

Durch Observationen und Peilungen wurde festgestellt, daß sich die nordöstlichste Spitze von Urno (Urno) Atoll etwa $4\frac{1}{2}$ Sm. weiter nach NO erstreckt, als in der Karte Tit. XI: 410 (D. 113) angegeben, und daß somit die Distanz von der Dodo Passage bis zur NO-Spitze etwa 12 Sm. beträgt. Es wurde ferner festgestellt, daß die SO-Spitze von Urno 7 Sm. nördlicher liegt, als es in der Karte Tit. XI: 409 (D. 77) angegeben ist.

Karte XI: 409 (D. 77), 409a (D. 96), 410 (D. 113); Segelhandbuch B. XII: 20, 1891, Seite 254, 257, 259. („Nachr. f. Seef.“ 1893, Nr. 832.)

Bemerkungen über die Lage der Inseln Bissier, Gardner, S. Francisco, Abgarris oder Fead und Sir Charles Hardy oder Nissan nordöstlich und östlich von Neu-Mecklenburg. Bismarck-Archipel.

Derselbe Kommandant hat ferner mitgeteilt, daß die Inseln Bissier, Gardner und S. Francisco in der Karte XII: 119a (D. 100) etwa 10 Sm. zu östlich angegeben sind. Die Abgarris- oder Fead-Inseln sind in derselben Karte etwa 7 Sm. zu westlich liegend angegeben, und die Südspitze der Insel Sir Charles Hardy oder Nissan ist etwa 3 Sm. zu südlich und etwa 7 Sm. zu westlich angegeben.

Karte XII: 119a (D. 100); Segelhandbuch B. XI: 15, 1890, Seite 428, 429, 430.

(„Nachr. f. Seef.“ 1893, Nr. 837.)

Schiffsbewegungen.

(Die Zeit vor dem Orte bedeutet die Ankunft, hinter dem Orte die Abfahrt des Schiffes.)

- | | |
|--------------------------|--|
| S. M. S. „Alexandrine“ | } 16/3. Kapstadt. (Poststation: Kapstadt.) |
| S. M. S. „Arcona“ | |
| S. M. Krzr. „Duffard“ | 18/1. Ausland 23/3. — Tonga-Inseln. — 9/4. Sydney 17/4. — Rundreise.
(Poststation: Apia.) |
| S. M. Krzr. „Galle“ | 14/2. Kapstadt 16/3. — Kamerun. (Poststation: Kamerun.) |
| S. M. Krzr. „Hyäne“ | 2/2. Kamerun. (Poststation: Kapstadt.) |
| S. M. Krzr. „Möwe“ | 25/2. Bombay 12/4. — Sanibar. (Poststation: Sanibar.) |
| S. M. Fhrzr. „Nachtigal“ | Kamerun. (Poststation: Kamerun.) |
| S. M. Krzr. „Schwalbe“ | Sanibar. (Poststation: Sanibar.) |
| S. M. Krzr. „Sperber“ | 18/3. Sydney 6/4. — Apia. (Poststation: Apia.) |

Nichtamtlicher Theil.

Personal-Nachrichten.

Der Kaiserliche Kommissar Dr. Peters beabsichtigte gegen Ende April in Baden-Baden einzutreffen, um daselbst eine Massagelur zu gebrauchen. Er dürfte gegen Mitte d. M. hier eintreffen.

Der Regierungsarzt Dr. Plehn ist Mitte März d. J. in Kamerun eingetroffen.

Der Premierlieutenant Verthold von der ostafrikanischen Schutztruppe ist vom 1. April d. J. ab bis auf Weiteres zu seiner Ausbildung im Civildienst zum Bezirksamt Tanga kommandirt worden. Er vertritt den Kaiserlichen Bezirkshauptmann v. St. Paul-Plaire im Verhinderungsfalle.

Der Hauptzollamts-Assistent Pahl ist aus Kamerun zurückgekehrt und wird demnächst wieder in die Geheimkassakultur der Kolonial-Abtheilung eintreten.

Dem Premierlieutenant a. D. Scherner und dem Sekondlieutenant a. D. v. Epsons ist auf ihr Geheiß das Kommando zur Schutztruppe bis zum 7. Februar 1896 verlängert worden.

Die Sekondlieutenants a. D. Kielmeyer und Böhmer, Ersterer bisher vom Inf.-Regt. Kaiser Wilhelm König von Preußen (2. Württemberg.) Nr. 120, Letzterer bisher vom königlich sächsischen 9. Inf.-Regt. Nr. 133, sind mit dem 5. April d. J. der Schutztruppe zugetheilt worden.

