

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.— Mark.
Für Deutschland und seine Kolonien 4.—



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

Jahrgang V.

Daresalam, den 14. Februar 1903

No. 7.

Die hohen Frachtpreise auf der Usambarabahn.

Immer erneute Klagen sind in der letzten Zeit an uns gelangt über die zu hohen Frachtpreise auf der Usambarabahn, welche den Aufschwung sämtlicher industrieller und landwirtschaftlicher Unternehmungen in der Nähe der Bahn verhindern, ja die weitere Existenz derselben vielfach in Frage stellen.

Wir haben schon häufig über das Thema geschrieben, daß eine Bahn, vor allem in Ost-Afrika, doch dazu da ist, den Transport vornehmlich der eigenen Landesprodukte von dem Innern nach der Küste zu verbilligen und dadurch deren Absatzfähigkeit (wenigstens) sogar den Export derselben möglich zu machen.

Die Usambarabahn erreicht in der Wirklichkeit diesen Zweck nicht, denn nach wie vor werden häufig noch — wenn es sich nicht gerade um Lebensmittel überhaupt rasch verderbende Gegenstände, die deshalb schnell an den Ort ihres Abzuges gelangen müssen, handelt — die Landesprodukte aus Usambara auf den Köpfen von Trägern nach der Küste befördert, da die Unternehmer eben die hohen Frachtkosten auf der Usambarabahn scheuen und der Transport durch Träger ihnen erheblich weniger Umstände und nur ganz geringe Mehrkosten verursacht.

Auf diese Weise gehen die von Korogwe abfahrenden Güterwagen meist leer nach Tanga zurück, bringen also der Bahnverwaltung gar nichts ein, während diese bei Herabsetzung der Frachtsätze — wodurch die ständige Benutzung der Bahn für den Transport von Gütern zur Küste erreicht würde — wenigstens einige Betriebseinnahmen bei der Rückfahrt der Güterzüge herauszuschlagen würde.

Es ist uns vollkommen unerklärlich, warum man nicht endlich mit den als schädlich erkannten Tariffügen aufträumt und immer so eigensinnig bei den hohen Frachtsätzen beharrt, die den Werth der Bahn zu einem sehr fragwürdigen machen, jeden Unternehmungsgestirbten und den Wagemuth zu neuen Unternehmungen in Usambara künstlich niederhalten.

Im Juni vorigen Jahres wurde versuchsweise eine Herabsetzung der Frachtpreise auf der Usambarabahn um die Hälfte und zwar auf Grund vieler aus Gouvernement gelangter Beschwerden beschlossen und bei Gelegenheit einer im August l. J. abgehaltenen Versammlung von Kaufleuten und Pflanzern in Daresalam wurde von dem Vorsitzenden Herrn Gouverneur Grafen von Sözen mitgeteilt, daß auch er der Ansicht sei, daß die Bahntarife dringend einer Revision bedürften und daß er deshalb dem Auswärtigen Amt diesbezügliche Vorschläge unterbreitet habe.

Trotz alledem sind im November die Frachttarife der Usambarabahn wieder auf die alte Höhe heraufgeschraubt worden, während man inzwischen bei der Verwaltung der Uganda-

bahn verständigerweise zu der Ueberzeugung gekommen war, daß zur Hebung des Güterverkehrs auf der Bahn also auch der Bahneinnahmen die Herabsetzung der Frachtpreise ein gutes Mittel ist, daraufhin Tarifänderungen vorzunehmen und nach den neuesten Meldungen auch weiterhin vorzunehmen gedenkt. Auf der Usambarabahn ist also das Umgekehrte Fall, man verteuert lieber noch die Frachten, wenn man merkt, daß die Einnahmen bei dem Gütertransport zu geringe sind.

Erst jetzt ist wieder, wie wir in Erfahrung brachten, und zwar auf Grund erneuter Beschwerden von Sägewerkbesitzern in Usambara, die vor die Frage gestellt wurden, unter den obwaltenden Umständen ihren Betrieb einzustellen, die Bahnstrecke für ostafrikanisches Nutzholz von Usambara zur Küste um die Hälfte ermäßigt worden. Der Frachtpreis für Holz war aber auch ein wenig zu happig; an einem Beispiel läßt sich dies am besten erklären. Es kostete nämlich — sage und schreibe — die Fracht für ein Kubikmeter Holz von Hamburg nach Daresalam auf einem Dampfer der Deutschen Ostafrikalinie nicht mehr wie die Fracht derselben Quantität Holzes von der Station Niusi bis nach Tanga auf der 69 Kilometer langen Bahnstrecke, und das will viel heißen, da bekanntlich die Frachtpreise der Deutschen Ostafrikalinie auch nicht gerade billig genannt werden können.

Wenngleich der hohe Frachttarif auf der Usambarabahn für die Beförderung im Besonderen der Landesprodukte aus dem Innern zur Küste ein schädlich hoher genannt werden muß, und deshalb herabgesetzt werden sollte, so erscheint es aber auch ebenso nötig, den ganzen Gütertarif einer umfassenden Umarbeitung endlich einmal zu unterziehen, denn derartige geradezu lächerlich wirkende Umdinge wie sie bekanntlich in dem genannten Tarif zum Ausdruck kommen (u. A. kostet der Transport eines Menschen-Eisels von Tanga nach Korogwe per Bahn ungefähr 3 Mal so viel wie der Eisel selbst) müssen verschwinden, sonst leidet eben nebenbei auch das Ansehen der Bahnverwaltung selber darunter. Allerdings sollten auch die Befugnisse der letzteren erheblich erweitert werden, damit zum Beispiel bei dem Angebot größerer Mengen Frachtgutes, das einen hohen Frachtsatz nicht verträgt, die Bahnleitung in die Lage gesetzt wird, selbständig zur Gewährung einer weiteren außerordentlichen Ermäßigung berechtigt zu sein.

Wenn, wie wir aus den oben erwähnten Ausführungen des Gouverneurs Grafen von Sözen bei Gelegenheit jener vorher besprochenen kaufmännischen Versammlung entnehmen mußten, das Auswärtige Amt in dieser Frage die Entscheidung zu treffen hat, so richten wir hiermit auch an dieses die dringende Bitte hier Wandel zu schaffen und endlich energische Schritte zu thun, um den Nutzen der Usambarabahn durch die Anordnung der Tarifniedrigungen und dadurch die Existenzfähigkeit der meisten kaufmännischen, in-

dustriellen und Plantagen-Unternehmungen Usambaras zu fördern. —

Druckfehler-Berichtigung: In dem Leitartikel der vorigen Nummer ist im 2. Absatz der 2. Spalte ein sinnentstellender Druckfehler stehen geblieben. Es muß dort heißen: „In acht Tagen können auf der englischen Bahn durch englisches Gebiet Personen und Frachten von Daresalam bis zu einer im Nordwesten unserer Kolonie gelegenen Stadt befördert werden.“

Aus der Kolonie.

— Der „Amtl. Anzeiger“ vom heutigen Tage bringt die Ernennung des seemannischen Beiraths des Gouverneurs und Kommandanten der Flottille Herrn Marine-Ingenieur Grafen von Sözen zum Experten des Germanischen Lloyd.

Wir nehmen hiermit Veranlassung, davon besonders Notiz zu nehmen, weil das Gouvernements-Schwimmdock und die Reparaturwerkstätten damit in den Augen der in den ostafrikanischen Gewässern Schifffahrt treibenden deutschen und fremdländischen Rhedereien bedeutend an Wert gewinnt, ja so recht eigentlich erst überhaupt Werth bekommt. Für jede Rhederei ist es zur Erlangung guter Frachtabschlüsse sowie zur Erfüllung der für Passagier- und Auswandererschiffe erlassenen Gesetzesvorschriften eine Hauptbedingung, daß ihre Schiffe „Klasse haben“; d. h. daß sie eine offizielle Anerkennung einer der großen Schiffsclassifications-Gesellschaften hinsichtlich der Solidität des Baues des Schiffskörpers und der Maschinen- und Kesselanlagen im allgemeinen wie im speziellen besitzen.

Die Schiffsclassificationsinstitute oder Schiffsclassificationsgesellschaften haben zum Zwecke der Feststellung der Seefähigkeit und der Stärke der Konstruktion der Handelsschiffe für den Neubau von Schiffen und ihren Einrichtungen in ihren Vorschriften bestimmte Regeln aufgestellt, nach denen sie die Bauausführung überwachen und die Schiffskörper, Maschinen und Kessel in periodisch wiederkehrenden Zeiträumen untersuchen.

Die segensreiche Thätigkeit der Schiffsclassificationsgesellschaften erstreckt sich noch weiter. Sie veranlassen die Schiffsbau-Gesellschaften und Werften, nach allgemein anerkannten guten Regeln zu bauen und bilden somit die Vertrauensmänner für Rheder und Versicherer. Die Rheder erhalten ein zuverlässiges, gut und sicher gebautes Schiff, die Versicherer durch die Nummer der Klasse, die dem Schiff erteilt wird, einen Maßstab für den Bauwert desselben. Verfrachter, Passagiere und Schiffsbesatzungen sehen in einem klassifizierten Schiff ein zuverlässiges Beförderungsmittel. Vom Bauwert des Schiffes, also seiner Klasse, hängt die Höhe der Versicherungssumme und der Prämie ab.

Es giebt eine Anzahl Schiffsclassificationsgesellschaften, die zum Theil über die ganze Welt Verbreitung und internationale Anerkennung ihrer Vorschriften gefunden haben. Zu diesen gehört in erster Linie der überaus weit verbreitete

„Germanische Lloyd“, gegründet 1867, mit dem Sitz in Berlin, ferner: das älteste in Paris 1828 gegründete Institut „Bureau Veritas“, sodann „Lloyd's Register of British and Foreign Shipping“ in London, die „Niederländische Vereeniging“ in Amsterdam, die „Norske Veritas“ in Christiania das „Registro italiano“ in Genua, das „Veritas Austro Ungario“ in Triest, „Record of American and Foreign Shipping“ in New York, „British Corporation for the survey and Registry of Shipping“ in Glasgow.

Um den an den Schiffsverkehrsverhältnissen interessierten Kreisen jederzeit Gelegenheit zu geben, sich über den Zustand irgend eines Schiffes zu informieren, werden von den Schiffsclassificationsgesellschaften Jagen, Schiffslisten oder Schiffsregister herausgegeben, aus denen die Klasse, in der sich das Schiff seit der letzten Besichtigung befindet, ersichtlich ist.

Die Ernennung eines Experten für den Germanischen Lloyd am hiesigen Orte, der wohl in Bälde die Errichtung einer Germ. Lloyd-Agentur folgen wird, setzt die Eigentümer aller das Gouvernementsdock und die Reparatur-Werkstätten benutzenden eisernen wie hölzernen Segel- und Dampfschiffe in den Stand, für ihre Schiffe nach erfolgter Reparatur die Verlängerung der Klasse bezw. ihre Erneuerung zu erhalten. Diese Neueinrichtung wird hoffentlich dazu beitragen, unserem Schwimmdock und den Werftanlagen eine recht lebhaftere Benutzung zuzuführen.

— Am 10. Dezember vorigen Jahres Vormittags 9 Uhr 45 Minuten, wurde in Neu Langenburg ein Erdbeben wahrgenommen. Die Erschütterung setzte sich aus drei kurzen Stößen zusammen, welche in der Richtung Nord-Süd zu verlaufen schienen.

Abnormitäten an den meteorologischen Meßinstrumenten wurden zur Zeit der Erschütterung nicht wahrgenommen, auch scheint die Naturerscheinung an anderen Orten des Bezirkes nicht bemerkt worden zu sein.

Ein Schweinetransport von Usambara nach Daresalam.

Die Plantage Safarre hat eine bedeutende Schweinezucht, welche jetzt, zur Zeit der Fleischnoth, ein Kapital von ca. 30—40 000 Mark in Deutschland repräsentieren würde. Die Schweine gedeihen in diesem kühlen Klima vorzüglich und das Mutterschwein 15—16 Ferkel haben, ist keine Seltenheit, während die Züchter in Daresalam sich freuen können, wenn sie 6 bis höchstens 10 Stück in einem Wurf erhalten. Schweinezüchtereie wäre in Usambara ein sehr rentables Unternehmen, wenn Absatz vorhanden, oder der Transport nach Daresalam nicht so außerordentlich schwierig wäre. Von 2 Transporten von der Plantage Herkulu Westusambara waren 50% unterwegs oder gleich nach Ankunft in Daresalam eingegangen und ich beschloß daher, einen größeren Transport während der ganzen Reise selbst zu begleiten, um den Verlust auf das Mindestmaß herabzudrücken.

Am 23. Januar morgens brach ich mit 50 kleinen ca 3 Monate alten und 17 großen zum Theil Mutterschweinen sowie einem europäischen prachtvollen Friedrichswerther Eber von Algarreia auf. Die festen Plantagenarbeiter, gute tüchtige Banyamwesi und Wasafuma, waren mit dem Kaffeetransport nach Korogwe beschäftigt, sodaß ich mich mit Wasambara als Treiber begnügen mußte. Schon auf der ziemlich freien Barrabarra ging das Treiben nur recht langsam, aber die zu passierenden Flüsschen dienten den erhitzen Thieren zur Abkühlung und nach einem solchen kühlen Bade, während dessen die schwersten Thiere nur den Kopf über Wasser hielten, ging es dann langsam wieder vorwärts, bis ich gegen 1 Uhr Mittags den Zulufuß unterhalb der Berge erreichte.

