

Deutsch-Ostafrikanische Zeitung.

Mit den Gratisbeilagen:

„Amtlicher Anzeiger für Deutsch-Ostafrika“ und „Illustrierte Unterhaltungsbeilage“

Publikationsorgan der Wirtschaftlichen Vereinigung von Darassalam und Hinterland, des Landwirtschaftlichen Vereins und des Wirtschaftlichen Vereins Sindi.

Morogoro

30. Juni 1916

Erscheint
zweimal
wöchentlich.

Bezugspreis:

Für Darassalam vierteljährlich 4,50 Rp., für die übrigen Teile Deutsch-Ostafrikas vierteljährlich einschließlich Porto 5,50 Rp. Für Deutschland und sämtliche deutsche Kolonien vierteljährlich 6,87 Mk. Für sämtliche übrigen Länder halbjährlich 12 Mk. Einzelhefte für Deutsch-Ostafrika, allein bezogen, jährlich 3 Rp. oder 12 Mk. Bestellungen auf die D.-O.-A. Zeitung und ihre Nebenblätter werden von der Geschäftsstelle in Darassalam (D.-O.-A.) und dem Büro in Deutschland, Berlin S.W. 11, Desfauerstraße 28-29 sowie von sämtlichen deutschen und österreichisch-ungarischen Reisebüros entgegengenommen.

Anzeigengebühren:

Für die begehrteste Zeitspaltstelle 35 Heller oder 50 Pfg. Mindestsatz für eine einmalige Anzeige 3 Rp. oder 4 Mk. Für Familienanzeigen sowie größere Anzeigenaufträge tritt eine entsprechende Preisermäßigung ein.

Anzeigen nehmen die Geschäftsstelle in Darassalam und das Büro in Deutschland, Berlin S.W. 11, Desfauerstraße 28-29 sowie sämtliche größeren Konzeptions-Expeditionen entgegen.

Telegramm-Adresse für Darassalam: Zeitung Darassalam.

Jahr-
gang XVIII.

Nr. 52

Nachrichten aus feindlicher Quelle.

Presse vom 25. Ein hartnäckiger Kampf hat am 21. Juni am Dginsty-Kanal begonnen. Das Ringen dauert an. Die Deutschen und Russen machen vergebliche Anstrengungen, um den Kanal zu überschreiten.

Reuter in Saloniki meldet, daß beträchtliche feindliche Truppenverschiebungen stattfinden und die Patrouillengefechte häufiger werden.

Die Bulgaren haben erneut die Weja überschritten. Der englische Befehlshaber zeigt an, daß in Mesopotamien keine Aenderung vorliege.

Presse vom 26.: Deutsche Flieger haben Lunéville, Baccarat und St. Die angegriffen aber nur unbedeutenden Schaden angerichtet. In St. Die ist eine Anzahl Kinder verwundet worden.

Die türkischen Angriffe bei Trapezunt sind abgewiesen worden.

Die Pariser Zeitungen heben immer wieder die Artillerietätigkeit auf dem westlichen Kriegsschauplatz und besonders der englischen Front hervor.

Deutschland versucht bei Privatleuten in Holland große Vorräte Silber zu leihen (?)

Man erwartet neue deutsche Angriffe bei Verdun.

U-Boote im Mittelmeer.

Vom Otto v. Gottberg.

Spädfinder war unseren Tauchbooten auch auf dem Zuge zum Süden Kapitänleutnant Herzing, der durch das Versinken des ersten feindlichen Kriegsfahrzeuges, des Kreuzers „Wahlfinder“, am 5. September 1914 den Briten einen Pfad zur Freiheit der Meere sand und noch mehr Tonnagegehalt an englischen Kriegsschiffen als sogar Weddigen zu den Fischen schickte. Seine Fahrt zum Goldenen Horn wird als seemannische Glanzleistung auf den Seiten der Kriegsgeschichte leuchten. Sie endete mit einem nicht minder glänzenden militärischen Erfolg, weil er vor dem Ziel in kaltblütiger Ruhe am Schwarm der feindlichen Kreuzer und Zerstörer vorbei zum Angriff erst fuhr, als er zwei englische Linienschiffe zur Strecke bringen konnte.

