

# Deutsch- Ostafrikanische Zeitung.

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

Erscheint  
jeden  
Sonntag.

Insertionsgebühren f. d. 4-gespaltene Bettzelle 50 W.  
Abonnements nehmen sämtliche Postanstalten  
Deutschlands und Oesterreich-Ungarns zum Preise  
von 4 Wt. entgegen. — Postzeitungsliste 1829.  
Telegramm-Adresse: „Zeitung Daresalam“.

Jahrgang V.

Daresalam, den 18. Juli 1903

No. 29.

## Etwas über die Gouvernements-Flottille.

Unserer Gouvernements-Flottille wird in letzter Zeit immer mehr Interesse entgegengebracht, nicht allein in unserer, sondern auch in den uns benachbarten fremden Kolonien.

Es ist dies natürlich die Folge der in den letzten 1 1/2 Jahren erfolgten Aufsehen erregenden Neueinrichtungen im Betriebe der Flottille. Selbst in Deutschland scheint sich in kolonialpolitischen Kreisen — vor allem seit der letzten Staatsberatung — das Interesse für jenes Institut etwas zu regen. Hierzu tragen aber in der Hauptsache wohl nicht genannte Neuerungen, sondern ein ganz besonderer Umstand ihr gut Theil dazu bei, ein Umstand, der unsere Flottille in den Augen vieler größer und erhabener erscheinen läßt wie früher. Ist sie doch der einzige Verwaltungszweig Deutsch-Ostafrikas gewesen, welcher am Schlusse des Etatsjahres mit seinen Ausgaben weit hinter der ihr zugestanden Summe zurückblieb. „Denn nicht weniger wie 150 000 Mt Minder-Ausgaben hatte die Flottille im letztjährigen Etat zu verzeichnen“, so wurde in der diesjährigen Staatsberatung von Regierungsseite mit Freude verkündet und diese Mitteilung hat bei den verschiedensten Parteien des Reichstages lobende Anerkennung gefunden, zumal dieser Verwaltungszweig Deutsch-Ostafrikas bisher stets einer von denen gewesen ist, dem nicht genug Geldmittel bewilligt werden konnten.

Auch wir stimmen gern in das Lob ein, soweit es die Neueinrichtungen betrifft, die unserer Kolonie und unserem Hafen zu Gute kommen; andererseits aber können wir nicht umhin, Kritik zu üben an der Art und Weise, wie man bei der Flottille vorgegangen ist, um oben genannte Summen an Ersparnissen zu erzielen und wollen bei dieser Gelegenheit auch gleichzeitig kurz der verschiedenen Neuschaffungen bei der Flottille Erwähnung thun.

Da ist vor Allem das Dock, jene wichtige Einrichtung nicht nur für die Kolonie, sondern für die ganze Schifffahrt an der Ostküste Afrikas, welches nach jener bekannten ersten schmerzlichen Katastrophe einer gründlicheren Montage-Arbeit unterzogen stets und in gutem Zustande bereit ist zur Aufnahme reparaturbedürftiger Schiffe. Auch hat es schon, seit Jahresfrist dem Verkehr übergeben, verschiedene vorzügliche Proben seiner Leistungen abgelegt. Doch leider ist die Inanspruchnahme dieses Docks nur eine recht geringe gewesen und wird in Zukunft wohl auch nicht sehr viel größer werden. Den Grund hierfür bildet seine für die Schifffahrt an der Ostküste zu geringe Tragfähigkeit. Die meisten diese Küste befahrenden Schiffe fallen mit ihrer Tonnanzahl zwischen 2—4 000, und letztere wird mit der Zeit immer größere Dimensionen annehmen. Hier hätte zum mindesten statt eines Docks mit 1800 tons ein solches mit 3 000 tons Tragfähigkeit

seinen Platz finden sollen, was für lange Zeit ausgereicht hätte.

Eine zweite ebenfalls wichtige Einrichtung ist die Beschaffung von Frischwasser für sämtliche den Hafen von Daresalam anlaufenden Schiffe, was zur Folge hatte, daß die D. O. A. L. Dampfer, die früher ihr Trinkwasser in Zanzibar nahmen, ihre nicht geringen Quantitäten fast seit Jahresfrist aus unserem Hafen beziehen, was eine nicht unbedeutende Mehreinnahme für das Flottillen-Conto bedeutet. Ueber die hierzu vorhandenen maschinellen Einrichtungen pp. hatten wir seiner Zeit bereits ausführlich berichtet. Jedoch gehen uns von sachmännischer Seite folgende, den damals von maßgebender Stelle uns zugegangenen Angaben widersprechende Mitteilungen zu. Danach soll fast keiner der nur 24 Stunden im Hafen liegenden Dampfer der Deutschen-Ostafrika-Linie das von ihm verlangte Quantum Wasser geliefert erhalten haben, was seinen Grund darin hat, daß der für den von der Flottillen-Verwaltung angekauften Wasserverschleiß notwendig gewordene Pumpmotor nicht im Stande ist, die ihm zugedachte Arbeit in bestimmter Zeit zu bewältigen. So werden z. B. zur Ueberführung des Wassers von der ca. 126 Tonnen Wasser nehmenden Brahm „Besub“ 8 Stunden gebraucht. Von diesen 126 Tonnen Wasser geht aber mindestens noch der zehnte Theil verloren, weil das Schlauchmaterial in einem unbeschreibbaren Zustande ist. Auch müssen die Schlußstücke der Schläuche, um den Einrichtungen der Dampfer angepaßt zu werden, kunstgerecht mit Lappen umwickelt werden. Hier scheint man mit ganz unzureichenden Mitteln an ein Werk herangegangen zu sein, das etwas mehr Sorgfalt verlangt hätte. Eine kleine Dampfmaschine wäre anstatt der nie recht verlässlichen Petroleum-Motore besser am Platze gewesen. Vielleicht wird dieser Motor aber bald zum alten Eisen geworfen.

Eine weitere besonders wichtige Einrichtung sowie Einnahmequelle wurde mit dem Bootsenzwang für sämtliche \*) den Hafen von Daresalam anlaufenden Schiffe geschaffen, um denselben über die bei der Hafenarbeit schwierig zu passierenden Stellen sicherer hinwegzuhelfen, wozu mehrere im Laufe der letzten Jahre vorgekommene Schiffsunfälle Veranlassung gegeben haben.

Fernerhin hat die Bootswerft der Flottille nicht unwesentliche Fortschritte in ihren Leistungen zu verzeichnen und auch dadurch manche notwendig gewordenen Ausgaben zur Anschaffung von Fahrzeugen überflüssig gemacht. Außer dem Bau mehrerer Boote wurden auf dieser Werft zwei schon seit Jahren ausrangirte Gouvernements-Dampfer zu tadellosen gebrauchsfähigen Wasserprahmen umgearbeitet. Augenblicklich ist man mit dem Bau eines Hilfspontons für das Dock beschäftigt.

\*) Nach einer neueren Verfügung sind die Dampfer der D. O. A. L. von dieser Bestimmung befreit.

Im Gegensatz hierzu steht aber die eigentliche Flottillen-Werkstatt, welche für die hier dockenden Schiffe sowie die unseren Hafen anlaufenden reparaturbedürftigen Schiffe das nötige fachmännisch vorgebildete Arbeitermaterial zu stellen hat. Nachdem, um die allzu großen Geldausgaben für europäisches Arbeiterpersonal zu vermeiden, vor ca. 1 1/2 Jahren sämtliche europäische Handwerker entlassen wurden, haben wir als Handwerker außer Duzenden von indischen sogenannten Handlangern keinen einzigen Europäer. Ferner befindet sich der eigentlich auch zur Bootswerft gehörige einzige europäische Kesselschmied auf Urlaub. Und grade diese Leute sind durchaus nötig. Wären sie in genügender Zahl vorhanden, so könnten auch die Reparaturen an Dampfern schneller erledigt werden und es würde nicht vorkommen, daß ein Dampfer wegen Personalmangels wie im vorigen Jahre statt 3—4 Tage ca. 14 Tage im Hafen liegen muß. Bei dem jetzt in unserem Hafen liegenden Kreuzer „Sperber“ sollen die Kesselreparaturen ca 8 Wochen in Anspruch nehmen und man geht wohl nicht fehl, wenn man die Schuld an dieser verhältnismäßig so langen Reparaturdauer der überaus fragwürdigen Qualität des indischen Arbeitermaterials der Flottille zuschreibt, welches z. Th. seitens des Flottillenchefs, Marine-Oberingenieur Chrapkowsky bei Gelegenheit seiner letzten Informationsreise nach Indien für das Gouvernement verpflichtet worden war. Da der Haupt- und wohl einzig genannte Zweck der Informationsreise nach Indien — welche anfänglich überhaupt nicht stattfinden sollte — die Prüfung und Anwerbung indischen Handwerkermaterials war, so wird wahrscheinlich die Beobachtung des Resultats nach dieser Richtung von Interesse sein müssen.

Wer indische Arbeitsleistungen kennt, wird, ohne sich in diesem Sonderfall erst orientirt zu haben, wissen, daß die fast sprichwörtliche Langsamkeit der Indier die Folge davon ist, daß ein bestimmtes Arbeitspensum von einem Europäer in vier bis sechsfach kürzerer Zeit geleistet wird. Keinesfalls sind die zwölf engagirten Flottillenarbeiter als perfekt in ihrem Fach, sondern höchstens als „Lehrlinge im zweiten Jahr“ zu bezeichnen. Und aus dieser Erkenntnis heraus dürfte die Verweigerung für den tatsächlichen Umstand schwierig sein, warum ein deutscher tadellos ausgebildeter Handwerker, welcher vor kurzem bei der Flottille arbeitete, monatlich 150 Rupie bekam, während diese indischen besseren Lehrlinge, die zu ihrer Lebensführung im Verhältnis zu einem bescheidenen Ansprüche machenden Europäer höchstens den zehnten Theil gebrauchen, — während diese Lehrlinge zum Teil 160 Rupie, also mehr wie ein Deutscher an Gehalt beziehen. Diese Hintanzetzung deutscher den indischen Interessen gegenüber bedarf dringend der Aufklärung. Die Öffentlichkeit wird hier Klarheit verlangen müssen. Denn wenn die Informationsreise den Zweck hatte, zu untersuchen, wie

der Regierung aus Ersparnissen an Löhnen ein Gewinn zufließen sollte, so ist dies hier offenbar nicht der Fall. Und dann ist dieses keinesfalls die richtige Methode, um die Ueberproduktion Deutschlands an Menschenmaterial in gesunder Weise nach den Kolonien abzuleiten.

Aus eben denselben Sparmaßregeln rücksichten wurde vor Jahresfrist das ganze, an der deutsch-ostafrikanischen Küste bisher beschäftigte europäische Leuchtthurmpersonal entlassen, um einer billigeren unbrauchbaren asiatischen Konkurrenz zu weichen. Die Folge davon war, daß gleich zu Anfang eines der Leuchtfeuer einige Tage überhaupt nicht brannte, wahrscheinlich aus Unkenntnis des betreffenden Wärters. Gleichzeitig mußten sich diese Neulinge, die kaum englisch und noch viel weniger deutsch sprechen geschweige lesen können, noch mit dem gerade eingeführten internationalen Signalsystem bekannt machen. Eine Prüfung ihrer Kenntnisse würde wohl sehr interessant ausfallen.