Während die Schweine mehrere Lasten Mais verzehrten, verschwanden von den 7 Wasambara seitwärts in die Büsche 6, jedoch gelang es mir bald nach der Plantage zurückkehrende Träger zu engagieren. Um 3 Uhr setzte ich den Marsch fort und um 7 Uhr Abends traf ich mit 66 Thieren in Korogwe ein. 2 Schweine waren in dem hohen Grafe verschwunden, eins aber davon wiedergefunden.

Da Sonnabends der Zug Mittags von Korogwe abfährt, so verließ ich um 10 Uhr Vorm. und der Herr Vorsteher ließ den Wagen unter die Maschinenhalle fahren.

Nachwagen hat die Usambarabahn noch nicht, wohl deshalb, weilwegender hohen Tarife sämtliches Vieh neben der Bahn hergetrieben wird. Wenn nun wirklich einmal Jemand Vieh verladen will, so bekommt er einen geschlossenen Wagon, ahnenden zu Hause, wo 40 Mann 6 Pferde daran steht, und welcher mit seiner Wellblechbedachung so ungeeignet wie möglich ist für Viehtransport. Um 1 Uhr verließ der Zug Korogwe und nach ungefähr vierstündiger Fahrt benutzte ich den Aufenthalt auf einer Station, um nach den Thieren zu sehen. Es hatte sich inzwischen eine solche Backofenhitze in dem Wagen entwickelt, daß den Thieren dicker Schaum vor den Mäulern stand und ich befürchtete, daß die ganze Herde bis Tanga an Hitzschlag eingehen würde.

Ich mußte hierbei an eine Scene in Berlin denken, bei der ich Zuschauer war. An einem heißen Sulitage fuhr ein Wagen voll von Mastschweinen, welche furchtbar unter der Hitze litten und dicken Schaum vor den Mäulern hatten, über den Potsdamer Platz, das Publikum verlangte vom Kutscher daß er die Thiere tränke und mit Wasser begießen solle. Als er sich weigerte, wurde er vom Volk heruntergeholt und durchgeprügelt, die Polizei mischte sich ein aber nicht zu Gunsten des Kutschers, sondern die Thiere wurden nun getränkt und begossen. — Ich wünschte ein tüchtiges Gewitter herbei, um das glühende Wellblechdach abzukühlen, aber es kamen leider nur wenige Tropfen. Gegen 6 Uhr Abends trafen wir in Tanga ein und ich wunderte mich, daß die Schweine noch alle am Leben waren, als sie aus der Blechkammer herausgelassen wurden. Eins der größten Thiere war bedenklich schwach auf den Beinen und ging auch am nächsten Morgen ein.

Den Landtransport hatte ich jetzt hinter mir, nun kam der schwierige Seetransport. Da ich die Absicht hegte, mit den Gouvernementsdampfern zu verschiffen, hatte ich mich nach den Frachtsätzen persönlich erkundigt. Im Frachttarif waren Schweine nicht vorgelesen, es wurden aber 7½ Rupie pro Stück — einerlei ob große oder kleine Thiere — von Tanga nach Daresalam verlangt, obgleich ich mich verpflichten wollte mindestens 20 Stück monatlich zu versenden. Begründet wurde dieser außerordentlich hohe Frachtsatz damit, daß ein Esel oder Kalb dasselbe kosteten.

Ich habe mich redlich bemüht, zu der Ueberzeugung zu gelangen, daß zwischen einem Esel und einem Ferkel kein wesentlicher Unterschied sei, aber da ich öfter ein Spanferkel esse und auf einem Esel ausreite, ist mir dies bis jetzt nicht gelungen.

Leider hatte ich bereits telegraphisch Schweine nach Tanga bestellt, welche an demselben Tage dort eintrafen und es blieb mir damals nichts anders übrig, als dieselben per Gouvernementsdampfer zu verladen. 7½ Rupie hatte ich zu zahlen und auch für ein unterwegs eingegangenes Thier wurde derselbe Betrag in Anrechnung gebracht.

1895 fuhr ich mit der D. D. U. L. nach Hause und hatte eine Antilope mit; dieselbe sprang unterwegs über Bord und wurde mir der Betrag der Fracht sofort zurückerstattet.

Da ich in Tanga keine kühle Unterkunft für die Schweine finden konnte, der zu erwartende Dampfer der Deutschen Ostafrika-Linie aber noch 10 Tage ausblieb, so entschloß ich mich eine Dhau zu chartern, denn Rupie 487.8 an Fracht an die Flottille zu zahlen, war mir absolut nicht möglich, eine solche große Summe sieht man gar nicht mehr auf einem Haufen bei den jetzigen traurigen Verhältnissen!

Der Dhaubesitzer verlangte 40 Rupie, welche ich ihm auch gerne zahlte.

Am 27. Januar morgens 4 Uhr kam ich an Bord der Dhau, um die Reise nach Daresalam anzutreten, die Schweine waren bereits am 26. verladen worden. Als das Boot — ein halbverfaultes Einbaum — an Bord genommen werden sollte, rissen beide Taljen, welche beim Segeln dazu dienen den Mast zu halten. Anderes Tauwerk war nicht an Bord und ich ließ den „Seelenverkäufer“ hinten anbinden, denn ob wir im Notfall diesen durchlöchernten Einbaum hatten oder nicht, war ziemlich egal. Das Segel wurde gehißt und mit schönem günstigen Winde verließen wir den Hafen. Bei der letzten Boje fing der Tag an zu grauen und ich war grade nicht allzusehr erfreut, als ich die Besatzung in ihrer ganzen Gebrechlichkeit vor mir sah. Der Nahosa machte die erste Reise mit dem Schiffe, die Besatzung hatte er sich am Tage vorher in Tanga auf der Straße zusammen gesucht. Der

einzigste Matrose hatte sich bei der Eisenbahn den Fuß gequetscht und war deshalb lahm, dann sah man noch 2 alte Wadigo von 60 Jahren, welche so steif waren, daß sie bei der geringsten Bewegung auf allen Vieren herumkrochen, ferner einen Mann aus dem Rufijidelta, welcher ausgewandert war, weil er immer hat Bäume fällen müssen und welcher 3 Jahre in Usambara Kaffee gepflanzt hatte und 1 Mtoto, welcher als Wipischi fungirte. Bei der Insel Maziva fiel der Kaffeepflanzer über Bord und bis wir das Segel herunter hatten, waren wir 500—600 m von ihm entfernt. Trotzdem ein ziemlicher Seegang war, stiegen der einzige Seemann und der Nahosa in den Seelenverkäufer, der eine, um Wasser zu schöpfen, der andere zum paddeln. Es dauerte ca. 15 Minuten, bis sieben Schwimmer erreicht und ins Boot gezogen hatten. Als das Kanoe zur Dhau zurückgekehrt war, lag der über Bord Gefallene mit dem Gesicht nach unten im Kanoe, so daß ich ihn zuerst für todt hielt. Wir zogen den Unglücklichen nun an Bord der Dhau und legten ihn am Hinterdeck nieder. Sein Leib war von dem vielen Schlucken von Salzwasser dick angeschwollen. Kaum war der Nahosa und der Andere an Bord gestiegen, als sie den Verunglückten bei den Beinen erfaßten und mit dem Kopf nach unten in den Schiffsraum hielten. Als ich mich erkundigte, was das zu bedeuten hätte, antwortete der Nahosa: „damit das geschluckte Salzwasser ablaufen kann.“ Der Nahosa stellte sich jedenfalls den Vorgang ähnlich wie das Ausschöpfen eines voll Wasser gelaufenen langen Stiefels vor. Da er denn ein sah, daß seine Versuche zwecklos waren und kein Wasser aus Mund und Nase abließ, sagte er „rohee jake nguma sana“ (er ist sehr hartleibig), und gab das Experiment auf. Hierauf legten sie ihr Opfer auf das Deck nieder und ich gab ihnen den Rat, ihm seinen Zeigefinger möglichst weit in den Mund zu stecken, was auch bald den erwünschten Erfolg hatte. Der Schwarze war so geschwächt, daß er mehrere Tage lang an allen Gliedern gelähmt war und an Arbeiten nicht denken konnte. Wie derselbe wieder sprechen konnte, äußerte er, daß er früher schon einmal Dhauunglück gehabt und sich an einem leeren Wasserfaß festhaltend 3 Tage getrieben sei, bis er endlich gerettet wurde. Darauf hätte er die Seefahrt an den Nagel gehängt und wäre zum Kaffeebau übergegangen. Aber dieses sollte sein letzter Versuch auf See gewesen sein. Nach diesem etwa 1½ stündigen Aufenthalte setzten wir unsere Reise bei günstigem Winde fort. Ich fing mit dem Nahosa ein Gespräch an, wobei er mir erzählte, daß er ebenfalls die erste Reise auf der Dhau machte, weil sein Vorgänger in Zanzibar die beiden Anker sowie sämtliches Tauwerk und alles bewegliche Gut verkauft hätte und entlaufen wäre. Die Dhau sei vom deutschen Konsulat in Zanzibar, weil sie in Tanga beheimatet war, auch dorthin zurückgeschickt. Er hätte den Besitzer, einen Araber darauf aufmerksam gemacht, daß das Tauwerk sehr alt und schadhast sei, jedoch hätte dieser geantwortet: „bis Daresalam kommt du schon und dort kannst du die Dhau verkaufen, wenn du einen Käufer findest“. Die Dhau steuerte vor dem Winde bereits sehr schlecht, so daß es nicht möglich war, einen geraden Kurs zu steuern. Als wir jedoch gegen Abend mehr an den Wind halten mußten, um die zwischen Saadani und Winde weit vorspringende Sandbank zu umschiffen, ging die Dhau fortwährend in den Wind auf und trieb nachher quer ab und zwar aus dem Grunde, weil sie vorne schwer beladen war und hinten, wo Bagamoyo-Dhaus etwa 30—40 schwere Steine aufzunehmen pflegen, vollkommen leer war. Um diesem Umstande abzuwehren, ließ ich beide Anker und einen Kasten mit Erde von ca ¼ m im Umfang, welcher mit 3 darauf liegenden Steinen der Besatzung als Rochherd diente, nach hinten schaffen und ordnete an, daß sämtliche Leute nach hinten kommen sollten. Trotz dieser Vorkehrungen steuerte das Schiff nur, wenn das Segel sehr voll gehalten wurde. Gegen 1½ Uhr Abends sahen wir von Weitem weiße Klämme und ich machte den Nahosa darauf aufmerksam, welcher jedoch behauptete, das Wasser wäre dort tief genug, um darüber hinwegfahren zu können. Kaum wenige hundert Meter weiter stieß die Dhau zum ersten Male auf. Ich gab nun den Befehl das Segel herunterzulassen und beide Anker wegzuworfen, da das eine jedoch kein Tau besaß, so konnte nur eins ausgeworfen werden. Es dauerte ungefähr 5 Minuten, als das Untertau brach. Wir trieben

dann bis das 2. Anker klar gemacht war ca. 15 Minuten immer mehr in die Brandung hinein. Das Anker wurde wieder ausgeworfen und hielt dieses Mal glücklicherweise. Die Dhau wurde beim höchsten Wasser Nachts gegen 2 Uhr wieder flott und da wir Landwind hatten, hätten wir noch weiter in See hinaus fahren können, wenn die Dhau nicht unheimlich viel Wasser gemacht hätte. Trotzdem mit 2 Simern permanent geschöpft wurde, nahm der Wasserstand in der Dhau fortwährend zu. Der Nahosa kam zu mir und sagte, ich möchte doch den Befehl erteilen, die Dhau auf Land zu fahren. Ich erklärte ihm daraufhin, daß ich hierzu nicht befugt sei, weil der Besitzer der Dhau mich für den Schaden verantwortlich machen könnte, und stellte ihm anheim zu thun, was er für das Beste hielt. Da er mit seinen Leuten nun zu der Ueberzeugung kam, daß die Dhau nicht auf hoher See über Wasser zu halten war, so wurde Anker aufgenommen, Segel halb aufgehißt und dem Lande zugesteuert. Circa 150 Meter von Land saß die Dhau wieder fest und die schweren Seegen gingen oben über dieselben hinweg. Das Wasser war an der Stelle etwa mannstief. Der Nahosa rieth mir schleunigst an Land zu gehen, da die Dhau sofort zerschellen würde. Während seine Leute und mein Boy sofort über Bord sprangen und an Land schwammen, blieb ich mit dem Nahosa allein zurück und erklärte ihm, daß ich die Dhau nicht verlassen würde, so lange noch ein Schwein an Bord sei. Circa 2 Stunden lang gingen die schweren Brecher über uns hinweg, die Schweine schrien in allen Tonarten, weil sie so unsanft hin und her geschleudert wurden. Gegen 5 Uhr, als der Tag graute, schickte ich den Nahosa an Land — das Wasser war jetzt in Brusthöhe — und ich ließ deshalb die Leute und meinen Boy holen, welche jedes Schwein einzeln an den Ohren faßten und an Land schwimmen ließen. Raum war alles glücklich gelandet, als die Dhau in zwei Theile auseinander barft. Ich vertheilte meine 3 Schwarzbrotte unter meine Leute, ließ den kranken Kaffeebauer als Wache zurück und trieb mit meinen Schweinen, so lange es noch kühl war, nach dem naheliegenden Dorf Winde, woselbst wir gegen 10 Uhr Vormittags anlangten. Nachts hatte ich einen Boten nach Bagamoyo geschickt, da ich annahm, daß es vielleicht möglich sei die gestrandete Dhau durch den dort liegenden Gouvernementsdampfer „Novuma“ ins Schlepptau nehmen zu lassen. Die „Novuma“ kam Abends spät um 8 Uhr nach Winde und fuhr am anderen Morgen bei Tagesgrauen, als ich eben ein Fischerboot abgefaßt hatte, um den Dampfer zu benachrichtigen, nach dem Strandungsplatz, kam dann gegen 8 Uhr zurück und erhielt von mir einen Brief, daß ich in Winde sei und auf einer Dhau aus Bagamoyo warte. Ich erhielt diese, und das Bezirksamtsboot mit dem dortigen Polizeiuunteroffizier aus Bagamoyo kam auch mit, um mich zu unterstützen. Die Schweine wurden sofort verladen und um 4 Uhr Nachmittags fuhr ich weiter. Um 8 Uhr ankerte ich nicht weit von Bagamoyo. Nach vielen Gewitterstürmen, die diese Nacht zu einer sehr unbehaglichen machten, gelangte ich am nächsten Tage Nachmittags 2 Uhr glücklich in Daresalam an. — Es war eine Fahrt mit Hindernissen gewesen. S. S.