Störung des Dardanellenunternehmens der feindlichen Bewundeten längs ihrer Anmarschstraßen war die Aufgabe, zu deren Erfüllung Kapitänleutnant Gansper im August den heimischen Nordseehafen verließ. Das Wetter versprach böse Tage, als U. x. mit den guten Wünschen der beiden Nachbarboote auf die lange Reise fuhr. Wind und Wetter zwangen ihn oft unter Wasser; trotzdem konnte er bald den britischen Dampfer „Whitefield“ von etwa 3000 Tonnen anhalten, die Besatzung von Bord schicken und das Heu und Lebensmittel nach England tragende Fahrzeug durch Artilleriefeuer versenken. Da begann der Himmel zu lachen! Das Wetter klarte auf und blieb den Unseren für Wochen hold. In der folgenden Nacht sahen sie die Positionslaternen eines sonst abgeblendeten Dampfers. Als vom U-Boot ein warnender Schuß vor den Bug fiel, löschte der Skipper auch die Positionslaternen aus, aber der Mond lachte, wie Tags zuvor die Sonne. Das Geschütz feuerte wieder, und auf den ersten Treffer stoppte der Dampfer. Der deutsche Kommandant gönnte der Besatzung Zeit, in die Boote zu gehen und fuhr näher. Er sah einen Landdampfer. Die Leute an Bord waren nicht ausgezogen. Die Maschine arbeitete wieder und mit äußerster Fahrt suchte der Skipper zu entweichen. Wieder also setzte ein britischer Kapitän nach Weisung der Admiralität zwecklos das Leben seiner Leute aufs Spiel. Neues Artilleriefeuer mußte den Dampfer zum Stilliegen zwingen. Der Kapitänleutnant ging längsseit und gab den Briten fünfzehn Minuten Zeit, um ihr Schiff zu verlassen. Endlich glaubten sie es ratsam, dem Befehl zu gehorchen. Ein Torpedoschuss endete des Dampfers Dasein und die hoch zum Nachthimmel aus dem

Schornstein auflodernde Feuersäule erzählte, daß die Petroleumtanks getroffen waren. Am Nachmittag des kommenden Tages trat der Engländer „Mimosa“ die Fahrt in die Tiefe an. Torpediert schwamm er noch auf der Ladung von Delfässern. Eine Sprengpatrone mußte das Ende beschleunigen, denn G. hatte Eile.

Als er querab der spanischen Küste fuhr, kam der Brite „John Hardie“, ein Dampfer von 4 bis 5000 Tonnen in Sicht. Seine Besatzung stieg nicht auf Aufruf, aber auf einen Warnungsschuß aus und ruderte in den Booten davon. Die erste Granate von „U. x.“ schlägt in die Wasserlinie des „John Hardie“. „Herr Kapitänleutnant, es sind drüben noch Menschen an Bord!“ ruft der Mann am Geschütz, und der Kommandant sieht einen Jnder unter Turban einen Landsmann auf Deck des Dampfers schleppen. G. läßt das Feuer einstellen und fährt dem Briten näher. Drüben packt ein Jnder dem andern um den Leib und wirft sich mit ihm ins Wasser. „U. x.“ setzt das Dingo aus. Die Männer darin rudern, daß die Knochen knagen, fischen die Beiden auf und sehen den einen mit Fußseisen gefesselt! An Bord des U-Bootes gebracht und schnell gelabt müssen die Geretteten erzählen. Ihr Skipper hatte den Gefesselten wegen eines kleinen Disziplinavergehens in Eisen gelegt und ihm seinen Landsmann verboten, in ein Boot zu klettern. Es liegt System darin! Zu Wasser wie zu Lande sehen wir Engländer die Jnder in sicheren Tod treiben. Sie sollen nicht heimkehren und von englischen Niederlagen und Enttäuschungen berichten. Darum hegen Britanniens Generale die wider ihren Willen nach Europa geschleppten indischen Truppen den eignen voran in gewisse Vernichtung, und darum stellen immer wieder die Unseren fest, daß auf sinkenden englischen Schiffen die Jnder zurückbleiben müssen. Der „praktische“ Brite will zwei Jliegen mit einer Klappe schlagen. Das Wort „der beste Jnder ist der tote Jnder“ führte er längst im Mund und nun er begreift, daß das geknechtete Volk bald Rechenschaft fordern darf, will er vor der Abrechnung die Mannbaren Indiens morden. Lebend könnten sie nicht nur zu Streibaren einer Erhebung werden, sondern auch erzählen, daß der Engländer zu bezwingen ist, auch wenn er mit einer Welt im Bunde kämpft. Der Jnder darf helfen, Deutsche zu erschlagen, aber über die Klinge springen muß auch er. So ist echt englische Waffenbrüderschaft auf den Mord eines tapferen Hilfsvolkes erpicht. Den Jndern scheint ein Ahnen davon zu dämmern. Glühender Haß und heißes Racheverlangen sprach aus den Geretteten, die den Unseren ihre Hilfe im Kampf gegen die Briten boten.