Vor allem diese letzten Neuerungen innerhalb des Bereiches der Flottille haben wesentlich dazu beigetragen, ihre Ausgaben um kein Geringes zu vermindern, doch stehen diese Ersparnisse in keinem Verhältnis zu den Minderausgaben, welche die Gouvernementsdampfer an sich erzielen. Von den acht der Flottille unterstellten Dampfern sind drei (zwei Dampfer und eine Aluminiumpinasse) zum Dienste auf den großen Binnenseen Zentral-Afrikas herangezogen, um im wirtschaftlichen Verkehr auch mit den anderen dort interessierten Ländern konkurrieren zu können. Unter diesen acht Dampfern befindet sich aber nur ein einziger, und zwar der „Hermann v. Wissmann“ auf dem Nyassa-See, welcher dem Gouvernement jährlich einen guten Gewinn einbringt. Alle übrigen Dampfer verschlingen die für sie ausgeworfenen Etatsmittel, auch stehen ihre geringen Einnahmen in keinem Vergleich hierzu. Um dieses ungesunde Verhältnis etwas abzuschwächen, suchte man die entbehrlichen Dampfer, besonders den Tonnenleger „Kaiser Wilhelm II.“ nach auswärts zu verchartern, was auch gelang. Jedoch kam man nach einigen Fahrten zu der Ansicht, daß dieser Dampfer bei den Viehtransporten zu sehr Schaden leidet bzw. vernutzt wird. Man schraubte deshalb die Charterpreise kolossal in die Höhe, um einer weiteren Charterung aus dem Wege zu gehen und durch das Stillliegen des Schiffes vor allem Kohlenersparnisse im Hafen ebenfalls einen indirekten Gewinn zu erzielen. Ebenso verfuhr man auch mit den beiden kleinen Dampfern „Kigani“ und „Wami“. Wenn man bedenkt, daß der „Kaiser Wilhelm II.“ im Jahre 1902 erst ca. 6 Monate ununterbrochen und später noch einige Monate, ferner die beiden kleinen Dampfer über  $\frac{3}{4}$  des Jahres untätig im Hafen lagen, in der übrigen Zeit nur einige Zanzibar- oder Extratouren machten, um den zu den Nord- und Südtouren fortwährend in Anspruch genommenen Dampfern „Novuma“ und „Nufiji“ einige Ruhe zu gönnen, andererseits aber auch die Mittel in Betracht zieht, welche den Dampfern etatsgemäß zu ihrer Unterhaltung zur Verfügung gestellt wurden, so kann man sich leicht vorstellen, welche Summen bei ihrer Nichtbenutzung und ihrem Stillliegen im Hafen\*) erspart werden konnten. Sind doch noch im Etat 1900 für die Instandhaltung der Dampfer ausgenommen die Gehälter für europäisches und farbigen Personal, folgende Summen zur Verfügung gestellt worden: „Kaiser Wilhelm II.“ 60 000 Mk., „Novuma“ und „Nufiji“ je 28 500 Mk., „Kigani“ und „Wami“ je 5 900 Mk., Pinasse 4 000 Mk., „Manga“ 20 000 Mk., „Hermann v. Wissmann“ 15 000 Mk. Auch muß in Betracht gezogen werden, daß die Dampfer meistens kein vollständiges Personal haben sowohl farbigen wie europäisches. Maschinistenstellen werden z. Th. häufig durch Maschinisten-Assistenten besetzt. Ein Maschinisten-Assistent ist augenblicklich sogar für zwei Dampfer engagiert.

Unserer Ansicht nach ist diese bei der Flottille eingeführte Methode, Ersparnisse zu erzielen, eine ungesund und muß verworfen werden, denn hiermit können wir keine Ehre einlegen. Wir haben doch die Dampfer nicht zur Zierde unseres Hafens da, sie sollen vielmehr dem Verkehr dienlich sein und jede irgendwo sich bietende Gelegenheit benutzen, unsere Kolonie in wirtschaftlicher

Sicht zu verbessern. Sollte man aber dennoch mit dem obengenannten System nicht brechen wollen, so wäre es Zeit sich darüber endgültig schlüssig zu werden, ob nicht einer oder zwei Dampfer dem Verkauf preisgegeben werden könnten, falls man es nicht für gerathener halten sollte, einen der Dampfer dem Viktoria-See zuzuführen, wo er bei dem Aufblühen der deutschen Bezirke daselbst und dem in Folge der Auffindung der Goldfelder dort hoffentlich bald beginnenden „boom“ einen sicher rentablen Platz fände.

Eine andere Frage wäre auch die bereits von der Deutschen Kolonial-Gesellschaft vorgeschlagene, den ganzen Dampferbetrieb an eine Gesellschaft abzutreten. Man könnte die gesammten Dampfer an die D.-N.-S. verkaufen außer dem Tonnenleger und einem Zollkreuzer, und dann durch diese Linie die schon jetzt von ihr so ziemlich eingerichteten Nord- und Südtouren ausführen lassen. Man wäre dadurch eines uns wenig einbringenden, aber mit großen Kosten verbundenen Betriebes entledigt.

### Zur Inderfrage.

Sehr treffend hat Herr Marine-Stabsarzt Dr. Sander in seinem Vortrage, gehalten am 9. Februar d. J. in der Abtheilung Berlin der Deutschen Kolonialgesellschaft, die Inder beurtheilt.

Herr Dr. Sander sagt: Ich nenne die Inder einen Krebschaden Ostafrikas, weil sie die Eingeborenen in der unglaublichsten Weise übervorteilen und schließlich das erworbene Geld doch bloß nach Indien tragen, so daß es uns doch nicht zu gute kommt. Sie schädigen zudem meist die europäischen Handelshäuser noch ganz direkt, indem sie einen größeren oder geringeren Posten der entnommenen Handelswaren zu bezahlen verweigern, indem sie aus dem Lande verschwinden.

„Ich glaube ferner diesen Leuten nicht unrecht zu thun, wenn ich sie beschuldige, daß sie ganz direkt die Eingeborenen zu wirtschaftlichen Mißtrauen gegen uns erziehen. Wenigstens kann ich es mir nicht anders erklären, daß heutzutage alle Eingeborenen, sogar die eigenen Diener, lieber dem Inder erspartes Geld zur Aufbewahrung übergeben, als einem Weißen. Dabei ist diese Art der Aufbewahrung beim Inder eine ganz eigenthümliche. Nicht nur, daß der Eingeborene sein eingezahltes Kapital nur in Waaren wiedererhält, nein, er muß auch noch seinerseits dem Inder Zinsen für die Aufbewahrung bezahlen, nicht etwa umgekehrt! Hier wäre ein Punkt, wo ein des Landes kundiger einsetzen könnte, um das Vertrauen der Neger zu uns zu bessern und damit auch zugleich die Arbeiterfrage ihrer Lösung ein Stück näher zu bringen.“

Diesen Ausführungen des Herrn Dr. Sander kann man sicher nur aus vollem Herzen beistimmen. Der Besa-Besa-Inder ist thatsächlich ein Krebschaden, den recht bald zu beseitigen ein jeder aufrichtige Freund der Kolonien bestrebt sein sollte.

Verschiedentlich ist von sogenannten Neuern der Verhältnisse behauptet worden, der Inder sei für uns unentbehrlich geworden. Wird aber ein vernünftiger Mensch glauben, daß, wenn sämtliche Inder innerhalb Jahresfrist die Grenzen der Kolonie verlassen müßten, Handel und Wandel auch nur einen Augenblick still stehen würden? Ein altes und wahres Sprichwort heißt: „Kein Mensch ist unentbehrlich,“ und dieses trifft auch sicher auf den Inder zu.

Zum wenigsten sollte man vorerst weiteren Zuzug der Inder in der Weise verhindern, wie die britischen Kolonien in Südafrika. Wenn eine britische Kolonie gegen die Angehörigen einer anderen so vorgehen kann, so wird uns ein gleicher Schritt doch auch wohl erlaubt sein.

Eine besondere Gefahr steht der Kolonie bevor, wenn die vielen zur Hebung der Eingeborenen-Kulturen bewilligten Mittel einmal Früchte bringen. Wem wird damit das Bett gemacht, wer wird den Rahmen von der Milch abschöpfen und das Geld zum Lande hinaustragen? Der Inder!

Dies sollte den verantwortlichen Behörden einmal zu denken geben!

### Aus der Kolonie.

Förderung der Baumwoll-, Mais-, Reis- und Erdnusskultur. — Einen weiteren Fortschritt in der Förderung der für die

Kolonie so aussichtsreichen Baumwollkultur können wir durch die erfreuliche Thatsache bezeichnen, daß hier vor kurzem 5 Baumwollreinigungsmaschinen angekommen sind, welche das Kolonialwirtschaftliche Komitee dem Gouvernement zwecks Vertheilung an verschiedene Aemter und Stationen zur Verfügung gestellt hat. Ebenso hat das genannte Komitee ein großes Quantum Saat bester ägyptischer Baumwolle mitgeschickt.

Mann ist auf diese Weise in die Lage gekommen in Verbindung mit den bereits früher beschafften Entfernungsmaschinen in allen größeren Küstenplätzen der Kolonie wie in Lindi, Kilwa, Mohorro, Daresalam (2 Maschinen) Bagamoyo und Tanga aber auch in Mombasa und Mwanza derartige Baumwollreinigungsmaschinen aufzustellen. Sowohl von Mwanza, woselbst unter Leitung des Herrn Wiegand die Baumwollkulturversuche nach den neuesten Erfahrungen zu ganz besonderen Erwartungen berechtigen, sind bereits Quantitäten von Baumwolle über den Viktoria-See die Ugandabahn und Mombassa nach Europa ausgeführt worden und von Mombasa gingen kürzlich 11 große Ballen ab, um mit einem D'Esvald-Dampfer von Zanzibar aus verschifft zu werden. Die letztgenannte Firma hatte sich in entgegenkommendster Weise erklärt, ein größeres Quantum Baumwolle ohne Berechnung von Frachtkosten nach Deutschland zu befördern.

In Mombasa stehen, wie uns berichtet wird, große Felder mit Baumwolle ausgezeichnet ebenso bei den indischen Ansiedlern im Bezirk Tanga.

Da Baumwolle also allem Anschein nach an vielen Plätzen der Kolonie gut gedeiht und dies Produkt zum Schaden deutscher Fabrikanten in Amerika seit kurzem im Preise sehr hoch getrieben wird, so sollte diese Kultur mit aller Energie in Deutsch-Ostafrika betrieben werden und zwar am besten als Eingeborenenkultur, da bei dieser der Europäer fast kein Risiko läuft.

Zur Unterstützung der Maiskultur, vor allem, um ein marktfähiges Produkt zu erzeugen, wurden lezthin 2 Maisreinigungsmaschinen seitens des Gouvernements in Mueha und Lindi aufgestellt, jedoch auch Kilwa, Mohorro, Daresalam und Korogwe sollen demnächst diese Maschinen erhalten.

Im Anschluß hieran wird sich auch die Anschaffung von Reisschälmaschinen dringend empfehlen. Die erheblichen Quantitäten Reis, welche von den Daresalamer Zumben-schaften abgeliefert wurden und die enorm hohen Reismengen aus dem Bezirk Lindi werden diesmal ohne diese Maschinen einen wenig hohen Wert repräsentieren, da der Export von ungeschältem Reis zu hohe Frachtkosten verursacht und die Preise durch erzwungenen loco-Verkauf sehr gedrückt sein werden.

Die in letzter Zeit so große Ausbreitung der Erdnusskultur läßt es auch wünschenswert erscheinen, besonders in Lindi und Tanga Erdnusschälmaschinen aufzustellen, was auch, wie wir hören, bereits eingeleitet ist. Kürzlich sollen 2 Karawanen zu je 250 Lasten Erdnüsse in Lindi angekommen sein und große Vorräthe davon sollen noch im Hinterland von Lindi lagern. Die indischen und Wanyamwesi Ansiedler bei Tanga haben ebenfalls bedeutende Flächen mit Erdnüssen bestellt.

So steht also zu hoffen, wenn noch die nötigen Belehrungen sowie die Wirkungen der Steuererhebung und die Eingeborenenkolonisation (Wanyamwesi!) ihr Uebrigstes thun, daß es gelingt, rentable Massenprodukte der Landwirtschaft in Deutsch Ostafrika erzielen zu können.

