



# ARCHIV

FÜR

## POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT  
DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

No. 14.

BERLIN, JULI.

1886.

- INHALT:** I. **Aktenstücke und Aufsätze:** 48. Die Eröffnung der deutschen Reichs-Post-Dampferlinien. — 49. Das Telegraphenwesen in Niederländisch-Indien. — 50. Eine deutsche Forschungsreise im vorderen Orient (Fortsetzung).  
II. **Kleine Mittheilungen:** Das Eisenbahnnetz der ganzen Erde. — Die Eisenbahnen in Sicilien. — Bambusrohrbriefe.  
III. **Zeitschriften - Ueberschau.**

### I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

#### 48. Die Eröffnung der deutschen Reichs-Post-Dampferlinien.

Die Fahrten der vom Deutschen Reiche nach Mafgabe des Gesetzes vom 6. April 1885 ins Leben gerufenen Postdampferlinien nach Ostasien und Australien haben am 30. Juni dieses Jahres begonnen. Die »Oder«, der erste in die Fahrt eingestellte Dampfer, durchfurcht schon, dem fernen Ziele zustrebend, die Fluthen des Meeres. Ein großer nationaler Gedanke ist zur Verwirklichung gelangt, und mit voller Genugthuung und gerechtem Stolze können die unermüdllichen Förderer und Verfechter desselben jetzt auf den nach schweren Kämpfen erreichten Erfolg blicken. Mit lebhafter Freude begrüßt das deutsche Volk das Inslebentreten des für die Entwicklung der wirtschaftlichen Stellung Deutschlands hochwichtigen Werkes, und seine innigsten Segenswünsche begleiten den ersten abgegangenen Dampfer auf seiner weiten Reise.

Der Bedeutung des denkwürdigen Ereignisses der Eröffnung unserer deutschen Postdampferlinien nach Ostasien und Australien entsprachen in vollem Mafse die am 29. und 30. Juni aus diesem Anlafs in Gegenwart einer großen Zahl geladener Personen, hoher Reichs- und Staatsbeamten und hervorragender Vertreter deutschen Handels und deutscher Industrie aus allen Gauen des Vaterlandes in Bremen und Bremerhaven veranstalteten Festlichkeiten.

Zum 29. Juni waren die Einladungen von der Handelskammer Bremens, zum 30. Juni von dem Norddeutschen Lloyd erlassen worden.

Die Vertreter des deutschen Handels und der deutschen Industrie — Mitglieder der rheinisch-westfälischen und sächsischen Handelskammern und verschiedener industrieller Vereine, sowie der Vorstand des deutschen Han-

delstages — waren bereits am 28. Juni in Bremen eingetroffen. Nach einer gemeinsamen Rundfahrt durch die Stadt fand Abends 9 Uhr im Rathskeller die Begrüßung der Gäste durch den Handelskammer-Präsidenten L. E. Meyer statt, welcher in seiner Ansprache hervorhob, daß, wenn das Beisammensein auch nicht einer ernsten Arbeit gewidmet sei, man doch beweisen möchte, wie Bremen rastlos danach strebe, Handel, Industrie und einen großartigen Schifffahrtsbetrieb zu fördern, sowie welche großen Anlagen Bremen zur Verbesserung der Verkehrswege geschaffen habe, und daß bei dem Bewußtsein der Zusammengehörigkeit der Nationen zuversichtlich zu hoffen sei, der deutsche Einfluß werde seine Macht im friedlichen Wettbewerb der Völker auf dem großen Weltmarkt siegreich entfalten.

Nachdem am 29. Juni Vormittags eine Besichtigung der neuen Hafengebäude bei Bremen und der bedeutendsten gewerblichen Anlagen stattgefunden hatte, wurden die Gäste am Nachmittage zu einem großen Festmahle im Hause der Gesellschaft »Museum« vereinigt, an welchem auch die inzwischen eingetroffenen Staatssecretaire v. Bötticher und v. Stephan, sowie andere hohe Reichs- und Staatsbeamte, — als Vertreter der Postverwaltung, außer dem Herrn Staatssecretaire, der Director im Reichs-Postamt Sachse und der Geheime Postrath Krätke —, mehrere Mitglieder des Bundesraths, der Reichstags-Präsident v. Wedell-Piesdorf, der chinesische Gesandte Hsu Ching Chêng u. s. w. Theil nahmen.

Der erste officielle Trinkspruch, vom Ober-Bürgermeister Dr. Gildemeister ausgebracht, galt unserem allverehrten Kaiser, dem Förderer der Arbeit und des Friedens, und fand lebhaftesten, begeisterten Widerhall. In dem folgenden Trinkspruche, welcher den Gästen gewidmet war, betonte der Präsident der Handelskammer, Meyer, daß, soll das Bündniß zwischen In-

dustrie, Handel und Schifffahrt ein dauerndes und segensreiches sein, es der Stütze des Staates bedürfe; an dieser habe es in Deutschland nie gefehlt, und die Bremer Handelskammer sei stolz darauf, die Schirmer und Helfer der deutschen Volkswirtschaft unter ihren Gästen zu sehen. Der Redner gedachte auch der Gastgeber ehrenden Anwesenheit des Gesandten von China, eines Reiches, mit welchem Deutschland seit langen Jahren Handelsverkehr und gute Beziehungen unterhalte, deren weitere Förderung nun durch die neue Dampferlinie nach Ostasien zu erwarten sei.

Hierauf erwiderte zunächst der Staatssecretaire des Innern, Staatsminister v. Bötticher, Folgendes:

»Meine Herren! Es ist mir eine ganz besondere Freude, daß es mir gestattet ist, den Toast zu erwidern, den der Vorsitz der Bremer Handelskammer Namens der Handelskammer den Gästen dargebracht hat; diese meine Freude ist um so größer, als ich weiß, daß wir Alle, die als Gäste erschienen sind, schon in den wenigen Stunden, in denen wir als solche hier weilen, den Eindruck bekommen haben, daß es hier gut sein ist, daß wir auf einem Boden sind, auf welchem die deutsche Gastfreundschaft in reicher Fülle gedeiht. Ich, der ich von alter Zeit her ein Nachbar der Stadt Bremen gewesen bin und hier viele und gute Freundschaft gefunden habe, weiß doch, daß mein Dank nicht wärmer sein kann, als der Ihre, die Sie zum ersten Male dieses Gemeinwesen besuchen. Denn der Ton, welcher aus den Reden Seiner Magnificenz des Herrn Bürgermeisters wie des Herrn Vorsitzenden der Handelskammer erklang, war ein heimathlicher. Patriotisch schlug mir das Herz; mir fiel bei der ersten Rede ein, was unser greiser, allverehrter Kaiser an dem Tage, an welchem er zum ersten Male nach der Rückkehr aus dem französischen Kriege die Vertreter des deutschen Volkes begrüßte, sagte:

Er hoffe zu Gott, daß dem Kriege, der mit ruhmreichen Waffen geführt, ein glorreicher Friede folgen möge, daß es als die Aufgabe des deutschen Volkes beschlossen sein werde, im Frieden, im Wettkampf um die Güter des Friedens sich als Sieger zu beweisen. Welchem Deutschen ging dieses Wort nicht zu Herzen! Welcher, der an der vaterländischen Arbeit theiligt, nahm sich nicht vor, die Verheißung dieses königlichen Wortes zu erfüllen! Unter denen, die redlich an der Erfüllung dieses Wortes mitarbeiteten, steht die Stadt Bremen, die älteste im Hansabunde, nicht als die letzte. Unter geistlicher und weltlicher Herrschaft, unter schwedischem und französischem Regiment trachtete und rang sie nach des Vaterlandes Glück und Größe. Wo es galt, in dem friedlichen Wettkampfe der Völker den Sieg zu erringen, stand Bremen obenan. Von der Gründung des Deutschen Reiches, von der Eröffnung jenes ersten deutschen Reichstags an hat Bremen zum Reich und das Reich zu Bremen gestanden; wenn es auch — ich sage es offen — den Bremensern nicht schien, als ob das Reich ihnen seine volle Theilnahme zuwendete, Bremen stand doch treu zum Reiche. Gott sei Dank! die Trübung ist vorüber. Heute ist das Verhältniß zwischen uns das freundlichste; wie zwischen den Collegen im Bundesrath, so ist es zwischen der Stadt Bremen und dem Reiche. Ich wünsche, daß Bremen, diese Zierde im alten Hansabunde, unter den Hafenstädten Deutschlands alle Zeit im Stande sein möge, der Aufgabe, die es sich selbst im Kreise der wirthschaftlichen Thätigkeiten der Nation gestellt, voll und ganz gerecht zu werden. Ich denke dabei an ein Wort, welches mir ein alter Bremer Bürger sagte, als ich zweifelte, ob das neue Unternehmen, dessen Eröffnung wir morgen bewohnen werden, vollen Erfolg haben werde; er sagte: Wir wollen und werden zeigen, was wir können. Das giebt mir die Gewähr, daß Bremen

uns auch hierbei zum Siege im friedlichen Wettkampfe der Nationen helfen werde. Bremen hoch!»

Nach dieser Rede erhob sich der Staatssecretair des Reichs-Postamts Dr. von Stephan, um der Bremer Handelskammer im Namen der Gäste mit folgenden Worten einen warmen Dank auszudrücken: »Nachdem mein Herr Colleague in seiner stets von Herzen kommenden und zum Herzen gehenden Weise ein Hoch auf die Stadt Bremen ausgebracht hat, ist mir die nicht minder dankbare Aufgabe zu Theil geworden, einer wohlgerathenen Tochter dieser altberühmten Mutter in einem Hoch zu gedenken, nämlich unserer heutigen Wirthin, die hier als Frau vom Hause auftritt: der Handelskammer von Bremen. Geboren 1849 aus dem Collegium Seniorum, hat sie jetzt das 37. Lebensjahr erreicht. Meine Herren, das ist für Frauen ein angenehmes Alter, die Frische der Jugend sehen wir heute in ihr mit der Erfahrung des reiferen Alters vereinigt. Die Handelskammer hat als Frau vom Hause in liebenswürdigster Weise die Honneurs des Hauses gemacht. Es ist die Aufgabe der Frauen, auch auf eine ordentliche Verwendung des Wirthschaftsgeldes zu sehen; auch das hat die Handelskammer vielfach bewiesen. Sie hat aber auch noch eine andere liebenswürdige Eigenschaft der Frauen an den Tag gelegt, indem sie wiederholt einen kleinen Eigensinn bekundet hat, wovon wir so manche Beweise in den Jahresberichten der Handelskammer gefunden haben. Ich freue mich nun, daß die Erinnerung an die jetzigen schönen Tage, welche Sie Alle, die aus vielen Gauen Deutschlands hierher gekommen sind, mit in die Heimath zurücknehmen werden, gewiß in den Jahresberichten ein freudiges Echo finden werde. Es wird uns das die Lectüre dieser Berichte versüßen.

Meine Herren! Wir als Behörde sind ja verpflichtet, alles zu lesen, aber ich glaube kaum, daß Sie uns die

Verpflichtung auferlegen werden, alles zu glauben. Was speciell das mir anvertraute Ressort der Post und Telegraphie betrifft, so habe ich nicht nur alles in den Handelskammerberichten gelesen, sondern mich auch bemüht, den Intentionen des Herrn Reichskanzlers entsprechend, manche nützliche Winke und bewährte Rathschläge dieser Berichte zu berücksichtigen. Davon sind viele unter Ihnen Zeugen. Was nun die anderen heute hier berührten Punkte betrifft, die großen Productionszweige der Volkswirtschaft, so stehe ich zu diesen hier in einem gewissermaßen platonischen Verhältniß. Ich bin da nicht, wie mein verehrter College, Staatssecretair von Bötticher, zur Zeugung verpflichtet; aber, meine Herren, ein großes Interesse erregen diese Berichte bei uns alle Zeit. Wenn darin mitunter etwas weitgehende Wünsche ausgesprochen sind — und wer hätte diese nicht — so sagen wir uns: lange Beine laufen sich mitunter ab. Ich wende mich zum Schlusse, indem ich Namens aller fremden Gäste der Handelskammer den herzlichsten Dank für den liebenswürdigen Empfang ausspreche und den Wunsch hinzufüge, daß einem so fröhlichen Taufakt, wie dem heutigen, beizuwohnen, uns noch häufiger Gelegenheit gegeben werden möge.«

Mit Begeisterung stimmte die Versammlung in das ausgebrachte Hoch ein.

Aus der Reihe der übrigen Reden sei neben dem Trinkspruche des Präsidenten der Bürgerschaft, Herrn Claussen, welcher der Wohlfahrt der deutschen Industrie galt, noch derjenige des chinesischen Gesandten Hsu Ching Chêng hervorgehoben. Der Gesandte bemerkte, daß er in seinem Heimathlande nur so ganz oberflächlich einmal etwas von einer deutschen Hafenstadt, Namens Bremen, gehört habe; seitdem er aber in Deutschland sei, habe er die Bedeutung dieser Hafenstadt kennen gelernt, welche jetzt als

Bindemittel der guten Beziehungen Deutschlands zu China, seinem Heimathlande, ausersehen sei. Er gab dem Wunsche Ausdruck, daß die Beziehungen zwischen Bremen, d. h. Deutschland, und Ostasien sich stets erweitern und auch die übrigen deutschen Häfen an der Hebung des Verkehrs zwischen der deutschen und chinesischen Nation theilnehmen mögen. An diese mit sympathischen Zurufen begleiteten Worte des Vertreters von China knüpfte der preussische Gesandte bei den Hansestädten, von Kusserow, den Wunsch an, daß auch Hamburg und die übrigen deutschen Seestädte in die Lage gesetzt würden, ihr Bestreben, einer großen nationalen Sache, der Förderung deutschen Handels und deutscher Industrie zu dienen, erfüllt zu sehen.

Die lange Reihe der Reden endete mit einem poetischen, schwungvollen Trinkspruch auf den Bund zwischen Arbeit und Handel, von dem in Elberfeld ansässigen Dichter Ernst Scherenberg verfaßt und vorgetragen.

Den Beschluß des Festtages bildete ein vorzüglich gelungenes Gartenfest im Bürgerpark. Die Anwesenheit der Bremer Damen bei diesem Feste trug selbstverständlich zu dem Glanze desselben bei. Dasselbe fand erst in später Abendstunde seinen Schluß und hinterließ bei seinen Theilnehmern den besten Eindruck von der Gastfreundlichkeit und dem guten Geschmack der Bremer. Dieser gab sich ganz besonders in der Anordnung der zauberhaften Beleuchtung der Meierei und ihrer Umgebung sowie des Hauptweges des ganzen Parks kund. Daß für die leibliche Verpflegung der Gäste vom frühen Morgen bis zum späten Abend in vortrefflichster Weise gesorgt wurde, versteht sich für Bremen ganz von selbst. Die alte Hansestadt hat sich auch in dieser Beziehung ganz auf der Höhe ihres Berufs gezeigt.

Am nächsten Morgen um 7<sup>3</sup>/<sub>4</sub> Uhr waren die Gäste wieder am Bahnhof vereinigt, von wo sie ein Extrazug

nachdem festlich geschmückten Bremerhaven führte.

Eine Anzahl großer Lloyd-Dampfer befand sich im Hafen; nicht weniger als sechs große Lloyd-Dampfer (»Lübeck« und »Oder« für die neuen Linien, »Main«, »Cöln«, sowie die Schnelldampfer »Trave« und »Ems«), sowie einige kleinere Dampfer und ein halbes Dutzend Segelschiffe lagen auf der Rhede.

Mit dem auf der Rhede am Deich liegenden Dampfer »Willkommen«, der den Verkehr zwischen den großen Dampfern und dem Lande vermittelt, wurde die Gesellschaft an Bord der »Oder«, die in ihrer frisch gemalten hellgrauen Farbe einen prächtigen Anblick gewährte, übergeführt und daselbst mit Musik empfangen.