Letzte Kabel-Nachrichten.

(Reuters Telegraphen-Bureau.)

7. Februar. Präsident Roosevelt hat die Hoffnung so gut wie aufgegeben, daß der Senat dem Alaska-Vertrag, von dem bereits am 25. Januar die Rede war, zustimmt, die sämtlichen Senatoren der nordwestlichen Distrikte sind dagegen.
Der Premierminister von Bulgarien erklärte in der Kammer, daß Bulgarien die internationalen Verpflichtungen zur Erhaltung des Friedens erfüllen würde, er würde in kurzem der Kammer die Mittheilung machen, daß gegen das Mazedonische Komité Maßregeln ergriffen sind.
König Edward ist von seinem Influenzeraanfall wieder hergestellt und fuhr gestern nachmittag aus.
Die französische Kammer hat das neue Zollgesetz, von dem am 4. Februar die Rede war, angenommen.
Präsident Roosevelt hat die Aufforderung der gegen Venezuela verbündeten Mächte in der Frage der vorbereiteten Entschädigungsgelder den Schiedsrichter zu spielen abgelehnt. Wahrscheinlich wird nun die Entscheidung über jenen Punkt dem Haager Schiedsgericht überlassen werden.
Der französische Kriegsminister Pelletan hat in der Französischen Kammer über den Vorschlag zum Flottenetat gesprochen und bemerkte dabei, daß Frankreich durch seine geographische Lage so vorzüg-

liche Wafen im Mittelmeer sowie atlantischen Ocean habe, jedoch sei bisher nichts gethan worden, diese Wafen zu verstärken. Für den Fall, daß Frankreich vom Kriege heute oder morgen überrascht würde, hätte es keine Wafen für seine Flotte, Frankreich sei niemals sehr erpicht auf die Vergrößerung seines Kolonialbesitzes gewesen, heute jedoch verlange es die Ehre Frankreichs, daß es seine Kolonien vertheidigt.

8. Februar. Chamberlain beantwortete die am Freitag von Demet und anderen Buren überreichte Adresse und widerlegte (?) der Reihe nach die gegen ihn gerichteten Anklagen des Bruchs der Friedensbedingungen. Des anderen beklagten sich die Buren in der Adresse über die Theilnahmslosigkeit der Regierung. Chamberlain antwortete darauf, daß die Regierung Tag und Nacht wirke und Millionen dafür ausgeben um das Land wieder in die Höhe zu bringen, hierfür hätte dieselbe aber bisher kein Wort des Dankes empfangen. Wenn das Volk bei seiner Politik des Murrens und der Unersättlichkeit weiter verharren sollte, würde er die Hoffnung auf eine Versöhnung aufgeben und der Regierung rathen auf eigene Faust weiter zu handeln. Demet erwiderte darauf, daß seine versöhnende Mitwirkung so lange unmöglich sei, als sein Bruder und Christian Botha (Beide hatten sich von vorne herein auf Englands Seite gestellt und werden von den anderen Buren deshalb als Verräther an ihrem Volk betrachtet — v. Red.) Buren-Volk und Land repräsentierten, dessen Verwaltung ihnen von den Buren nie zugestanden wäre. Er Demet würde nicht ruhen, bis er eine Rebellion mit Waffen in der Hand, sondern eine Rebellion, welche im Auge hat, die Unzufriedenheit gegen die Regierung des Landes zu schüren.

Die Aussprache zwischen Demet und Chamberlain hat die Buren in 3 Parteien gespalten und zwar in die lokale Partei unter der Führung Piet Demets, die gemäßigte und die extreme Partei. Es sind Anzeichen vorhanden, daß Chamberlains Aussprache einen guten (?) Erfolg hatte.

9. Februar. Das türkische Kriegsministerium trifft für die Mobilisierung eines Armeekorps in Albanien die Vorfälle in Macedonien Vorbereitungen.

Die Verhandlungen mit Venezuela werden fortgesetzt, eine entgegengesetzte lautende Nachricht besagt jedoch, daß der augenblickliche Stand der Verhandlungen sehr in Dunkel gehüllt sei.

Chamberlain hat bei einem Festmahl in Bloemfontein geäußert, es sei nicht richtig zu denken, daß der Erfolg seiner Südafrika-Reise die gestellten Erwartungen übertrifft hätte, er hoffe und glaube jedoch, daß Wilmer noch lange Zeit in Südafrika bleiben wird, um den vollen Erfolg seiner großen Staatsklugheit zu haben.

Eine Flutwelle ist während eines heftigen Orkans über die Gesellschaftsinseln hereingebrochen. Tausend Eingeborene sind dabei umgekommen und 80 Inseln sind vollkommen vernichtet.

Die „Temps“ widerspricht der Nachricht, daß König Menelik die Beziehungen mit dem französischen Gesandten von Abyssinien abgebrochen hätte, allerdings giebt das Blatt zu, daß zwischen dem Minister und dem König unangenehme Auseinandersetzungen stattgefunden hätten, welche beeinflusst durch die stattgehabten Verhandlungen plötzlich noch heftiger geworden wären, das Blatt behauptet, es wäre aber nur eine persönliche Sache.

10. Februar. Der französische Kriegsminister hat sämtlichen im Kriegsministerium beschäftigten Offizieren verboten, Mittheilungen zu machen, welche in irgend welcher Weise mit den Zeitungsdebatten betr. die Dreyfus-Affäre in Zusammenhang stehen.

11. Februar. Barrelli äußerte in der italienischen Kammer, daß die Landesverweisung des Scheikh von Ochia notwendig war, um die britischen Operationen gegen Mad Mullah zu erleichtern, Italien hätte durch getreues Festhalten an dem Vertrage wiederum bewiesen, daß es an der traditionellen herrlichen Freundschaft, welche zwischen Italien und Großbritannien bestehe, festhalten wolle.

Rubino, welcher seiner Zeit das Attentat auf den König der Belgier verübte, ist zu lebenslänglicher Zwangsarbeit verurtheilt worden.

Chamberlain ist in Grahamstown angekommen. Chamberlain äußerte bei einem Festmahl in Grahamstown, daß er damit alle englischen Kolonien meinte, wenn er gesagt hat, daß dieselben in Anbetracht der stetig wachsenden Verpflichtungen des Reiches noch mehr thun könnten. Die gute Stimmung im Kapland für die Flotte genüge allein nicht, er betrachte z. B. die seitens der Kapkolonie übernommene Unterhaltung des Kriegsschiffes „Goodhope“ während seiner sechsmonatlichen Orientierungsreise für ein Vorzeichen, daß demnächst auch Geldbeiträge für das Reich von der Kolonie gezahlt werden.
Wie hier in Daresalam durch Extrablatt bereits veröffentlicht.

12. Februar. Bowen stimmte dem britischerseits vorgelegten Entwurf zu, welcher besagt, daß eine Saarlösung von 5500 Pf. St. an Großbritannien erfolgen muß und daß die Frage wegen der vorbereiteten Vertrags-Forderungen dem Haager Schiedsgericht zur Entscheidung überwiesen wird. Die Zustimmung zu den deutschen und italienischen Entwürfen bereitet noch einige Schwierigkeiten.
Die gegen Venezuela verbündeten Mächte haben allen drei Entwürfen für die Regelung der Forderungen an Venezuela zugestimmt und gleichzeitig dieselben unterzeichnet, seine der Mächte hat vorher unterzeichnet. Es scheint, daß die verbündeten Mächte als eine Macht vor dem Haager Schiedsgericht verhandeln werden.

Der besondere Gerichtshof in Dresden hat die

Ehescheidung zwischen dem Kronprinzen und der Kronprinzessin von Sachsen ausgesprochen und zwar wegen Ehebruchs auf Seiten der Prinzessin.

Große Unruhe herrscht in Wien in Folge der Meldung, daß Bulgarien beabsichtigt, zwei Armeekorps in Folge der Ansammlung von türkischen Truppen an der Grenze zu mobilisieren.

Aus Washington kommt die Meldung, daß der Senat dem Grenzvertrag mit Alaska zugestimmt hat.

13. Februar. Am 10. Februar machte der neue deutsche Gesandte in Washington Freiherr Speck von Sternburg plötzlich die Mittheilung, daß Deutschland die Forderung der V a a r z a h l u n g von 68000 Pf. St. aufgegeben und seinen Vorschlag angenommen habe, daß das Geld von Venezuela in 3 monatlichen Raten bezahlt werden sollte. Die erste Zahlung sollte 14 Tage nach der Unterzeichnung des Abkommens stattfinden. Sternburg hofft, daß das Protokoll über die Abmachung innerhalb 24 Stunden zur Unterzeichnung bereit ist.

Aus Daresalam und Umgegend.

Geheimrath Koch hat mit Frau Gemahlin und seinen beiden Assistenten am letzten Dienstag wieder Daresalam verlassen. Von dem Gouvernementsdampfer „Kaiser Wilhelm II“ wurden die Herrschaften auf hohe See gefahren und dort von dem aus Zanzibar zurückkehrenden und nach dem Süden weiterfahrenden Dampfer der Deutschen Ostafrika-Linie „Markgraf“ aufgenommen.

Das französische Kanonenboot „Capricorne“ (Kommandant Voitier), ein Dreimastschoner traf gestern Mittag in Daresalam ein. Es kam von Madagaskar und war unter Berührung der verschiedenen Häfen die ganze deutsch-ostafrikanische Südküste entlang gefahren. Der Kommandant des Kriegsschiffes machte gestern Nachmittag bei dem stellvertretenden Gouverneur Herrn Regierungsrath Stuhlmann Besuch, welcher von letzterem $\frac{3}{4}$ Stunden später erwiedert wurde. Gestern Abend folgten der Kommandant sowie die Offiziere des französischen Schiffes einer Einladung des Herrn Regierungsrath Stuhlmann zum Diner.

Die große Regenzeit scheint nach den Niederschlägen der letzten Tage zu urtheilen jetzt im Anschluß an die kleine Regenzeit ihren Anfang zu nehmen. Der heutige Tag und die letzten Nächte haben uns außergewöhnlich viel Regen gebracht.

Verkehrsnachrichten.

Reichspostdampfer „Bürgermeister“ trifft morgen, Sonntag Vormittag 9 Uhr mit Europapost in Daresalam ein.

Personal-Nachrichten.*

Mit N.-B.-Dampfer „Bürgermeister“ werden in Daresalam erwartet: Die Herren Bezirksamtmann Lambert u. Frau Gemahlin, Oberarzt Hübner, Zahnmeisteraspirant Besebeck, Sanitätsfergeant Steffenhagen.

*Personalien der Beamten pp. des kaiserlichen Gouvernements befinden sich außerdem im „Amtl. Anzeiger.“

Aufforderung

zur Mitarbeiterschaft an einer Fastnachtszeitung.

Gilt! Gilt! Gilt!
Unseren deutschostafrikanischen Lesern bringen wir hiermit zur Kenntnis, daß wir beabsichtigen in diesem Jahre eine Fastnachts-Zeitung in dem Format und der Ausstattung der Deutsch-Ostafrikanischen erscheinen zu lassen und zwar soll dieselbe am Rosenmontag d. 23. d. Mts. herauskommen.

Die Fastnachts-Zeitung wird in der Art wie unsere wöchentlichen Zeitungen in ihrem redaktionellen Theile einen Leitartikel, Berichte aus der Kolonie, Depeschen, Lokalnachrichten u. s. w. und eventuell auch Feuilletonistisches pp. enthalten. Auch der Inseratentheil wird bedacht werden.