Die Deutsche-Grenzregulierungskommission hat, wie uns berichtet wird, ihre Arbeiten auf der westlichen Seite des Viktoria-Nyanza demnächst beendet und wird alsdann in Gemeinschaft mit der englischen Kommission ihre Arbeiten von dem Ostufer des Sees aus in Richtung auf den Kilimandjaro fortsetzen. Die Herren der deutschen Kommission, Hauptmann Schlobach, Leutnant Schwarz und Leutnant Weiß treffen voraussichtlich demnächst an der Nordwestecke des Viktoria-Sees in Entebbe ein und werden von dort aus wahrscheinlich mit der Aluminiumpinasse „Ukerewe“ nach Schirati übergeföhrt werden.

Auf englischer Seite behauptet man, daß der die deutsch-englische Grenze östlich des Sees bestimmende Breitengrad in Wirklichkeit bedeutend weiter südlich laufe, wie auf den Karten verzeichnet stünde und daß deshalb die Grenzregulierung

\*) Auch die Aluminiumpinasse „Ukerewe“ auf dem Viktoria-Nyanza lag während der Verurlaubung ihres Maschinisten 7 Monate auf dem Trocknen.

dort sehr zu Gunsten Englands ausfallen müßte. Unter Anderem hat Sir George Whitehouse, der frühere Ober-Ingenieur von der Ugandabahn bei Gelegenheit seiner letzten Reise um den Viktoria-See in Schirati geäußert, daß bei der Grenzregulierung der Bezirk Schirati wohl sicher England zugesprochen werden würde, denn er läge nördlich des betreffenden Grenzbreitengrades.

Diese Aeußerung ist wieder einmal so recht englisch. Daß die Engländer gern die im Bezirk Schirati liegenden Goldfelder von Koma zu besitzen trachten und bei der Gelegenheit einstecken möchten, kann man sich denken, denn man gönnt es den Deutschen herzlich wenig, daß in ihrem Gebiet gutes Gold gefunden ist und in Britisch-Ostafrika nicht, folglich muß eben jenes Goldland wenn irgend möglich englisch werden.

Hoffentlich läßt sich aber unsere deutsche Kommission nicht von der englischen überdiplomatisieren und von der südlicheren Lage des Breitengrades überzeugen. Das Aussprechen einer solchen Hoffnung ist nicht überflüssig, da wir bei ähnlichen Veranlassungen von den Engländern fast stets über's Ohr gehauen worden sind.

— Ein Freund unseres Blattes schreibt uns: Ihr geschätztes Blatt ist schon mehrfach gegen die Verarmung unserer Kolonie an Waldbeständen eingetreten und, meiner Ansicht nach, kann nicht genug gemahnt werden, unser so waldbarmes Land mit allen Kräften anzuforschen und der Entwaldung der wenigen noch bewaldeten Striche durch die Eingeborenen einen energischen Niegel vorzuschieben. Ein wirksames Mittel dazu verspreche ich mir von der Verbreitung starker Bambusarten. Es sind seitens der Behörden schon Schritte darin gethan, aber, sei es, daß der eingeführte Samen zu alt war, oder daß die Sache nicht energisch durchgeführt worden ist, man sieht noch keine Resultate. Sind starke Bambusbestände einmal vorhanden, so würde es sich empfehlen, Musterhäuser nach Art der javanischen Bambushäuser auf allen Stationen aufzuführen, die den Bedürfnissen der hiesigen Eingeborenen angepaßt sind. Den Stationen wird es dann ein Leichtes sein, durch entsprechende Verfügungen die Eingeborenen zur weitgehendsten Verwendung des Bambus anzuhalten. Beachtenswerth ist dabei auch, daß starker Bambus mit großen Erfolgen zur künstlichen Bewässerung angewendet werden kann.

— In hervorragender Weise entgegengekommen ist die Regierung den deutsch-afrikanischen Ausstellern für Mombasa. Das Gouvernment hat aus der richtigen Ueberzeugung heraus, wie bedeutend diese Veranstaltung für D. O. A. ist, den Dampfer „Rufiji“ für Passagiere nach Mombasa für nur 22 Rupie hin und zurück, für Ausstellungsgegenstände kostenlos in Dienst gestellt.

Die Deutsche Ostafrikalinie hatte für Ausstellungsgegenstände nur eine Ermäßigung von fünfzig Prozent eintreten lassen.

Die Billigkeit der Passagierpreise auf der „Rufiji“ erhellte daraus, daß dieselbe Fahrt auf einem Dampfer der Deutschen Ostafrikalinie 100 Mark inklusive Boy gekostet hätte.

Für alle also, die es nicht glauben wollen, sei wieder einmal festgestellt, daß das Gouvernment nicht entgegenkommender sein konnte. (vgl. Burenanstellungen.) Günstiger wäre es ja allerdings noch gewesen, wenn der weit komfortabelere „Kaiser Wilhelm II.“ für die Fahrt nach Mombassa zur Verfügung gestanden haben würde, es hätten sich der größeren Bequemlichkeit auf der Reise wegen dann sicher noch mehr Passagiere gefunden, welche zur Ausstellung gefahren wären.

### Aus Zanzibar.

Das Fest seiner 1 jährigen „Thronbesteigung“ feierte am Freitag den 10. d. Mts. der junge Sultan von Zanzibar. Die Stadt prangte den Tag über im reichen Flaggenschmuck und auch die meisten im Hafen liegenden Schiffe hatten ihr Festgewand angelegt. Die üblichen Empfänge und Besuche im Sultanspalast fanden im Laufe des Tages statt und Nachmittags wurde ein festlicher Umzug durch die Stadt unternommen. Abends boten bei den Klängen der Sultanskapelle der strahlend beleuchtete Sultanspalast sowie der Kerzenschimmer von den illuminierten Schiffen einen prächtigen Anblick. —

Die Hauptkrönungsfeiern waren jedoch für den folgenden Tag geplant, da man die Ankunft des außerhalb Zanzibar liegenden englischen Geschwaders und des englischen Admirals abwarten wollte, dessen Theilnahme an den Feierlichkeiten erwartet wurde. Am Sonnabend Nachmittag gegen 2 Uhr dampfte dann auch das englische Geschwader mit dem Admiralschiff voran in den Hafen, um gegenüber der Stadt Anker zu werfen. Selten hat wohl Zanzibar so viele Schiffe auf einmal in seinem Hafen geborgen wie in jenen Tagen, es lagen fast stets 20 oder mehr wie 20 Dampfer in oder in unmittelbarer Nähe Zanzibars vor Anker.

### Aus Seimath und Ausland.

Ergebnis der Reichstagswahlen. — Unverbürgten telegraphischen Nachrichten zufolge, welche nach Bombay \*) gelangt sind, haben die Socialdemokraten bei den am 16. Juni stattgehabten Wahlen 72 Stimmen im Reichstage erworben. Der demnach bedauerlicherweise so ungeheure Zuwachs der socialdemokratischen Vertretung im Reichstage soll auf Kosten der Konservativen erfolgt sein. Die kolossale mit so viel häßlichen Mitteln betriebene Wahl-Agitation wird der socialdemokratischen Partei wohl zu ihrem Erfolge mit verholfen haben.

### Letzte Kabel-Nachrichten.

(Reuters Telegraphen-Bureau.)

15. Juli. Am letzten Montag zeigte der Papst einige Augenblicke äußerster Mattigkeit, welche um Mitternacht beinahe das Ende herbeigeführt hätten. Jedenfalls hatte man kaum erwartet, daß der Papst die Nacht überleben würde.

Die nationalen Festvorstellungen in Frankreich waren die Gelegenheit vieler herzlichster Kundgebungen französischerseits England gegenüber.

Bei einem Festmahl in Sydney brachte der Gouverneur von Neu-Süd-Wales einen Trinkspruch auf die Annäherung zwischen England und Frankreich aus. Derselbe wurde mit Enthusiasmus aufgenommen.

16. Juli. Der Krankheitsbericht vom Papst von heute Abend besagt, daß die Kräfte Sr. Heiligkeit langsam aber ständig abnehmen.

Ein längerer Brief von General Batha an einen Freund, welcher jedoch scheinbar absichtlich in die Öffentlichkeit gelangt ist, ist in der „Times“ zum Ausdruck gelangt, worin er ohne Rückhalt erklärt, daß fast die gesamte britische Art der Verwaltung von Transvaal ein Mißgriff und der Besuch Chamberlains ein mißlungener Versuch sei.

17. März. Der Krankheitsbericht des Papstes von Mittwoch Abend besagt, daß die Schwäche fortwährend zunimmt. Ich Uebrigen ist das Befinden des Kranken un verändert. Sämmtliche Vorbereitungen sind für die beim Tode des Papstes stattfindenden Zeremonien getroffen worden einschl. der Aufbahrung der Leiche in der St. Peterskirche.

Gestern genoss der Papst einige Stunden Schlaf. In Washington wird bekannt, daß die Mandschurei-Frage zu aller Zufriedenheit gelöst sei. China hat versprochen, einige bisher geschlossene Häfen dem Welthandel zu öffnen und Rußland hat angedeutet, das es nichts dagegen einzuwenden habe.

Der englische Kriegsminister Mr. Brodrick hat erklärt, daß das englische Verteidigungs-Komitee des Kabinetts beschlossen hat 25000 Mann, welche in Ostafrika auch für den Dienst in Indien bereit ständen, bei plötzlichen Vorkommnissen auch hierzu zu verwenden. Diese 25000 Mann seien die südafrikanische Besatzung.

18. Juli. Die Nerzte haben beschlossen, nur im Falle des eigenen Bedürfnisses des Papstes noch einmal operativ einzugreifen und das angesammelte Wasser aus dem entzündeten Brustfell zu entnehmen.

Der Papst befindet sich in keiner unmittelbaren Lebensgefahr.

Der „Standard“ betrachtet die russischen Versprechungen in betreff der Mandschurei sehr skeptisch. Dieselben hängen vollkommen von der in Zukunft zu erfolgenden Räumung der Mandschurei von Seiten Rußlands ab.

In der letzten Nacht war das Befinden des Papstes immer noch unverändert. Es ist möglich, daß er noch mehrere Tage lebt. Die Nerzte haben aufgehört über das voraussichtliche Ableben sich zu äußern.

Das irische Landgesetz ist in dritter Lesung von der Kommission des engl. Unterhauses angenommen worden.

### Aus Daresalam und Umgegend.

— 8 Zebra zu Zuchtzwecken. — Am vorigen Sonntag den 11. d. Mts. trafen mit Dampfer „Reichstag“ 8 Zebra (4 Hengste und 4 Stuten) von Mombassa kommend in Daresalam ein. Das Gouvernment hat dieselben gegen eine größere Anzahl Milchkühe und Kübber von der Kilimandjaro-Gesellschaft erworben und beabsichtigt mit ihnen hier Zuchtversuche anzustellen.

\*) Die Reuterdepeschen haben keinerlei Meldungen über die deutschen Reichstagswahlen gebracht, dagegen werden wir mit einem Haufen vollkommen interesseloser anderer Reuter-Nachrichten bedacht.

stellen. Mit Ausnahme einiger Hautabschürfungen pp. haben die prächtigen Thiere sämmtlich die Seereise, auf der sie von einem bewährten Zehrapfleger, einem Somali, aufbewahrt wurden, gut überstanden. Sie sind im hiesigen Schutztruppenstall bezw. in der Boma gegenüber dem Stall untergebracht und scheinen sich ganz befuglich in der Gefangenschaft zu fühlen. Reiterversuche sind bis jetzt mit 2 Stuten gelungen, die Thiere gewähren unter dem Reiter einen tadellosen Anblick.

— Drei Monate Kettenstrafe und fünfundzwanzig Hiebe bekam am letzten Mittwoch der im Zoll als Aufseher beschäftigte Boy der Firma Hansing & Co., als Strafe. Er erschien sterblich in eine jener bevorzugten Damen verliebt, die in Deutschland dadurch bekannt sind, daß sie „an schmutzigen Marmortischen mit schlechtvergoldeten Füßen sitzend, die Grimasse der Leidenschaft zu festen Preisen zu verkaufen pflegen.“ Als der Boy Ramadan morgens früh zum Dienst ging, knielte er dem Weibe jedenfalls als einziger sichere Garantie für ihre Treue, Hände und Füße eng zusammen. Das aus der Hütte auf die Straße dringende Jammergeheul veranlaßte die Passanten schließlich zum Erbreechen der Hüttenthür, zur Entfesselung der bibi und zur Anzeige beim Bezirksamt.