Nachdem die Gesellschaft von den neuen Einrichtungen des Schiffes mit sichtlichem Interesse Kenntniß genommen und sich wieder auf Deck versammelt hatte, liefs Consul Meier, der Vorsitzende des Norddeutschen Lloyd, drei Signalstöße mit dem Schiffsnebelhorn geben und begann dann: »Sie Alle, meine Herren, werden dem Pionierschiff der neuen Reichs-Postdampferlinien nach Ostasien, China und Australien mit mir von ganzem Herzen eine glückliche Reise wünschen. Sie haben Sich, so darf ich hoffen, bei der Besichtigung des Schiffes in allen seinen Theilen davon überzeugt, daß die Direction des Norddeutschen Lloyd bemüht gewesen ist, die »Oder« in einer Weise auszurüsten, wie es die Rücksicht auf das tropische Klima und auf den Comfort aller Passagiere erfordert. Wir haben die Führung dieses Schiffes dem Herrn Capitain Pfeiffer anvertraut, der in langjährigem Dienst unser unbedingtes Vertrauen sich erworben hat, und ich bin überzeugt, er wird es auch auf der neuen Fahrt vollkommen rechtfertigen. Nach diesen kurzen Worten bitte ich Sie, der »Oder« eine glückliche Reise zu wünschen.«

Die Gesellschaft schlofs sich diesem Wunsche durch lebhaften Zuruf an.

Als dann ergriff der Präsident der Bremischen Handelskammer L. E. Meyer das Wort: »Meine Herren! Die Direction des Norddeutschen Lloyd hat sich die Handelskammer dadurch zu großem Danke verpflichtet, daß sie die Gäste derselben auch als die ihrigen betrachtet und ihnen eine Einladung zu der heutigen hochbedeutungsvollen Feier hat zugehen lassen. Die Bremer Handelskammer hat den lebhaften Wunsch gehegt, dem heutigen feierlichen Tage ein dauerndes Gedächtniß zu stiften, und hat daher beschlossen, der »Oder« diese Ehrenflagge zum Geschenk zu machen. Indem ich Ihnen (zu Capitain Pfeiffer gewendet), als dem Führer des Schiffes, diese Flagge überreiche, spreche ich den Wunsch und die Hoffnung aus, daß sie die »Oder« lange Jahre auf glücklichen Fahrten begleite.« Der Redner verlas dann die Stiftungsurkunde, welche folgenden Wortlaut hat:

An den Führer des Reichs-Postdampfers des Norddeutschen Lloyd »Oder«, Herrn Capitain Friedrich Pfeiffer, Bremerhaven.

Bremen, 30. Juni 1886.

Nachdem die in Gemäßheit des Reichsgesetzes vom 6. April 1885 ins Leben zu rufenden Reichs-Postdampferverbindungen mit Ostasien und Australien durch den Kanzler des Deutschen Reiches, den Fürsten von Bismarck, dem Norddeutschen Lloyd übertragen worden sind, und die »Oder« bestimmt worden ist, als erstes Schiff die ostasiatische Linie zu eröffnen, hat die unterzeichnete Handelskammer als Vertreterin der Bremischen Handels- und Schifffahrtsinteressen beschlossen, der »Oder« die deutsche Reichsflagge zu verehren und Ihnen, als Führer der »Oder«, diese Flagge am heutigen Tage in Anwesenheit von Vertretern des Deutschen Reiches, des Bremischen Staates, sowie der deutschen Industrie und des deutschen Handels zu überreichen. Die Handelskammer spricht mit der Ueber-

reichung dieser Flagge den Wunsch aus, daß die nunmehr eröffnete Reichs-Postdampferverbindung mit Ostasien die an dieselbe geknüpften Hoffnungen in jeder Richtung erfüllen, daß sie sich als eine kräftige Stütze der Handelsbeziehungen zwischen Deutschland und Ostasien erweisen, und daß sie vor Allem der deutschen Gewerbetätigkeit zum Segen gereichen möge. Insbesondere giebt sie hierbei der Hoffnung Ausdruck, daß es dem von Ihnen geführten Schiffe, der »Oder«, vergönnt sein möge, zur Erreichung dieser Ziele in vollstem Umfange mitzuwirken. Möge die »Oder«, welche ihren Namen einem Strome entliehen hat, der als schiffbarer Strom nur deutsches Gebiet durchfließt und so als ein echt deutscher Strom angesprochen werden kann, das Deutsche Reich im fernen Osten in würdigster Weise vertreten, und die Flagge, welche Ihnen heute verehrt worden ist, den fremden Nationen Kunde bringen von den Fortschritten des deutschen Volkes in den Werken des Friedens, unter der segensreichen Regierung seines allverehrten Kaisers Wilhelm I.

Die Handelskammer.

(gez.) Louis Ed. Meyer, d. z. Präses.

Nunmehr stieg die prächtige schwarzweissrothe, seidene Flagge am Besahnmaste empor, und die Musik setzte mit »Deutschland, Deutschland über alles« ein. Es war ein großartig erhebender Augenblick, unvergeßlich für jeden Theilnehmer.

Nachdem Capitain Pfeiffer für die Ehre, die seinem Schiffe durch den Besuch der Gäste zu Theil geworden, sowie für die gewidmete Flagge gedankt und der letzteren ein Hoch ausgebracht hatte, wünschte Staatsminister von Bötticher in warmen, beredten Worten dem Schiffe im Namen des Deutschen Reiches eine glückliche Fahrt.

Hiernächst begab sich die Gesellschaft wieder an Bord des »Willkommen«, welcher sie nach einer

Rundfahrt um den Dampfer »Oder« zu dem ebenfalls auf Rhede liegenden Schnelldampfer »Ems« brachte. Passagiere und Gepäck der letzteren waren eben erst an Bord geschafft, und das bunte Gewühl derselben wurde durch die Gäste bedeutend erhöht. Um 11¼ Uhr trat das Schiff seine Fahrt nach New - York an. Den Gästen wurde im Salon ein Frühstück gereicht und sodann Gelegenheit geboten, alle Einrichtungen auch dieses Schiffes kennen zu lernen. Beim Rothensand - Leuchtturm, wo die »Ems« gegen 2 Uhr ankam, ging die Gesellschaft an Bord des »Willkommen«, welcher mit ihr wieder die Weser zurückdampfte und kurz nach Verlassen der »Ems« der ausgehenden »Oder« begegnete. Letztere wurde mit dreifachem Hurrah begrüßt.

Die Gesellschaft wurde zum Dampfer »Trave«, dem neuesten der Schnelldampfer, übergeführt, wo die Gäste Gelegenheit finden sollten, die neuesten Erfindungen in Bezug auf Geschwindigkeit, Bequemlichkeit und Pracht kennen zu lernen.

Der Salon empfing die Gesellschaft zu einem vorzüglichen Festmahle. Prächtige Tafeln, besetzt mit reichem Geschirr und Blumensträußen, füllten jeden Raum aus und vermochten wirklich die 170 Personen starke Gesellschaft zu fassen.

Als alle Gäste Platz genommen hatten, bat Consul H. H. Meier die Gesellschaft, sich zu erheben, und begann mit folgenden Worten: »Mein Hoch gilt unserem Kaiser, der noch in spätem Alter durch seine treue Arbeit das deutsche Volk beglückt, durch dessen Liebe und Treue er belohnt wird. Ich verzichte darauf, mit weiteren Worten dieses Hoch zu begründen; wenn Sie mir aber gestatten wollen, will ich Ihnen kurz erzählen, wie der Kaiser sich befindet. In voriger Woche habe ich ihn jeden Tag gesehen; er ging in voller Gesundheit spazieren und sprach mit Damen und älteren Herren; auch ich hatte die

Ehre, von ihm einen Händedruck zu empfangen und freundliche Worte von ihm zu vernehmen. Dies als Nachricht von unserem geliebten Kaiser. Ein Hoch unserem Kaiser Wilhelm!«

Nachdem dieses begeistert aufgenommene Hoch in den Tönen der Nationalhymne ausgeklungen, sprach BürgermeisterGildemeister: »Wir steigen aus den Regionen, in welchen eine Krone in ewiger Harmonie unangefochten von Stürmen schwebt, hernieder auf das Gebiet, wo die Verschiedenheit der Meinungen und das Raisonniren beginnt. Mir ist der Toast auf Bundesrath und Reichstag zugewiesen. Wenn ich es auch nicht unternehmen kann, beide unter einen Hut zu bringen, was meine Kräfte übersteigen würde, so handelt es sich doch um die schwierige Aufgabe, beide in einem gemeinschaftlichen Trinkspruch zu vereinen. Schwierig ist diese Aufgabe nicht etwa deshalb, weil wir nicht Alle die Nützlichkeit, ja Unentbehrlichkeit dieser beiden ersten Institutionen einsähen, auch nicht deshalb, weil wir nicht bezweifelten das Streben der Mitglieder, für das Wohl des Vaterlandes zu arbeiten, zu schwitzen und sich gelegentlich gegenseitig das Leben sauer zu machen. Wir können hier frei darüber sprechen. Die Hauptschwierigkeit liegt darin, daß solche großen Versammlungen etwas Unpersönliches haben, daß sie zu den Institutionen gehören, zu denen man nicht in ein gemüthliches Verhältniß treten kann; sie sind eben Abstracta, man kann nicht an ihrem Busen ruhen. Um nun der Schwierigkeit abzuhelpen, will ich einer englischen Sitte folgen, daß man, wenn man einen Trinkspruch auf eine Corporation ausbringt, dann die anwesenden Vertreter mit in diesen Trinkspruch verflcht. Wir haben in unserer Mitte die Vertreter des Bundesraths und des Reichstags, und wir dürfen sagen, daß diese Herren das, was wir an der abstracten Körperschaft vermessen, reichlich durch ihre persönlichen Eigenschaften ersetzen. Meine

Herren, ich ersuche Sie, ein Hoch auf den Bundesrath und den Reichstag, in welchen beiden die Einheit der Nation zum Ausdruck kommt, und auf die in diesem Kreise weilenden Mitglieder dieser Körperschaften ein Hoch auszubringen!«

Hierauf erwiderte der Staatsminister von Bötticher: »Ich muß es selbstverständlich dem Herrn Präsidenten des Reichstags überlassen, sich und den Reichstag gegen die Angriffe zu vertheidigen, die wir soeben aus dem Munde seiner Magnificenz des Herrn Bürgermeisters gehört haben. Läge mir diese Aufgabe ob, so würde ich, nachdem ich seit sechs Monaten und darüber an dem Busen des Reichstags consequent geruht habe, in der Lage sein, von dieser Körperschaft ein etwas freundlicheres Bild zu entwerfen. Meine Aufgabe ist es jedoch nur, mich mit dem Herrn Vorredner bezüglich der Angriffe gegen den Bundesrath abzufinden. Man mag nun der Meinung sein, daß es sich gut an seinem Busen ruht oder nicht, es ist das eben Geschmacksache, allein das steht fest, der Bundesrath hat liebenswürdige und nette Mitglieder, mit denen es sich leben läßt. Dazu gehört auch der Herr Bürgermeister. Fürchten Sie Sich, meine Herren, nicht vor dem Bundesrath, bringen Sie, soweit Sie Beschwerden haben, dieselben vertrauensvoll an den Bundesrath; ob sie gemildert werden, das läßt sich nicht immer vorher sagen, allein, Sie können sicher sein, daß sie wohlwollend geprüft werden. Nun erlauben Sie mir noch einige Worte. Ich gedenke des gütigen Gastgebers, an dessen Tisch wir heute hier sitzen. Als die Reichsregierung sich mit der Frage beschäftigte, welches deutsche Schifffahrtsunternehmen die nach dem Willen der verbündeten Regierungen und der Vertreter der Nation zu subventionirenden Dampferlinien zu übernehmen haben würde, so war es selbstverständlich unsere Aufgabe, rein objectiv unter Zulassung freier Concurrrenz jedes Anerbieten zu prüfen,

welches zur Lösung der Aufgabe geeignet schien. Ich kann Ihnen versichern, und mein Herr College von der Postverwaltung wird mir zustimmen, der Herr Reichskanzler und wir haben mit der grössten Objectivität die Frage behandelt und haben — das gestehe ich hier auf Bremischem Boden — weder mit Gunst noch mit Ungunst die Submission geprüft. Als nun aber aus den Anerbietungen das Ergebnis sich herausstellte, daß der Bremer Lloyd dasjenige Institut sei, dem wir mit vollem Vertrauen diese wichtige Aufgabe in die Hände legen könnten, so habe ich mich, und ich darf dies auch für die anderen mitwirkenden Herren sagen, aufrichtig gefreut, um so mehr, als ich weiß, welche Bürgschaften der Lloyd uns dafür giebt, daß er der deutschen Postflagge, die ihm verliehen, unter allen Umständen im Auslande Ehre machen und, soweit es an ihm ist, denjenigen Interessen Rechnung tragen werde, auf deren Berücksichtigung wir vom Standpunkt der Wahrnehmung der Aufgaben des Reichs Werth legen mußten. Dieses Vertrauen konnten wir voll und ganz dem Norddeutschen Lloyd schenken. Er hat es durch seine Leistungen bewiesen, daß er es versteht, sich ebenbürtig den Unternehmungen der übrigen Nationen zur Seite zu stellen, daß er kein Opfer, keine Mühe, keine Arbeit, keine Sorge scheut, um die bessernde Hand im Großen und Kleinen an die Vervollkommnung der Schiffe und sonstigen Einrichtungen zu legen. Ich habe mich deshalb gefreut, daß es dem Lloyd beschieden ist, die deutsche Reichspostflagge im fernen Australien und Ostasien zu entfalten. Sie Alle werden diese meine Freude theilen. Es ist uns bei unserem Ausfluge viel Schönes geboten, aber was für mich die Signatur des heutigen Tages und das werthvollste Lob der Leistungen des Lloyd ist, das ist, daß ich den Eindruck gewonnen habe, hier ist eine Solidität ohne Gleichen, eine tadellose Disciplin. Der Werth der

Sache wird über den Schein gestellt. Darum beglückwünschen wir uns, daß wir das Abkommen mit dem Lloyd getroffen haben. Darin soll aber kein Vorwurf für Andere liegen, welche etwa später ähnliche Anerbietungen wie der Lloyd uns machen werden, namentlich wenn sie mit gleichem Effecte wie diejenigen des Lloyd gemacht werden. Haben wir doch auch in anderen deutschen Hafenstädten gleich solide und tüchtige Leistungen. Mit dem Toast auf den Norddeutschen Lloyd verknüpfe ich auch das Hoch auf den würdigen Mann, der seit dem Entstehen des Norddeutschen Lloyd an dessen Spitze steht, und der seine Arbeit und seine Ehre darin setzt, auch bei diesem neuen Unternehmen wieder ausgezeichnetes zu leisten, und welcher den Ruf und den Ruhm des seiner Oberleitung anvertrauten Institutes begründet hat. Wir haben uns überzeugt, welche hohen Werth er darauf legt, den heutigen Tag der Eröffnung der neuen Reichspostdampferlinie zu erleben. Vereinigen wir unser Hoch auf den Norddeutschen Lloyd mit demjenigen auf diesen hervorragenden Bremischen Bürger. Es lebe unser lieber Consul H. H. Meier.«

Nachdem dann Reichstagspräsident v. Wedell-Piesdorf ein Hoch auf die Stadt Bremen ausgebracht hatte, hielt Consul H. H. Meier folgende Rede: »Ich bin dem Herrn Staatssecretair von Bötticher sehr dankbar für die freundlichen Wünsche, die er dem Lloyd dargebracht hat. Der Lloyd hat eine große und schwere Aufgabe übernommen; wird es ihm gelingen, sie richtig zu lösen? wird er den Erwartungen entsprechen? ich weiß es nicht! Daß wir mit aller Energie und Kraft an die Lösung dieser Aufgabe gehen werden, diese Versicherung kann ich Ihnen geben. Durch den Reichstagsbeschuß und den sehr scharfen Contract, den die Reichsregierung für nothwendig gehalten hat, zur Sicherung der von ihr vertretenen Interessen zu formuliren,



wird in mancher Beziehung die freie Entwicklung beschränkt, doch vertrauen wir, daß das Unternehmen unsere Kräfte nicht überschreiten werde. Manche Bestimmungen des Vertrages, dem Anscheine nach sehr scharf, ergeben sich als längst bei uns eingeführt. Ich hoffe, daß wir unsere Kräfte nicht überschätzt haben. In einer fast 30jährigen Erfahrung, in guten und schweren Zeiten haben wir unser Institut weiter und weiter ausgedehnt und ihm eine so solide finanzielle Basis gegeben, daß es uns leicht war, die für das Unternehmen erforderlichen bedeutenden Mittel herbeizuschaffen. Vor Allem gründet sich aber unser Vertrauen darauf, daß wir einen Stamm bewährter Beamten, Capitaine, Offiziere und Maschinisten besitzen, der so kräftig und zahlreich ist, daß vielleicht in der ganzen Welt keine ähnliche Gesellschaft über ein solches Personal verfügt. Es ist dies kein Selbstlob, sondern nur eine gerechte Anerkennung geleisteter treuer Dienste. Gelingt es uns, die Schwierigkeiten zu überwinden, so werden wir auch in der Lösung der zweiten großen Aufgabe Fortschritte gemacht haben, nämlich der deutschen Industrie sichere und prompte Gelegenheit zu bieten, ihre Fabrikate in den entferntesten Weltgegenden abzusetzen und auf diese Weise neue Bahnen für den Verkehr der Erzeugnisse deutscher Industrie zu eröffnen. Unsere Bemühungen würden freilich vergebens sein, wenn uns Handel und Industrie darin nicht unterstützten; ich sage dies gerade hier gegenüber den Vertretern deutschen Handels und deutscher Industrie. Wenn ich nun mich daran erinnere, wer am wesentlichsten dazu beigetragen hat, die Ausführung und das Zustandekommen des in Idee und Plan von der Reichs-Postverwaltung ausgegangenen Unternehmens definitiv zu sichern, so muß ich sagen, es geschah das durch das energische Eintreten des Herrn Reichskanzlers. Seit 1871 kam es zum ersten Male wieder vor, daß der Reichskanzler in eine

Reichstagscommission kam, um deren Mitgliedern klar zu machen, daß er mit seiner in engen Grenzen gehaltenen Colonialpolitik entschieden auch für die Dampfersubvention eintrete. Ohne den Reichskanzler wäre die Sache nicht zu Stande gekommen. Ist es eine gute Gabe, die dem Lloyd dadurch geworden ist, so müssen wir ihm unseren aufrichtigsten Dank dafür darbringen. Die Ansichten sind ja verschieden, aber man darf sagen, daß das deutsche Volk im Großen und Ganzen das Unternehmen gewünscht hat. Ich bitte Sie, die Gefühle des Dankes gegen den Herrn Reichskanzler in einem Hoch auf den Fürsten Bismarck zum Ausdruck zu bringen. Fürst Bismarck lebe hoch!»