Wir richten nun an unsere verehrten hiesigen sowie auch auswärtigen Leser die Bitte, uns bei dem genannten Vorhaben mit ihrem Witz und Humor freundlichst zu unterstützen und uns Beiträge für die Fastnachtszeitung so bald wie möglich zukommen zu lassen. Wir nehmen dieselben mündlich und schriftlich eventuell auch anonym gern entgegen, betonen dabei aber, daß Gehässigkeiten und persönlich verletzende Sachen in den Rahmen jener lediglich einen harmlosen Charakter tragenden Zeitung, die lediglich Vergnügen bereiten soll, nicht hineinpassen und deshalb auch keine Aufnahme darin finden werden.

Ergebenst
Die Redaktion
Der „Deutsch-Ostafrikanischen Ztg.“
Hierzu 2 Beilagen u. Nr. 5. des „Amtl. Anzeigers“.

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, Kurbedürfnisse, 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.

Th. Groke in Merseburg (Deutschland). Maschinenfabrik für
Brikettieren von Erzen, Heiz- und Futterstoffen,
als Kohle, Koks, Torf, Holzspähne, Baumwollenabfälle, Olivenrückstände, Reishülsen, Kaffeehülsen, Salze etc.
Ziegeleien — Chamottefabriken — Thonrohrfabriken
Kalksandsteinfabriken — Dampfmaschinen
Fussboden- und Wandbekleidungsplatten aus Thon und Cement.
Kugelmühlen — Steinbrecher — Kollergänge.
Hydraulische Pressen — Presspumpwerke — Akkumulatoren.

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

Grand Hôtel de Bordeaux et d'Orient.

in nächster Nähe des Bahnhofes u. der Canabiere auf dem Boulev. d'Atiens ex Boulev. 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.

Situationsplan der Stadt Daressalam

im Massstabe 1: 5000 künftlich bei der
Deutsch-Ostafrikan. Ztg.

frische Würst!

Verkaufe morgen (Sonntag) früh:
Schweinefleisch, frische Brat-, Blut-, Leber- und Jungentwurf sowie Sülze.
H. L. H. Köther.

1000 Dank

von vielen Kunden im In- u. Auslande!

Meinen reichillustrierten Haupt-Katalog über
hygien. und chirurg. Bedarfsartikel,
Spritzen, Maximal-Thermometer etc.,

ff. Gummiwaren, chem. techn. u. pharmaceutische Präparate, wie Spezialitäten aller Länder erhalten Sie auf Wunsch gratis in der Expedition der „Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung“ Daressalam oder direkt vom Versandhaus für hygienische Spezialitäten

OTTO SEHRNDT, Berlin S. 14.

ff. Briefbogen und Couverts

in Cartons von 25 Stück
zu haben in der

„Deutsch-Ostafrikanische Zeitung.“

UNION-CASTLE LINE.

DONALD CURRIE & Co., Managers.

Die rühmlichst bekannten Dampfer der

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

regelmässige 14tägige Dampfer-Verbindung
zwischen

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

Abgang von Hamburg jeden zweiten Mittwoch nach

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

abwechselnd bis **Beira** oder **Mauritius** weitergehend

mit Gütern und Passagieren.

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

Suhr & Classen, Hamburg, 8

Hermann Franken, Schalke i. Westf

Verzinkerei u. Blechwarenfabrik,
Bauanstalt für Handfuhrgeräte,

fabrizirt:

rohe, lackirte und verzinkte Artikel für Haus, Küche u. Hof,
Faengeräte 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. * * *



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

Salta-Spiele

Skat-Karten
(32 Blatt)

Whist-Karten
(52 Blatt)

Knobel-Becher

Gratulations-Karten
in neuen Mustern

Zeitungshalter

stets vorrätzig

Deutsch-Ostafrikanische Zeitung.

(Nachdruck verboten.)

Postkartenidyll.

Humoreske von L. Pezet.

Genehmigte Uebersetzung ins Deutsche von H. Heim.

„Fräulein M. B. 4, Rue Bavin, Paris, wünscht Ansichtspostkarten mit Bewohner von Saigun auszutauschen.“

„Was ist das nur für eine Manie!“ dachte Jacques Misard, während er diese Anzeige, die zwischen zwanzig andern ähnlicher Art stand und die alle dem Postkartensport galten, überflog. „Jetzt räumen die Zeitungen sogar dieser Sammelwuth einen bestimmten Platz ein.“

„Saigun! In Paris giebt es also wirklich jemand, der an Saigun denkt?“

Und der junge Mann sann einen Augenblick für sich hin.

Seit zwei Jahren hatte Jacques Misard, der in Paris geboren, dort von seiner früh vermittelten Mutter erzogen worden war, die Vaterstadt verlassen. Der Tod hatte dem guten Sohn, der er stets gewesen, die Mutter geraubt, und der junge Mann, den nichts in Paris fesselte, hatte dem verlockenden Auerbieten eines Großkaufmanns nachgegeben und war nach Kotschinchina gezogen, um sich dort zu etabliren.

Müßig und strebsam, mit klugem Kopf und genügenden Mitteln, hatte Jacques das Glück geübt; seine Unternehmungen prosperirten nach kaum zwei Jahren, sozusagen, von selbst; er hatte nur nöthig, seine Untergebenen zu dirigiren, und im übrigen sich des Lebens zu freuen.

Aber trotz des Gefühls der Befriedigung, das ihm das Gelingen seiner Arbeit brachte, konnte Jacques Misard doch ein — oft sogar recht starkes — Heimweh nicht loswerden.

Während die Hitze ihn in den kühlen Zimmern festhielt, waren die Zeitungen aus der Heimath seine nie versagende Freude und Zerstreuung; mit den gedruckten Blättern unterhielt er sich wie mit Freunden! Er las sie vom „Zeitartikel“ bis zu dem „Vermischten“, die ihm die bekannten Stadttheile, ja Straßen der Vaterstadt ins Gedächtniß riefen und sogar die Inserate, die Jacques in ihrer Fassung amüßigten, verschmähte er nicht!

So hatte er denn auch das Besuch von Fräulein M. B. gelesen.

Warum lockte gerade Saigun die Sammlerin?

Die Stadt war ja allerdings nach verschiedenen Gesichtspunkten hin von Interesse; die Lage war auch malerisch! Aber schließlich war doch in dem ersten besten Album ein Panorama nicht nur von Saigun, sondern von allen Sehenswürdigkeiten des Landes zu bekommen.

Es wird wohl eine Spielerei sein, dachte sich Jacques, und die Pariserinnen haben ja eine Vorliebe für allerlei Spielereien.

Gegen Abend ging der junge Mann, wie er es stets zu thun pflegte, aus. Beim Schlendern durch die Straßen blieb sein Blick zufällig auf einer ganzen Kollektion von Ansichtspostkarten haften, die in einem Schaufenster ausgelegt war. Jacques blieb stehen, musterte die Karten, tabelte oder lobte in Gedanken und trat schließlich in den Laden, um eine ganze Serie, die ihm besonders gefallen hatte, zu kaufen.

„Warum“, so sagte Jacques sich, „warum soll ich den Wunsch einer Landsmännin nicht erfüllen. Das Fräulein möchte nun gerade Karten aus Saigun haben, ich werde ihr mit der nächsten Post einige schicken, das ist ja keine Mühe weiter!“

„Fräulein M. B. 4, Rue Bavin? Dann ist ja Fräulein M. B. eine frühere Nachbarin von mir! Rue Bavin gehört fast zum Luxembourggarten! Alle meine Kindheitserinnerungen drehen sich um den! Oh, der köstliche Schatten! Die herrlichen Bäume auf den großen Terrassen! Man muß die stets andauernde Hitze, die drückende Luft von Saigun kennen lernen, um die Herrlichkeiten in der Heimath voll zu würdigen!“

Vielleicht habe ich Fräulein M. B. hundertmal getroffen. M. B. . . . Margarethe? Madeline wäre mir lieber . . . vielleicht haben wir zusammen in den Aileen gespielt? . . . M. B. Sie mag ja auch Marie oder Martha heißen . . .

vor allen Dingen kommt es darauf an, ihren Geschmack kennen zu lernen. Ach was! Frisch gewagt ist halb gewonnen! . . . Zwei bunte Straßenszenen, eine Landschaft und ein chinesisches Haus! Hier auf diesem weißen Platz werde ich mich nach den näheren Wünschen erkundigen.

Und Jacques schrieb: „Wollen Sie mir freundlichst mittheilen, Fräulein M., welches Genre von Postkarten Sie bevorzugen und die beifolgenden als Zeichen meiner vorzüglichsten Hochachtung annehmen. Jacques Misard.“

Tage und Monate vergingen.

Eines Morgens, Jacques dachte gar nicht mehr an seine Sendung, entdeckte er zwischen den eingegangenen Briefen Ansichtskarten aus Paris. Mit wahren Entzücken begrüßte er wie alte Freunde das Pantheon und die Kirche Saint-Sulpice, den Springbrunnen im Luxembourggarten und das Odéontheater. Man hätte wirklich annehmen können, daß gerade diese Bilder mit Absicht aus der Fülle dessen, was die Hauptstadt an Schönem bietet, gewählt worden waren; wie riefen sie ihm seine Kindheit zurück! aber die Hauptfreude bestand doch wohl darin, daß sie ihm direkt mit dem Ausdruck der Sympathie von Fräulein M. B. geschickt waren.

Die Erklärungen, die in zierlichen Schriftzügen jeder Karte beigelegt waren, zeugten für das feine Kunstverständnis der Schreiberin. Den Beschreibungen war ein Dank für die übersandten Karten beigelegt, und die Schreiberin hatte schließlich in einem hübschen Schnörkel „Mathilde Briant“ unterzeichnet.

Langsam, lange betrachte Jacques die Blättchen, die eine so weite Reise zurückgelegt hatten und ihm Grüße aus der Heimath brachten.

Der junge Mann sann und sann über die Schreiberin nach, suchte sich aus den Schriftzügen ein Bild von ihr zu entwerfen. Er glaubte an die Graphologie, an die Kunst, die oft aus den Schriftzeichen viel mehr herausliest, als der Schreiber hat sagen wollen und Gedanken, die er gar nicht hat, aus der Form der Buchstaben ableitet.

Fräulein Mathilde Briant ist jedenfalls eine fein gebildete Dame, elegant, aber einfach, garnicht stolz, das merkt man an ihrer Schrift. Sie kennt die Welt und scheut sich nicht voller Vertrauen mit ihrem vollen Namen zu zeichnen; schade, daß ich kein Bild von ihr habe, um auch ihren äußeren Menschen kennen zu lernen.

Und wieder las Jacques lächelnd die Erklärungen, welche jeder Karte beigelegt waren.

„Das ist wirklich amüßig!“ meinte er für sich, „diese Pariserin denkt entschieden einen ungebildeten „Eingeborenen“ vor sich zu haben! Die Ansicht muß ich ihr doch benehmen.“

Und ohne weiteres beforgte sich Jacques Misard eine ganze Folge von Ansichtskarten und schrieb der Reihe nach darauf:

„Ich kann Ihnen nicht sagen, gnädiges Fräulein, wie sehr mich Ihre ausgewählten Karten nicht nur erfreut, sondern auch bewegt haben. Ich bin nicht ganz so Saiguner, wie Sie es vielleicht glauben; nichts noch so „Ultra-chines“ aus dem modernen Paris hätte mir so viel Freude machen können, wie gerade das Wiedersehen mit dem Stadtheil, in dem meine Kinderjahre verfloßen sind. Nochmals tausend Dank.“

Auf diese Art in freundschaftliche Bahnen gelangt, spann sich die Korrespondenz durch das ganze Jahr fort. Jede Post wurde von Jacques ungeduldig erwartet und jede brachte ihm ein Andenken von seiner „Freundin“, wie er sie in Gedanken nannte; wie es ihm schien, wurde die Korrespondenz immer weniger förmlich, zwischen den Zeilen klang es wie wirkliche Freundschaft, so dachte es Jacques.

Ert hatte Jacques nur als unerfüllbaren Wunsch das Verlangen, Fräulein Briant zu sehen. Nach und nach aber legte der ernst veranlagte, fleißige Jacques Misard sich die Frage vor: „Ob es denn wirklich unmöglich sei“. Und von da aus war es nur noch ein Schritt, um zu sagen: „Warum denn eigentlich nicht . . . ich habe doch wohl eine kleine Erholung verdient? Ein Fieberanfall gab den Ausschlag.“

Dem Klima, wie es Kotschinchina hat, muß man von Zeit zu Zeit entfliehen . . . sagte sich

Jacques; sobald er sich von dem starken Fieberanfall einigermaßen gekräftigt, wollte er reisen und für einige Monate seinem ersten Angestellten die Geschäfte übertragen. — — —

Am einem Maiabend kam Jacques in Marseille an. Ohne sich nach der langen Fahrt auszuruhen, nahm er sofort den Expresszug nach Paris. Je näher der Reisende dem Ziel kam, je größer wurde sein Verlangen, die Freunde, die er in der Heimath gelassen, wiederzusehen. Keinem hatte er geschrieben, er wollte sie alle überraschen!

In dem Gedanken, daß er nun auch seine unbekanntete Korrespondentin kennen lernen würde, wurde Jacques ganz beklommen. Was würde sie von seinem Besuch denken? Ach! er würde ganz einfach sagen, daß er bei seinem Aufenthalt in Paris dem Wunsch, sie kennen zu lernen, nicht habe widerstehen können; das war doch ganz natürlich!