### Eingesandt.

Aus Delagoa-Bai erhalten wir unter „Eingesandt“ folgendes Schreiben:

„Deutsch-Ost-Afrikanische Zeitung Dares-Salam. Von den Passagieren des letzten D O A Dampfers Prinz-Regent lesen leider recht beträchtliche Klagen über der Herr Europäer welche den Dampfer in Dares-Salam besuchten ein. Wie könnten wohl, diese Klagen (von allen gebildeten Leuten jeder Dampfer) beseitigt werden denn den Anstand müssen die Herren Besucher des Dampfers immer die Ehre und das Recht geben nicht das wir uns als Deutsche hier im Süden von allen Leuten beschämen lassen müssen über das Verhalten der Herrn Europäer von Dares-Salam, indem man hört das hauptsächlich die Herrn Unteroffiziere mit dem Kiboko strend auf den Tisch herumschlagen ecetra denn es macht gewiß keinen schönen Eindruck auch auf bessere Leute daselbst nicht wenn man sich als Deutscher immer beschämen lassen muß noch dazu mit der Kolonie also im Interesse Aller möchten wir bitten den betreffenden Kiboko bei einem ev. Besuch zu Hause zu lassen denn zur Wehr an Bord wird man selber wohl kaum brauchen und zu anderen Zwecken braucht man selber auch nicht oder könnte wohl ein guter Kommando-Befehl (Kiboko tragen bei Besuch an Bord verboten) dem Herren Unteroffiziere recht gut thun damit man als deutscher hier selbst nicht immer hören muß über das Verhalten in Dares-Salam und die Herren Unteroffiziere würden dan als ruhige Gäste bei den Passagieren an Bord sehr willkommen sein und auch unter gebildete Leute bei dem reisenden Publikum gerechnet werden diesen Klagen wäre also damit schnell abgeholfen. Bitte wollen Sie diese Zeilen unter Eingesandt aus Delagoa-Bai in Ihr geehrte Zeitung aufnehmen sämmtlich Deutsche im Süden wären Ihnen sehr dankbar. Hochachtungsvoll v. Reich. van Eggmond. Otto Zische. Gustav Meier.“

Wir haben vorstehend das wunderbare Deutsch dieser „gebildeten Deutschen“ in Delagoa-Bai folgen lassen, obgleich derartige Beschwerden nicht in die Zeitung, sondern vor das Forum des betreffenden Kapitäns oder 1. Offiziers gehören, der an Ort und Stelle jedenfalls Abhilfe geschaffen hätte.

### Verkehrsnachrichten.

— Reichspostdampfer „Kronprinz“ traf vom Süden kommend am 15. d. Mts. mit eintägiger Verpätung in Zanzibar ein und fuhr am nächsten Vormittag nach Europa weiter.

— Die Fahrt eines Gouvernementsdampfers nach den Südstationen am 19. Juli fällt aus.

— Gov.-Dampfer „Rufiji“ fährt am 19. Juli früh über Zanzibar und Tanga nach Mombassa.

Die telegraphische Verbindung zwischen Zanzibar und Mombassa ist zwecks Reparatur des Kabels bis auf Weiteres unterbrochen.

### Personal-Nachrichten.

Mit Reichspostdampfer „Kronprinz“ traf von Durban kommend am 15. d. Mts. hier ein: Herr Prospektor Arndt.

Eingetroffen am 16. und mit „Rufiji“ am 19. d. Mts. nach Mombassa abgereist: Der Vertreter der Compagnia italiana Herr John Weich.

Außerdem mit „Rufiji“ am 19. d. Mts. nach Zanzibar zwecks Weiterreise nach Europa abgefahren: Die Herren Quicker und E. Schneider.

Wirtschaftsinspektor Lindenbergl marschirt am Montag d. 20. d. Mts. zum Antritt dieser Funktion nach Bagamoyo.

Herr G. v. Horn ist von seiner Reise nach Uganda und dem Viktoria-Nyanza am 12. d. Mts. per Dampfer „Reichstag“ zurückgekehrt.

### Hierzu zwei Beilagen.

# Apollinaris

KOHLensaures MINERALWASSER.

KÖNIGL. PREUSSISCHE STAATSMEDAILLE, 1902,  
GOLDENE AUSSTELLUNGS-MEDAILLE,  
DÜSSELDORF, 1902.

Jährlicher Versandt: 30,000,000 Gefässe.



Spezialgeschäft für:  
**Conservirte Nahrungs- u. Genussmittel**  
haltbar für alle Klimate.  
Preislisten werden kostenfrei übersandt.

## C. VINCENTI

photographische Anstalt und Handlung photographischer Artikel.  
Dar-es-Salaam, Deutsch-Ost-Afrika.

Verkauf von prima Qualität und Tropen erprobten Waren.

C. P. Goerz'sche Objektive u. Apparate Moment-Verschlüsse.

Chemikalien und Präparate. Trockenplatten. Chlor- und Brompapiere.

Carton, Filter, Schalen, Lampen, Messuren und Trockengestelle sowie sämtliche Utensilien.

Ausrüstungen und ständige Nachlieferung für Expeditionen.

Verlag von Ansichten, Typen, Studien und Ansichts-Post-Karten.

Aufnahmen u. Vervielfältigung für wissenschaftliche Werke und Zeitschriften.

Uebernahme sämtlicher photographischer Arbeiten für Amateure.

Anfragen und Anleitung für Amateure stets bereit.

**Buchanan's Whisky** ist der allerfeinste.

## UNION-CASTLE LINE.

DONALD CURRIE & Co., Managers.

Die rühmlichst bekannten Dampfer der  
Union-Castle Mail Steamship Co., Ltd.,  
unterhalten

regelmässige 14tägige Dampfer-Verbindung

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

Abgang von Hamburg jeden zweiten Mittwoch nach  
Capstadt, Mossel-Bay, Port Elizabeth (Algoa-Bay), East London, Natal und Delagoa-Bay

abwechselnd bis **Beira** oder **Mauritius** weitergehend  
mit Gütern und Passagieren.

Auch werden Passagiere nach Madeira und Teneriffe befördert. Alle Dampfer haben Arzt und Stewardess an Bord, bieten vorzügliche Verpflegung und sind unübertroffen in ihren Bequemlichkeiten und Einrichtungen für Passagiere in allen Klassen. Nähere Auskunft, sowie Fahrpläne, Fracht- und Passagieriacis erteilen die Agenten der Linie.

**Behr & Classen, Hamburg,** 8

## Hermann Franken, Schalke i. Westf.

Verzinkerei u. Blechwarenfabrik,  
Bauanstalt für Handfuhngeräthe.



fabrizirt:

rohe, lackirte und verzinkte Artikel für Haus, Küche u. Hof,  
**Faugeräte etc., Export-Eimer und Spül-Becken,**  
Transportgefässe und Geräte, stählerne Export-Schiebkarren.

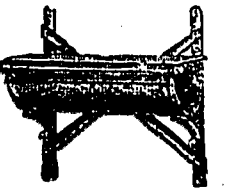
Spezialität: **Landwirtschaftsgeräte!**

Pferderaufen, Krippen, Futterkörbe, Jauchefässer, Wasserwagen, Fressgeschirre,



fertige Einfriedigungen, Gitter

\* \* \* und Zäune. \* \* \*



Deutsches Hotel. **MARSEILLE.** Besitzer V. Jullier, Deutscher.

## Grand Hôtel de Bordeaux et d'Orient.

in nächster Nähe des Bahnhofes u. der Canabiere auf dem Boulevard d'Atènes ex Boulevard du Nord gelegen. Einziges Hôtel in Marseille mit deutscher Bedienung. Familien u. Touristen durch Baedeker bestens empfohlen. Zimmer von Frs. 2,50 an. Pension Frs. 8,-. Restauration, deutsche Zeitungen. Absteigequartier des deutschen Offizier- u. Beamten-Vereins, Mitglied. Dolmetscher am Schiff.

## Raubtier-



**Fallen.**

**186 Löwen  
Leoparden,**

Ginsterkatzen, Zibethkatzen, Servals etc. etc. fing Herr v. Quast in Mikindani D. Ost-Afr. mit unseren unübertroffenen Fallen — Illustr. Preiskourante No. 46 gratis. —

Tüchtige Vertreter gesucht.

Haynauer Raubthierfallen-Fabrik

von

**E. Grell & Co.,**

Haynau i. Schl.

**Sächs. Musikinstrumenten-  
Manufaktur Schuster & Co.**

Markneukirchen  
Nr. 234.

Größte u. älteste Werkstätten für den Bau von feineren Musikinstrumenten. — Kataloge frei.

Die Verlobung ihrer Tochter  
**Magdalene**

mit Herrn Apotheker K. Bretschneider in Dar-es-Salaam beehrt sich anzuzeigen

Hamburg, Juli 1903.

Frau verw.

Emilie Hasche

geb. Klindno.

Magdalene Hasche

Karl Bretschneider

Verlobte

Hamburg Juli 1903 Dar-es-Salaam

**Norway East Africa Trading Company, Zanzibar.**

Vertreter: **Franz S. Steffens & Co.**  
Dar-es-Salaam.

Reichhaltiges Lager an geschnittenen, gehobelten und gespundeten Hölzern in Dar-es-Salaam.  
Fertige Thüren.



**v. Tippelskirch & Co.**  
Berlin W.

Potsdamerstrasse 127/128.  
Eigene Fabrikation: N. Usedomstr. 21.  
Telegr.-Adr.: Tippotip, Berlin.

empfehlen sich für Lieferung  
sämtlicher Bedarfsartikel  
für

**Ost-Afrika.**

Illustr. Preislisten u. Spezialaufstellungen gratis u. franco.

**Passage-Agentur der  
Deutschen Ostafrika-Linie.**

(Nachdruck verboten.)

## Paperl.

Humoreske von F. Clemens.

Hell und laut schallte die Klingel durch die Gemächer — die Thür des in des großen Salon mündenden Kabinetts sprang auf: zwei blihende Glutaugen leuchteten herein, und über die Schwelle hüpfte ungestüm eine weiße, zarte Mädchengestalt. Ada Schäffer feierte ihren 17. Geburtstag noch mit kindlichem Bewußtsein. Daher erglänzten auch ihre dunklen Augen beim Anblick der reichen Geschenke in unschuldvoller Fröhlichkeit, sie jauchzte auf und warf sich in dankbarer Aufwallung an die Brust der lächelnden Mutter.

„Nun habe ich noch eine Ueberraschung für Dich,“ sagte ihr Bruder Theo, ein hübscher junger Marineoffizier, der gerade auf Urlaub zu Hause weilte.

„Was denn?“ fragte das junge Mädchen gespannt.

„Wart nur, Du sollst Augen machen.“

Der Leutnant verließ eilig das Zimmer, um eine Minute später mit einem großen verdeckten Käfig in der Hand zurückzukehren, den er lächelnd auf den Geburtstagstisch niederlegte.

„Ah — ein Kanarienvogel,“ rief Ada vernügt. „Aber Schwesterchen — verlohnt sich's einen Bruder in der Marine zu haben, um einen winzigen Kanarienvogel zum Geschenk zu erhalten? Was denkst du?“ — er zog das den Käfig verhüllende Tuch hinweg — „einen Graupapagei von der afrikanischen Westküste, einen Vogel, zwar nicht zu den Prachtpapageien gehörig, aber der gelehrigste der ganzen Gattung, von dem wahre Wunderdinge berichtet werden.“

Ada betrachtete mit Entzücken den großen Vogel, der gravitätisch auf seiner Stange saß und sich ernsthaft und forschend im Kreise umschauete.

„Und er kann sprechen?“ fragte sie mit glänzenden Augen.