Der Königl. preussische Gesandte bei den Hansestädten, von Kusserow, widmete dem Senate der freien Hansestadt Bremen, Consul Albers, den Gästen ein Hoch. Dann erhob sich der Staatssecretair Dr. von Stephan zu folgender Rede:

»Indem ich mir auf den soeben ausgebrachten Toast einige Worte der Erwiderung gestatte, möchte ich, anknüpfend an die Mittheilung des Herrn Consuls Meier über jene denkwürdige Sitzung der Reichstagscommission, in welcher der Reichskanzler erschien mit der durchschlagenden Kraft seiner Worte, mit der Energie seines Geistes, daran erinnern, daß heute Abend, am 30. Juni, gerade 2 Jahre verflossen sind seit jenem Tage; leider wurde die Vorlage damals nicht erledigt. Ein bekannter Führer einer Reichstagsfraction erklärte damals: die Dampfervorlage ist im Reichtag todt, ja er sagte: todt als todt. Nun, meine Herren, der geehrte Herr hat nicht auf eine Auferstehung gerechnet, hat daran nicht geglaubt. Zur Zeit König Friedrich II. von Preußen, des »alten Fritzen«, hat das Consistorium angezeigt, ein Schulmeister irgendwo glaube nicht an die Auferstehung. Bei dem bezüglichen Schriftstück findet sich der Vermerk von der Hand des Königs: »Wenn er nicht

daran glaubt, mag er liegen bleiben.« Die Mittheilungen unseres hochverehrten Vorsitzers des Lloyd ergänzend, möchte ich noch erwähnen, dafs, ehe die Sache an den Bundesrath kam, meine Collegen vom Auswärtigen Amte, von der Marine, vom Reichsfinanzamt, besonders aber der hochverehrte Herr Staatssecretair des Innern sich ihrer auf das wärmste angenommen haben. Die Angelegenheit kam in den Staatsrath, und in diesem hat damals — Alle, welche den Sitzungen dieser Körperschaft beigewohnt haben, werden mir das bestätigen — Se. Kaiserl. Hoheit der Kronprinz das höchste Interesse an dem Zustandekommen der transoceanischen Verbindungen bekundet. Aehnliches darf man von den Herren Vertretern der hohen Bundesregierungen sagen. Der Herr Vorsitzende des Verwaltungsrathes des Norddeutschen Lloyd hat uns mitgetheilt, wie er einigermassen in Sorge darüber sei, ob der Lloyd die in Bezug auf das neue Unternehmen gehegten Erwartungen erfüllen werde. Nun, meine Herren, was zunächst einen wichtigen Punkt eines jeden derartigen Unternehmens, die Verpflegung, betrifft, so haben wir uns heute überzeugen können, — und der Herr Gesandte aus China wird es bestätigen, — dafs in dieser Beziehung der Lloyd allen anderen grossen Dampferlinien voran ist. Wir Alle, meine Herren, haben das Bewusstsein, dafs der heutige Tag ein für das Vaterland bedeutungsvoller ist. Ein historisches Ereignifs ist es, dafs das erste Schiff, welches dazu berufen ist, an seinem Topp die Reichspostflagge zu hissen und in die fernsten Weltgegenden deutsche Producte, aber auch deutsche Sympathien und Grüfse hinauszutragen, heute in See geht. Auch bei diesem neuen Unternehmen, welches mit Hülfe des Reichs ins Leben tritt, zeigt sich die gewaltige Macht des heutigen Verkehrs. Der Verkehr ist in unserem Zeitalter das herrschende Princip, wie es zu den Zeiten der Hellenen die schönen Künste und Wissenschaften, zur Zeit der Römer das Staats-

und Rechtsleben, zur Zeit der arabischen Herrschaft der religiöse Fanatismus, im Mittelalter die religiöse Vertiefung, die sich mit romantischen Ideen verknüpfte, endlich in der zunächst hinter uns liegenden Zeit die humanistischen und philanthropischen Ideen waren. Heute ist der Verkehr die beherrschende Macht. Keineswegs ist ein solches Wort gleichbedeutend etwa mit der Herrschaft des Materialismus. Fördert der Verkehr doch nicht blofs den Austausch der Güter, sondern auch denjenigen der Ideen, der Gefühle und Empfindungen, wie die Ergebnisse der geistigen Forschung; er vereinigt die ideelle und die reale Seite des Lebens, wenn nicht etwa beide eines und dasselbe sind, was wir indessen der Naturforschung und der Philosophie der Zukunft überlassen können. Der Verkehr des Weltpostvereins umfaßt 10 000 Millionen Stück Briefe, Postkarten, Drucksachen und Zeitungen. Die Postverbindungen messen in ihrer Ausdehnung das 30 000 fache des Erdgleichers, die Telegraphenverbindungen das 40 fache, die Eisenbahnverbindungen das 5 fache. 5 Millionen Personen reisen täglich in Europa, in Deutschland 1 Million; der vierzigste Deutsche ist immer unterwegs. Herodot sagt von einem der von ihm beschriebenen nordischen Völker: sie bringen ihr halbes Leben unterwegs, auf den Wegen und Wagen zu. Es war ja ein grosser Fortschritt der Kultur, als die Menschheit vom Nomadenthum zum Sesshaften überging; jetzt scheinen wir uns wieder dem umherziehenden Leben zu nähern. So scheint sich auch auf diesem Gebiet der Kreislauf der Natur und Geschichte zu bewegen, aber freilich auf einer höheren Ebene, in einem höheren Sinne und in einem vollendeteren Stadium, so dafs für die Civilisation jedenfalls der Gewinn entfällt. Wie wenig man den heutigen Verkehrsaufschwung noch vor einigen Jahrzehnten ahnte, darüber möchte ich Ihnen eine Geschichte von der Eröffnung einer neuen Postfahrt einer mitteldeutschen

Stadt (kleinen Residenz) erzählen. Es war dies in den zwanziger Jahren dieses Jahrhunderts, als Nagler in Preußen Generalpostmeister war. Damals sagte ein würdiger Commerzienrath mit Bezug auf das große Ereigniß der Eröffnung einer »zwei Mal wöchentlich« stattfindenden Postverbindung zu seinem Sohn: »Ich werde es nicht mehr erleben, auch Du, mein Sohn, nicht, vielleicht auch Deine Kinder noch nicht, aber glaube mir, die Zeit wird kommen, wo dieser Racker von Postwagen alle Tage fährt!« Jetzt hat dieses kleine Städtchen 27 Postverbindungen täglich! Ich habe dieser Tage den Bremer Postkalender von 1793 angesehen. Damals ging die Post nach Hamburg zwei Mal die Woche, Mittwoch und Sonnabend Vormittags  $\frac{1}{2}$  12 Uhr. Sie hieß: Königliche, auch Kaiserliche freie Reichsstadt bremisch fahrende Communionpost; ob sie aber überhaupt ging, das hing noch immer von Wind und Wetter, den langen oder kurzen Tagen ab. Wir waren heute Zeuge davon, wie einer der schönen Dampfer hinaus auf die hohe See, als ein Bote der Cultur, segelte. Blicken wir 2000 Jahre zurück, — in der Entwicklung der Cultur eine verhältnißmäßig kurze Zeit, — so erlebten es damals die Vorfahren an dieser Küste, die Friesen und Chauken, daß sich auf den jungfräulichen Fluthen des Visurgis und der Amisia des Cäsar und des Tacitus die Flotten des Drusus und Germanicus wiegten. Heute kommen und gehen unter dem trutzigen Schutze unserer Orlogschiffe, der eisernen Panzerreiter der Wogen, große Dampfer in das weite Weltmeer und kehren von da zurück, und wehe dem römischen Schiffe, das hier in feindlichem Sinne seine Rostra zeigen würde. Ich schliesse mit dem Wunsche auf Förderung der Mächte und Grundkräfte, welche den Verkehr beleben: Handel, Schiffahrt, Industrie und Landwirthschaft. Gestern ist uns in sinnigem Gedankengange von dem Herrn Präsidenten der Bürgerschaft Bremens dargelegt worden, und die beredten Ausführungen unseres ver-

ehrten Bundesbruders vom Lechfeld, des Herrn Commerzienrath Hafslar aus Augsburg haben es bestätigt, daß diese verschiedenen Grundkräfte immer unter einander einig sein und fest zusammenhalten sollten. Meine Herren, es giebt eine alte Sage, die hier in dieser Gegend, wie wohl Ihr Hermann Allmers erzählt, entstanden sein soll. Danach hausten dereinst zwei mächtige Riesen in Schottland und in Norwegen. Der eine übte die Meerrherrschaft des Nachts, der andere des Tages. Keiner war mit dieser Theilung der Arbeit zufrieden, da der Fischfang des Nachts besser war wie bei Tag, und da andererseits die Herrschaft über das Meer bei Tag große Vortheile brachte. Im Anfange bekriegten sich beide Riesen auf dem Meeresgrunde; endlich vertrugen sie sich und standen sich besser dabei. Eine solche Verständigung möchte ich auch unter den Grundkräften der Volkswirthschaft hergestellt sehen zum Wohl des gemeinsamen Vaterlandes, das uns Allen am Herzen liegt, eingedenk der Wahrheit: *Opinio multiplex, patria una*. Meine Herren, auf die Einigkeit der Grundkräfte des Verkehrs zum Wohl des gemeinsamen Vaterlandes!!«

Von den weiteren Reden bringen wir noch diejenige des chinesischen Gesandten Hsu Ching Chêng. Dieselbe lautet in deutscher Uebersetzung wie folgt: »Ich schätze mich glücklich, hier an diesem Feste heute als Gast theilnehmen zu können. Schon ehe das deutsche Volk mit China in ein geregeltes Verhältniß eintrat, hatten Deutsche, besonders Mitglieder der Bürgerschaften der Hansestädte, in den Küstenplätzen von China sich als Kaufleute niedergelassen. Erst weit später, im elften Jahre der Regierung des Kaisers Chien Fung, im Jahre 1861, wurde ein Vertrag Chinas mit Preußen durch die Mission des Grafen Eulenburg für den deutschen Zollverein und die drei Hansestädte errichtet. Darauf wurde im sechsten Jahre der Regierung des Kaisers Kuangstûs, im Jahre 1880, eine

Zusatzconvention dazu abgeschlossen, welche die Privilegien der deutschen Kaufleute erweiterte, und jetzt nimmt die Zahl deutscher Kaufleute und Geschäfte in China täglich mehr zu. Es wird ferner eine regelmässige Dampfschiffahrt — und auf die Regelmässigkeit muß ich besonders Gewicht legen — zwischen Deutschland und China eingerichtet. Dadurch wird der Gütertransport erleichtert und durch diese Erleichterung wiederum gemehrt. Ich bewundere den Unternehmungsgeist der Kaufleute dieser Hansestädte und hoffe auch, dafs, während durch diese regelmässige Dampfschiffahrt ein grösseres Absatzgebiet für Deutschland errungen werden wird, auch die Producte des chinesischen Reichs in grösseren Mengen zukünftig werden hierher gebracht werden. Durch diese materiellen Vortheile wird die Freundschaft der beiden grossen Völker, welche an den beiderseitigen Endpunkten der Route der Dampferlinie wohnen, gewahrt werden, wie auch sicher die Regierungen der beiden Völker, wie bisher, so auch ferner die besten Beziehungen zu einander cultiviren werden. Auf diese Freundschaft zwischen

Deutschland und China bitte ich Sie, Ihre Gläser zu leeren, sie lebe hoch!»

Um 8 $\frac{1}{2}$  Uhr wurde die fröhliche Tafelrunde aufgehoben, die Stunde des Aufbruchs war gekommen, der Extrazug nach Bremen harrete, der Dampfer »Willkommen« lag schon langseits des Dampfers »Trave«. Als die Gäste den »Willkommen« bestiegen hatten, kletterten auf Commando die Mannschaften der »Trave« in die Wanten empor, ein Hurrah der Gesellschaft begrüßte dieses Schauspiel; dann verlies der Dampfer »Willkommen« das gastliche Schiff und wandte sich Bremerhaven zu, das im Glanze des elektrischen Lichtes am Kaiserhafen und bei dem Lloyd-Dock am neuen Hafen erstahlte. Eine grosse Menschenmenge erwartete die Gesellschaft, die bei der Lloyd-Halle den Extrazug bestieg, denn auch Bremerhaven hatte dem bedeutungsvollen Schauspiel seine volle Aufmerksamkeit zugewandt. Lag ihm doch eine wichtige weltgeschichtliche Begebenheit zu Grunde, die hoffentlich dem ganzen deutschen Vaterlande zu hohem Segen gereicht!

#### 49. Das Telegraphenwesen in Niederländisch-Indien.

Die Verwaltung der Posten und Telegraphen in Niederländisch-Indien hat kürzlich einen Jahresbericht für 1884 herausgegeben, welchem wir die nachstehenden Mittheilungen über die bisherige Entwicklung und den gegenwärtigen Stand des Telegraphenwesens auf den Inseln Java und Sumatra entnehmen.