Der Sekondlieutenant Hallierich J. vom Inf.-Regt. Vogel von Falckenstein (7. Westfälisches) Nr. 56, sowie der Assistenzarzt 1. Klasse Dr. Mantkewitz vom königlich bayerischen 5. Chevau-légers-Regiment Erzherzog Albrecht von Oesterreich beabsichtigen bei Eintritts in die ostafrikanische Schutztruppe sich am 10. d. M. von Neapel aus nach Ostafrika zu begeben.

Mit demselben Schiffe werden die Zahlsmeißler-Aspiranten Bauer, Kuhnen, Schönemann, Kiefferle und Zimmermann, sowie fünf Unteroffiziere bezw. Lazarethgehülfen die Ausreise nach Ostafrika antreten.

Der Gerichtsaktuar Klaud ist aus Ostafrika zurückgekehrt.

Der zum Assistenten des Dr. Gruner auf Wisa-höhe in Togo ausersehene Herr Ernst Baumann ist Anfang März d. J. in Togo eingetroffen.

Der Zolldirektor Hohmann ist von seinem Urlaub in Ostafrika wieder eingetroffen.

Der Sekondlieutenant Futter ist aus Kamerun eingetroffen.

Verkehrs-Nachrichten.

In Batanga (Kamerun) ist eine Kaiserliche Postagentur eröffnet worden. Zum Postagenten ist der Kaufmann Gabeler bestellt worden.

Postdampfschiffverbindungen nach den deutschen Schutzgebieten.

Nach	Die Abfahrt erfolgt		Ausweichungshafen. Dauer der Ueberfahrt	Briefe müssen aus Berlin spätestens abgesandt werden
	vom Ein- schiffungshafen	an folgenden Tagen		
1. Kamerun.	Hamburg (deutsche Schiffe)	am 6. jedes Monats früh	Kamerun 34 Tage	am 5. jedes Monats 7 ^u Abds.
	Liverpool (englische Schiffe)	am 3., 24. Mai, 14. Juni	Kamerun 30 Tage	
2. Togo-Gebiet (von Accra bez. Luitta) mittelst Boten nach Lome und Klein-Popo).	Hamburg (deutsche Schiffe)	am 6. jedes Mt. früh am 21. jedes Mt. "	Klein Popo 22 Tage Lome 35 Tage	am 5., 20. und 25ten jeb. Mt. 7 ^u Abds.
	Liverpool (englische Schiffe)	am 1. jedes Mt. " am 6., 20., 27. Mai, 3., 17. Juni	Luitta bezw. Klein- Popo 28 Tage	
3. Südafrikanisches Schutzgebiet.	Southampton (englische Schiffe)	jeden Sonnabend Mt.	Kapstadt 19 Tage	am 4., 18., 25. Mai, 1., 15. Juni 1 ^u Nm. jeden Freitag 7 ^u Nm.
Von Kapstadt werden die Sendungen jede vierte Woche nach der Waflschbai und von dort mittelst Boten nach Windhoel weiterbefördert.				
4. Deutsch-Ostafrika. (*Uebergang in Aden auf das von Marseille kommende französische Schiff.)	Neapel (deutsche Schiff)	am 10. Mai, 7. Juni Abds.	Dar-es-Salaam 21 Tage	am 8., 12., 19. Mai, 5., 9., 16. Juni 10 ^u Abds.
	Brindisi (englische Schiff*)	am 14. Mai, 11. Juni Abds.	Sanfibar 16 bis 19 Tage	
5. Kaiser Wilhelmoland, Bismarck-Archipel.	Brindisi (englische Schiff)	am 21. Mai, 18. Juni Abds.	Sanfibar 19 Tage	am 10. jedes Monats 9 ^u Abds.
	Marseille (französisches Schiff)	am 12. jedes Mt. 4 ^u Nm.	Sanfibar 18 Tage	
6. Marshall-Inseln.	Neapel (deutsche Schiff)	am 7. Juni, 2. August Abds.	Friedrich-Wilhelms- hafen 45 Tage	am 5., 9. Juni, 31. Juli, 4. August 10 ^u Abds.
	Brindisi (Nachverfandt)	am 11. Juni, 6. August Abds.	41 Tage	

Schiffsbewegungen der Deutschen Ostafrika-Linie (Hamburg—Ostafrika).