Am Tage nach seiner Ankunft, nachdem er viel Sorgfalt auf seinen äußeren Menschen verwendet hatte, fuhr Jacques nach der Rue Bavin. Der Wagen hielt vor einem ziemlich düster aussehenden Hause. Der junge Mann lohnte den Kutscher ab und trat entschlossen in den schmalen, dunklen Hausflur. Da stieß sein Fuß an etwas Weiches, das er, vom Tageslicht geblendet, nicht erkennen konnte, und gleich darauf wurde ein grimmiges Knurren und dann lautes Bellen vernehmbar.

Mit einer raschen Bewegung wich Jacques bis an die Flurwand zurück, um den Ausgang freizugeben, und mechanisch entschuldigte er sich mit einem Gruß bei einer alten Dame, die ihm höchst zornige Blicke zuwarf, während sie heftig an der Leine zog, an der ein kleiner Hund ihr folgte.

„Tölpel“, kam es unter einem erneuten Zornesblick über die Lippen der alten Person.

„Erlauben Sie, meine Gnädige, ich habe den Hund um Entschuldigung gebeten, mehr kann ich doch wohl nicht thun?“

„Auch noch frech obendrein! Brutalität genügt schon! Eine nette Generation, die heutige Jugend.“

Und vor Aerger dunkelroth im Gesicht, verließ die alte Dame das Haus.

Jacques zuckte die Achseln und ging ohne weiteres auf die Thüre zu, an der in großen Worten: „Pfortner“ stand. Er fragte:

„Fräulein Briant?“

„Fräulein Briant?“ wiederholte die Pfortnerfrau, die mit einem Strickzeug an ihrem kleinen Guckfenster saß. „Kennen Sie die denn nicht? Sie ist ja eben fortgegangen, Sie haben ja sogar mit ihr gesprochen, wenn ich mich nicht irre“, fügte sie lachend hinzu.

Die Dame mit dem Hund?“ rief Jacques bestürzt.

„Sawohl. Ja, ja, an ihren „Schatz“, wie sie den Köter nennt, darf niemand rühren. . . sie ist keine böse Frau, aber ihr Hund und ihre Postkarten, das sind wahre Manien bei ihr!“

Jacques horchte ganz benommen den Reden der Frau. Dann sagte er:

„Das Fräulein sammelt Postkarten . . . ja, ich mußte es . . .“

„Ach, lieber Herr, wem sagen Sie das! Es ist eine wahre Krankheit. Sie korrespondirt sogar mit Sträflingen von Neu-Caledonien und schickt ihnen Geld, nur um Karten von dort zu erhalten.“

Jacques mußte trotz aller Bestürzung hell aufklachen. Er hatte genug gesehen, genug gehört; rasch gab er der gesprächigen Frau ein Geldstück und in größter Eile verließ er das Haus.

Draußen, im Freien, athmete er mit einem tiefen Seufzer auf, und instinktiv schlug er den Weg nach dem Luxembourggarten ein.

Gellstrahlender Sonnenschein lag über der blühenden Pracht, ließ das Laub der Bäume grüner und die Farben der Blumen leuchtender erscheinen.

Fröhliche Kinder spielten um das große Bassin herum, und bald war Jacques Misard in seinem Traum, der der Kartensammlerin gegolten, geheilt und lebte der traumhaft schönen Gegenwart. Der Kreis der Freunde schloß sich um ihn; auch das ewig Weibliche fehlte nicht zum vollen Glück.

Und nicht allein, sondern mit seiner jungen Frau kehrte Jacques Rifard nach Saigon zurück. Freilich hatte Jacques gewissenhaft vorher sein Postkartenidyll gezeichnet, und die junge Frau hatte ihm lachend Absolution erteilt, aber auch versprechen müssen, der Sammelmanie nie zu fröhnen.

Vermischtes.

— Neugliederung unserer ostasiatischen Besatzungsbrigade. — Nach einer Kaiserl. Kabinettsordre vom 11. Dezember 1902 ist eine Neugliederung der ostasiatischen Besatzungsbrigade erfolgt. Die Brigade besteht nunmehr aus zwei Regimentern zu je zwei Bataillonen. Das erste Bataillon beider Regimenter besteht aus zwei Kompagnien zu Fuß, einer berittenen Kompagnie und einer Maschinengewehrtheilung. Das zweite Bataillon des ersten Regiments besteht aus drei Kompagnien zu Fuß. Das zweite Bataillon des zweiten Regiments besteht aus drei Kompagnien zu Fuß, einer Eskadron Jäger zu Pferde, einer fahrenden Batterie, einer Pionierkompagnie und einem Feldlazareth. Das Brigadefeldkommando hat seinen Standort in Tientsin. Die Stappenkommandantur befindet sich in Tangku. Die Bataillone sind auf Tsingtau, Tientsin, Tangku, Yangtsun, Schanhaiwan, Peking und Langfang vertheilt. In Tsingtau steht das erste Bataillon des ersten Regiments.

— Die französische „Liga gegen die Seekrankheit“ verkündet, daß ihre langjährigen Bemühungen zur Bekämpfung der Seekrankheit jetzt zu einem Erfolge geführt haben. Gelegentlich des Ostender Internationalen Seekrankheitskongresses vom September 1901 habe man mit einem Schiffe der belgischen Regierung eine Experimentierfahrt unternommen und habe dort die Hauptpersonen des Kongresses nach drei verschiedenen Methoden mit vollem Erfolge an Seekrankheit behandelt. Nunmehr hat das Haupt der Liga Dr. Madeuf in Paris (82 Boulevard Port-Royal) die Ergebnisse der verschiedenen Enqueten und Studien der Gesellschaft in einem umfassenden „Führer gegen die Seekrankheit“ herausgegeben, dessen gute Lehren sich jeder für Frs. 3.25 sichern kann.

Es ist eine lange Liste von Mitteln zur Verhütung und Heilung des Mal du Mer, die in dem Buche aufgemacht ist. Was man vor der Reise essen und trinken und was man nicht essen und trinken, wie man sich anziehen und seine Eingeweide verpacken muß, wie man gehen und liegen soll, in welchem Zustande Kabine und Bett sein muß, mit welchen Mitteln und welchen Medikamenten man die vielleicht trotz aller Vorsicht aufgetretene Krankheit heilt, das ist jetzt alles ermittelt. Zwecks Erprobung der Heilmittel sucht die Liga allerdings noch Mitarbeiter zum Experimentieren. In jedem Hafen will sie dann ein Arsenal ihrer Vertheidigungsmittel einrichten und den Reisenden zur Verfügung stellen. Aber die Liga hat damit noch nicht genug für die Menschheit gethan; sie fährt mit Umfragen, Erfindungen und Agitationen unentwegt fort, und wer sie darin beobachten oder unterstützen will, der kann sich ihr Journal du Mal de Mer von Dr. Madeuf unentgeltlich zusenden lassen. Nun wird also dem Meere sein Schrecken auch für die Herren von der Liga in Frankreich genommen, und sie prophezeien uns, daß jetzt nach der Herrschaft der Automobilwagen unfehlbar die Mode der Automobiljachten zur Regierung kommen wird.

— Sesamöl für Hinrichtungen und andere Zwecke. Das erste Mal, daß Sesamöl in der ostasiatischen Geschichte erwähnt wird, bezieht sich auf Hinrichtung. Es wurde nämlich gebraucht, um Verbrenner darin zu stecken, eine Todesart, die noch im Europa der Renaissance im Schwunge war. Es giebt in Korea zwei Arten von Sesam, wilden und Gartensesam. Die wilde Art liefert nur Del, das eine große Wichtigkeit für die Koreaner hat; man benutzt es erstlich für Delpapier, mit dem die Böden in allen besseren Häusern belegt sind, zweitens die Ueberstube, Ueberbrücke und Ueberhüte (bei Regen zieht nämlich die Bevölkerung einen cylinderartigen Deckel über ihren einfachen Kopfschutz, der bei seiner dummen Bauart sofort vom Regen ruiniert werden würde). Das Del wird ferner zur Herstellung von Fächern benutzt, sowie zu Tabakbeuteln, Re-

gensschirmen und Buddhabilbern, die damit lackiert werden. Bis zur Einführung von Petroleum wurde Sesamöl auch zu Beleuchtungszwecken verwendet. Der Gartensesam wird, in eine Art von Mehl zermahlen, als Kuchenwürze benutzt, er liefert ebenfalls ein Del, jedoch ein weit feineres, das man häufig mit Arzneien mengt. Aus dem Mehl macht man auch ohne andere Zuthaten Kuchen und Pasteten. Die Pflanze wächst im ganzen Lande. (Deutsche Export-Revue).

— Die Deutsche Kolonialschule „Wilhelms Hof“ in Wizenhausen a. W. wird im Wintersemester von 59 Schülern besucht. Sie bewirtschaftet auf ihrer Gutswirtschaft 450 Morgen Ackerland, 33 Morgen Wiesen und 200 Morgen Schafweide. Zu dem der Anstalt gehörigen bisherigen Besitz des alten Klosters St. Wilhelmi nebst Garten und Weinbergen übernahm die Anstalt 1901 den domänenfiskalischen Grundbesitz.

Marktbericht der Woche.

| | Stückzahl und Maß | Indien | Siam | Java | Sumatra | Malakka | Perak | Penang | Malacca | Siak |
|----------------------------|-------------------|----------|-------|------|---------|---------|-------|--------|---------|----------|
| Stiere | per Stück | 15—25 | 15—25 | | | | | | | 25—35 |
| Kühe | per Stück | 30—40 | 50—60 | | | | | | | 50 |
| Ziegen | per Stück | 4—5 | 4—6 | | | 4—7 | | | | 2—6 |
| Schafe | per Stück | 5.16 | 3—4 | | | | | | | 1—2 |
| Esel (einheimische) | per Stück | 16—25 | 15—20 | | | | | | | |
| Hühner | per Stück | 0.24 | 0.16 | | | 0.16 | | | | 0.12 |
| Gier | per Stück | 0.02 1/2 | 0.02 | | | 0.02 | | | | 0.02 1/2 |
| Schiff | per lbs | | | | | 0.42 | | | | |
| Bohnen | per Fassa | 20—22 | 14 | | | 0.32 | | | | 0.08 |
| Mehl | per lbs | 16.16 | 17 | | | 0.06 | | | | 16—18 |
| Mais | ein Ditsla | 8 | | | | 0.32 | | 7 | | 0.08 |
| Weizen | ein Ditsla | 0.32 | | | | 0.32 | | 11.48 | | 12 |
| Gerste | ein Ditsla | 15 | 12 | | | 0.09 | | 9.32 | | 10 |
| Erbsen | ein Ditsla | 10 | 9 | | | 0.09 | | 9 | | 10 |
| Sojabohnen | ein Ditsla | 12—14 | 10 | | | | | 9 | | 10 |
| Erbsen | per lbs | | | | | | | 17 | | 19 |
| Erbsen | ein Ditsla | 16 | 18 | | | 0.12 | | 14 | | 15 |
| Erbsen | ein Ditsla | 12 | 14 | | | | | 14 | | 15 |
| Erbsen | ein Ditsla | 0.32 | | | | | | | | 0.20 |
| Erbsen | ein Ditsla | | | | | | | | | 18 |
| Erbsen | ein Ditsla | | 0.01 | | | 0.01 | | 0.02 | | |
| Erbsen | per Sack | 2 | 0.01 | | | 0.01 | | | | |
| Erbsen | per Sack | 2.32 | | | | 0.12 | | | | |
| Erbsen | per lbs | 4.32 | 4—5 | | | 5 | | 4.16 | | 4 |
| Erbsen | per Fassa | 1.16 | 3.32 | | | | | 2.24 | | |
| Erbsen | do. | 0.60 | | | | | | 0.38 | | |
| Erbsen | 20 Stang. | | | | | | | | | |
| Erbsen | 1 Tin | 4 | | | | | | 40 | | 0.12 |
| Erbsen | 20 Tins | | 35 | | | | | 0.07 | | 0.12 |
| Erbsen | 1 Flasche | | | | | | | | | |
| Erbsen | 1 Tin | 5 | 0.32 | | | | | | | |
| Erbsen | per Fassa | 10 | 16—18 | | | 26.16 | | | | 20 |
| Erbsen | 1 Fbd. | | | | | | | | | 0.40 |
| Erbsen | per Fassa | 20 | | | | | | | | 0.18 |
| Erbsen | do. | | 12—15 | | | 15.16 | | | | 20 |
| Erbsen | per Fassa | 10—15 | | | | | | | | 0.08 |
| Erbsen | do. | | 10—12 | | | 6—13 | | | | 12 |
| Erbsen | per Fassa | 45—50 | | | | 53—58 | | 50 | | 45—50 |
| Erbsen | do. | | 35—38 | | | | | | | |
| Erbsen | 1 Rolle | 1 | | | | | | | | |
| Erbsen | per Fassa | | | | | | | | | |
| Erbsen | per lbs | | | | | | | 16 | | 9 |
| Erbsen | per Fassa | 2—3 | 6.16 | | | | | | | |
| Erbsen | per lbs | | | | | | | | | |
| Erbsen | per Fassa | 8—10 | | | | 5—12 | | | | |
| Erbsen | per Fassa | 7 | | | | | | | | |
| Erbsen | do. | | | | | | | | | |
| Erbsen | per Stück | 2 | | | | | | 1.32 | | |
| Erbsen | do. | | 1—2 | | | | | 1.48 | | |
| Erbsen | per Stück | 0.04 | | | | | | | | |
| Erbsen | 32 do. | | | | | | | | | |
| Erbsen | per lbs | | 0.04 | | | | | | | 0.40 |
| Erbsen | per Fassa | 3 | 3 | | | | | 7 | | 7.32 |
| Erbsen | per lbs | | | | | | | | | 4.32 |
| Erbsen | per Fassa | 7 | 7 | | | | | | | |
| Erbsen | 100 Stück | | 2 | | | | | | | |
| Erbsen | 1000 Stück | 2.32 | | | | | | | | |
| Erbsen | per lbs | | | | | | | | | |
| Erbsen | ein Ditsla | 5 | | | | | | | | |
| Erbsen | ein Ditsla | | 0.32 | | | | | | | |
| Erbsen | ein Ditsla | 8 | | | | | | | | |

Bemerkung: Die erste Ziffer bedeutet den jedesmaligen Preis der Waare im Kleinhandel und die zweite Ziffer den Preis derselben beim Großhandel — 1 Pischl = 6 Pfd., 1 Fassa = 35 Pfd., 1 Ditsla = 360 Pfd. 0.03 = 3 Pesa, — 0.20 = 20 Pesa, — 0.63 = 63 Pesa, u. s. w.