Das zur Verbindung der beiden Inseln seiner Zeit verlegte Kabel zwischen Anjer auf Java und Telok-Betong auf Sumatra wurde durch den Ausbruch des Vulcans Krakatau am 27. August 1883 (vergl. Archiv für Post und Telegraphie, Jahrg. 1884, S. 591 ff.)

zerstört und mußte durch ein neues Kabel zwischen Merak auf Java und Kalianda auf Sumatra ersetzt werden. Die Legung dieses Kabels, welches eine Länge von 68,02 km hat, wurde am 18. Februar 1884 beendet, so dafs, da die neu hergestellte Verbindungslinie zwischen Kalianda und Telok-Betong bereits einige Tage früher vollendet worden war, der telegraphische Verkehr zwischen den beiden Inseln vom 18. Februar 1884 ab wieder aufgenommen werden konnte. Zur Hebung des alten Kabels sind wiederholt Versuche angestellt worden, die indess sämtlich ohne Erfolg blieben. Wie

es scheint, hat sich eine mächtige Lavaschicht über das Kabel ergossen, welche zu durchdringen selbst bei Anwendung der stärksten Bagger unmöglich ist. Das neue Kabel soll sich durch vorzügliche Beschaffenheit auszeichnen; während nach dem Lieferungsvertrage der Isolationswiderstand desselben etwa 250 Megohms auf 1 engl. Meile betragen sollte, ergab eine 4 Wochen nach stattgehabter Verlegung ausgeführte Messung einen Isolationswiderstand von 865 Megohms auf 1 engl. Meile (nach Durchsendung eines 5 Minuten lang andauernden Stromes und bei einer Temperatur von  $75^{\circ}\text{F.} = 23,89^{\circ}\text{C.}$ ). Dieser hohe Isolationswiderstand, welcher im Laufe des verflossenen Jahres keinerlei Aenderungen erfahren hat, wird als ein Beweis für die gute Herstellung des Kabels im Allgemeinen betrachtet, und im Besonderen wird hieran noch die Bemerkung geknüpft, dafs das Kabel besser als das verloren gegangene den schädigenden Einflüssen der Meerestiefe widerstehen werde. Das frühere Kabel zeigte nämlich schon 4 Wochen nach der Verlegung einen Isolationswiderstand von nur 152 Megohms auf 1 engl. Meile, und zu verschiedenen Malen, lediglich aus Anlaß von Fabrikationsfehlern, waren äußerst umfangreiche Ausbesserungsarbeiten nothwendig geworden.

Aufser der Kabelverbindung zwischen Java und Sumatra und der Linie von Kalianda nach Betong hat die niederländisch-indische Telegra-

phenverwaltung seit der Krakataukatastrophe eine neue Landlinie von 17 km Länge zwischen Goendik und Poerwadi herstellen lassen. Im Weiteren ist die Linie von Ngauai nach Grisee über Bodjonegoro auf Java durch eine neue Linie zwischen Paro und Sidoardjo nahe bei Socrabaja ersetzt worden; endlich sind an bereits vorhanden gewesenen Gestängen längs Eisenbahnlinsen in einer Ausdehnung von 217 km neue Leitungen mit einer Gesamtlänge von 707 km angebracht worden.

Durch die Herstellung neuer Fernsprechanstalten hat sich ferner die Errichtung einer neuen, 7,5 km langen Telegraphenlinie zwischen Tjamis und Manondjaja und die Verdoppelung bereits bestehender Leitungen auf eine Länge von 115 km als nothwendig herausgestellt.

Um die Unterhaltung und die Ueberwachung der Leitungen zu erleichtern, hat die niederländisch-indische Telegraphenverwaltung auf verschiedenen Linien Java's und Sumatra's Bewachungsposten eingerichtet, welche u. A. mit Fernsprechapparaten ausgestattet worden sind. Diese Einrichtung soll sich durchaus bewährt haben.

Innerhalb des Telegraphengebiets von Java und Sumatra sind während des Jahres 1884 im Ganzen 6133 Stangen und 2611 Isolatoren erneuert worden, und zwar sind diese Erneuerungen nach der Natur der vorgekommenen Beschädigungen verur-

	auf Java		auf Sumatra	
	Stangen	Isolatoren	Stangen	Isolatoren
durch Blitzschlag . . . . .	124	509	20	39
- Gewitter und Bergsturz . . . . .	316	255	331	678
- Böswilligkeit . . . . .	25	4	—	} 70
- Elephanten . . . . .	—	—	11	
- Abnutzung und andere unbekannt gebliebene Ursachen . . . . .	3015	664	2291	
zusammen . . . . .	3480	1432	2653	1179.

Was die vorgekommenen erheblicheren Betriebsunterbrechungen betrifft, so vertheilen sich dieselben nach

Mafsgabe der ihnen zu Grunde liegenden Ursachen wie folgt:

	Java	Sumatra
Drahtbruch.....	4	5
Bruch von Isolatoren.....	4	—
Umfallen von Stangen oder Auffallen nahestehender Bäume auf die Leitung.....	48	75
Ueberschwemmung und Bergsturz.....	4	6
Zerreißen der Bindedrähte.....	4	2
Wiederherstellungsarbeiten an der Linie.....	1	1
Nachlässigkeit der Wächter.....	2	1
Blitzschlag.....	12	—
Elephanten.....	—	2
Böswilligkeit.....	—	1
Unbekannt gebliebene Ursachen.....	1	2
Zusammen....	80	95.

Die durchschnittliche Dauer dieser Betriebsunterbrechungen hat auf Java 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> und auf Sumatra 49 Minuten für jedes Kilometer Linie betragen. Im Weiteren sind auf Java, woselbst 1 440,56 km Linie mit mehr als einer Leitung bestehen, 282 Drahtverschlin-

gungen und auf Sumatra mit 44,40 km Linie derselben Art 5 Drahtverschlin- gungen vorgekommen.

Die während der letztverflossenen Jahre stattgehabte Benutzung der Telegraphen ergibt sich aus den folgenden Zahlen:

	1883	1884	Zu- bz. Abnahme
Inländische Privat-Telegramme.....	271 290	277 776	+ 6 486
Staats-Telegramme.....	28 661	28 997	+ 336
Aufgegebene ausländische Telegramme....	21 783	21 140	— 643
Angekommene ausländische Telegramme..	19 220	19 708	+ 488
Amts-Telegramme in Post- und Telegraphen- Angelegenheiten.....	13 801	11 178	— 2 623.

Eine Vergleichung des Verkehrs während der letzten 5 Jahre ergibt die folgenden Resultate:

### 1. Inländische Privat-Telegramme:

	Zahl der Telegramme	Zahl der Worte	Durchschnittl. Wortzahl der Telegramme
im Jahre 1880.....	309 771	6 755 271	21,80
- - 1881.....	306 939	6 382 604	20,79
- - 1882.....	295 382	5 630 820	19,06
- - 1883.....	271 290	4 065 523	14,99
- - 1884.....	277 776	4 053 630	14,60.

### 2. Angekommene und aufgegebene ausländische Telegramme:

	Zahl der Telegramme	Zahl der Worte	Durchschnittl. Wortzahl der Telegramme
im Jahre 1880.....	31 281	352 285	11,26
- - 1881.....	32 725	343 546	10,49
- - 1882.....	35 673	361 874	10,14
- - 1883.....	41 003	408 497	9,96
- - 1884.....	40 848	406 890	9,96.

### 3. Durchgangs-Telegramme.

	Zahl der Telegramme	Zahl der Worte	Durchschnittl. Wortzahl der Telegramme
im Jahre 1880 .....	26 837	345 524	12,88
- - 1881 .....	33 354	396 721	11,89
- - 1882 .....	38 110	435 933	11,44
- - 1883 .....	42 547	485 923	11,42
- - 1884 .....	47 812	519 510	10,86.

Die Einnahmen aus dem inländischen Telegrammverkehr haben betragen:

	zusammen	im Durchschnitt für ein Telegramm	im Durchschnitt für ein Wort
--	----------	-----------------------------------	------------------------------

im Jahre 1880.....	fl. 424 266	fl. 1,37	fl. 0,0628
- - 1881.....	- 415 335	- 1,35	- 0,0650
- - 1882.....	- 427 896	- 1,45	- 0,0760
- - 1883.....	- 440 484	- 1,62	- 0,1110.

Seit Einführung des jetzigen (Wort-) Tarifs (1. October 1882) hat sich die Zahl der inländischen Telegramme vermindert. Diese Verkehrsabnahme betrifft aber ausschliesslich die frühere erste Zone; die Zahl der zwischen entfernter gelegenen Orten zur Auswechslung gekommenen Telegramme, also derjenigen in der früheren zweiten bz. dritten Zone, weist eine Zunahme auf. Diesem Umstande wird folgerichtig seitens der niederländisch-indischen Telegraphenverwaltung die seit dem Jahre 1882 eingetretene Erhöhung des Durchschnittspreises für ein Telegramm in erster Linie beigemessen. Die Verwaltung weist im Uebrigen darauf hin, dass, während im Jahre 1881 die durchschnittliche Wortzahl der inländischen Telegramme noch 20,79 betrug, diese Zahl im Jahre 1884 bis auf 14,60 heruntergegangen ist, so dass also der mit der Einführung des Worttarifs beabsichtigte Zweck, durch thunlichste Vermeidung aller überflüssigen Worte in den Telegrammen den Nutzwert des Telegraphen mög-

lichst zu steigern, durchaus erreicht worden ist, ohne dabei die bisher stattgehabte fortlaufende Steigerung in den Einnahmeerträgen aufzuhalten.

Nach Einführung des Wortsystems hat sich zudem auch die durchschnittliche Beförderungszeit der Telegramme vermindert, während schliesslich noch die Belastung der Leitungen eine geringere geworden ist, so dass bei der unzweifelhaft in Aussicht stehenden Zunahme des Telegrammverkehrs vorerst eine Erweiterung der telegraphischen Einrichtungen nicht nöthig werden wird.

Nach den voraufgeführten Zahlenangaben hat die Durchschnittswortzahl der internationalen und der Durchgangs-Telegramme sich gleichfalls vermindert, was aber auf die in immer weiteren Kreisen stattfindende Benutzung der sogenannten Codes zurückzuführen ist, welche es bekanntlich gestatten, ganze Sätze durch ein einziges Wort auszudrücken.

Der inländische Telegrammverkehr setzt sich nach Aufgabe seines Inhalts u. s. w. wie folgt zusammen:

	1883	1884
A. Telegramme in der holländischen bz. einer anderen europäischen Sprache:		
Handels- und Schifffahrtsangelegenheiten....	19,714 pCt.	21,880 pCt.,
Zeitungs-Telegramme .....	0,620 -	0,833 -
Telegramme sonstigen Inhalts.....	39,532 -	39,048 -
B. Telegramme in inländischen Sprachen:		
Handels- und Schifffahrtsangelegenheiten....	14,623 -	13,582 -
Zeitungs-Telegramme .....	0,011 -	0,001 -
Telegramme sonstigen Inhalts.....	25,500 -	24,656 -
	100,000 pCt.	100,000 pCt.

Es ergibt sich hieraus, dafs im Jahre 1884 von der Gesamtzahl der Telegramme 61,761 pCt. in europäischen Sprachen und nur 38,239 pCt. in den inländischen Sprachen abgefaßt worden sind. Die letztere Ziffer soll im Vergleich zu den Vorjahren eine merkliche Abnahme in der Benutzung des Telegraphen seitens der Chinesen, der Araber und der Eingeborenen aufweisen.

Die Brutto-Einnahme aus dem inter-

nationalen Telegraphenverkehr hat im Jahre 1884 die Summe von 632 921 fl. 61 $\frac{1}{2}$  cts. erreicht. Nach Abzug der fremdländischen Gebühreanthelle und der an die Kabel-Gesellschaften zu zahlenden Entschädigungen mit im Ganzen 564 762 fl. 43 $\frac{1}{2}$  cts. ist der niederländisch-indischen Telegraphenverwaltung aus diesem Zweige des Telegraphenbetriebes eine Rein-Einnahme von 68 159 fl. 18 cts. verblieben.

## 50. Eine deutsche Forschungsreise im vorderen Orient.

(Fortsetzung.)

Reise von Aleppo bis Urfa.

Am Freitag, den 14. November, verließ Professor Sachau mit seiner aus neun Personen bestehenden Begleitung Aleppo und trat zu früher Tagesstunde den Weitermarsch an, der in südöstlicher Richtung zunächst nach den Ruinen von Khunasara und Zebed führen sollte. Unweit von Aleppo traf die Karawane ein Zeltlager der Agul-Beduinen, eines Wüstenstammes, der den Frachtverkehr zwischen Syrien und Bagdad vermittelt, und schon am nächsten Tage war bei Sfîre die Grenzlinie der türkischen Machtsphäre erreicht, an welche sich das Gebiet der freien Beduinen, das Reich der Wüste, anschließt. In Sfîre mietete Professor Sachau zwei Kameele für den Transport von Kohlen und Getreide und mußte als Miethe für die Reise bis Membidj 424 Piaster zahlen. Hinter Sfîre führte der Weg an einer alten Stadtlage vorbei. »Stellen solcher Art«, schreibt der Reisende, »sind, wenn auch auf der Oberfläche längst alle Spuren des Alterthums verschwunden sind, doch stets mit Sicherheit herauszufinden. Erstens bilden die Schuttlagen eigenartige Hebungen und Senkungen, welche auf dem umgebenden Wüstenboden nicht vorkommen, und zweitens ist die Pflanzenwelt auf einer mit Schutt und Brennmaterialien geschwängerten Bodenstelle von derjenigen gewöhnlicher Erde auffallend verschieden. Solchen

Schuttlagen, traurigen Zeugen ehemaligen blühenden Lebens, begegnete man von jetzt ab in rascher Folge.«

Auf einem Berge, welchen Professor Sachau unweit der StraÙe nach Khunasara bestieg, wurde seine Aufmerksamkeit durch ein kleines, verdorrtes Bäumchen von Manneshöhe gefesselt. Es war auf allen Seiten mit bunten Fetzen behängt, ferner waren Steine darum geschichtet und solche auch zwischen den Zweigen untergebracht. Ein solcher Baum, Zarur genannt, ist der Bittaltar der Wüste. Wenn eine Frau sich ein Kind wünscht, wenn ein Bauer Regen wünscht oder die Genesung eines kranken Kameels etc., so geht man zum Zarur, reißt einen Fetzen von seinem Gewande und hängt ihn auf einen Dorn des Baumes, oder man nimmt, wenn man von seinem zerfetzten Hemde keinen Fetzen mehr sparen kann, einen Stein und legt ihn beim Zarur nieder.

Am 15. November Nachmittags war Khunasara erreicht. Nur ein wüster Haufen von Steinblöcken und spärliches Gemäuer giebt noch Kunde von der ehemaligen Bischofs- und Chalifenstadt. Professor Sachau machte hier einige Ausbeute an Inschriften und setzte am übernächsten Tage die Reise nach den Ruinen von Zebed fort, wo er u. A. in den Resten einer ehemaligen christlichen Kirche, dem heiligen Sergius gewidmet, eine drei-



sprachige — griechisch - syrisch - arabische — Inschrift aus dem Jahre 512 n. Chr. entdeckte.

Von Zebed ging die Reise nunmehr ziemlich parallel mit dem Euphrat nach Norden. Am 18. November begegnete man Heerden von Tausenden von Kameelen, welche auf der alljährlichen großen Wanderung nach den nördlichsten Weideplätzen nach den südlichsten im eigentlichen Arabien (nördlich von Nedschd und Hidschaz) begriffen waren. Wenn im Jahre wenig Regen fällt und der Sommer sehr heiß ist, sind die Beduinen genöthigt, weit oben im Norden Weide zu suchen. Diese Kameele kamen aus der Gegend von Marash, wo sie, wie die Hirten versicherten, schon in den beiden vorangegangenen Jahren im Herbst geweidet hatten. Während die Kameele einer Karawane im Gänsemarsch gehen, bewegen sich die Kameele der Wüste auf der Weide und bei den Wanderungen der Beduinen in einer langen, aufgelösten Regimentsfront langsam vorwärts.

Ein Abenteuer, welches dem Reisenden am folgenden Tage zustieß, verdient noch einer besonderen Erwähnung. Professor Sachau war mit seiner näheren Begleitung — das Gepäck hatte er vorausgehen lassen — von der Strafe abgekommen und hatte sich in der Dunkelheit des schnell hereinbrechenden Abends verirrt. Einem aus der Ferne auftauchenden Lichtschimmer folgend, stieß er schließlich auf ein Beduinenlager, und diese interessante Begegnung wollen wir mit den eigenen Worten des Reisenden schildern.