„Und ob — das heißt, jetzt noch nicht allzuviel — der Dienst ließ mir nicht Muße genug, mich hinreichend mit ihm zu beschäftigen. Aber er ist äußerst gelehrig — es wird nur von Dir abhängen, einen förmlichen Kameraden aus ihm zu machen. Ich taufte ihn für ein Taschmesser von einem Neger ein, der bereits angefangen hatte, ihn zu unterrichten. Paperl — so hab' ich ihn getauft — Paperl, schnell, mein guter Vogel, sag guten Tag zu Deiner neuen Herrin, bekomme auch Zucker, Paperl!“

Paperl bezeugte indessen keine Lust, der Anforderung Folge zu leisten.

„Er ist noch zu sehen,“ vertröstete der Leutnant das ungeduldige Mädchen. „Ich habe ihn einstudiert: Guten Tag, liebe Ada, und derartige Dinge mehr. Du mußt einige Tage Geduld haben, Schwesterchen, bis er an Dich gewöhnt ist — gib Dich nur recht mit ihm ab und füttere ihn gut, Du wirst noch einmal viel Freude an ihm erleben.“

Ada war entzückt und schäuferte den ganzen Tag mit ihrem Papagei. Abends fand eine nette kleine Feier statt, zu welcher Theo noch einen Freund mitbrachte, ein ernst dreinschauender junger Mann mit braunen geistvollen Augen, den er mit folgenden Worten in die Familie einführte:

„Hier, liebe Mutter und Schwester, ist ein alter Freund, Ingenieur Gustav Bork, mit dem ich zusammen eine Reise nach Kamerun gemacht habe. Er gedenkt hier eine Stellung anzutreten und wird Euch, wenn Ihr es gestattet, recht oft besuchen. Du hast doch nichts dagegen, Fräulein Uebermut?“

Ada schüttelte lachend den Kopf. „Aber ich bin hoffentlich auch Ihnen willkommen?“ fragte Gustav Bork mit einem Anflug von Besorgnis im Tone.

„Ein Freund meines Bruders ist auch mein Freund,“ entgegnete sie, ihm die Hand entgegenstreckend, die er mit ehrfurchtsvoller Zartheit berührte, als wäre sie aus dem kostbarsten Porzellan gebildet. Damit war er in die Familie förmlich aufgenommen und feierte nun den Ge-

burtsstag mit ihr, als gehöre er zum Hause — und ein fröhlicher, harmonischer Abend war es, wie der junge Mann seit dem Verlassen des elterlichen Hauses keinen wieder erlebt hatte. Adas liebliches Antlitz, ihre leuchtenden Augen hatten es ihm bereits angethan.

Ada bewarb sich um die Gunst ihres Graupapageis, wie ein Liebhaber um die Gunst der Angebeteten seines Herzens. Der Käfig Paperl's stand neben ihrem Plaze auf dem Fenster; sie sprach mit dem Vogel, koste mit ihm, reichte ihm Leckerbissen, begrüßte ihn mit schmeichelnder Stimme. Natürlich währte es auf diese Weise nicht lange, daß beide gute Bekannte und Freunde wurden und Paperl sich erweichen ließ, aus seiner stolzen Reserve herauszutreten und mit einem deutlichen und scharf accentuierten: „Guten Tag, Ada,“ seiner schönen Herrin ihr „Guten Tag, Paperl“ zurückzugeben.

„Welch beneidenswerter Vogel,“ dachte Gustav, wenn er sie beim Spiel mit dem klugen Vogel beobachtete. Aber er dachte es nur, es zu sagen, fehlte dem schüchternen jungen Mann der Mut. Er sah sie von wenigen Männern ungeschwärmt, wie eine Blume von Schmetterlingen, und alle besaßen in seinen Augen mehr Schönheit und Verdienst wie er — und doch liebte er Ada von ganzem Herzen, seit dem ersten Abend, da er mit ihr zusammen war, und mit jedem Tage vertiefte sich seine Liebe. Aber sie? O, sie konnte ihn nicht lieben, sie behandelte ihn mit herzgewinnender Freundlichkeit, aber gewiß waren es nur freundschaftliche Gefühle, die sie für ihn hegte.

So oft Gustav das Schäffersche Haus verließ, beschloß er, es um seiner Ruhe willen nie wieder zu besuchen. Und doch zog es ihn immer und immer wieder hin, er ward zum täglichen Gast, zum Begleiter und Ritter Adas und ihrer Mutter, zum Vorleser der Damen, und doch erblickte er gerade in der anscheinenden Bevorzugung, deren er sich erfreute, das Kriterium des Mangels eines tieferen Interesses.

Während dieses Hangens und Bangens, dieses wechselnden Hoffens und Verzweifeln blieb die Zeit nicht still stehen, ein Jahr war fast dahin, und der Geburtstag tauchte schon wieder am Lebenshorizonte auf. Da kam es Gustav vor, als ändere sich plötzlich das Benehmen der Frau Schäffer und ihrer Tochter — ja eines Abends erschienen ihm beide so kalt und förmlich, daß er verzweifeln nach Hause ging und den Entschluß faßte, Ada nie wieder zu sehen!

Der arme Ingenieur verbrachte eine schlaflose Nacht — hätte er gewußt, daß auch Ada in dieser Nacht und aus demselben Grunde ihre Kissen mit Thränen benetzte, ja, hätte er das Gespräch vernommen, daß sie nach seinem Weggange mit ihrer Mutter führte, er hätte jubelt, statt zu klagen!

„Da siehst Du nun, Mutter,“ rief Ada schluchzend, „wie kalt und gefühllos er ist. O, er trägt keine Neigung für mich im Herzen — o Gott, ich Arme, ich Unglückliche!“

Mein armes Kind, ich glaube nun selbst, daß wir uns in ihm getäuscht haben. Und doch schien es so, als liebte er Dich und habe nur nicht den Mut, sich zu offenbaren. Wer weiß, vielleicht brauchte er mehr Ermunterung?“

Ada lachte bitter. „Ermunterung? Habe ich ihm nicht alle nur mögliche Liebenswürdigkeit bezeugt? Ich kann mich ihm doch nicht aufdrängen?“

„Gewiß nicht — und zwingen können wir ihn auch nicht. Darum ist's am besten, Kind, Du suchst ihn zu vergessen.“

Vergessen? Ada seufzte, als sie dieses Wort hörte, und preßte die kleine Hand schmerzvoll auf ihr Herz . . .

Es war am Tage vor Adas Geburtstag. Ada saß auf ihrem Lieblingsplätzchen am Fenster, träumerisch über eine Stickerei gebeugt, Paperl thronte auf ihrer Schulter. Draußen Wind und Regenwetter, kaum konnte man ein paar Schritte weit sehen. Da trat Frau Schäffer herein und legte mühselnd ihre Hand auf Adas Schulter.

„Armes Kind, kannst Du denn den Undankbaren nicht vergessen?“

„Drei Wochen werden es heute, daß er zum letzten Male da war,“ flüsterte Ada leise. „Er wird nie wieder kommen.“

In diesem Augenblicke meldete das Mädchen Herrn Assessor Normann, einen Bekannten der Familie. Der Assessor besaß eine große dänische Dogge, ein prächtiges Tier, das ihn auf Schritt und Tritt begleitete. Der Hund sollte draußen warten, als jedoch Normann eintrat, drängte er sich lästig mit ins Zimmer und sprang freudig wedelnd auf Ada los.

Da — ein ängstliches Kreischen und Flattern — Paperl verstand die Bewegung des riesigen Tieres falsch, er ahnte Gelüste nach seinem Fleisch — erschreckt flog er fort, zum offenkundigen Fenster hinaus.

Ada lief angstvoll „Paperl, Paperl!“ rufend entsetzt hinter ihm drein. Vor dem Hause befand sich ein schmaler Vorgarten: Paperl thronte auf dem Zweige eines Strauchs. Sie rief und lockte, aber als der Vogel eben folgen wollte, erschien der große Hund im Gefolge seines Herrn, der den Flüchtling fangen helfen wollte, vor der Thür und sofort ergriff der Papagei aufstreichend die Flucht. Vergeblich suchte man überall, rief Ada in allen Schmeichellauten der deutschen Sprache ihres Lieblings Namen — er antwortete nicht, und die zunehmende Dunkelheit verhinderte seine Entdeckung. Erschöpft und durchnäßt kehrten die Suchenden endlich ins Haus zurück. Ada mit hellen Thränen in den Augen. Nur geringen Trost gewährte ihr des Assessors Versicherung, eine Anzeige werde ihren Vogel wider verschaffen.

Das Inserat erschien am nächsten Morgen; sehnlichst horchte Ada auf jedes Erschallen der Glocke — aber der ganze Tag verfloß, und niemand brachte, trotz der versprochenen hohen Belohnung ihren Liebling zurück . . .

Trübe vor sich hinblickend durchwanderte Gustav Bork am Morgen des folgenden Tages die Straßen, mit sich zu Räte gehend, ob er nicht besser thue, eine ihm auswärts angebotene Stellung anzunehmen, da er doch Adas Liebe nicht mehr hoffen dürfe zu gewinnen. Sinnend blieb er bald vor dieser, bald vor jener Auslage stehen, plötzlich starrte er wie bestürzt auf einen Papagei, der im Schaufenster einer Vogelhandlung in einem Käfig hockte.

„Das ist doch Paperl,“ rief er erstaunt, und richtig, als er „Paperl“ rief, wandte der bis dahin ganz niedergeschlagen dastehende Vogel den Kopf nach ihm und begann dann lebhaft mit den Flügeln zu schlagen und im Bauer umherzuflattern. Sofort stürzte Bork in den Laden.

„Wo haben Sie diesen Papagei her?“

„O, das ist ein mürrischer Gesell. Ich habe ihn gestern abend von einem Arbeiter gekauft — wahrscheinlich ist er krank, und ich bin mit ihm angeführt worden,“ erwiderte der Vogelhändler.

„Das muß Paperl sein,“ rief der Ingenieur überzeugt. Er ist gewiß entflohen! Wo ist Ada, Paperl?“ fragte er, dicht an den Käfig tretend.

„Ada, Ada,“ wiederholte der Vogel wie klagend. „Da sehen Sie, er ist es. Es ist das Eigentum einer mir bekannten Dame und sicherlich entflohen. Wahrscheinlich steht er schon in der Zeitung.“

„Richtig, da steht er,“ bemerkte der Händler, nachdem er nachgesehen. „Ich will ihn sofort hinschicken — gegen Rückerstattung meiner Auslagen kann ihn die Dame wieder erhalten. Ich wußte nicht, daß er sprechen konnte.“

Der Ingenieur wollte eben sein Einverständnis erklären, als ihm der Einfall kam, den Vogel selbst zu erwerben und hinzutragen. Nur einmal noch, zum letzten Mal wollte er sie bei dieser Gelegenheit sehen. Es war heute ihr Geburtstag — welche Freude würde ihr die Rückgabe des Lieblings bereiten! Der Vogelhändler war mit dem Vorschlag gern zufrieden, er merkte sofort, wie es mit den Gefühlen des Herrn für die Besitzerin des Papageis stand und forderte einen Betrag, der seine wirklichen Auslagen um das fünffache überstieg. Aber Gustav dachte nicht daran, zu mäkeln, er legte, ohne Zögern das



aus den Jahresberichten der Bezirksämter, Militärstationen und auch Privatplantagen, sodaß sie z. B. einen mehr als vollwertigen Ersatz für die offizielle Veröffentlichung der Jahresberichte der Bezirksämter und Militärstationen bilden, wir sie vor Kurzem einige Male aus unserem Leserkreis verlangt wurden.  
Die Buchhandlung der D.-O.-A. Zeitung hat sich deshalb entschlossen, Bestellungen auf diese Seite entgegenzunehmen und dieselben in beschränktem Maße auf Lager zu halten.

### Miscellaneous.

Ein Automobilzug für Afrika.