Bei prächtigen Wetter steuerte der Kommandant die Straße von Gibraltar an. Am nächsten Tag lag sie im Rücken und auf dem Mittelmeer unerträgliche Hitze. Die stochende Sonne des Südens macht U-Bootsfahrten zu qualvoll anstrengenden. Eine Temperatur von 50 Grad in den unteren Räumen des Bootes mag elektrisches Laufen noch steigern, aber in der Siedehitze darf die Wachsamkeit nicht erlahmen. Die lange Fahrt ohne Unterbrechung strengt die Maschine aufs Höchste an. Die geringfügigste Störung mag dem Unternehmen wie der Besatzung das Ende bringen. Dann bietet kein neutraler Hafen Zuflucht. Überall lauert der Feind. Nur soldatisches Wagemut und seemannisches Können finden Wege durch sein engmaschiges Sicherungsnetz. Fast nacht arbeiten die fettiefenden Männer im heissehitzigen Delmaschinentraum. Beim Heraustrreten packt sie die Zugluft vom offenen Lat. Freilich ist der eisigste Lusthauch willkommen als die flammende schwertreibende Hitze, die Gliedern und Nerven lähmende Mattigkeit bringt, während der Dienst Anspannung heischt und selten ein kurzes Ausruhen

gönnt. Auch der Mann, der in der qualenden Hitze Schlaf finden sollte, kann wachstren Stunden kaum völlig zum Schlummern ausnützen, weil die überanstrengte Maschine dauernd Sonderarbeit heischt. Aber weder Laune noch Zuerficht der Mannschaft leiden. Sie freut sich auf die Begegnung mit Engländern und Franzosen. Der Kommandant hat offen von der Bedeutung des Unternehmens wie seinen Gefahren gesprochen. Zu vermeintlichen braucht er seinen Leuten nichts. Sie wissen wie er dem Tod ins Auge zu sehen. Sie hören, wie schmählichen Tod durch britische Heimtücke Kameraden fanden, die Deutschland als Helden und zugleich als Märtyrer ehren wird. Aber sie haben Vertrauen in den Führer. „Die Brücke (auf der die Offiziere stehen) wird's schon machen“ sagen sie und auch ihre Dienstreue hilft. Von vier Mann des seemannischen Personals beobachtet jeder stets einen Sektor, ein Viertel des Horizonts. Wegen das Blendens des Sonnenlichts schützt sie eine blaue Brille. Angeschaut melden sie, wenn Müdigkeit ihre Augen versagen läßt, aber auf Posten sehen sie jeden Gegner, ehe er ihr Kommen ahnen kann. Das Leben von Schiff und Besatzung hängt von ihrer Aufmerksamkeit ab und nie konnte eins der vielen feindlichen Sicherungsschiffe „U. x.“ überfallen. Aber Offizier und Mann bleiben auch in wachstren Stunden in den Kleidern. In Siedehitze liegen sie bereit, auf das Alarmsignal zu den Tauchstationen zu haften. Harte Notwendigkeit muß ihnen statt das gewohnten guten Essens oft den Schmachtriemen reichen. Sie leben gemeinhin von Konserven und Hartbrot, auf das Feinschmecker die Butter mit dem Pinsel schmieren. Aber Gesundheit wie gute Laune wohnen an Bord und wärmer, als die Sonne über dem Mittelmeer brennt, glücken die Herzen dem fernem Vaterland.

Aus heimischen Zeitungen.