»Wenn man in der Wüste auf Zelte zureitet«, berichtet Professor Sachau, »mit deren Bewohnern man nicht in Freundschaft steht, so muß man suchen, in das Zelt hineinzukommen oder wenigstens einen Zeltstrick zu erfassen, bevor die Einwohner noch dessen gewahr werden. Wenn dies gelingt, hat man Anrecht auf Gastfreundschaft und Schutz; bis dahin ist aber das Gut des Fremden vogelfrei

und kann geraubt werden. Nach längerem Reiten kamen wir in die Nähe von einigen kleinen Zelten, und obwohl die Hunde anschlügen, so stand ich doch mitten in dem größten Zelt, bevor noch die Einwohner unser Kommen wahrgenommen hatten. Ich kauerte nieder an dem Feuer unter Schafen, Kühen, Kälbern, Pferden und einer Beduinenfamilie. Das Gastrecht auszuüben ist die Pflicht des Shaikhs; der gemeine Beduine wird einen Fremden, der bereits in seinem Zelte ist, zwar nicht hinauswerfen, aber er redet ihm zu, zum Shaikh zu gehen, bei dem er ein besseres Lager und Essen, sogar Kaffee bekommen werde. So ging es auch in diesem Falle. Ich ließ die müden Thiere wieder satteln, und mein Wirth geleitete mich zu dem Zelte des Shaikhs. Vor demselben angelangt, sprang ich vom Pferde, ließ es stehen, trat in das Zelt, wo 20 bis 30 Beduinen um ein Feuer kauerten, und ging auf den Ehrenplatz zu, dessen bisheriger Inhaber mir schleunigst Raum gab; alle sprangen auf, ich kauerte mich nieder, begrüßte die Anwesenden und wärmte mich an dem lodernnden Feuer. Wir waren geborgen! Es war gegen 9 Uhr, unsere Irrfahrt in der Finsterniß hatte mehr als 3 Stunden gedauert. Ein gütiges Schicksal hatte uns nach Abû-Ghalgal — so ist der Name jener Oertlichkeit — gelangen lassen. El-hamdu lillah! Allah sei's gedankt!

Sofort wurde Kaffee gemacht, die kleine Tasse kreiste fleißig umher, denn in der Wüste bekommt man nicht nur eine Tasse wie in den Städten, sondern drei, vier und mehr, bis der große, über dem Feuer brodelnde Topf leer ist. Wenn die Tasse den ganzen Kreis gemäß einer strengen Rangordnung durchwandert hat, wird sie wieder dem Ehrengast gereicht und so fort. Der Shaikh des Stammes, der Besitzer des Zeltes, in dem wir uns befanden, war bei unserer Ankunft nicht zugegen gewesen. Er trat erst später ein, ein junger Mann von 35 Jahren, und be-

grüßte mich, worauf das Abendbrod eingenommen wurde. Dasselbe bestand aus umfangreichen, von Fett und Zucker triefenden Weizenpfannkuchen, die man mir in einer großen Pfanne darreichte. Sie mundeten mir vortrefflich. Nachdem ich gesättigt war, aßen meine Leute und der Shaikh, und was diese übrig ließen, verzehrten die anderen Anwesenden. Man machte am Feuer mir ein vortreffliches Lager aus Kissen und Matratzen, und ich war sehr bald in Schlaf versunken, aus welchem ich in der Nacht nur einmal durch einen zwischen den einheimischen Pferden und den unserigen ausgefochtenen Streit gestört wurde. In der Männerhälfte des Zeltes schlafen nicht allein die männlichen Angehörigen der Familie, sondern auch die Pferde. Das Nachtquartier der Kammele ist der Platz vor der offenen, gegen den Wind geschützten Zeltseite; die Pferde dagegen, besonders die besseren, stehen als zur Familie gehörig in dem Zelt hinter dem Kreis der um das Feuer kauern den Inwohner und hören den Reden zu. Außerdem kommen aber häufig auch Schafe, Kühe und Kälber in das Zelt hinein, und da wird dann die Eintracht unter den Thieren zuweilen gestört. Als ich aufwachte, schlugen sich die Pferde zu meinen Häupten; nachdem durch einige Zurufe der Friede hergestellt war, schliefen wir in Ruhe weiter bis Morgens 4 Uhr. Das Beduinenzelt bietet einen wunderbaren Schutz gegen alle Unbill der Witterung; ich fand es trotz der kalten Nacht recht warm und konnte den Sturm, den ich draußens sausen hörte, verhöhnen.

Meine Wirthe waren die Beduinen vom Stamm der Hanadi, ursprünglich ein ägyptischer Stamm. Sie sind Hirten und Ackerbauer, und ihre am Euphrat belegenen Felder sollen sehr fruchtbar sein.«

Am 20. November früh verließ der Reisende das Zeltlager seiner Freunde von Abû-Ghalgal und schlug die StraÙe nach Membidj ein, wo er

um  $\frac{1}{2}$  10 Uhr ankam. In Membidj hat die türkische Regierung eine Anzahl Tscherkessen angesiedelt, welche dort ein trauriges und dem Untergang verfallenes Dasein führen. Schon am nächsten Tage ging die Reise weiter, und zwar in genau östlicher Richtung auf den Euphrat zu, dessen gewaltige, in mehrere Arme zertheilte Wasser zuerst bei Kalat-Nidjm sichtbar wurden. Der Euphrat ist hier schon so breit, daß Professor Sachau sich selbst mit einem guten Fernglas nicht über das jenseitige Ufer genauere Kenntniß verschaffen konnte. Der Punkt Kalat-Nidjm gegenüber auf dem linken Euphratufer ist geschichtlich merkwürdig als der Ausgangspunkt einer im Alterthum viel begangenen Karawanenstraße hinab nach Babylonien.

Die Weiterreise bot wenig Bemerkenswerthes. Sie ging den Euphrat entlang nach Norden bis zur Mündung des Sadjur in den Euphrat und dann das Sadjurthal aufwärts wieder in westlicher Richtung, bis man Zembur, eine Hauptstation der Straße Aleppo-Biredjik, erreichte. Von Zembur aus machte Professor Sachau einen Abstecher nach der alten Kreuzfahrerfestung Tel Bashar.

Nach Zembur zurückgekehrt, setzte der Reisende am 26. November seinen Weg nach Dscherabis fort, in dessen Ruinen damals von Mr. Henderson, dem englischen Consul in Aleppo, Ausgrabungen vorgenommen wurden. Dscherabis (Europus) liegt am rechten Ufer des Euphrat; an derselben Stelle soll das biblische Karkhemisch, das Garganus der Keilinschriften, gelegen haben.

Freitag, den 28. November, gegen Mittag, langte unser Forscher im Khan (= Herberge) von Biredjik an. Um den Boden Syriens zu verlassen und das am anderen Ufer des Euphrat belegene Biredjik zu erreichen, mußte hier der breite Strom mittels Fähre überschritten werden.

Der Landungsplatz in Biredjik ist eine sehr schmale, unbequeme und abscheuliche Stelle. Biredjik selbst,

die Eingangspforte von Mesopotamien, die sich aus der Ferne sehr malerisch darstellt, zeigt sich im Innern ebenso unpraktisch gebaut und schmutzig wie fast alle Städte des Orients. Es soll etwa 6000 Häuser haben, was nach orientalischer Rechnung eine Bewohnerzahl von 30000 Menschen ergeben würde. Die Bedeutung der Stadt liegt darin, daß sie der einzige Durchgangspunkt für den gesammten syrisch-mesopotamischen Handel und Verkehr ist; alles, was von der Mittelmeerküste ostwärts an den Tigris strebt, geht durch Biredjik. Der Fremden- und Waarenverkehr ist daher ein sehr bedeutender.

In Biredjik traf Professor Sachau die weiteren Vorbereitungen für seine mesopotamische Reise, die ihn gegen Weihnachten nach Dêr am Euphrat und von dort aus bis zum Tigris bei Mosul führen sollte. Da er in Biredjik, das aufser aller Telegraphenverbindung liegt und nur alle 14 Tage durch eine Post mit Aleppo in Verbindung steht, nichts über die Nahrungsmittelverhältnisse von Dêr erfahren konnte, so mußte er sich schon hier mit allem Nothwendigen versehen und Einkäufe von Kohlen, Reis und Gerste machen. Dieselben wurden durch einen Aleppiner Kaufmann stromabwärts auf Flößen (Kelleks) bis Dêr befördert.

Am 2. Dezember verließ Professor Sachau die alte Euphratstadt Biredjik und schlug eine Seitenstraße ein, welche erst kurz vor Urfa sich mit der von Biredjik nach Osten führenden Hauptstraße nach Urfa, dem *Derb-essultani*, d. h. königliche Hochstraße, vereinigte. Der *Derb-essultani* war von schlechterer Beschaffenheit als die Seitenwege.

Das Gebirge öffnet sich gegen Edessa in einer ziemlich engen Schlucht mit steilen Lehnen; auf der östlichen Berglehne führt die Straße, einen großen Bogen bildend, zur Ebene hinab. An manchen Stellen sind Stufen in den Fels gehauen, wie auf der Straße, die nach Mardin hinauführt. Dieser Straßensbau ist verfallen,

aber doch in der Anlage großartig und dürfte wohl dem Alterthum entstammen. Ein schmaler, in den Fels gehauener Paß, *Sakal-dutan* genannt, eröffnet schließlic den Blick auf die Ebene von Urfa.

Der Name *Sakal-dutan* hängt mit einer dem Ort eigenthümlichen Geberde zusammen. Sich an den Bart fassen ist die Geberde, welche plötzliches Erschrecken ausdrückt. Man nennt daher in türkischen Ländern vielfach gefährliche Bergpässe *sakal-dutan*, d. h. eine Gegend, wo der Reisende aus Schrecken über den ihm bevorstehenden Ritt sich an den Bart faßt.

Nach der Ueberwindung des *Sakal-dutan* nahm am 4. Dezember gegen 3 Uhr Nachmittags die Regierungshauptstadt Urfa, das alte Edessa, die müden Reisenden in ihren Mauern auf. Vor dem Regierungsgebäude, in der Nähe des Post- und Telegraphengebäudes, wurden die Zelte aufgeschlagen, ein schmutziges Gebäude diente als Stallung für die Thiere.

Professor Sachau hatte sich in Urfa großer Aufmerksamkeit zu erfreuen, er empfing eine Menge Besuche von allen bedeutenderen Persönlichkeiten der Stadt, darunter auch den Post- und Telegraphendirector. Von den türkischen Telegraphenbeamten insbesondere berichtet unser Reisender: »sie waren fast in allen Städten die ersten Besucher in meinem Zelt«. Die Telegraphenbeamten werden auf einer besonderen Schule in Constantinopel ausgebildet und haben mehr Weltkenntniß und Bildung als die übrigen Beamten und Honoratioren jener Länder; sie kommen sich daher wie Verbannte vor und sehen auf ihre Umgebung wie auf die Barbarei hinab, während sie sich zu den Europäern wie zu Landsleuten hingezogen fühlen.

Professor Sachau fand in Urfa Veranlassung, sich der türkischen Telegraphie und Post zu bedienen. Die Wechsel, die er von Aleppo auf Urfa mitgebracht hatte, wollte man ihm in Urfa nicht einlösen. Dar-

über aufgebracht, telegraphirte er an die Aussteller der Wechsel, daß ihm umgehend Baargeld mit der Post geschickt werden sollte. Bis zum Eingange des Geldes war er daher an Urfa gebunden.

Die Verbindungen des europäischen Geldmarktes, bemerkt Professor Sachau, reichen nicht weit in den Orient hinein. Die Banque Ottomane in Constantinopel (Galata) hat Filialen in Bairût, Damaskus und Aleppo; weiter ostwärts muß man sein Geld entweder bei sich führen oder durch die Post nach bestimmten Orten nachschicken lassen.

Edessa besteht aus einem Gewirr von engen, winkligen Gassen, in welchen damals ein unergründlicher Schmutz herrschte, so daß dieselben nur für einen Reiter zu passiren waren. Die Stadt umfaßt etwa 6000 Häuser, die Zahl der Bewohner schätzt Professor Sachau auf 50 000, unter welchen sich etwa 12 000 Christen befinden. Die größte Gemeinde der letzteren bilden die Armenier der Gregorianischen Kirche, welche eine stattliche Kathedrale mit Thurm besitzen. In diesem Thurm hingen schon längere Zeit aus Amerika verschriebene Glocken, welche man aber aus Furcht vor dem muhammedanischen Fanatismus noch nicht zu läuten gewagt hatte. Die Armenier benutzten die Anwesenheit des in Urfa von allen Behörden ehrenvoll aufgenommenen europäischen Reisenden, um eines schönen Morgens zum ersten Male das Geläute ihrer Glocken ertönen zu lassen, und eine feierliche Gesandtschaft, den Bischof an der Spitze, trug ihm dann die Bitte vor, seinen Einfluß zu Gunsten des Gebrauchs ihrer Glocken geltend machen zu wollen.

Nach achttägigem Aufenthalt in Edessa, der reiche Ausbeute an alten Inschriften ergeben hatte, wurden endlich am 12. Dezember, Morgens 4 Uhr, die Zelte abgebrochen. 4 Stunden später verließ die Karawane Urfa und nahm ihren Weg nach Süden auf den Euphrat zu.

Von Urfa über Ragga nach Dêr.

Es war ein gewaltiger Trofs, mit welchem der Reisende von Urfa auszog; denn der Winter stand vor der Thür, und in dem verödeten Mesopotamien durfte man nicht sobald erwarten, eine gastliche Stätte mit Vorräthen für den Unterhalt von Mensch und Thier zu finden. So mußte also für die ganze Reise bis Dêr und noch weiter bis Mosul, d. i. auf eine Zeit von 6 bis 8 Wochen, alles für Menschen und Thiere Erforderliche mitgeführt werden.

Das Reisen gestaltete sich in dem verlassenen Mesopotamien weit beschwerlicher und gefährlicher, als in dem syrischen Gebiete. Die Autorität der türkischen Behörden ging oft kaum über die Mauern ihrer Residenzen hinaus; die Gendarmen, welche die Karawane schützen sollten, von der Regierung aber weder Sold, noch Proviant und Munition erhielten, waren mit verrosteten, unbrauchbaren Karabinern bewaffnet. Die Landschaft war öde und einsam, von Baudenkmalern des Alterthums fast nichts erhalten.

Am 13. Dezember war Harran, das alte Carrhae, erreicht, und 3 Tage später rastete die Karawane in Ragga, dem Nicephorium der Römer, am Euphrat. Die Ruinenstätte von Ragga macht einen kläglichen Eindruck. Von Ragga aus besuchte Professor Sachau die Ruinen eines alten Castells bei Haragla, das, am Rande der Steppe liegend, wohl einst die Bestimmung hatte, den Euphratübergang von Elhammam (Thapsacus?) gegen die Beduinen zu decken. Gegenwärtig befindet sich in Elhammam ein Post-Khan, bewohnt von 6 Zapîjje, welche für den Postdienst von Haleb nach Dêr dort stationirt sind.

Am 19. Dezember verließ der Reisende Ragga, das heute kaum 100 Seelen zählt, und schlug auf dem Ostufer des Euphrat die Strafse nach Dêr ein. Diese ist weniger bekannt, als die auf der Westseite, welche die Post von Aleppo benutzt, und auf

welcher sich überhaupt der Verkehr von Aleppo nach Dêr und Bagdad bewegt. Dieser Verkehr ist gegenwärtig, wo Dêr als ein halb aufgebener Posten des türkischen Reiches angesehen wird, sehr gering, und die Post geht nur alle 14 Tage; man findet auf der bezeichneten Strecke innerhalb gewisser Entfernungen Post-Khans, in denen 4 bis 6 Zapıjje stationirt sind, deren Aufgabe es ist, das Postfelleisen zu befördern und zu beschützen.

Nach einem Wüstenmarsche von 4 Tagen stand am 23. Dezember früh die Karawane an dem Euphratübergang bei Dêr. Der Euphrat theilt sich bei Dêr in zwei mächtige Arme, einen westlichen, auf dessen Westseite Dêr liegt, und einen östlichen, auf dessen Ostseite die Reisenden auf den Fährmann warteten. Die zwischen beiden Armen belegene große Insel steht nämlich mit dem Ostufer und Mesopotamien durch eine Fähre in Verbindung, nach dem Ort Dêr führt dagegen eine Holzbrücke.