Auf dem Tempelhofer Felde in Berlin fanden kürzlich die Probefahrten eines Lastzug-Automobiles für Afrika statt. Das nach Angaben des Oberleutnant Troost von der Schutztruppe für Deutsch-Südwestafrika erbaute plumpe Fahrzeug vermochte selbst in dem tiefen Sande des Tempelhofer Feldes Lasten von 20 000 Kilogramm ohne Schwierigkeiten schnell fortzubewegen. Bei der Probefahrt funktionierte der „Durch“ benannte Wagen zur vollsten Zufriedenheit der erschienenen Fachleute.

### Hochwasser im Hafen von Dar-es-Salaam.

Datum	a m.	p m.
19 7	10 h 31 m	11 h 11 m
20 7	11 h 50 m	—
21 7	0 h 30 m	1 h 10 m
22 7	1 h 46 m	2 h 20 m
23 7	2 h 52 m	3 h 18 m
24 7	3 h 46 m	4 h 11 m
25 7	4 h 38 m	5 h 1 m

### Niedrigwasser im Hafen von Dar-es-Salaam.

Datum	a m.	p m.
19 7	4 h 1 m	4 h 51 m
20 7	5 h 30 m	6 h 10 m
21 7	6 h 47 m	7 h 27 m
22 7	8 h 3 m	8 h 37 m
23 7	9 h 5 m	9 h 31 m
24 7	9 h 58 m	10 h 21 m
25 7	10 h 49 m	11 h 12 m

Am 24. 7. 3 h 23 m. p. m. Neumond.

### Nachweisung der Brutto-Einnahmen der Zollverwaltung im Monat April 1903.

Haupt-Zollamt	Ausfuhr-Zoll		Einfuhr-Zoll		Schiffabgabe		Waldschlaggebühre		Neben-Einnahmen		Zusammen			
	R.	P.	R.	P.	R.	P.	R.	P.	R.	P.	R.	P.	h	g
Tanga . . . . .	1445	54	8117	36	6	—	19	32	1936	10	11525	4	16074	92
Pangani . . . . .	2436	1	4446	26	3	—	7	13	143	48	7036	24	9814	19
Vagamoyo . . . . .	13057	56	12555	53	9	—	111	38	123	44	25857	63	36066	17
Dar-es-Salaam . . . . .	2411	5	13384	6	33	—	134	20	66	37	16029	4	22357	—
Kilwa . . . . .	3403	34	3424	49	57	—	395	46	6	32	7287	33	10164	47
Lindi . . . . .	5671	35	2010	12	12	—	365	45	304	24	8363	52	11665	67
Summe in Rupies	28425	57	43938	54	120	—	1034	02	2581	03	76099	52	106142	42
Summe in Mark Kurs 1.394779 Mk.	39647	83	61284	98	167	37	1442	25	3599	99	106142	42		

Zollinspektion:  
Seller

### Von der Meteorologischen Hauptstation.

Witterungsbeobachtungen der Station Dar-es-Salaam vom 9. bis 15. Juli 1903.

Datum	Luftdruck in mm red. auf 0°. See- höhe 8 m 700 —			Temperatur.						Dunstdruck in mm			Relat. Feuchtigk. in %			Regen in mm	Sonnen-Scheindauer in h m	Verdunstung in mm.	Wind, Richtung und Stärkegrad (0—12).						
	7 a	2 p	9 p	Trocknes Therm.		Feuchtes Therm.*		Min.	Max.	Sonnen-Strahlung.	7 a	2 p	9 p	7 a	2 p				9 p	7 a	2 p	9 p			
Juli 9.	64,5	63,0	64,0	18,3	28,8	22,6	17,2	21,3	21,5	17,9	29,3	55,7	14,0	15,0	18,4	90	51	90	—	10	16	2,2	SW 1	SSE 2	SSW 1
10.	63,5	62,9	64,5	21,7	25,4	23,1	20,7	22,7	21,6	20,8	26,3	46,9	17,6	19,2	18,4	91	79	88	0,6	1	26	0,8	SW 1	SSW 1	(S) 0
Mittel 1—10	64,0	62,9	64,0	20,3	27,6	22,3	19,1	21,1	20,6	19,4	28,2	54,0	15,9	15,3	17,1	90	56	85	Summe 0,9	7	40	2,1	SW 1	SSE 2	SW 1
Juli 11.	64,3	63,2	64,2	22,0	29,3	23,1	21,3	22,9	22,7	21,5	29,9	55,5	18,5	17,5	20,2	94	58	96	—	7	2	1,8	SW 1	SSE 2	(S) 0
12.	64,7	64,3	64,4	21,8	27,8	22,2	20,9	20,5	19,3	19,6	28,3	58,1	17,8	14,3	15,1	92	52	76	—	10	8	2,8	SSW 1	SE 2	S 1
13.	64,4	63,2	64,1	19,4	27,4	23,3	18,2	19,7	19,6	18,8	27,9	52,6	14,9	13,1	15,2	89	48	72	—	9	8	3,2	SW 1	SE 2	SW 1
14.	64,4	62,7	64,1	19,6	28,0	20,7	17,1	18,7	17,9	18,8	28,3	50,5	13,2	11,3	13,9	78	40	77	—	9	53	3,2	SW 1	SE 1	(S) 0
15.	64,5	62,5	63,2	18,9	28,4	21,7	18,1	20,1	19,3	17,5	29,2	52,1	15,0	13,3	15,5	93	46	80	—	9	44	2,6	SW 1	SSE 1	SSW 1

\*) Mit Assmann's Aspirator gemessen.

# Reichsadler- Apotheke.

Dar-es-Salaam. **Bretschneider & Hasche.** Dar-es-Salaam.

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

Drogen, fotogr. Artikel u. Chemikalien, Verbandstoffe.

Spezialitäten: Medizinische u. Toilettenseifen, Furbedürfnisse, Parfümerien etc. in großer Auswahl.

Anfertigen von

Taschen-, Expeditions-Apotheken laut bes. Wünschen.

Sachgemäßes Verpacken u. Expedition von Sammlungsgegenständen aller Art auf Grund langjähriger Erfahrung.

Reichhaltiges Lager von

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

Ausrüstungen in das Innere werden sorgfältigst ausgeführt.

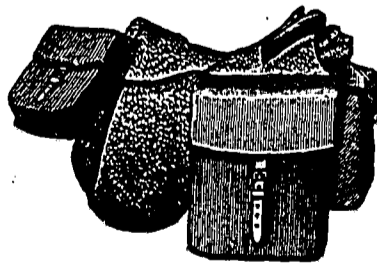
In den Tropen haltbare Waaren nur bester deutscher Firmen auf Lager.

Bremer und alle andern

Cigarren, Cigaretten u. Tabake bezieht der Raucher am besten und bequemsten per Postpaket, garantiert gute Ueberkunft, direkt von **F. W. Haase in Bremen,** Fabrik und Spezialhaus für den direkten Versand nach den Deutschen Kolonien. Langjähriger großer Kundenkreis in D.-O.-Afr. Man verlange illustr. Preisliste von dem Verlag dieses Blattes.

### Sattlerwaaren

Spezial-Fabrik in Engl Sättel, Reitzeuge, Fahrgeschirre aller Art, Stall-, Dressur- u. Sport-Artikel, Jagdutensilien, Reiseeffekten etc. Tropen-Ausrüstungen jeder Art.



Preislisten mit über 1000 Abbildungen gratis und franco.

**A. & W. Schultze,** Berlin S. W. 48, Wilhelmstr. 30/31.

### Tickets

in Blocs à 100 Blatt

10 Blocs von 1 Rp. 32 P. an.

Deutsch-Ostafrikanische Zeitg.



Suche Geschäfts-Verbindung.

Mit Firmen oder auch einzelnen Geschäftstreibenden Deutsch-Ostafrikas in betreff dortiger Preis- und Ausführungsverhältnisse von Döfen, Mähen, Schafen, Eiern etc.

**F. Thomsen** Buiskop. Warmbath Transvaal.

## „The African Standard“

eine neu gegründete englische Zeitung  
Erscheint in

**Mombasa, — Britisch-Ostafrika**

dem Ausgangspunkt der Uganda-Bahn und dem nächsten Wege zu den neu entdeckten Goldfeldern.

Bringt immer die neuesten Nachrichten.

Abonnementspreis pro Jahr einschl. Porto: Rp. 12.

## The Austrian-Lloyd Steam Navigation Co.

The Austrian Mail Steamers between Trieste and South Africa.

The S. S. „Africa“ has left Trieste on the 25th April 1903, and will arrive at Zanzibar via Aden and Mombasa on or about the 15th May, and will sail the next day for ports of South Africa (Beira, Delgoa Bay and Durban). She will carry passengers and cargo for those ports.

The S. S. „Africa“ will arrive at Zanzibar on or about the 10th June 1903 from South Africa, and will sail the next day for Trieste, via Mombasa, Aden, Suez, Port Said, and Brindisi. She will take passengers and cargo for European ports, also for Bombay, Calcutta, Colombo, Rangoon, Singapore, Hongkong, Shanghai and Japan, transshipping at Aden with steamers of the same Company.

Through carriages from Trieste to Vienna and Berlin.

The voyage, which occupies about 18 days, terminates at Trieste, the most central and convenient port in Europe, affording at moderate cost easy access to the Chief European cities, and within 48 hours' journey of London.

The steamers of this line are fitted with electric light, and all the latest improvements for the comfort and convenience of passengers.

For freight and passage apply to  
**Cowasjee Dinshaw & Bros.**  
Agents: A. L. S. N. Co., Zanzibar.

### Suaheli-Wörterbuch

von A. Seidel  
Bei der Deutsch-Ostafrik. Ztg. zu haben.

Achtung! Achtung!  
Von heute ab giebt es wieder täglich

## Ausschnitt,

gekochten und rohen **Schinken**,  
sowie grobe als feine **Wett-**  
**wurst.**

## Jeden Sonntag Schweinefleisch.

H. L. H. Köther.

### Zu verkaufen:

Ein kleiner

## Segelfutter

Anfragen b. d. Exped. d. Ztg.

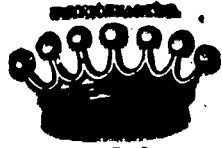
Für durch **Port-Florence—Nijumu** (Endpunkt der Uganda-Bahn am Viktoria-See) reisende Europäer empfiehlt sich zur Beförderung jeglicher Angelegenheiten und **Ertheilung von Auskünften** der in Nijumu stationierte indische Angestellte der **D. D. N. O. Cassam Sathu.**

Älteste deutsche Schaumwein-Kellerei  
Gegründet 1826.

## Kessler Cabinet

dry und extra dry

G. C. Kessler & Co., Esslingen.  
Hoflief. Sr. M. des Königs von Württemberg,  
Lief. Ihrer Kaiserl. Hoheit der Herzogin Wera,  
Grosfürstin von Russland, sowie vieler  
Kasinos. 90



R. Weber.

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

Jll. Preisliste u. Catalog gratis. 29 goldene Medaillen, 8 Staatsmedaillen, Paris, Warschau, Berlin etc.  
**R. WEBER, Haynau in Schlesien.**  
älteste u. erste Raubthierfallenfabrik, (vor 30 Jahren gegründet).  
Vertreter gesucht.

## ca. 150 Gselstuten

zur Jagd wie zur Arbeit geeignet, zum großen Theil Mastat überdeckt, stehen en bloc zum Verkauf. — Auskunft ertheilt die Expedition d. Blattes. —

## Sattlerei u. Polsterei

VON

## G. Becker, Daressalam.

Einziges Spezialgeschäft Ostafrikas.

Lieferung von nur tropenerprobten

**Sätteln, Kutsch- u. Arbeitsgeschirren, Leder, Lederwaaren, Polstermöbel, Matratzen.**

Aufträge kommen nur in fachgemässer Ausführung zur Ablieferung.