Über die Versenkung des englischen Unterseeboots „E 20“ in den Dardanellen

berichtet das Hauptquartier in Konstantinopel am 20. November: Dant der neuen von unserer Flotte ergriffenen Schutzmaßnahmen ist das englische Unterseeboot „E 20“ am 5. November in den Dardanellen zum Sinken gebracht worden. Drei Offiziere und sechs Matrosen der Besatzung sind gefangen genommen worden. Das erwähnte Unterseeboot, eines der modernsten der englischen Marine, hatte sich vor zwei Monaten in den Dardanellen gezeigt. Es ist 61 Meter lang, verdrängt 800 Tonnen und hat an der Oberfläche des Wassers eine Geschwindigkeit von 19 Seemeilen und unter Wasser eine solche von 14 Seemeilen. Es hat acht Torpedovorschießrohre, zwei Schnellfeuerkanonen und ganz eine Besatzung von 30 Mann.

Deutscher Fliegerangriff auf einen englischen Kreuzer.

New York, 18. Nov. Die jenseitigen Blätter melden, daß im September ein deutsches Flugzeug in den Dardanellen eine Bombe auf einen leichten englischen Kreuzer geworfen hat, wobei 145 Offiziere und Mannschaften getötet und noch mehr verletzt worden seien. Die Alliierten hätten diesen Vorfall verschwiegen. Die Nachrichten sei durch einen mit der „Adriatic“ zurückgekehrten Ingenieur Eric Wilson bekannt geworden.

Druck und Verlag: Deutsch-Ostafrikanische Zeitung, G. m. b. H., Morogoro.

Für die Schriftleitung verantwortlich: G. Schöcher, Morogoro.

Nachruf.

Den Heldentod starben der Bootsmannsmaat
Six von S. M. S. „Möve“,
Inhaber des Eisernen Kreuzes II. Klasse,
ferner an den Folgen der erhaltenen Verwundung
der Unteroffizier

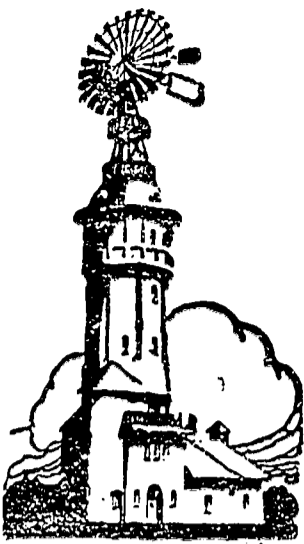
Steidl,

beide bewährte, tapfere Soldaten und liebe Kameraden.

Ihr Andenken werden wir in Ehren halten.

Im Namen ihrer Kompanie-Kameraden:

Steffens, Oberleutnant d. Res.



Tel.-Adresse: **Paul Schlickeisen** Fernsprecher
Schlickeisen Nr. 91.
Daressalam.

Technisches Büro :: Daressalam
Elektrotechnik und Maschinenbau.

Windturbinen „Herkules“.
Erstklassiges Fabrikat.

Pumpen und Kraftmotore
für Ent- u. Bewässerungsanlagen sowie landw. Betriebe.
Pumpen für alle Zwecke.

Am 24. Juni starb nach schwerem Schwarz-
wasserfieber unser innig geliebter Vater, der
Sergeant d. L.

Johann Fickl.

Im Namen der trauernden Hinterbliebenen:

Jul. Schoer und Frau

Anny geb. Fickl.

Nachlaß.

Als Pfleger über den Nachlass
meines am 13. Juni ds. Jahres in
Tabora verstorbenen Onkels Un-
ternehmers **Georg Koyakos**, for-
dere ich alle diejenigen, die dem-
selben etwas schulden oder eine
ihm gehörige Sache im Besitz
haben oder an ihm eine Forde-
rung zu haben glauben, auf, sich
bis zum 1. August 1916 mit mir
in Verbindung zu setzen.
Tabora, den 26. Juni 1916.

T. Polygenis.

Bekanntmachung.

In das hiesige Handelsregister
B Nr. 24 ist heute bei der Firma
Kusini Pflanzungsgesellschaft m. b. H.
in Njakisiku, Bezirk Mohoro,
eingetragen worden:

Die Firma ist erloschen.

Daressalam, den 22. Juni 1916.

Der Kaiserl. Bezirksrichter.