Fast eine Stunde mußte die Karawane auf den Fährmann (Abû Sfıne, d. i. Schiffsvater) warten; endlich, nachdem die Leute durch Schiefen und Schreien ihrer Ungeduld sattsam Luft gemacht hatten, erschien das ungeschlachte Fahrzeug. »Auf dem Nacken des Abû Sfıne«, so schildert Professor Sachau ergötzlich die Abenteuer dieser Ueberfahrt, »ritt ich durch den Schlamm des Ufers bis an das Boot und legte mich auf dem Brett unter dem Steuerruder flach nieder, wo dann der Steuermann mit seinen nackten Beinen über mir und um mich herum voltgirte, mit Geschicklichkeit — wie ich ihm einräumen muß, ohne mich zu treten. Sich auf den Boden des Fahrzeugs zu stellen, hat deshalb seine Bedenken, weil dort in der Regel ein ganzer Sumpf von Mist vorhanden ist. Gegen 10 Uhr befanden wir uns auf der Insel und ritten bald darauf über die ziemlich lange, durch ihre Verfallenheit Bedenken erregende Holzbrücke nach

Dêr, wo wir im Khan Hasan Agha uns niederliefsen. Es ist noch ein zweiter Khan vorhanden, der aber vor Unrath und Uebelgeruch nicht bewohnbar war. Die Khans des Orients sind Höllen von Ungeziefer, Schmutz und Uebelgeruch! — Wir waren nun wenigstens wieder unter einem Steindach geborgen, was ich als einen großen Comfort empfand, da ich seit der Abreise von Biredjik kein anderes Obdach als mein Zelt gehabt hatte. In Dêr wollten und mußten wir rasten und waren noch zur rechten Zeit gekommen, um in Ruhe Weihnachtsabend feiern zu können.«

#### Reise von Dêr nach Mosul.

Dêr, d. i. das Kloster, ist eine ganz unbedeutende, im Verfall begriffene Stadt von 1500 meist sehr elenden, hauptsächlich aus Feldsteinen und Lehm gebauten Häusern mit 5 bis 6000 Einwohnern.

Eine angenehme Ueberraschung hatte unser Reisender, als er in Dêr den Stellvertreter des abwesenden Gouverneurs, den hochbejahrten Mazhar Pascha, besuchte. Der alte Herr redete seinen Besuch in gutem, richtigem Deutsch an und war glücklich, aus Professor Sachau's Munde die neuesten Nachrichten aus Europa, von Kaiser Wilhelm und Moltke zu hören, welchen letzteren er als junger Offizier gekannt hatte. Mazhar Pascha, ein wissenschaftlich gebildeter Mann, hatte als Jüngling seine Ausbildung in Wien erhalten und war hier mit der deutschen Sprache gründlich vertraut geworden. Die lebenswürdige Hilfsbereitschaft des greisen Generals sollte Professor Sachau in Dêr noch in schätzenswerther Weise erfahren.

In Dêr mußten die Vorbereitungen zur Weiterreise getroffen werden, deren Richtung nunmehr vom Euphrat nach dem Tigris führte. »Es war meine Absicht«, erzählt Professor Sachau, »von Dêr zunächst an die Mündung des Khabur und von dort in dem wenig bekannten Khabur-Thale bis in die Gegend von Tell Kobek hinauf-

zureiten und zuletzt nördlich vom Sindjar-Gebirge die Steppe bis nach Tell Afar und Mosul zu durchkreuzen. Da diese Länder dem Reiche der Shemmar-Beduinen angehören, so mußte es meine erste Sorge sein, mit ihrem Oberhaupt Shaikh Fâris Beziehungen anzuknüpfen, mich seines Schutzes zu versichern und die für den Transport meiner Waaren erforderlichen Kameele von seinen Leuten zu miethen. Ein glücklicher Zufall fügte es, daß Fâris gerade in Dêr zugegen war; Mazhar Pascha erzählte ihm von meinem Anliegen, und noch an demselben Tage erschien er bei mir im Khan, begleitet von dem Shaikh der am Khabur wohnenden Djebur, von anderen Beduinen und von mehreren schwarzen Sklaven. Wo mein städtisches Arabisch nicht ausreichte, half mein alter ego Nâum aus, der die Wüste, ihre Sprache und Sitten vortrefflich kennt, und der früher mit dem Bruder des Fâris, Shaikh Abd-elkerim, befreundet gewesen war. Wir wurden bald gute Freunde; Fâris versprach, mich entweder selbst zu begleiten oder mir einen seiner Leibdiener mitzugeben, und 8 Kameele sollten in 3 bis 4 Tagen zu meiner Verfügung stehen. Bei dem Abschiede erklärte er mir vor seinen und meinen Leuten enti' 'akhi, d. h. Du bist mein Bruder. Damit versicherte er mich seines Schutzes und übernahm die Verpflichtung, für jede Unbill, die mir zugefügt werden sollte, Vergeltung zu üben. Die Wüste war mir damit erschlossen, ich konnte nun frei und ohne Furcht überall zwischen Hit, Aua und Urfa, zwischen Mosul, Mardin und Ragga mich bewegen.«

Die Geduld des Reisenden wurde indess noch auf eine harte Probe gestellt, denn die Kameele, welche am 26. bis 27. Dezember eintreffen sollten, waren am letzten Dezember noch nicht da. Und das Warten im Khan zu Dêr war bei der Winterkälte keine leichte Aufgabe. Der Reisende bewohnte das einzige Zimmer, welches Fenster hatte, diese waren aber ohne

Ausnahme zerbrochen, und die nothdürftig verstopften Oeffnungen boten nur einen sehr schlechten Schutz gegen die scharfe Kälte.

Endlich am 1. Januar kam durch einige Shemmar-Beduinen die erwünschte Botschaft, daß die ersehnten Kameele auf der anderen Seite des Flusses eingetroffen seien. Am nächsten Morgen sollten nun die Waaren über den Euphrat geschafft und drüben auf die Kameele verladen werden. Da legte in der folgenden Nacht ein Regensturm die morsche Brücke weg, so daß guter Rath theuer war. In dieser Noth half Mazhar Pascha, indem er das einzige in Dêr vorhandene Boot durch militairische Macht für den Reisenden mit Beschlag belegen liefs.

Sonntag, den 4. Januar, konnte endlich der Aufbruch vom östlichen Ufer aus erfolgen, und zwar hatte sich hierzu ein sehr zahlreicher Trofs zusammengefunden. Eine ganze Anzahl von Leuten hatte auf den Aufbruch des von fern hergekommenen »Franken« gewartet, um unter seinem Schutze die weite Reise vom Euphrat zum Tigris bis Mosul zu machen; einige von ihnen, z. B. zwei des Wegs kundige Pferdehändler, ritten auf Pferden, andere auf Eselchen, andere trabten zu Fuß einher, von denen nachher manche erschöpft von Kälte und Hunger unterwegs in den Zelten der Shemmar-Beduinen liegen bleiben mußten. Shaikh Fâris hatte dem Reisenden seinen schwarzen Leibsklaven Talab als Stellvertreter und Führer geschickt. »Talab, ein Schwarzer von etwa 22 Jahren, war ein gutmüthiger Bursch, stets dienstbereit und gehorsam, aber ein schlechter Geograph und uns lästig durch seine enorme Gefräßigkeit,« berichtet Professor Sachau über diesen schwarzen Begleiter.

Mazhar Pascha, welcher den Plan, allein unter Talabs Schutz und Führung zu reisen, durchaus bedenklich fand, wollte der Karawane eine ganze Schwadron türkischer Maulthier-

cavallerie zur Bedeckung mitgeben, eine wohlgemeinte Absicht, die aber den Reisenden, da er für den Unterhalt dieser zahlreichen Escorte hätte sorgen müssen, nicht wenig erschreckte. Man verständigte sich endlich über eine Begleitung von 10 Soldaten, welche unter Führung eines Lieutenants beim Aufbruch pünktlich zur Stelle war. Der Lieutenant Said Agha, ein aus Damaskus gebürtiger Araber, erwies sich für den Reisenden als ein sehr angenehmer und nützlicher Begleiter.

Der erste Reisetag nach dem Aufbruche von Dêr war ereignißvoll genug. Einem stürmischen und kalten Morgen folgte Nachmittags ein richtiger Wüstensturm, dessen Macht nur dadurch etwas gebrochen wurde, daß der Wüstenwind von der Feuchtigkeit des mehrtägigen Regens gebunden war. In nicht zu großer Ferne sah der Reisende aber gleichwohl, wie der entfesselte Sturm gewaltige Sanddünen zu Hügeln zusammentrieb und diese in gespensterhaftem Wechsel schnell wieder verschwinden liefs, um bald wieder in noch phantastischeren Formen neue Berge aufzubauen. Die Karawane, welche von Glück sagen konnte, daß ihr jene Sanddünen nicht näher rückten, verirrete sich Abends noch in eine mit Unterholz bestandene sumpfige Stelle am Euphratufer, bis sie endlich nach fünfständigem Marsche auf ein sehr ungastliches Beduinenlager stiefs und hier Halt machte.

Am nächsten Tage besuchte Professor Sachau die mächtigen Ruinen von Rahaba; dann führte ihn der Weg über ein ausgedehntes Ruinenfeld, übersät mit Topfscherben, bunten Glas- und Ziegelstücken, nach Mejadin, wo im Regierungsgebäude die Zelte aufgeschlagen wurden. In Mejadin, jetzt ein Flecken von etwa 1000 Lehmhütten, entdeckte der Forscher bedeutsame Reste eines früheren großen Ortes.

Die hochgehenden Wellen des sturmgepeitschten Euphratstromes gestatteten die Ueberfahrt nicht, und länger als

ihm lieb war, mußte der Reisende in Mejadin ausharren, wo der Aufenthalt unangenehm genug war. In der einen Nacht schwemmte der Regenschurm beinahe die Zelte weg, Menschen und Thiere lagen in einer »unbeschreiblichen Pfütze«. In allen Lehmhütten regnete es durch, kein Stückchen trockenes Holz zum Feueranmachen, kurz alle nasse Trübsal war losgelassen. In dieser Noth entdeckte Professor Sachau noch ein trockenes Plätzchen im Localarchiv des Regierungsgebäudes. Zwar hatte das Zimmer keine Fenster mehr, auch waren in der Thür große Löcher, aber in der einen Hälfte des Raumes regnete es wenigstens nicht durch die Decke. Rasch wurden die Akten herausgeworfen, an ihrer Stelle quartierten sich Professor Sachau, Na'um und Said ein. Es gelang, ein helles Feuer anzufachen, die nassen Kleider zu trocknen. Eine Gans, welche Said geschossen hatte, und etwas Rum, der sich noch vorfand, endlich Kaffee und Cigaretten verhalfen zu einem vergnügten Mahle.

Am 7. Januar früh konnte endlich die Ueberfahrt vor sich gehen, Mittags war die Karawane schon bei Elbusera am Khabur und vereinigte sich hier mit den braven Shemmar-Beduinen, welche am Ostufer des Euphrats entlang gezogen waren und in ihrer dürftigen Kleidung schwer von der Winterkälte gelitten hatten.

Elbusera steht auf der Stelle des alten Circesium, mächtige Schutthaufen aus Erde, Ziegel und Scherben bezeichnen noch den Ort, wo einst die äußerste Grenzfestung des Römischen Reiches die Beduinen im Zaume halten sollte.

Der Aufbruch von Circesium geschah im vollen Winter, es schneite große Flocken. Bald zeigten sich neue Hindernisse. Das Khabur-Thal, welchem entlang ziehend die Karawane nach Sindjar und Mosul gelangen wollte, zeigte sich als eine verlassene, winterliche Einöde. Es gab weder Holz zum Lagerfeuer, noch

fanden sich die zahlreichen Zelte der friedlichen Djebur - Beduinen, von welchen man dem Reisenden erzählt hatte.

Immer trübseliger wurde die Lage. Ohne wärmendes Feuer lagerten sich die Leute Abends im Schnee und krochen früh, mit Schnee bedeckt, erstartet aus ihrem kalten Lager hervor.

Mühsam schleppten sich die Mitreisenden, die sich in Dér der Karawane angeschlossen und den deutschen Gelehrten, wider seinen Willen, als ihren Patron in Anspruch genommen hatten, barfuß mit halberfrorenen Gliedern durch den Schnee. Das Elend dieser armen Menschen war groß und nahm täglich zu.

Da machte Muhammed, der Führer der Shemmar-Beduinen, den Vorschlag, zu seinen Stammesgenossen zu ziehen, deren Zelte bei Elodja östlich vom Khabur stünden. Von Elodja könne man dann über eine Reihe von Zeltlagern der befreundeten Beduinestämme bis Sindjar gelangen.

Wohl oder übel mußte Professor Sachau auf die Erforschung des Khaburlaufes verzichten und sein und seiner Schutzbefohlenen Schicksal in die Hände des alten Muhammed legen. Am Morgen des 10. Januar geschah der Aufbruch von Khabur, und zwar in gerader Linie nach Osten der wolkenlosen Morgensonne entgegen. Aber plötzlich erhob sich ein dichter Nebel, der kaum zehn Schritte weit noch die Umrisse eines Kameels schattenhaft erkennen ließ. Professor Sachau befahl den Leuten, nahe bei einander zu bleiben und zu schießen, sobald sie das Gros der Karawane aus den Augen verlören. Voran ritt Muhammed, hoch oben auf seinem Kameel kauern, dann folgte Professor Sachau; in der Mitte des Zuges befand sich Lieutenant Said, am Ende Na'um. »So tappten wir,« beschreibt der Reisende diesen Zug, »im Nebel eine Stunde nach der anderen über den welligen Boden der Wüste vorwärts. Wenn wir den Weg verlören, wenn wir die Shemmar nicht mehr in

Elodja fänden, was dann? — Mit der Bussole in der Hand kontrollirte ich die Führung Muhammeds. Hätte ich bemerkt, daß er in der Richtung schwenkte, so hätte ich sofort die Rückkehr zum Khabur versucht. Aber er schwenkte nicht, er steuerte mit einer Sicherheit, als wenn er selbst eine Bussole wäre. Im dichten Nebel auf schneebedecktem Boden, wo nichts dem Auge ein Merkmal bieten konnte, führte er, ohne ein einziges Mal zu schwanken oder sich zu besinnen, uns während vier langer Stunden genau von West nach Ost.«

Endlich um 1 Uhr Mittags lichtete sich der Nebel, aus dem bald tausende von schwarzen, sich bewegenden Punkten auftauchten. Es waren die Kameele der Shemmar-Beduinen, das Zeltlager von Elodja war erreicht, die Weiterreise zum Tigris gesichert. In dem fürstlichen Zelt von Shaikh Fâris fand der deutsche Forscher bei Ali, dem jüngeren Bruder des abwesenden Shaikhs, die freundlichste Aufnahme.

Wir müssen es uns versagen, bei dem interessanten Gemälde zu verweilen, in welchem der Reisende die Geschichte dieses Fürstenstammes der Shemmar-Beduinen entrollt. Auch aus den Mittheilungen über das Leben und Treiben der Shemmar-Beduinen, denen nur eine starke einigende Hand fehlt, um zu einer ausschlaggebenden Macht im vorderen Orient zu werden, können hier nur die anziehenden Notizen Wiedergabe finden, welche der Reisende von den Wohnungen und Verkehrsmitteln dieser Nomadestämme giebt.

Die Zelte der Shemmar-Beduinen sind durchgehends klein und haben meist nur 1 oder 2 Pfähle; Zelte von 6 bis 8 Pfählen sieht man sehr selten, in einem größeren Zeltlager meist nur ein einziges, das Zelt des Shaikhs. Das Zelttuch aus Ziegenhaaren wird von den Beduinenweibern gewebt; ein größeres Zelttuch hat einen Werth von 1000 bis 1500 Francs, es ist sehr dauerhaft und läßt keinen Regen durch.



Nachdem es eine Reihe von Jahren gedient und durch Wind und Wetter schadhafte geworden, wird es an ärmere Verwandte und Angehörige abgetreten. Auf der Windseite wird das Zelt am Boden befestigt, auf der anderen Seite ist es offen. Vor dieser sammeln sich Abends die von der Weide heimkehrenden Thiere; zunächst die Pferde, von denen die edelsten vielfach mit den Männern im Zelt, in der Männerabtheilung, übernachten; nach den Pferden kommen die Kameele, voran die edelsten, Hedjins oder Reitkameele, hinter den Kameelen lagern die Schafe.