**Werkstatt für Reparaturen u. Neuanfertigung.**

## Bülow-Tropenkoller

zu haben bei der „D. O. A. Zeitung.“

# Deutsche Ost-Afrika-Linie.

Gr. Reichenstr. 27

**HAMBURG.**

Telegr.-Adresse: Ostlinie Hamburg.

Regelmässige vierzehntägige Postdampfer-Verbindung zwischen

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

**Nächste Abfahrt nach Europa** via Zanzibar, Tanga, Mombassa, Aden, Port Said, Neapel, Marseille, Lissabon, Rotterdam nach Hamburg.

Ab Daressalam: R. P. D. „General“  
„Kanzler“

Capt. Carstens 26. Juli 1903 via Marseille.  
„ Tepe 12. August 1903.

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

Ab Daressalam: R. P. D. „Herzog“ Capt. Weisskam 4. August 1903.  
„Feldmarschall“ „ v. Issendorff 1. September 1903.

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

Ab Daressalam: R. P. D. „Bundesrath“ Capt. Ahrens 27. Juli 1903.

### Rangoon Linie:

An Daressalam: R. P. D. „Somali“ Capt. Birch 19. August 1903.

Nähere Auskunft ertheilen die Agenten in Daressalam **HANSING & Co.**



## Die Seestreitkräfte der beiden Zweibünde in Ostasien.

Die große Erregung, welche die, wenn auch irrige, Nachricht von einer neuen Besetzung Rußschwanz durch russische Truppen in England hervorgerufen hat und die bald darauf erfolgte Ankündigung einer beträchtlichen Flottenvermehrung durch den Kaiser von Japan: diese beiden Tatsachen haben aller Welt wieder einmal klar gemacht, daß sich früher oder später in den weiten Gewässern, welche die Küste Ostasiens bespülen, Kämpfe abspielen werden, die für mehrere Staaten von entscheidender Bedeutung, für die Nichtbeteiligten aber zum mindesten von größtem Interesse sein werden.

Sch habe mich deshalb mit einem in den Fragen der Marine zuverlässigen Fachmanne in Verbindung gesetzt, der mir über die Seestreitkräfte der beteiligten Staaten folgende interessante Mitteilungen machte:

Die Russen verfügen jetzt in Ostasien über 56 Kriegsschiffe, der Kern dieser Flotte besteht aus 6 großen Linien Schiffen, die nicht nur nach dem neuesten Typ der russischen Linien Schiffe gebaut sind, sondern auch eine außerordentlich starke Besatzung und eine vorzügliche artilleristische Armierung besitzen. Neben diesen fallen 3 große Panzerkreuzer ins Gewicht, die direkt als Kolosse bezeichnet werden können, denn sie besitzen nahezu die Größe der neuesten deutschen Linien Schiffe. Dazu kommen 5 große geschützte Kreuzer von großer Schnelligkeit, 2 Panzer-Kanonenboote, 2 kleine geschützte Kreuzer, 4 kleine ungeschützte Kreuzer, 3 Kanonenboote und 31 Torpedofahrzeuge. Abgesehen von den kleinen ungeschützten Kreuzern, den Kanonenbooten und Torpedofahrzeugen umfaßt die russische Flotte einen Tonnengehalt von 144 230.\*) Außerdem ist aber von Rußland eine weitere Verstärkung seiner Flotte in Ostasien um 3 Linien Schiffe, 2 große Panzerkreuzer, 1 großen geschützten Kreuzer, 1 kleinen geschützten Kreuzer und 24 Torpedofahrzeuge beabsichtigt, durch welche der Gesamttonnengehalt um 60 410, also auf 204 640 Tonnen gesteigert wird.

Die englische Seestreitmacht in den ostasiatischen Gewässern ist an der Zahl der Schiffe der russischen nahezu gleich, nämlich 55 gegen 56, nicht aber an Gefechtswert. England verfügt nämlich dort nur über 4 Linien Schiffe und 1 Panzerkreuzer, daneben freilich noch über 6 große geschützte Kreuzer; der Gesamttonnengehalt beläuft sich auf 113 220 Tonnen.

Die englischen Linien Schiffe sind in den Jahren 1898 und 99 erbaut; sie repräsentieren ein und denselben Typ, sind also zu gemeinsamen Aktionen sehr geeignet. Sie haben eine Größe von 13 100 Tonnen und sind darin den russischen Linien Schiffen etwas überlegen. In Armierung und Schnelligkeit ist ein nennenswerter Unterschied nicht vorhanden. Der Panzerkreuzer erreicht nicht ganz die Größe der beiden größeren russischen, ist aber auch neuester Konstruktion und übertrifft letztere an Schnelligkeit; die Armierung ist aber etwas schwächer. Von den englischen großen geschützten Kreuzern haben zwei eine Größe von 11 200 Tonnen, einer eine solche von 9 150 Tonnen, während die Größe der russischen über 6 700 Tonnen nicht hinausgeht; doch wird die große Schnelligkeit, welche einzelne der letzteren entwickeln, nicht erreicht. Die Armierung ist teilweise etwas schwerer als die der russischen großen geschützten Kreuzer.

Das Verhältnis ändert sich aber wesentlich zu Gunsten Englands, wenn man für beide rivalisierende Mächte ihre Verbündeten heranzieht, also Japan für England, Frankreich für Rußland.

Japan verfügt über 7 Linien Schiffe, 6 große Panzerkreuzer, 1 Küstenpanzer, 3 Panzerkanonenboote, 15 kleine geschützte Kreuzer, 8 kleine ungeschützte Kreuzer, 6 Kanonenboote und 83 Torpedofahrzeuge, im Bau sind noch 3 kleine geschützte Kreuzer, 1 Kanonenboot und 22 Torpedo-

fahrzeuge. Die Schiffe verdanken zum größten Teile ihren Bau dem jetzt durchgeführten Flottengesetz von 1897, die Linien Schiffe mit Ausnahme von Tschin Yen sind neu, ebenso sind die Panzerkreuzer und geschützten Kreuzer modernster Konstruktion; der Gesamttonnengehalt beträgt 163 180 Tonnen.

Wird durch diese formidabile Seestreitmacht Japans Englands maritime Kraft in Ostasien mehr als verdoppelt, so erwächst Rußland durch die Hinzunahme der französischen ostasiatischen Flotte nur ein geringer Zuwachs, denn Frankreich verfügt zwar über 39 Schiffe, darunter befindet sich aber nur 1 Linien Schiff. Ferner stehen noch zur Verfügung an Schiffen, die einen Gefechtswert besitzen, 2 Panzerkanonenboote, zwei Panzerkreuzer und 1 großer geschützter Kreuzer; der Gesamttonnengehalt beläuft sich auf 36 890 Tonnen.

So stehen z. B. Rußland und Frankreich zusammen wesentlich hinter Großbritannien und Japan zurück. Es ist aber sehr wohl möglich, daß Frankreich seine ostasiatischen Seestreitkräfte in absehbarer Zeit wesentlich vermehrt, nicht nur Rußland zu Liebe, sondern vor allem, weil es nach zuverlässigen Nachrichten planmäßig vorgeht, um die reichen und wichtigen südchinesischen Provinzen Kwangtung und Kwangsi seinem Kolonialbesitz anzugliedern, ein Ziel, das ohne einen Konflikt mit England nicht durchzuführen sein wird. Ferner muß man berücksichtigen, daß Rußland systematisch fast jedes neue fertige Schiff seines umfangreichen Flottenprogramms nach Ostasien sendet, sodaß sich die Gefechtsstärke seiner dortigen Schiffe unausgesetzt erhöht.

Zum Schluß sei noch erwähnt, daß die Vereinigten Staaten 15 Schiffe mit einem Tonnengehalte von 42 000 Tonnen, Deutschland 16 Schiffe mit einem Tonnengehalt von 22 240 Tonnen zur Verfügung haben; beide Mächte würden sich wohl bei einem Konflikte zwischen den beiden Zweibünden auf die Rolle des Zuschauers beschränken, wosfern ihre unmittelbaren Interessen von den streitenden Parteien respektiert werden.

„Continental-Correspondenz“.

## Studienreise nach Niederländisch- und British-Indien.

Von Regierungsrat Dr. Stuhlmann.

(Fortsetzung).

Sch besuchte die Pflanzung Djongragan, deren Verwalter und Eigentümer Herr Verwoets ist. Es wird dort nach dem Looeren-Campagne-Verfahren gearbeitet, d. h. mit heißem Wasser. Zunächst aber einige Notizen über die Kultur. Im Juni werden die Saatbeete angelegt; erst dann der Boden bewässert und gut drainiert. Man pflanzt die Reihen 2 Fuß voneinander und die Pflanzen auf 1 Fuß in den Reihen. Wenn die Pflanzen sich berühren, häufelt man auf  $\frac{1}{2}$  Fuß an. Den ersten Schnitt bekommt man Anfang November, den dritten im Mai. Bei jedem Schnitt läßt man einen Zweig lang stehen, damit der Stoffwechsel der Pflanze nicht unterbrochen wird. Dieser Zweig wird abgeschnitten und verarbeitet, wenn die neuen Schüsse 15 cm gewachsen sind. Stets schneidet man 15 cm über dem Boden ab. Jeder Schnitt gibt rund 11 000 kg Pflanze pro Bouw, so daß man im Jahr 33 000 kg pro Bouw erhält. Indigokultur entzieht dem Boden fast nichts, da das ganze Material als Dünger wieder zugeführt wird und die Indigopflanze außerdem Stickstoffsamler ist. Einige Pflanzler lassen die ausgelagerten Pflanzen liegen, bis sie dieselben für ihre eigenen Indigofelder gebrauchen können, andere bringen sie sofort auf die Reisfelder der Eingeborenen, so daß sie ihnen nur indirekt für das nächste Jahr zugute kommen. Letzteres Verfahren soll aber das bessere sein, da bei der raschen Fäulnis in den Tropen zu viel Verlust durch das Lagern eintritt. Tropische Böden haben hier fast nur Humus- und Stickstoffbedarf (Indigo enthält 0,79 pCt. Stickstoff, Zucker 0,48 pCt.).

Das geschnittene Material wird regelmäßig in

große Cementbassins gepackt, die 71 000 l Inhalt haben und 7200 kg Pflanzen aufnehmen. Darauf läßt man 64 000 l Wasser fließen, das in einem riesigen (300 000 l fassenden) Bassin mit einem riesigen (300 000 l fassenden) Bassin mit Dampf auf 55° C. erwärmt ist. Man hat ihm etwas Kalk zugefügt, um es leicht alkalisch zu machen. Es bleibt 4 bis 5 Stunden auf den Pflanzen stehen, nach welcher Zeit es Indikan und Encym aufgenommen hat. Wenn man mit kaltem Wasser arbeitet, muß man es 8 bis 9 Stunden stehen lassen. Die Meinungen, welches Verfahren das bessere ist, sind getrennt. Nach 5 Stunden hat das Wasser noch 49° C. Die gelblichgrüne Flüssigkeit läßt man in die Schlagbassins fließen. Ueber ihnen sind an einer Welle Schöpftangen angebracht, Bretter mit Seitenleisten, die an einem Ende ein Kästchen haben. Bei Umdrehung der Achse schöpft das Kästchen Flüssigkeit und läßt sie bei weiterer Drehung über das Brett laufen, so daß sie an der anderen Seite abfließt. Jedes Bassin hat 16 solcher Schöpftangen, die schraubenförmig auf der Achse angeordnet sind, so daß per Umdrehung 300 l geschöpft werden und 1,2 cbm pro Minute. Nach  $1\frac{3}{4}$  Stunden ist die Oxydation des Indikans zu Indigotin vollendet. Gegen Ende des Prozesses muß man fortwährend probieren; wenn eine Spur zu lange „geklopft“ ist, zeigt die Flüssigkeit nach dem Absetzen eine Trübung. Man prüft durch Filtrieren und Versetzen des Filtrats mit Ammoniak; solange dieses noch blauen Farbstoff fällt, ist noch nicht ausgeklopft. Vor dem Klopfen läßt man die Flüssigkeit eine Zeitlang stehen, um die Unreinigkeiten abzusetzen. Nach dem Klopfen läßt man wieder ruhig stehen, damit aller Indigo zu Boden fällt.