— Ueber telegraphierte Politik finden wir in der „Zukunft“ folgende interessante Zusammenstellung verschiedener diesbezüglicher Daten: „Wenn dem Fürsten Bismarck eine Kabeldepesche vorgelegt wurde, deren Inhalt ihm nicht sehr beträchtlich schien, pflegte er mit dem Riesenbleistift an den Rand zu schreiben: „Was kostet das Telegramm?“ Der Betrag wurde gemeldet; und dann hieß es oft: „Kann der Absender selbst bezahlen; ich habe kein Geld für Depeschen, deren Inhalt mich auch auf dem Wege der Briefpost früh genug erreicht.“ Der Kanzler liebte die Diplomaten nicht, die wegen jeder Kleinigkeit den elektrischen Draht bemühten; der Depeschentil, meinte er, vermischt alle feineren Nuancierungen und sollte nur in Notfällen angewandt werden. Bald nach Bismarcks Entlassung zeigte der Etat des Auswärtigen Amtes eine auffällige Erhöhung der Depeschentkosten. Die Zahl der diplomatischen Berichte — wenigstens der offiziellen — hatte sich verringert; dafür telegraphierte man mehr als früher. Das war für Diplomaten, die aus der Armee und vom Landgericht kamen, bequem, weil es ihnen die subtile Wiedergabe entstandener Stimmungen ersparte. Auch war, wo die Routine fehlte, rascher Rat in diskreten Angelegenheiten manchmal nötig; ein Beispiel: als der Kolonialdirektor Kaiser an einen der kleinen Herrscher zu schreiben hatte, fragte er telegraphisch eine Hamburger Firma, ob er den schwarzen Herrn als eine Majestät oder nur als eine königliche Hoheit anzureden habe.

Jetzt hören wir häufig, der vierte Kanzler halte sich streng an die bismarckische Tradition. Mag sein; trotzdem der Einfall, dem Präsidenten der Vereinigten Staaten zuzumuten, er sollte sich als Schiedsrichter im Venezuelastreit dem Süden verhaßt machen, dem ersten Kanzler wohl eben so wenig wie mancher andere gekommen wäre, der in den Staatskanzleien ein Schütteln der Köpfe bewirkte. In einem Punkt ist das Aus-

wärtige Amt jedenfalls der Mode des Caprivimus treu geblieben: es wird forttelegraphiert; eifriger noch als einst nach dem März des Jahres 1890. Der Reichstag hat sich mit den Etatsüberschreitungen des Rechnungsjahres 1901 zu beschäftigen. Aus dem Abschluß geht hervor, daß — falls nicht etwa ein Druckfehler die Ziffer fälscht — das Auswärtige Amt eine Mehrausgabe von 698 000 Mark gehabt hat: „infolge des starken, durch die Wirren in China bedingten Depescherverkehrs mit den kaiserlichen Vertretungen in Ostasien, speziell mit der Gesandtschaft in Peking“. Natürlich, denkt der Leser, in Kriegszeiten wachsen eben die Kosten auf allen Gebieten der politisch-militärischen Organisation. Ganz schön. Erstens aber wurde für den gesamten Depeschendienst des Auswärtigen Amtes früher noch nicht einmal die Hälfte des jetzt nachgeforderten Betrages in den Etat eingeseht. Zweitens kann sich's nur um diplomatische Telegramme handeln, denn die militärischen sind zu den Kriegskosten gerechnet worden und sollen uns einst von den Chinesen bezahlt werden, die ja vielleicht die Güte haben, die leichteren Vertragspflichten zu erfüllen. Und drittens darf man wohl fragen, ob es durchaus nötig war, an jedem Tag durchschnittlich 2000 Mark für Depeschen von und nach China auszugeben.

Einzelne dieser Depeschen sind ja in der Presse veröffentlicht worden. Als Peking befreit und unserem dortigen Geschäftsträger auf dem nicht mehr ungewöhnlichen Drahtwege angezeigt war, ihm und seinen Beamten seien Orden verliehen, lasen wir folgende Sätze: „Erhalte solchen Allerhöchstes Telegramm und beehre mich, gehorsamt zu bitten, meinen alleruntertänigsten Dank für die mir in Gnaden zu teil gewordene hohe und ungewöhnliche Auszeichnung Seiner Majestät dem Kaiser und König hochgeneigtest zu Füßen legen zu wollen. Sämtliche Mitglieder der Gesandtschaft schließen sich meinem untertänigsten Dank für die huldreichen Worte kaiserlicher Anerkennung

unseres Verhaltens in Zeiten ernster Gefahr an und jeder ist von freudigem Stolz erfüllt, seinen Posten halten und verteidigen zu können.“ Die stilistische Leistung braucht aus hier nicht zu kümmern. Kam diese nervöse Seligkeit aber nicht in einem Briefverfaß noch zur rechten Zeit an ihre Adresse? Im Verkehr mit China beträgt die Wortzahl sechs Mark. Das Danktelegramm hat also ungefähr 500 Mark gekostet. Schon am nächsten Tag aber lasen wir einen neuen Dankbericht, dessen erster Teil nach der Angabe der Zeitungen lautete: „Die Mitglieder der Gesandtschaft danken Eurer Excellenz ehrerbietigt für die gütigen Glückwünsche und für die hohe Anerkennung, die ihrem Verhalten in ernsten Zeiten seitens der kaiserlichen Regierung zu teil geworden ist.“ 31 Wörter — 186 Mark. Graf Bülow, der Empfänger dieser Depeschen, mußte, daß wichtige Telegramme, weil das asiatische Kabel überlastet war, damals tagelang in Tientsin liegen blieben. Dennoch scheint er an der kostspieligen Phraseologie nichts zu tadeln gefunden zu haben; sonst hätte er sie — und ähnliche — nicht der Kritik zugänglich gemacht, sondern in den Aktenchränken verborgen und unsere Ästeten gebeten, ihren Bedarf an Ausdrücken dankbarer Ergebenheit künftig nicht auf Reichskosten zu decken.“

Zur gefälligen Beachtung,

Die verehrlichen Abonnenten werden ergebenst gebeten, bei dem häufig vorkommenden Wechsel des Aufenthaltsorts nicht zu versäumen, uns rechtzeitig mit der jeweiligen Adresse bekannt zu machen. Ein kleiner Zettel mit Namen, Adresse und Tag der Abreise genügt vollkommen zu unserer Orientierung. Ohne die Beobachtung dieses Verfahrens lassen sich Unregelmäßigkeiten in der Zeitungsbestellung trotz größter Aufmerksamkeit nicht vermeiden.

Die Expedition
der „Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung.“

Von der Meteorologischen Hauptstation.

Witterungsbeobachtungen der Station Dar-es-Salam vom 5. bis 11. Februar 1903.

| Datum | Luftdruck in mm red. auf 0°. Seehöhe 8 m 700 — | | | Temperatur. | | | | | | | | | Dunstdruck in mm | | | Relat. Feuchtgt. in % | | | Regen in mm | | Sonnenschein-dauer | | Verdunstung in mm. | Wind, Richtung und Stärkegrad (0—12). | | |
|-------------|--|------|------|-----------------|------|------|------------------|------|------|------|------|------------------|------------------|------|------|-----------------------|-----|-----|-------------|---|--------------------|-----|--------------------|---------------------------------------|-------|--|
| | 7 a | 2 p | 9 p | Trocknes Therm. | | | Feuchtes Therm.* | | | Min. | Max. | Sonnenstrahlung. | 7 a | 2 p | 9 p | 7 a | 2 p | 9 p | h | m | 7 a | 2 p | | 9 p | | |
| Februar 5. | 59,3 | 58,6 | 60,4 | 27,0 | 29,6 | 27,4 | 24,4 | 25,3 | 24,6 | 26,3 | 29,8 | 57,6 | 21,5 | 21,7 | 21,5 | 81 | 70 | 79 | — | 6 | 42 | 2,0 | NNE 1 | (NNE) 0 | ENE 1 | |
| 6. | 60,7 | 59,3 | 60,3 | 26,6 | 29,2 | 27,1 | 24,1 | 24,9 | 24,6 | 26,1 | 29,7 | 55,6 | 21,1 | 21,1 | 21,8 | 82 | 70 | 82 | 0,0 | 9 | 08 | 2,1 | N 1 | N 1 | ENE 1 | |
| 7. | 61,4 | 59,9 | 60,4 | 26,4 | 29,2 | 27,1 | 24,6 | 25,4 | 24,6 | 26,0 | 29,6 | 56,6 | 22,1 | 22,2 | 21,8 | 87 | 74 | 82 | 0,2 | 9 | 05 | 1,8 | NNE 1 | N 1 | NE 1 | |
| 8. | 61,6 | 59,8 | 61,3 | 25,9 | 29,4 | 27,4 | 24,6 | 25,8 | 25,2 | 25,4 | 29,9 | 54,9 | 22,4 | 22,9 | 22,8 | 90 | 75 | 84 | — | 8 | 42 | 1,3 | (NNW) 0 | (N) 0 | ENE 1 | |
| 9. | 61,5 | 59,2 | 60,4 | 24,2 | 29,8 | 27,2 | 23,0 | 26,0 | 25,3 | 23,8 | 30,3 | 53,7 | 19,3 | 23,1 | 22,9 | 84 | 74 | 85 | — | 5 | 49 | 1,4 | (WSW) 0 | (N) 0 | NE 1 | |
| 10. | 60,3 | 58,7 | 60,2 | 26,8 | 28,8 | 25,8 | 25,0 | 24,9 | 23,4 | 25,5 | 29,3 | 52,7 | 22,7 | 21,4 | 20,2 | 87 | 73 | 82 | — | 3 | 10 | 1,7 | N 1 | N 1 | (N) 0 | |
| Mittel 1—10 | 60,6 | 59,2 | 60,2 | 25,8 | 29,2 | 27,2 | 24,1 | 25,3 | 24,8 | 25,0 | 29,6 | 55,3 | 21,5 | 22,1 | 22,1 | 87 | 73 | 82 | Summe 44,9 | 7 | 29 | 1,8 | N 1 | N 1 | NE 1 | |
| Februar 11. | 60,6 | 60,0 | 60,4 | 26,6 | 27,6 | 26,8 | 24,4 | 23,9 | 24,1 | 24,8 | 28,3 | 46,1 | 21,7 | 20,3 | 21,0 | 84 | 74 | 80 | — | 2 | 50 | 1,7 | N 2 | NNE 1 | (N) 0 | |

*) Mit Assmann's Aspirator gemessen.



Sächs. Musikinstrumenten-Manufaktur Schuster & Co.
Markneukirchen
Nr. 234.

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

Suaheli-Wörterbuch

von A. Seidel
Bei der Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung zu haben.

Bekanntmachung.

Der Kaiserliche Gouverneur von Deutsch-Ostafrika hat zum Zwecke der Unterhaltung einer Quarantäne-Station durch den deutsch-ostafrikanischen Landesfiskus, die Eröffnung des Enteignungsverfahrens bezüglich der dem Strande von Daresalam gegenüber gelegenen, Innen-Makatumbe genannten Korallen-Insel angeordnet.

Die Beschreibung des Unternehmens sowie der Lageplan liegen auf dem Bezirksamt zur Einsicht aus.

Einwendungen können bis zum 18. April d. Js. schriftlich oder mündlich zu Protokoll des Bezirksamts nach Maßgabe des Interesses erhoben werden.

Termin zur mündlichen Verhandlung wird auf den 23. April d. Js. Vormittags 9 Uhr im Bezirksamt anberaumt werden.

Daresalam, den 13. Februar 1903.

Der Kaiserliche Bezirksamtman.

Die Suaheli-Sprache

Grammatik! Gespräche! Wörterbuch!

von Hugo Raddatz.