In der Mitte des Zeltes ist durch eine Stroh- oder Rohrmatte eine Scheidewand hergestellt. In der Weiberabtheilung, wo auch die schwarzen Angehörigen des Stammes aus- und eingehen, sieht man das spärliche Hausgeräth, Bettzeug, Küchengeschirr und anderes, in großen Zelten auch den Haudedj, den Kameelsattel für die Frau des Shaikhs; es ist ein Holzgestell, das aussieht wie ein kleines Boot mit einem Aufsatz in der Mitte, und ist mit bunten Stoffen ausgeschlagen. Der Haudedj ist die Staatskarosse für die fürstlichen Damen der Wüste; er ist nur für eine Person bestimmt. Ein größeres Gestell dieser Art, in dem zwei Frauen Platz haben, heißt Mahmel, und der Sattel des schnellfüßigen Reitkameels, auf dem man die Kurierritte in der Wüste macht, heißt Djidad.

Ueber die Pferde der Beduinen berichtet der Reisende Folgendes:

Ich habe den Eindruck gewonnen, daß die edelsten Pferde aus den ersten 2 bis 3 Pferdefamilien nicht sehr zahlreich sind, und daß solche nie verkauft oder verschenkt werden, sondern nur durch Raub auf den Ghazus (Streifzügen) in andere Hände übergehen können. Das edele arabische Wüstenpferd hat höchstens Mittelgröße, es ist sehr zart gebaut, hat feine Gliedmaßen und außerordentlich feine Sinne; sie sind meistens Grauschimmel, seltener braun, niemals fleischig und erscheinen dem Europäer

leicht als häßlich mager. Der Rücken und der Hals der Pferde bilden eine gerade Linie, die Dressur des Pferdehalses zur Bogenform ist dem Beduinen unbekannt und würde ihnen als *non plus ultra* von Häßlichkeit und Unnatur erscheinen. Der Beduine reitet auf einer Decke und lenkt das Pferd mit einer Halfter, mehr aber noch mit der Hand, mit Zurufen und durch Bewegungen mit der Lanze. Sattel, Steigbügel und Zaum sind für gewöhnlich nicht in Gebrauch, ebenso wenig Hufeisen. Wenn man ein Pferd kauft, so kann man eine schriftliche Urkunde über die Abstammung desselben, unterschrieben von dem Verkäufer und den ersten Männern des Stammes, verlangen — und im geraden Gegensatz zu Europa hat die Arabische Wüste die Eigenthümlichkeit, daß bei dem Pferdehandel nie gelogen wird.

Ergötzlich ist die Schilderung, wie sich in der Wüste der Verkehr zwischen dem Reisenden als Gastfreund und seinen Beduinenwirthern abspielte.

Die Hauptperson in einem Beduinenzelte ist neben dem Wirth derjenige, der den Kaffee macht, in der Regel ein naher Verwandter des Hauses. Derselbe wird dem Reisenden, wenn er Morgens aufbrechen will, das Pferd zuführen und ihm den Steigbügel halten; er bekommt daher das Trinkgeld, womit man die genossene Gastfreundschaft bezahlt. Bei dem Abschiede erscheinen zuweilen auch die kleinen Kinder des Shaikhs, und will man ein gutes Andenken hinterlassen, so muß man sie mit Kleinigkeiten beschenken. »Ich pflegte,« erzählte Professor Sachau, »dem Kaffee-Mann einen Ghâzi (d. h. einen Medjidije oder 5 Francs) und einem Knaben ein Messer, einem Mädchen eine Scheere zu geben. Denn auf mir lastete nicht allein die Dankverpflichtung für mich und meine Leute, sondern auch für die Soldaten und für die noch zahlreicheren Mitreisenden, die ich gar nicht kannte und die mich nichts angingen. Wenn wir in einem Zeltlager

ankamen, so wurden alle untergebracht und im Zelt des Shaikhs beköstigt; mir zu Ehren liefs man einen oder zwei Hammel schlachten, während ich doch nichts davon brauchte noch annahm. Unter diesen Umständen wird man finden, dafs ich meine Hotelrechnung immerhin nicht zu hoch bezahlt habe. Um meinen Wirthen nicht mehr als nöthig lästig zu fallen und um bei meiner eigenen Kost zu bleiben, afs ich in meinem Zelt, während ich nach guter Wüstensitte im Zelt des Shaikhs zuerst auf den Hammel hätte zugreifen müssen; meine Wirthe liefsen es sich aber niemals nehmen, mir ein besonderes Gericht in mein Zelt zu schicken, da ich nach ihrer Vorstellung als ihr Gast von dem Ihrigen mich sättigen mußte. Nach dem Essen ging ich stets in das Zelt des Shaikhs hinüber, kauerte am Feuer nieder und hörte dort in der grofsen Runde um das Feuer, rauchend und Kaffee trinkend, von den Leiden und Freuden der Wüste.«

Professor Sachau war nicht in der Lage, die Gastfreundschaft der Shemmar-Beduinen lange in Anspruch zu nehmen. Seine Lebensmittel gingen zu Ende; auch bei den Beduinen war Schmalhans Küchenmeister, denn die grofse Hungersnoth, welche bald darauf in Mesopotamien ausbrach, warf bereits ihre Schatten über die Wüste. So mußte der Reisende denn schon nach zweitägiger Rast — am 11. Januar — von den gastfreien Shemmar-Beduinen Abschied nehmen, um seinen Weg nach Mosul weiter zu verfolgen. Vier Tage später rastete die Karawane nach langer Zeit wieder einmal in steinernen Häusern, und zwar in dem am Fufse des Sindjar-Gebirges belegenen Dorfe Skenijje, dessen Bewohner, kurdische Jeziden, sämmtlich in der Wüste abwesend waren, um dort noch etwas Futter für ihre Heerden zu suchen. Dem Sindjar-Gebirge folgend, gelangte der Reisende am 15. Januar nach Beled, der Hauptprovinzialstadt des Sindjar-Districtes, und fand daselbst in der Kaserne der türkischen Besatzung

freundliche Aufnahme. Desto weniger gut war der Ruf der Bewohner. »Die Jeziden (Teufelanbeter) von Sindjar waren die unfreundlichsten, unheimlichsten Gesellen, die mir auf der ganzen Reise vorgekommen sind«, bemerkt Professor Sachau. »Meine Leute, Christen wie Muslims, fühlten sich sehr unheimlich unter ihnen; es ist immer die Gefahr nahe, dafs man in der Unterhaltung arglos einmal das Wort Teufel oder Ausdrücke, die mit Recht oder Unrecht auf den Teufel bezogen werden, gebraucht, und in dem Falle ist ein Jezide unberechenbar und zieht am liebsten sofort das Messer. Selbst mitten in Mosul würde kein Muhammedaner es wagen, in Gegenwart eines Jeziden das Wort Teufel auszusprechen.«

In Beled gab es keine Lebensmittel zu kaufen, weder Weizen noch Reis oder Gerste war vorhanden. Die ersten Vorböten der nahenden Hungersnoth waren schon fühlbar, die Gebirgsbevölkerung hatte längst kein Getreide mehr und war in der Hauptsache auf die Eicheln ihrer Eichbäume (*bellút*) angewiesen. Sie kochen die Eicheln in Wasser, nehmen dann die Schale ab, zerstofsen den Kern zu Mehl und backen Brod daraus.

Am 17. Januar brach die Karawane von Beled nach Mosul auf. Ueber den ganzen Weg zerstreut fanden sich todte Thiere in Menge, meistens Schafe, aber auch Pferde, Kameele und Esel. Es waren die ersten Opfer der Hungersnoth, und ihre Zahl wuchs, je näher man an Mosul heran kam. Seit drei Jahren war nämlich nur sehr wenig Regen gefallen und in Folge dessen nur wenig gewachsen; die vorhandenen Vorräthe waren vollständig aufgezehrt. Da trat Kälte und Schneefall ein, und zwar in einem für jene Gegenden unerhörten Grade. Der schneebedeckte Boden der Steppe versagte den so genügsamen Schafen, Ziegen, Kameelen und Pferden der Beduinen auch die letzte Nahrung, und die ausgehungerten Thiere erlagen sofort der Kälte zu Tausenden. Die hungernden Men-

schen, ihrer ganzen Unterhaltsmittel beraubt, flüchteten mit dem Rest ihrer Habe nach Mosul, in der Hoffnung, dort Brod zu finden.

Am 19. Januar, um die Mittagsstunde, erreichte der Reisende die flache Ebene, auf welcher Mosul erbaut ist, und erfreute sich des herzerquickenden Anblicks der grünen Gärten, hinter welchen die Mauern und Thürme der volkreichen Stadt auftauchten. Gegen  $\frac{1}{2}$  3 Uhr Nachmittags wurden die Zelte unmittelbar am Tigris in der Nähe des Telegraphengebäudes aufgeschlagen. »Während Na'um die Nachricht von meiner Ankunft in die Heimath telegraphirte«, schildert der Reisende seine ersten Eindrücke, »stand ich sinnend am Ufer des Tigris, entzückt von der Schönheit der Landschaft und bewegt von den Gefühlen der Freude und Dankbarkeit, daß es mir beschieden worden war, trotz Schnee und Kälte ohne Unfall und ohne Unwohlsein Mesopotamien vom Euphrat bis zum Tigris zu durchkreuzen.«

Die Schönheit der Landschaft von Mosul machte auf den Reisenden einen tiefen Eindruck. Als er am nächsten Morgen in aller Frühe vor seinem Zelte stand, sah er im Norden und Osten die hohen Berge Assyriens mit ihren schneestarrten Leibern im Schein der Morgensonne glänzen. Zwischen jenen Bergen und dem Strom breitet sich die rothbraune, sanft gewellte Ebene aus. Jenseits des Wassers erblickt man auf einer Anhöhe das Dorf Nebi Junis, nördlich davon die Höhe, genannt Kojuncik, beides auf dem Trümmerboden von Ninive. In der Mitte wälzt der ruhig fließende Tigrisstrom seine mächtigen Wasser dahin, und an seinem Westufer breiten sich die Häusermassen des volkreichen Mosul aus, überragt von zahlreichen Moscheen und Thürmen. Südlich der Stadt zieht sich ein Gebiet wohlgepflegter Gärten hin, dann folgt wieder das wellenförmige Gelände der Ebene, die in einiger Entfernung im Westen und Süden gleichfalls von Höhenzügen

eingefaßt wird. »Gebirg und Hügel-land, eine fruchtbare Ebene und ein mächtiger Strom! Die Könige Assyriens hätten in der Wahl der Hauptstadt ihres großen Reiches nicht glücklicher sein können!« ruft der Reisende aus.

Professor Sachau verweilte in Mosul vom 20. Januar bis zum 10. Februar. In liebenswürdigster Weise hatte der englische Viceconsul in Mosul, J. Russell, ihn eingeladen, in seinem Hause zu wohnen. Der deutsche Forscher hatte es indess vorgezogen, eine eigene Wohnung zu miethen, wozu das leerstehende Haus des in Constantinopel weilenden Patriarchen der Jacobiten eine gute Gelegenheit bot. Im ganzen Patriarchenpalaste gab es aber kein anderes Heizinstrument als ein kleines Kohlenbecken, und da die Witterung fortwährend sehr rauh war, hatte der Reisende viel von der Kälte zu leiden.

Zu dem Kampf mit der Kälte trat in Mosul im eigentlichen Sinne des Wortes der Kampf mit dem Hunger. »Unsere Hoffnung, in Mosul reichliche Lebensmittel vorzufinden, hatte sich nicht erfüllt«, erzählt Professor Sachau. »Die Hungersnoth, deren Anzeichen wir schon auf der Landstrafse bemerkt hatten, war in Mosul bereits zu einer bedenklichen Höhe gediehen. Meine Leute kamen vom Bazar mit leeren Händen zurück, Lebensmittel für Mensch und Thier waren nicht vorhanden, und ich weiß nicht, was aus uns geworden wäre, wenn nicht gute Freunde sich unserer angenommen hätten. Während der ersten Tage lebten wir von der Gnade Anderer; Na'um's Bekannte ernährten meine Leute, ich selbst nährte mich am Tisch von Mr. Russell, und unsere Thiere fasteten. Erst am vierten Tage gelang es meinen Leuten, einen Sack Reis gegen Zahlung eines hohen Preises halb mit Gewalt zu erwerben, wodurch ihre Existenz für einige Wochen gesichert war. Um die Pferde und Maulthiere nicht verhungern zu lassen, mußte ich Mr. Russell's Güte in Anspruch nehmen, der mir aus seinen Vorräthen das Nothwendige überliefs.«

Professor Sachau entwirft ein düsteres Bild von den Leiden, welche die zahlreiche Bevölkerung von Mosul während jener Tage des Hungers auszustehen hatte. Auf dem öffentlichen Markte gab es Wochen hindurch nicht ein einziges Pfund Getreide zu kaufen. Wiederholt boten Eltern dem deutschen Forscher ihre kleinen Kinder für einige Lebensmittel zum Kaufe an, öfters nur deshalb, damit er sie mitnähme und vor dem Verhungern bewahrte. Die Hungersnoth war aber allgemein. Rings um Mosul waren ganze Dorfschaften von ihren Bewohnern verlassen. Die

Post kam in jener Zeit regelmäfsig 2 bis 3 Wochen zu spät; im besten Falle bestanden die Postpferde aus wahren Skeletten, die sich mühsam vorwärts schleppten, viele aber erlagen dem Hunger.

Die Hungersnoth und die fort-dauernde Kälte, die grofse Theuerung als Folge dieser Uebel und dazu die wachsende Unsicherheit der Strafsen zwangen den Reisenden, auf weitere Forschungen, die er ursprünglich von Mosul aus machen wollte, zu verzichten und auf dem kürzesten Wege nach Aleppo zurück zu eilen.

(Schluß folgt.)

## II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

Das Eisenbahnnetz der ganzen Erde hatte, wie wir einem interessanten Aufsätze des »Archiv für Eisenbahnwesen« entnehmen, am Schlusse des Jahres 1884 eine Ausdehnung von 468 108 km erlangt. Davon entfielen

auf Europa 189 487 km, auf Amerika 239 468 km, auf Asien 20 539 km, auf Afrika 6 561 km und auf Australien 12 053 km.

Das europäische Eisenbahnnetz gliederte sich wie folgt:

		d. i. auf	
		100 qkm	10 000 Einw.
1. Deutschland:			
Preussen . . . . .	21 680 km,	6,2 km,	7,9 km,
Bayern . . . . .	5 068 -	6,7 -	9,6 -
Sachsen . . . . .	2 216 -	14,8 -	7,5 -
Württemberg . . . . .	1 560 -	8,0 -	7,9 -
Baden . . . . .	1 329 -	8,8 -	8,5 -
Elsafs-Lothringen . . . . .	1 300 -	9,0 -	8,3 -
Uebrige deutsche Staaten . . . . .	3 567 -	6,8 -	7,8 -
	<hr/>		
2. Oesterreich-Ungarn . . . . .	36 720 km,	6,8 km,	8,1 km,
3. Großbritannien und Irland . . . . .	21 850 -	3,5 -	5,9 -
4. Frankreich . . . . .	30 370 -	9,6 -	8,6 -
5. Rußland (einschl. Finnland). . . . .	31 216 -	5,9 -	8,3 -
6. Italien . . . . .	25 767 -	0,5 -	3,1 -
7. Belgien . . . . .	10 138 -	3,4 -	3,5 -
8. Niederlande (einschl. Luxemburg) . . . . .	4 319 -	14,7 -	7,8 -
9. Schweiz . . . . .	2 654 -	7,5 -	6,3 -
10. Spanien . . . . .	2 797 -	6,8 -	9,8 -
11. Portugal . . . . .	8 281 -	1,6 -	5,0 -
12. Dänemark . . . . .	1 527 -	1,7 -	3,7 -
13. Norwegen . . . . .	1 900 -	4,9 -	9,6 -
	<hr/>		
zu übertragen . . . . .	1 562 -	0,5 -	8,2 -
	<hr/>		
	zu übertragen . . . . .	179 101 km.	