Achtung!

P. Angelidis & Co.

Einzig und allein dastehend sind die aus bestem türkischen Tabak
hiesiger Ernte nergestellten **Tabora „Flagge“ Cigaretten u. Cigarren.**

Cigaretten 1000 Stück, 70,00 Rp.

„ 1000 „ 50,00 „

„ 1000 „ 40,00 „

Pfeifentabak 1 kg 20,00 Rp.

„ 1 „ 12,00 „

Cigarren, Deckblatt Sumatra 100 Stück, 20,00 Rp.

„ 100 „ 15,00 „

„ 100 „ 10,00 „

Militärpersonen und Beamten gewähren wir 5 Prozent Rabatt.

Hochachtungsvoll

Cigarrenfabrik „Flagge“
P. Angelidis & Co.

in Bundestreue an unserer Seite fechtend fand
den Heldentod

k. k. Fähnrich Westermeier.

Den lieben tapferen Kameraden werden wir
nicht vergessen.

Für die Abteilung:

Wintgens, Hauptmann.

Kaufe:

Flaschen $\frac{3}{4}$ Liter zu . 25 fl.

Flaschen $\frac{3}{4}$ L, auch Champagner-
flaschen

Flaschen $\frac{1}{2}$ L 10 fl.

Bienenwachs, franko Station
Morogoro oder Kingolwira

Eugen Meyer, Morogoro,

Muguru-Liefer-Fabrik.

la Cigarettentabak

türkischer Saat, in größeren
Posten abzugeben.

Plantage Mzumbi

Post Morogoro.

Zum Nachlaß des am 16. Mai ver-
storbenen Unteroffiziers d. L. II.
Robert Günther, sind Schulden
bis zum 1. August 1916 zu beglei-
chen, Forderungen mit Belegen
einzusenden, ebenso alle dem Ver-
storbenen gehörenden Sachen.

Udjidi, den 22. Juni 1916.

H. Scheiber,

Nachlasspfleger.

Nachlaß.

Als gerichtlich bestellter Nach-
lasspfleger des am 19. März 1916
verstorbenen Feldwebels **Otto**
Ziemann fordere ich alle Schuld-
ner oder Gläubiger des Verstorbenen
auf, mir bis spätestens zum
15. August d. Js. alle Schulden oder
Forderungen an den Nachlass, ord-
entlich belegt, bei mir anzu-
melden.

Klawitter

San. Vizefeldwebel.

Bücherverlosung!
Lose zu 5,- Rp. das Stck.
sind noch zu haben beim
Kunst-Verlag Walther
Dobbertin, Daressalam

Wir haben von Bibliotheken über 1000 Bände

guter Unterhaltungsliteratur

in allen Sprachen, aufgekauft. Bestellungen
erbitten wir mögl. telegraphisch. Evtl. stel-
len wir Sendungen nach unserer Auswahl
→ zusammen in jeder Preislage. ←

Buchhandlung der D.O.A. Zeitung G.m.H.H., Daressalam.

Julius Gruber :: Daressalam.

:: Getreide- und Oelmühlen ::

Schroten u. Mahlen von
Getreide zu günstigen
Bedingungen.

Erdnussöl, Kokosnussöl,
Sesamöl, Saml.

Wachskerzen, Konig.

Sämtliche Gewürze,
wie Pfeffer, Curry,
Zimmt, Nelken usw.

WHISKY-ERSATZ
Marke „Nysta.“

GUSTAV BECKER Nachf., Inhaber:

DARESSALAM :: TELEPHON Nr. 57.

FRITZ HEUER.

Sattlerei.

Geschirre

Lederwaren für den
Militärbedarf

Handtaschen

Tauwerk

Wolldecken

Kleiderstoffe

Eigene Lohgerberei.

SCHUH-FABRIK.

Anfertigung von Zelten, Feldbetten, Kapokmatratzen, Sa-
farimöbeln, Tragstühlen, Einradwagen und Tropenkoffern.

Übernahme sämtl. einschlägigen Reparaturen

Polsterei.

Eiserne Bettstellen

Matratzen

Moskitonetze

Bettwäsche

Polstermöbel

Chaiselongues

Wiener Stühle

Werkstätten mit elektrischem Kraft-Antrieb.