Jedem Deutsch-Ostafrikaner, der die Suaheli-Sprache nicht beherrscht, als ein praktisches Handbuch sehr zu empfehlen. — In der Tasche zu tragen. Billig zu beziehen von der

„Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung.“

Bremer und alle andern

Cigarren, Cigaretten u. Tabake
bezieht der Raucher am besten und bequemsten per Postpaket, garantiert gute Ueberkunst, 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 illust. Preisliste von dem Verlag dieses Blattes.



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 neueste Fallen zum Lebendfang.

R. Weber.

III. Preisliste u. Catalog gratis. 29 goldene Medaillen, 8 Staatsmedaillen, Paris, Warschau, Berlin etc.

R. WEBER, Haynau in Schlesien.

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

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.

Uebnahme sämtlicher photographischer Arbeiten für Amateure.

Anfragen und Anleitung für Amateure stets bereit.

Folgende Werke und Bücher sind u. A. bei der Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung zu haben:

In den Wildnissen Afrikas und Asiens.

Jagderlebnisse von Dr. v. Bismann.

Bismarck-Denkwürdigkeiten

von Dr. Paul Simon.

Hundert Jahre in Wort u. Bild

Eine Kulturgeschichte des 19. Jahrhunderts. von Dr. S. Stefan.

Klassiker-Werke (Goethe, Eichendorff, Chamisso pp.)

A. B. C. Code (4. Ausgabe).

Sägewerk Niusi-Ostusambara

(Besitzer: H. v. Lekow)

empfiehlt sein

Holz zu Bau- und Tischlereizwecken.

(Tadellose Qualität, vorzüglich geschnitten und dabei billiger wie europäisches Holz). Aufträge von Daressalam sind an Herrn Nette, dortselbst, zu richten.

Weltverkehr

Kommissionen aller Art (auch Private), Geschäftsabmachungen, Geschäftsvermittlungen, Uebnahme und Vergebung lohnender Agenturen aller Branchen, Verwertung von Erfindungen und Patenten, Vertrieb von Neuheiten, Adressenbeschaffung, Reise-Auskünfte, Annoncen-Expedition, Rechtsvermittlung, Auskünfte, Informationen und Infasse, für alle Plätze und Länder der Erde, bejorgen garantiert reell: **Weltverkehr** R. Pfenniger-Bodmehr & Comp. Zürich (Schweiz).

Prima Portland Cement
Fichtene Bretter
Wellblech und Dachpappe

Baubeschläge
Baumaterialien
Farbwaren

offeriren ab Lager billigt

Franz S. Steffens & Co., Daressalam.

Älteste deutsche Scharwein-Kellerei
Gegründet 1826.

Kessler Cabinet

dry und extra dry

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

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

Photographische Apparate
und Zubehör,



5 x prämiirt.
Otto Schroeder,
Berlin S.,
Dranienstrasse 71.

Preisliste gratis bei der Expedition dieses Blattes.

Raubtier-



Fallen.

**186 Löwen
Leoparden,**

Ginsterkatzen, Zibethkatzen, Serwals etc.
etc. fing Herr v. Quast in Mikindani D.
Ost-Afr. mit unsren unübertroffenen Fallen.
— Illustr. Preiskourante No. 46 gratis. —
Tüchtige Vertreter gesucht.

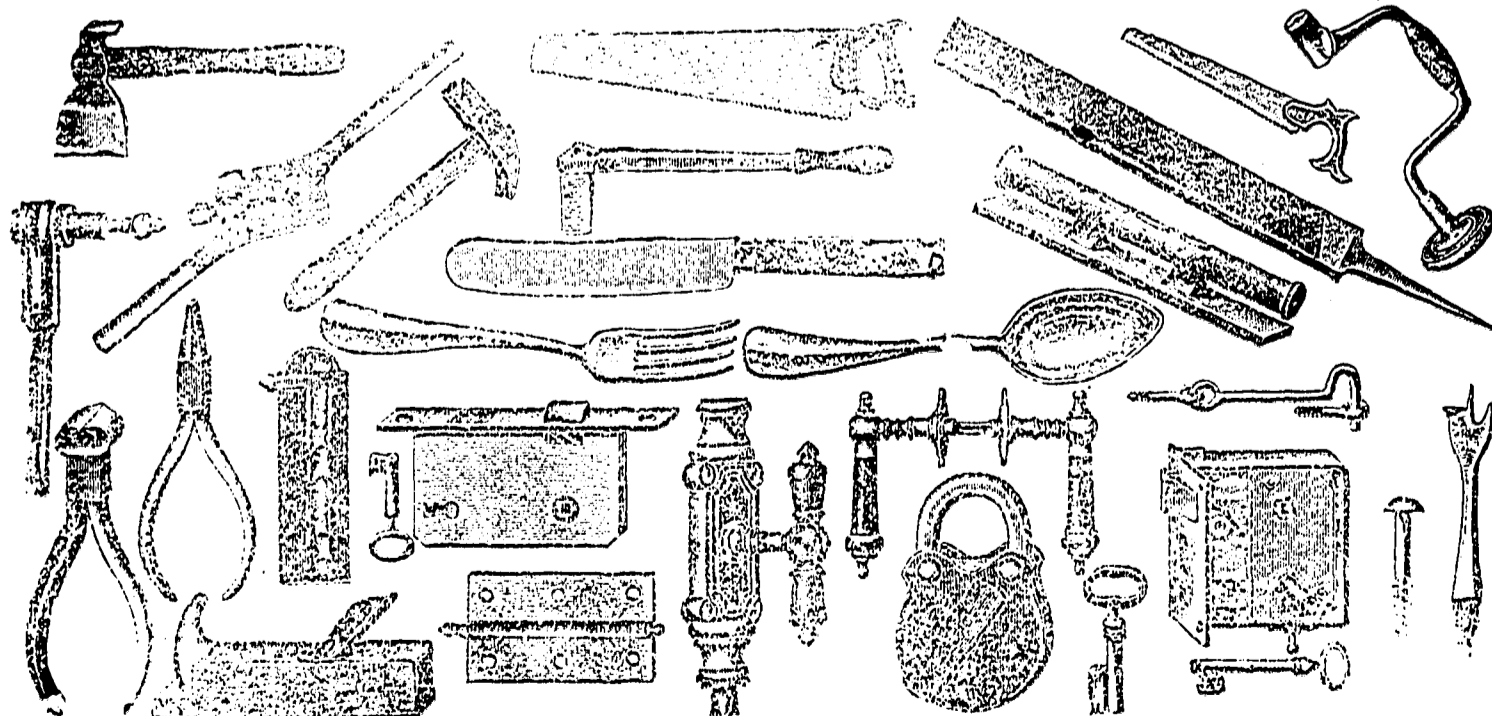
Haynauer Raubthierfallen-Fabrik

von

E. Grell & Co.,

Haynau i. Schl.

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
There, Carbolineum.

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

„Die heilige Barbara“ in Südafrika.

von v. Kosberg.

Ein englischer Artillerie-Offizier, der uns im späteren Verlauf des südafrikanischen Krieges, als wir unsere Gefangenen stets wieder losließen, in die Hände gefallen war, fragte mich damals, wie es denn möglich sei, daß bei der enormen Uebermacht der englischen Artillerie es den Buren trotzdem stets gelänge, auch nach einem verlorenen Gefecht ihre Geschütze in Sicherheit zu bringen. Ich sagte ihm zur Zeit: „that is asking questions“ („So fragt man Leute aus“), als höflichste Antwort auf seine naive Unerblichkeit, heute aber, wo in Südafrika für Jahre hinaus das letzte Schrapnel krepirt ist und die letzte Shdbit-Granate ihre giftigen Gase verandt hat, will ich gern die englische Neugierde befriedigen.

Um auch dem Laien ein anschauliches Bild geben zu können, sei zur Information eine kurze Charakteristik der englischen, im Feldkriege verwandten Geschützarten gegeben.

Die englische Feldartillerie, deren fahrende Batterien mit durch die Armee fortlaufenden Nummern bezeichnet sind, während die reitenden Batterien durch die Buchstaben des Alphabets bis U unterschieden werden, ist mit Armstrong-Geschützen fast desselben Kalibers bewaffnet, welches die Kruppkanonen unserer Feldartillerie haben. Die fahrenden Batterien führen ein 15 pfündiges, sowohl als Granate wie als Schrapnel verwendbares Geschöß, die reitenden ein gleiches von 12 Pfund (englisch) Schwere. Erst nachdem die Ueberlegenheit der Maxim-Nordensfeldt-Schnellfeuergeschütze, von denen jede drei Batterien des Transvaals vier Stücke hatte, den Landsleuten des Erfinders — auch in England gilt anscheinend der Prophet nichts im Vaterlande — vor Augen geführt war, ließ die Heeresleitung aus Aegypten einige dieser vorzüglichen Maschinen-geschütze kommen; sie sind später durch direkte größere Bestellungen in erheblicher Anzahl ein Inventurstück der englischen Feldartillerie geworden. Analog den großen 12 Zentimeter-Geschützen und Haubitzen, die als Standgeschütze auch bei uns mit in die Feldschlacht genommen werden, hatte die englische Armee eine Anzahl Schiffskanonen, deren Kaliber 4,7 Zoll betrug, welche die oft mit solch gruseligem Schaudern genannten Shdbitgranaten verschossen.

Das Armstrong-Geschütz der von England im Burenkriege verwandten Konstruktion ist kein modernes Geschütz in des Wortes heutiger Bedeutung, denn es hat keine Rohrrücklaufvorrichtung, auch verschießt es keine Einheitspatrone. Das Pulver, das nach seiner hinfaden- und röhrenartigen Form „Kordit“ genannt wird, befindet sich also nicht wie bei den neueren Kruppgeschützen ähnlich der Infanteriepatrone in einer dem Geschöß angefügten Messinghülse, sondern wird in einem wollenen Sack hinter dem Geschöß in das Rohr eingesetzt. Der Verlust an Zeit beim Laden bedingt eine stark verminderte Feuer-geschwindigkeit, die ich gleich durch ein Beispiel illustrieren möchte. Am 31. August 1900 taten uns in der blutigen und verlustreichen Schlacht von Sleepsteentopje vier englische Geschütze viel Schaden, ohne daß es mir bei dem besonders schwierigen Terrain gelungen wäre, mit dem einzigen noch in Reserve gehaltenen Kruppgeschütz C 96 in eine Stellung zu kommen, von wo ich dem Feinde zu leibe gehen konnte. Schließlich wurde die Situation für unsere Bürger so un-leidlich, daß mir General Delarey befahl, selbst auf die Gefahr hin, das Geschütz zu verlieren, in dem Rücken der englischen Stellung abzuproßen. Daß mir dies gelang und ich überhaupt soweit kam, wirft kein schmeichelhaftes Licht auf die eng-lische Kavallerie und ihre Aufklärung und Flanken-krieg, gehört aber weniger hierher, als das Fak-tum, daß ich mit dem einen Kruppgeschützfeuerge-schütz in kaum drei Minuten, allerdings auf nur wenig mehr wie 1700 Meter, die Engländer so zugebedt hatte, daß der feindliche Offizier nur mit Mühe seine Batterie in Sicherheit bringen konnte. Die ver-wundeten englischen Soldaten erzählten mir am nächsten Morgen, alles sei gut bei ihnen gegan-gen, bis ich gegen Abend, „mit einer ganzen Batterie“ ihnen in den Rücken gefallen sei; dann

freilich habe General Dalgheti gesehen, daß der Tag gegen ihn ginge, und habe den Befehl zum Rückzug gegeben.

Noch schlimmer wäre es „Rhaki“, wie wir die Engländer nannten, an diesem Tage ergangen, hätte ich ein Maxim-Nordensfeldt zu meiner Ver-fügung gehabt. Immer und immer wieder haben wir, in den ersten Monaten des Krieges besonders, ganze englische Geschützstellungen von zwölf und mehr Geschützen mit einem oder zwei dieser vor-züglichen Nordinstrumente abgeschossen, wie man etwa Regel auf einer Regelbahn abticht. Die Engländer hatten einen heilsamen Respekt vor den kleinen einpfündigen Granaten, von denen 25, in einem Feinwandgürtel steckend, in acht Sekunden durch einen allerdings etwas schwierigen Mechanismus auf das Ziel geschleudert werden. „Hyäne“, „Totenglocke“, „brute“ waren die Schmeichelnamen, mit denen die Herren Engländer den Liebling unseres Artillerieherzens belegten; bei Colenso und Magersfontein konnte die eng-lische Infanterie besonders ein Wehlied von dem Erfindungsgeist Hiram Maxims singen.

Was die Maxim-Nordensfeldts oder Pompons weiter zu einer so vorzüglichen Waffe machte, waren die leichten Panzerhülle, die der Be-dienungsmannschaft gegen Schrapnel- und Ge-wehrfeuer fast vollständigen Schutz gewährten und somit ein äußerst ruhiges Arbeiten an dem Ge-schütz ermöglichten. Und war denn einmal, wie es besonders während Roberts Vormarsch von Bloemfontein nach Pretoria und weiter nach Komati Post der Fall war, die englische Artillerie mit vielen Hunderten des Haken Tod, so blieben wir ruhig hinter dem Schilde liegen und warteten eine Gefechtspause ab, um in Ruhe abzubauen. Hierin lag gerade der schwere Fehler der eng-lischen Artillerieleitung und unser Heil und Ret-tung. Hatte bei uns ein Geschütz geschwiegen, so müssen die Engländer fast durchgängig angenom-men haben, der letzte Mann sei tot oder schwer verwundet. Das englische Feuer wurde fast augenblicklich eingestellt, und hatten wir nun Zeit, die Pferde heranzubringen, so waren wir auch so gut wie in Sicherheit.