Uebertrag . . . . .	179 101 km,		
14. Schweden . . . . .	6 600 -	1,5 km,	14,5 km,
15. Serbien . . . . .	244 -	— -	— -
16. Rumänien . . . . .	1 602 -	1,3 -	3,0 -
17. Griechenland . . . . .	175 -	— -	— -
18. Europäische Türkei, Bulgarien, Rumelien, Bosnien . . . . .	1 765 -	— -	— -
	<hr/>		
	189 487 km.		

Die stärkste Entwicklung im Verhältniß zur Flächengröße zeigt hier nach das Eisenbahnnetz im Königreich Sachsen und in Belgien, wo auf je 100 qkm 14,8 und 14,7 km Bahnlänge entfallen. In Bezug auf die Dichtigkeit des Eisenbahnnetzes folgen dann England mit 9,6, Elsaß-Lothringen mit 9,0, Baden mit 8,8, Württemberg mit 8,0, die Niederlande mit 7,5, die Schweiz mit 6,8, Bayern mit 6,7, Preußen mit 6,2 km u. s. w. Bei Vergleichung der Eisenbahnlängen mit der Volkszahl erscheinen natürlich die dünnbevölkerten Länder besser ausgestattet als die volkreicheren. In dieser Beziehung nimmt daher Schweden mit 14,5 km Eisenbahn für je 10 000 Einwohner die erste Stelle ein. Es folgen dann die Schweiz mit 9,8, Bayern und Dänemark mit je 9,6, England mit 8,6, Baden mit 8,5, Elsaß-Lothringen und Frankreich mit je 8,3, Norwegen mit 8,2, Preußen und Württemberg mit je 7,9, Belgien mit 7,8 km u. s. w.

In Amerika entfielen von der oben angegebenen Gesamtlänge des Eisenbahnnetzes von 239 468 km allein 201 735 km auf die Vereinigten Staaten (2,2 km auf 100 qkm Flächeninhalt, 38,8 km auf 10 000 Einwohner). Der Rest vertheilte sich wie folgt: Britisch-Nordamerika 15 000, Mexico 5 200, Centralamerika, Antillen, Columbien und Venezuela 2 210, Brasilien 6 115, Argentinische Republik 4 100, Paraguay 72, Uruguay 470, Chili 1 850, Peru 2 600, Bolivia 56, Ecuador 60.

In Asien mit insgesamt 20 539 km Eisenbahnen steht natürlich Britisch-

Indien mit 18 100 km in erster Reihe. Es folgen dann Niederländisch-Indien mit 1 150, Japan mit 426, Kleinasien mit 372, Ceylon mit 260, das russische transkaspische Gebiet mit 231 km.

In Afrika mit insgesamt 6 561 km entfielen auf Egypten 1 500, Algier 1 900, Tunis 246, die Capcolonie 2 487, Natal 158, Mauritius und sonstige afrikanische Länder 270 km.

In Australien vertheilte sich die gesammte Bahnlänge von 12 053 km in folgender Weise: Neuseeland 2 527, Victoria 2 676, Neu-Süd-Wales 2 666, Süd-Australien 1 704, Queensland 1 942, Tasmania 348, West-Australien 190 km.

Die Anlagekosten für die Ende 1884 in Europa vorhanden gewesenen Eisenbahnen sind auf 56 520 750 821 Mark berechnet. Davon entfielen auf Deutschland, und zwar für die Staatsbahnen 8 106 094 000, für die Privatbahnen 1 064 142 000 Mark, auf Oesterreich-Ungarn 5 371 995 000, auf England 16 029 287 000, auf Frankreich 9 152 574 000, auf Rußland (ausschl. Finnland) 4 972 405 000, Finnland (Staatsbahnen) 64 218 000, Italien 2 300 051 000, Belgien (Staatsbahnen) 973 770 000, Schweiz 760 842 000 Mark u. s. w. In den Vereinigten Staaten bezifferte sich das Anlagekapital auf 32 717 382 300 Mark, in Britisch-Indien auf 2 843 862 588 Mark, in Canada auf 1 619 593 000 Mark. Das Gesamt-Anlagekapital endlich für alle am Schlusse des Jahres 1884 in Betrieb gewesenen Eisenbahnen der Erde wird auf eine Summe von mehr als 100 Milliarden Mark veranschlagt.

Die Eisenbahnen in Sicilien. In No. 8 des »Archiv für Post und Telegraphie« von 1882 ist berichtet worden, welche Eisenbahnbauten in Sicilien geplant waren. Inzwischen ist die Eisenbahn von Boccapalumba nach Santa Caterina (57 km) vollendet. Die Bahnen von Palermo nach Messina und von Siracusa nach Licata befinden sich noch im Bau. In Aussicht genommen ist ferner eine Eisenbahn von Porto Empedocle (bei Girgenti) nach

Castelvetrano, einer Station der west-sicilianischen Eisenbahn, ferner eine solche von Giarre, den Aetna umkreisend, nach Catania.

Insgesamt hatten die Eisenbahnen Siciliens Ende 1884 eine Länge von 801 km, wovon 606 km der Südbahngesellschaft und 195 km der west-sicilianischen Eisenbahngesellschaft (Palermo — Alcamo — Trapani) gehörten.

(Archiv für Eisenbahnwesen.)

Bambusrohrbriefe. Als Schreibstoff zu Briefen wird in der Jetztzeit fast allgemein das Papier verwendet. Nur in einigen wenigen Gegenden des Erdballs ist daneben noch heute die Benutzung anderer Schreibstoffe gebräuchlich. So wird beispielsweise im Innern des britisch-indischen Kaiserreichs noch vielfach das Palmblatt an Stelle des Schreibpapiers in Verwendung genommen, und die indische Postverwaltung hat sich sogar genöthigt gesehen, auf Palmblätter geschriebene Briefe zur Beförderung zuzulassen. Weniger bekannt als die Benutzung des Palmblattes als Briefschreibstoff ist die gleichartige Verwendung des Bambusrohres, wie sie sich bei den Eingeborenen der Sunda-Inseln findet. Einige Exemplare von Bambusrohrbriefen, welche von der Insel Sumatra stammen, befinden sich seit kurzer Zeit in den Sammlungen des Reichs-Postmuseums in Berlin; dieselben sind das Geschenk eines Deutschen, Namens Blumenthal, welcher seit Jahren als Verwalter einer Plantage bei Deli an der Nordostküste von Sumatra ansässig ist.

Die Schrift auf dem Bambusrohr ist in der Weise hergestellt, daß die Buchstaben mit einem spitzen Instrument, einer Art Griffel, in die äußere Bastschicht des Rohres eingeritzt sind. Da das Bambusrohr durch Trocknen hart wie Stein wird und die Schale desselben sich nicht leicht ablöst, so ist die Schrift auf dem Rohr ziemlich haltbar. Zwei der Bambusrohrbriefe

des Postmuseums rühren von einem Eingeborenen des Nordostens von Sumatra her, welcher auf einer an der Meeresküste belegenen Plantage beschäftigt ist und seinen Stammesangehörigen im Innern der Insel von seinem Ergehen Kunde giebt. Die beiden Briefe bestehen aus je einem runden Bambusrohrstück von 23 cm Länge und  $2\frac{1}{2}$  bis 3 cm Durchmesser. Die Schrift ist sehr sauber und macht in ihrer Anordnung auf das Auge einen angenehmen Eindruck.

Die Beförderung derartiger Briefe erfolgt in der Regel gelegentlich durch Stammesverwandte des Absenders. Zu einer solchen Beförderung findet sich häufig Gelegenheit. Die Bewohner des Innern, soweit dieselben friedlicheren Stämmen angehören, begeben sich nämlich alljährlich in größerer Zahl von ihren Bergen hinab nach der Küste, um sich den Besitzern von Plantagen als Arbeiter anzubieten. Dort verbleiben sie 1 bis 2 Jahre und kehren dann in das Heimathsdorf zurück, um sich daselbst mit ihren Ersparnissen eine Frau zu kaufen und einen eigenen Hausstand zu gründen. Bei der Auseinandersetzung mit ihrem Arbeitgeber, beim Verkauf der Felderzeugnisse an die Häuptlinge und Plantagenbesitzer, beim Erhandeln einer Frau und bei ähnlichen Geschäften geht es nicht immer friedlich zu, denn die Eingeborenen sind sowohl unter sich, als auch gegen Fremde sehr mißtrauisch und wähnen sich nur zu leicht übervorthelt. Ist letzteres der

Fall, so nimmt der Benachtheiligte zumeist seine Zuflucht zu Gewaltmitteln, zu feindlichen Angriffen, Ueberfällen und Brandstiftung. Bevor jedoch die Eingeborenen zu solchen Gewaltthaten schreiten, pflegen sie dem Bedrohten einige Tage vorher einen Drohbrief, in der Landessprache »Mussu bringan« genannt, zuzufertigen, den sie Nachts an einer in die Augen fallenden Stelle des Besitzthums des Bedrohten aufhängen, und in welchem sie ihre Forderung auseinandersetzen und bei Nichtbezahlung binnen dreier Tage Mord und Sengen in Aussicht stellen. Zu derartigen Drohbrieffen wird fast allgemein Bambusrohr verwendet. Das Postmuseum besitzt auch von dieser Briefgattung zwei Exemplare.

Der eine dieser Drohbrieft, welcher im Dialect der Tobah-Battaks, eines auf der Hochebene der Insel Sumatra an den Ufern des angeblich 3 000 Fuß über dem Meeresspiegel gelegenen Tobahmeeres angesessenen Stammes, geschrieben ist, besteht aus zwei 20 cm langen und 4 bis  $4\frac{1}{2}$  cm breiten, fast flachen Bambusrohrstücken, auf welche die Drohung eingekratzt ist. Beide Rohrstücke sind durch einen Bindfaden, der durch ein in jedes Rohrstück geschnittenes Loch gezogen ist, an einander geknüpft. An den Rohrstücken hängt noch ein geschnittenes scheibenförmiges Stückchen Holz von etwa 9 cm Länge und 4 cm Breite, welches die Gestalt des zum Feuerschlagen gebräuchlichen Stahles hat, ferner eine aus den Fasern der Zuckerpalme gefertigte Lunte von 10 cm Länge und drei geschnittene Stäbchen aus Bambusrohr, von denen eines, 14 cm lang, ein Messer und die beiden anderen, je 11 cm lang, Spieße darstellen sollen.

Der zweite Drohbrief ist im Dialect der Karu-Battaks, eines ebenfalls auf der Hochebene der Insel Sumatra heimischen Stammes, geschrieben. Der Brief besteht aus einem einzigen 25 cm langen und 4 cm breiten Stück Bambusrohr, auf welches die Drohung in der oben geschilderten Weise niedergeschrieben ist. An demselben ist mittels Bambusrohrbastes eine 30 cm lange Lunte aus Zuckerpalmfasern und ein geschnittenes Stück Rohr von 18 cm Länge, welches einen Spieß darstellt, befestigt.

Interessant ist auch die Fassung der Drohbrieft, welche ein Streiflicht auf den Charakter und Culturzustand jener Stämme wirft. Der im Dialect der Tobah-Battaks geschriebene Drohbrief lautet in deutscher Uebersetzung wie folgt: »Wenn der Herr mir nicht die Dollars für Reis, die Dollars für Scheuernbauen, die Dollars für Waldroden zahlt, so werde ich morden und brennen. Fünf Jahre sind verflossen, und ich habe meinen Lohn nicht empfangen. Wenn ich jetzt nicht Alles erhalte, so werde ich morden und brennen, auch bei dem Fürsten der Berge mich beklagen, und mich im Walde und im hohen Grase verbergen. So spricht Simuteh.« Der im Dialect der Karu-Battaks geschriebene Drohbrief lautet zu deutsch folgendermaßen: »Wenn Sibling mir nicht meinen Lohn für den Reis bezahlt, spricht Sigombang zu Sibling, so werde ich seine Scheuern in Brand stecken, spricht Sigombang.« Der letzte Brief namentlich ist in der That kurz und bündig, und es ist bezeichnend, in welcher unzweideutiger Weise auch die äußere Form der Drohbrieft schon auf ihren meist recht ernst gemeinten Inhalt schließsen läßt.

### III. ZEITSCHRIFTEN - UEBERSCHAU.

- 1) **Deutsche Verkehrszeitung.** Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten.

No. 26. Berlin, 25. Juni 1886.

Die neue Lichteinheit. — Briefe an einen jüngeren Collegen in der Provinz. — Personal-Nachrichten. — Betriebswesen (Acufere Beschaffenheit der Kassen- und Abrechnungsbücher. Behandlung der Postaufträge aus Niederland). — Die Befahrung des Suezkanals zur Nachtzeit. — Kleine Mittheilungen u. s. w.

- 2) **Elektrotechnische Zeitschrift.** Herausgegeben vom Elektrotechnischen Verein. Berlin, Juni 1886. Heft VI.

Vereins-Angelegenheiten: I. Sitzungsbericht. — II. Mitglieder-Verzeichniss. — III. Vorträge und Besprechungen: Ober-Ingenieur Frischen, Ueber Neuerungen in der Kabelfabrikation. — Rundschau. — Abhandlungen: O. E. Meyer und F. Auerbach, Ueber die Theorie der dynamoelektrischen Maschine. — Dr. Th. Bruger, Untersuchungen über die Wirkung von Solenoiden auf verschieden geformte Eisenkerne (Schluß). — L. Deinhard, Ueber »Telpherage« oder die Beförderung von Lasten auf große Entfernung durch Elektrizität. — G. Wabner, Ueber den Betrieb langer unterirdischer Telegraphenleitungen. — Das Druckknopf-Telephon. — Prof. Dr. G. Hoffmann, Mercadier's Theorie des Telefons. — Peschel, Umschalter für Zwischen-Sprechstellen bei Fernsprech-Anlagen von Hartmann & Braun in Bockenheim-Frankfurt a. M. — Kleine Mittheilungen u. s. w.

- 3) **Telegraphisches etc. in verschiedenen Zeitschriften.**

**The Telegraphic Journal and Electrical Review.** No. 448.

Extracting metal by electricity. — An electric light fire damp indicator. — Standard wires gauges. — Electricity and manufactures. — Electric lighting at the Colonial and Indian Exhibition. — The Royal Holloway College. — The upward primary battery. — A decision in favour of the Bell Company. — Electrifying lighting act amendment bill. — Reviews: Electric transmission of energy. — Electro-technical photometry. — The technics of telephony. — Traité pratique d'électricité industrielle. — Journal of the Society of Telegraph Engineers and Electricians No. 61. — The elementary principles of electric lighting. — J. B. Dancer. — Notes. — City notes. — Traffic receipts. — New Patents 1886. — Abstracts of published specifications. — Correspondence: Arc and glow lamps. — Primary batteries. — Telephone transmitters. — Inter-communication in trains. — A new type of dynamo. — Trembling bells. — Dynamo engines. — The Turnbull telephone. — Electricity v. heat.

**L'Electricien.** No. 166.

L'éclairage électrique et les hauts potentiels: E. Hospitalier. — Sur les changements produits par l'aimentation dans la longueur des fils de fer tendus. — Correspondance anglaise: Horloges électriques. Raffinage électrolytique du cuivre. Le canal de Suez et l'éclairage électrique. Self-induction: J. A. Berly. — Renseignements pratiques sur l'emploi du voltamètre à argent. — Nouveaux progrès dans la théorie des machines dynamo-électriques. — Académie des sciences: Sur un chronomètre à embrayage magnétique; notegde M. A. d'Arsonval. — Sur un nouvel alliage d'aluminium; noté de M. Bourbouze. — Faits divers: Ecole de physique et de chimie industrielle de la ville de Paris. Le comble du brevet. L'explosion des lampes à incandescence. — Boite aux lettres et renseignements utiles.

**La lumière électrique.** No. 26.

Étude du galvanomètre aperiódique Deprez-d'Arsonval; P. H. Ledebœr. — Sur les fantômes magnétiques (4<sup>e</sup> article); G. Decharme. — No. 1 sur une nouvelle forme d'électro-moteur; E. Dieudonné. — Revue des travaux récents en électricité: Loi de la conductibilité électrique des solutions salines de concentration moyenne, par M. E. Bouty. — Relation entre le coefficient de self-induction et l'action magnétique d'un électro-aimant, par M. Ledebœr. — Nouvelles cartes magnétiques de la France, par Th. Moureaux. — Position du carbone dans la série thermo-électrique, par M. Buchanan. etc.