Die ablaufende Flüssigkeit geht durch einen Filter, um Reste von Indigo aufzufangen. Der Indigoschlamm wird wieder mit Wasser angerührt, etwas Schwefelsäure zugefügt, um die unlöslichen Kalksalze in löslichen Gips zu verwandeln. Mit viel Wasser versetzt wird der Schlamm in Gefäße getragen und dort 2 Stunden lang langsam gerührt, um den Gips zu lösen. Nachdem dann eine Nacht lang der Indigo abgesetzt ist, kommt er auf einen Filter (großen Trog mit Zeug ausgekleidet), von hier aus wieder in ein neues Bassin, wird mit Wasser 1 Stunde lang scharf gekocht und wieder auf einen Filter gebracht. Der so erhaltene Indigoschlamm kommt in einfache Holzpressen. Es sind viereckige Lattenkästen, die man auseinandernehmen kann; sie sind mit Zeug ausgekleidet, besitzen Holzdeckel und eine Pressvorrichtung durch Doppelhebel.

Der Druck wird allmählich gesteigert. Der so erhaltene Indigoschlamm wird mit Messern in vierkantige Blöcke geschnitten, die mit einem Fabrikationsstempel versehen werden. Zwei Tage läßt man diese in der Sonne trocknen, nachdem man die Blöcke vorher etwas mit Asche bestreut hat, um Antrocknen zu verhindern. Die Asche wird mit Wasser abgewaschen. Zuletzt erfolgt in auf 40° C. gewärmter Kammer ein Trocknen während etwa 14 Tagen. Die Blöcke werden abgebürstet und in Kisten verpackt, die mit Papier ausgekleidet sind. Man rechnet, daß die grüne Pflanze etwa 0,25 pCt. Indigo im Durchschnitt gibt. Von einer Pflanzung von 300 Bouw (213 Hektar) erhält man etwa 21 000 kg Indigo pro Jahr. Auf einen Bouw (0,7 ha) Indigofeld muß man 3 cbm Auslaugbassins rechnen. Da das grüne Pflanzmaterial sehr schwer ist und die Transportkosten ins Gewicht fallen, macht man das Auslaugen und Schlagen meist in kleinen Fabriken auf dem Felde und bringt den Schlamm zur Weiterbehandlung in eine Centralfabrik.

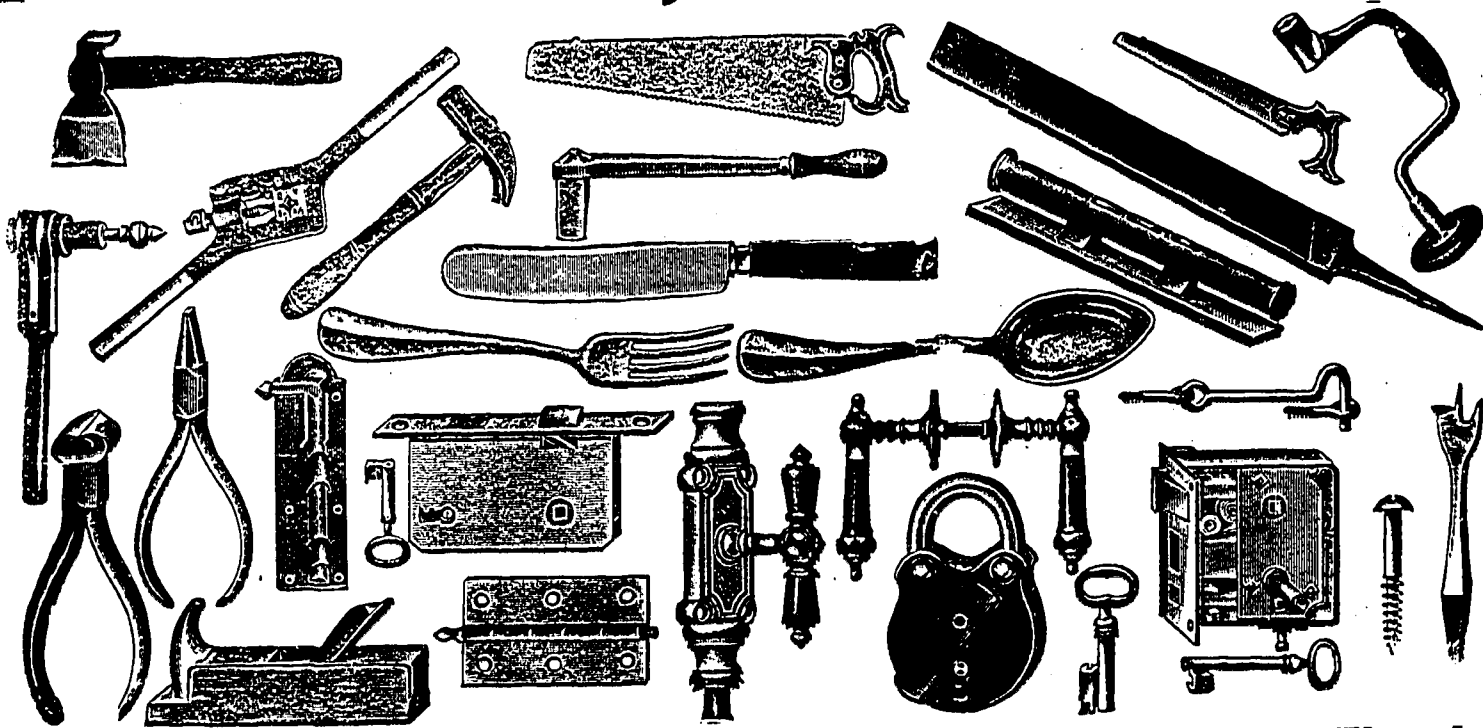
Der Produktionspreis in Klatten ist 1,60 bis 1,80 fl. pro  $\frac{1}{2}$  kg; für Fracht, Affekuranz und Spesen muß man 20 bis 22 Cents rechnen. Früher war der Verkaufspreis 6 bis  $6\frac{1}{2}$  fl., jetzt etwa 2,50 fl. pro  $\frac{1}{2}$  kg in Holland.

Die Gesamtausfuhr von Indigo war 1889/1900: 674 751 kg im Werte von 2 192 941 fl.

(Fortsetzung folgt.)

\*) Hier und an allen andern Stellen, wo der Tonnengehalt angegeben ist, sind nur die Linien Schiffe, Küstenpanzer, Panzerkanonenboote, Panzerkreuzer und großen geschützten Kreuzer eingerechnet.

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



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

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

## Bronze-Waaren

wie Blumen-Vasen u. -Schalen, Tafelaufsätze, hochelegante  
Cigarren-Abschneider, moderne Kerzen-Halter, Statuetten,  
hochfeine Wandteller pp.

Vorzüglich zu Geschenken geeignet.

Zu haben bei der „Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung“.

### Postnachrichten für Juli 1903.

Tag	Bezeichnung der Beförderungsgelegenheiten.	Bemerkungen.
2.	Abfahrt eines D.-O.-A.-L.-Dampfers von Zanzibar nach Rangoon.	
6.	Ankunft der englischen Post aus Europa in Zanzibar.	Post ab Berlin 12. 6. 03.
6.	Ankunft des R.-P.-Dampfers „König“ aus Europa.	Post ab Berlin 16. 6. 03.
6.	Ankunft eines Gouv.-Dampfers von den Nordstationen und Zanzibar.	
7.	Ankunft eines D.-O.-A.-L.-Dampfers aus Bombay in Zanzibar.	
7.	Abfahrt des R.-P.-D. „König“ über Zanzibar nach dem Süden.	
8.	Abfahrt eines Gouv.-Dampfers nach den Südstationen.	
8*)	Abfahrt eines Gouv.-Dampfers über Bagamoyo nach Zanzibar.	
9*)	Ankunft eines Gouv.-Dampfers von Zanzibar.	
10.	Abfahrt eines Gouv.-Dampfers nach den Nordstationen und Zanzibar.	
10.	Abfahrt der englischen Post von Zanzibar nach Europa	Post an Berlin 3. 8. 03.
12.	Ankunft eines D.-O.-A.-L.-Dampfers aus Zanzibar.	
12.	Abfahrt eines D.-O.-A.-L.-Dampfers über Zanzibar nach Bombay.	
14.	Ankunft des R.-P.-D. „Kronprinz“ aus dem Süden.	
14/15.	Ankunft eines Gouv.-Dampfers von den Südstationen und Zanzibar**).	
15.	Abfahrt des R.-P.-D. „Kronprinz“ über Zanzibar und Tanga nach Europa.	Post an Berlin 4. 8. 03.
17.	Ankunft eines Gouv.-Dampfers von den Nordstationen und Zanzibar.	
19*)	Abfahrt eines Gouv.-Dampfers nach den Südstationen.	
23.	Ankunft eines D.-O.-A.-L.-Dampfers aus Durban in Zanzibar.	
23.	Ankunft eines D.-O.-A.-L.-Dampfers aus Bombay in Zanzibar.	
25.	Ankunft des R.-P.-D. „Bundesrath“ aus Europa.	Post ab Berlin 30. 6. 03.
25.	Ankunft des R.-P.-D. „General“ aus dem Süden.	
25/26. *)	Ankunft eines Gouv.-Dampfers von den Südstationen und Zanzibar**).	
26.	Abfahrt des R.-P.-D. „General“ über Zanzibar und Tanga nach Europa.	Post an Berlin 19. 8. 03.
26.	Abfahrt eines Gouv.-Dampfers mit französischer Post über Bagamoyo nach Zanzibar.	
27.	Abfahrt des R.-P.-D. „Bundesrath“ über Zanzibar nach dem Süden.	
27.	Abfahrt eines Gouv.-Dampfers nach den Nordstationen und Zanzibar.	
27.	Ankunft eines D.-O.-A.-L.-Dampfers aus Zanzibar.	
27.	Abfahrt eines D.-O.-A.-L.-Dampfers nach den Nordstationen und Bombay.	
27.	Abfahrt eines D.-O.-A.-L.-Dampfers von Zanzibar nach Durban.	
27.	Abfahrt der französischen Post von Zanzibar nach Europa.	Post an Berlin 16. 8. 03.
28.	Ankunft der französischen Post aus Europa in Zanzibar.	Post ab Berlin 8 7 03.
28.	Ankunft des mit französischer Post von Zanzibar zurückkehrenden Gouv.-Dampfers.	

Anmerkungen: 1) die mit einem \*) bezeichneten Süd- und Zanzibartouren fallen, wenn kein besonderes Verkehrsbedürfnis vorliegt, aus.  
2) Zanzibar \*\*) bedeutet: Zanzibar wird nur bei besonderem Verkehrsbedürfnis angelaufen.

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.

Telegr.-Adr. Zeltreihelt-Berlin

**Wasserdichte Segeltuche, Pläne Zelte-Fabrik**  
**Rob. Reichelt**  
Engros. — Export. BERLIN C. 2/26.  
Illustrirte Zelt-Kataloge gratis.

**Viel Sand — viel Geld!**

Besitzer wenig nutzbringender Sandlager erzielen aus denselben hohen Gewinn bei Erbauung einer Kalksandstein-Ziegelei. Kalksandsteinziegel werden aus gewöhnlichem Sand und einem geringen Kalkzusatz hergestellt und sind den besten Tonziegeln gleichwertig, was durch zahlreiche Feststellungen seitens Königlicher Behörden und fachmännischer Autoritäten festgestellt worden ist. Komplette Einrichtungen für Kalksandstein-Ziegeleien von verschiedenster Leistungsfähigkeit liefert in vorzüglichster Ausführung unter weitestgehender Garantie für gutes Fabrikat und geringste Herstellungskosten

**Amandus Kahl-Hamburg, Eisengiesserei und Maschinenfabrik.**  
Unerreichte Erfolge! Jede Auskunft kostenfrei. Erste Referenzen!