In den Schlachten von Dewetsdorp am 21. April, Zand River am 10. Mai, Heilbroun am 22. Mai 1900, Klipriver, Irene und Segmiles Spruit kurz vor der Einnahme von Pretoria, bei Donkerhoort und Dalmanutha war das Verhält-nis unserer Artillerie zur feindlichen fast stets 1 : 6, selbst bis zu 1 : 10, die endliche artilleris-tische Führung verstand es aber nicht, diesen Vor-teil auszunützen. Wenn man bedenkt, daß wir damals schon viel englisches erbeutetes Material hatten, und daß wir im weiteren Verlaufe des Krieges ausschließlich auf das angewiesen waren, was uns an Geschütz und Munition manch fecker Schlag in die Hand spielte, so fällt das Armuts-zeugnis für John Bull noch sprechender aus.

Es ist viel geschrieben und gesprochen worden gegen die Verwendung des neuen Sprengstoffes, Shdbd, bei der englischen Artillerie. Mit vielen anderen, die je dem Feuer einer solche Granaten verschießenden Batterie von Schiffskanonen aus-gesetzt gewesen sind, kann ich versichern, daß der Schaden, den uns die „Rhakis“ mit diesen Zuckerhüten zugefügt haben, durch den ganzen Krieg hindurch gering war. Ihres großen Kalibers und der hieraus sich ergebenden Schwere wegen konnten die 4,7 zölligen Schiffsgeschütze, die von 40 und mehr Ochsen gezogen wurden, fast nie auf Entfernungen wirken, bei denen die kleinen und beweglichen Ziele der modernen Feldschlacht einige Treffgenauigkeit erlaubt hätten. Wichtig ist es ja, daß als Positionsgeschütze sie besonders in der letzten großen Schlacht von Dalmanutha auf die sorgsam und von langer Hand vorbereiteten Feldbefestigungen Louis Bothas von erheblicher moralischer Wirkung ge-wesen sind, im Begegnungsgefecht jedoch haben sie uns mit wenigen Ausnahmen keinen Schaden zugefügt und entschieden die frische Initiative des Feindes oft gelähmt. Es ist richtig, daß diese „Stinkbomben“, wie wir sie nannten, auf einen Radius von fast 200 Metern die Luft mit ihren grünlich-gelben Gasen verpesteten, und ge-legendlich habe auch ich einmal mit quitte-gelbem Gesicht wie ein Fisch auf dem Trocknen für

einige Minuten hundelnd am Boden gelegen; von einer direkten Sprengwirkung der Granaten haben wir aber außer kellerartigen Aushöhungen dort, wo wir nicht standen, wenig gemerkt.

England wird aus dem Kriege manche Lehre ziehen, ja in vielem hat das geübte militärische Auge schon während des Krieges ein Soß vom alten Schlandrian und die Aufnahme mehr moderner Ideen gesehen. So wird es auch der Armstrongschen Fabrik gelingen, ein einigermaßen befriedigendes Modell eines Feldgeschützes herzu-stellen. Ob England aber damit jemals an das „made in Germany“ der Firma Krupp heran-reichen wird, dem Gedanken hat der berufenste Kritiker, der Kommandant General Louis Botha, kürzlich bei dem alldeutschen Bankett im Kaiser-hof berebten Ausdruck gegeben, als er sagte: „Ich habe auch vor dem Kriege immer viel von Deutschland gehalten, aber nach 2 1/2 jähriger enger Bekanntschaft mit Mauser und Krupp weiß ich, warum England das „made in Germany“ so sehr fürchtet.“ („Deutsche-Hochmacht.“)

Bücher und Zeitschriften.

— Zur Belehrung ihrer Beamten und Angestellten und für die Angehörigen der Krankenpflege hat die Kolo-nialabteilung eine Zusammenstellung unter dem Titel „Belehrung bei der Ausreise in eine deut-sche Kolonie“ herausgegeben. Die darin erteilten Ratsschläge beziehen sich auf Kleidung, Nahrung und Lebensweise in den Tropen. Sie betonen die Wichtigkeit dünner Unterkleidung bei Vermeidung gestärkter Wäsche, das Tragen eines Tropenhelms im Freien während der Tageszeit, das Ueberwiegen der pflanzlichen Nahrung, warnen vor Alkoholmißbrauch und empfehlen die strenge Vermeidung des Alkoholgenusses während der Tageszeit. Als Hauptarbeitszeit werden die Morgenstunden vorge-schrieben. Regelmäßige körperliche Bewegung für Personen von stiper Lebensweise, regelmäßige Hautpflege, Ab-bräuen und Güsse des Morgens, sorgfältige Zahnpflege, Schutz der Augen durch eine graue Staubbrille zur Ver-hütung von Entzündungen u. a. m. werden als not-wendig bezeichnet.

— Die neuesten japanischen Flottenbaupläne geben der „Flotte“, Monatsblatt des Deutschen Flotten-Bereins, Veranlassung, das Dezemberheft mit einem hochbedeut-samen Aufsatz über die Unzulänglichkeit unserer Seestreit-kräfte in Ostasien zu eröffnen, der in der That dazu an-gehan ist, uns mit ernstlichen Befürchtungen zu erfüllen, wenn die beim letzten Flottengesetz leider zurückgestellte Vermehrung unserer Auslandsflotte nicht schleunigst nach-geholt wird.

Unsere seepolitische Ohnmacht in Ostasien im Vergleich zu den übrigen Mächten ist geradezu erschreckend. Nach der Rückkehr der Minenschiiffsdivision, die anlässlich der chi-nesischen Wirren zum fernem Osten ausgesandt war, haben wir gegenwärtig in den ostasiatischen Gewässern um 2400 t geringere Seestreitkräfte zur Verfügung, als dies im Jahre 1898 der Fall war. Wer kann sich angesichts solcher Zahlen noch der Einsicht verschließen, daß unsere Aus-landsflotte gänzlich unzureichend und daß eine Ka-astrophe unvermeidlich ist, wenn es abermals zu ernstlichen Verwicklungen in China kommen sollte! Letzteres ist aber, wie die „Flotte“ sehr richtig bemerkt, bei den poli-tischen Zuständen Ostasiens jeden Augenblick möglich.

Die gegenwärtig nicht bevorzogene günstige Finanzlage des Reiches darf uns nicht veranlassen, das, was uns das nationale Interesse gebietet, aufzuschieben. Nehmen wir uns das seit Jahren von den schwersten Finanznöten gepeinigten Japan mit seinem zielbewußten Flottenausbau als Beispiel, oder sollen wir, ein altes Kulturvolk, dessen eigene Geschichte wahrlich genug beherzigenswerte Mah-nungen gerade in Bezug auf die Vernachlässigung der nationalen Wehrkraft enthält, gar erst von Argentinien lernen, das in den letzten zehn Jahren für seine Wehr-macht zur See Opfer gebracht hat, an die keine euro-päische Macht heranreicht!?

Hochwasser im Hafen von Darassalam.

| Datum. | a. m. | p. m. |
|--------|-----------|-----------|
| 15. 2. | 6 h 31 m | 6 h 50 m |
| 16. 2. | 7 h 06 m | 7 h 27 m |
| 17. 2. | 7 h 46 m | 8 h 06 m |
| 18. 2. | 8 h 26 m | 8 h 48 m |
| 19. 2. | 9 h 10 m | 9 h 39 m |
| 20. 2. | 10 h 08 m | 10 h 45 m |
| 21. 2. | 11 h 21 m | — |

Niedrigwasser im Hafen von Darassalam.

| Datum. | a. m. | p. m. |
|--------|----------------|------------------|
| 15. 2. | 0 h 22 m | 0 h 41 m |
| 16. 2. | 0 h 59 m | 1 h 18 m |
| 17. 2. | 1 h 37 m | 1 h 56 m |
| 18. 2. | 2 h 26 m | 2 h 37 m |
| 19. 2. | 2 h 58 m | 3 h 25 m |
| 20. 2. | 3 h 54 m | 4 h 27 m |
| 21. 2. | 5 h 03 m | 5 h 41 m |
| 19. 2. | 9 h 10 m a. m. | Letztes Viertel. |

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

finden durch die

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

GEORG MIGGE, Berlin W. 35.
Lützowstr. 54.

EDMUND WEISER

Berlin C. Alexanderstr. 32.



Zelte-, Segeltuche-, Pferde-
decken- u. Säcke-Fabrik.

Kataloge u. Preislisten direkt od. durch diese Zeitung
Wiederverkäufer gesucht.

Postnachrichten für Februar 1903.

| Tag | Bezeichnung der Beförderungselegenheiten. | Bemerkungen. |
|--------|--|---------------------------|
| 5. | Ankunft eines D.-O.-A.-L.-Dampfers aus Bombay in Zanzibar. | Post ab Berlin 13. 1. 03. |
| 6. | Ankunft des R.-P.-Dampfers „Markgraf“ aus Europa. | |
| 7. | Abfahrt eines Gouv.-Dampfers nach den Nordstationen und Zanzibar. | |
| 7. | Ankunft des R.-P.-D. „Präsident“ aus dem Süden. | |
| 7. *) | Ankunft eines Gouv.-Dampfers von den Südstationen und Zanzibar. | |
| 8. | Abfahrt des R.-P.-D. „Markgraf“ nach dem Süden. | |
| 8. | Abfahrt des R.-P.-D. „Präsident“ nach Europa. | Post an Berlin 5. 3. 03 |
| 9. | Ankunft eines D.-O.-A.-L.-Dampfers von Zanzibar. | |
| 9. | Abfahrt eines D.-O.-A.-L.-Dampfers nach den Nordstationen und Bombay. | |
| 9. | Abfahrt eines D.-O.-A.-L.-Dampfers von Zanzibar nach Durban. | Post ab Berlin 23. 1. 03. |
| 14. | Ankunft der englischen Post aus Europa in Zanzibar. | |
| 14. | Ankunft eines Gouv.-Dampfers von den Nordstationen und Zanzibar. | Post ab Berlin 27. 1. 03. |
| 16. | Ankunft des R.-P.-D. „Bürgermeister“ aus Europa. | |
| 17. | Abfahrt eines Gouv.-Dampfers nach den Nordstationen und Zanzibar. | |
| 17. | Ankunft eines D.-O.-A.-L.-Dampfers aus Bombay in Zanzibar. | |
| 17. | Abfahrt des R.-P.-D. „Bürgermeister“ nach dem Süden. | |
| 18. | Abfahrt eines Gouv.-Dampfers über Bagamoyo nach Zanzibar. | |
| 19. | Abfahrt eines Gouv.-Dampfers nach dem Südstationen. | |
| 19. | Ankunft eines englischen Dampfers aus Port Elizabeth in Zanzibar. | |
| 19. | Abfahrt eines englischen Dampfers nach Bombay. | |
| 19. | Abfahrt der englischen Post von Zanzibar nach Europa. | Post an Berlin 15. 3. 03. |
| 19. | Ankunft eines Gouv.-Dampfers von Zanzibar. | |
| 22. | Ankunft eines D.-O.-A.-L.-Dampfers von Zanzibar. | |
| 22. | Abfahrt eines D.-O.-A.-L.-Dampfers über Zanzibar nach Bombay. | |
| 24. | Ankunft des R.-P.-D. „Kurfürst“ aus dem Süden. | |
| 24. | Ankunft eines Gouv.-Dampfers von den Nordstationen und Zanzibar. | Post an Berlin 17. 3. 03. |
| 25. | Abfahrt des R.-P.-D. „Kurfürst“ nach Europa. | |
| 26. | Abfahrt eines Gouv.-Dampfers mit französischer Post über Bagamoyo nach Zanzibar. | |
| 26. | Ankunft eines Gouv.-Dampfers von den Südstationen und Zanzibar. | |
| 27. *) | Abfahrt eines Gouv.-Dampfers nach den Südstationen. | |
| 27. | Abfahrt der französischen Post von Zanzibar nach Europa. | Post an Berlin 16. 3. 03. |
| 28. | Ankunft der französischen Post aus Europa in Zanzibar. | Post ab Berlin 8. 2. 03. |
| 28. | Ankunft des mit französischer Post von Zanzibar zurückkehrenden Gouv.-Dampfers. | |

*) Die mit einem *) bezeichneten Südtouren fallen, wenn kein besonderes Verkehrsbedürfniss vorliegt, aus.

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

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. „Kurfürst“ Capt. West 25. Februar 1903.
„Markgraf“ „ Doherr 8. März 1903 via Marseille.

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. „Bürgermeister“ Capt. v. Issendorf 17. Februar 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 8. März 1903.

Rangoon Linie:

An Daressalam: R. P. D. „Somali“ Capt. Birch 4. März 1903.

Nähere Auskunft ertheilen die Agenten in Daressalam

HANSING & Co.