Reichspostdampfer	Reise		Letzte Nachrichten bis 28. April 1893
	von	nach	
„Kaiser“	Hamburg	Durban	am 28. April in Inuiden eingetroffen.
„Kanzler“	Durban	Hamburg	am 25. April von Durban abgeg.
„Bundesrath“	zur Zeit im	hiesigen Hafen.	
„Reichstag“	Durban	Hamburg	am 27. April von Port Said abgeg.
„Admiral“	Hamburg	Durban	am 24. April von Aden abgeg.



Schiffsbewegungen der Afrikanischen Dampfschiffs- u. Gesellschaft. Woermann-Linie (Hamburg—Westafrika).

Postdampfer	Reise		Letzte Nachrichten bis 27. April 1893
	von	nach	
„Adolph Woermann“	Mhydah	Hamburg	14. April in Accra.
„Aline Woermann“	Hamburg	Cap Lopez	18. April in Gabun.
„Anna Woermann“	Liberia	Hamburg	19. April in Laß Palmas.
„Carl Woermann“	Walffischbai	Hamburg	25. April in Accra.
„Eduard Böhlen“	Cap Lopez	Hamburg	21. April in Hamburg.
„Ella Woermann“	Ponia Negra	Hamburg	21. April in Accra.
„Erna Woermann“	Liberia	Hamburg	16. April in Hamburg.
„Gertrud Woermann“	Hamburg	Ponia Negra	19. April in Laß Palmas.
„Gretchen Böhlen“	Hamburg	Mhydah	27. April Dover passiert.
„Gebwig Woermann“	Hamburg	Mhydah	22. April in Accra.
„Lulu Böhlen“	Congo	Hamburg	21. April in Lagos.
„Marie Woermann“	Hamburg	Loanda	14. April in Laß Palmas.
„Professor Woermann“	Hamburg	Congo	18. April in Loanda.

Verschiedene Mittheilungen.

Bericht des Kommandanten S. M. Kreuzer „Falte“ über Landungsplätze bei Kap Croß und an der Tjoathaub-Mündung.

Nachdem S. M. Kreuzer „Falte“ Loanda am 19. Januar vormittags verlassen hatte, wurde am 23. 2^h p. m. in der Kap Croß-Bucht geankert, um eine Refugiosirung dieser Gegend vorzunehmen. Die bei Kap Croß vorspringende Landzunge mußte nach meiner Ansicht einen geschützten Landungsplatz abgeben, doch überzeugte ich mich durch den Augenschein, daß an der nördlichen Seite des Kaps, wo ich den Schutz gegen die See vermutet hatte, eine derartig starke, um das Kap herumlaufende Brandung steht, daß jede Landung aus-geschloffen ist, da das Boot quer zu den Brechern fahren müßte. Der Landungsplatz mußte demnach weiter ab von dem Kap gesucht werden. Ich ließ zu diesem Zweck das Brandungsboot an einer Stelle landen, wo, soweit nach der Brandung zu urtheilen war, sich keine Steine befanden. Diese Landestelle erwies sich jedoch als nicht günstig, da beim zweiten Landungsversuch das Brandungsboot umschlug. Durch den Vornann der schwarzen Bootsbesatzung ließ ich darauf einen neuen Landungsplatz, etwas weiter nördlich, aufsuchen. Dieser war bei Weitem besser als der frühere und schien eine Landung, falls die See nicht zu stark brandet, stets zu gestatten.

Am nächsten Morgen, den 24. Januar, um 6^h, verließ S. M. Krzr. „Falte“ die Kap Croß-Bucht, passirte um 2^h p. m. die Tjoathaub-Mündung. Hier wurden an dem nördlichen, deutschen Ufer drei Wellblechhäuser und ein Flaggenmast und am südlichen, englischen Ufer ein weißes Haus, auf welchem die Flagge wehte, gesehen.

Um 3^h p. m. wurde dann in der Walffischbai geankert.

Nachdem ich hier erfahren hatte, daß sich der Hauptmann v. François weder hier noch an der Tjoathaub-Mündung befände, statt seiner aber der zum Kommissariat für Südwestafrika kommandirte Assessor Köhler sich an der Tjoathaub-Mündung aufhielt, verließ ich am 26., um 11^h a. m., die Walffischbai und ankerte mit S. M. Krzr. „Falte“ um 1^h p. m. vor der deutschen Station an der Tjoathaub-Mündung. Die Station liegt nicht unmittelbar an der Mündung des Flusses selbst, sondern etwa 1000 m nördlich von ihr. Der Fluß hatte Wasser bis zur Mündung und floß sehr stark, Alles mit sich reißend und den umliegenden Seestrand mit Hölzern, wie kleinen Baumstämmen, Zweigen u. s. w., übersäend und das Wasser bis weit in die See hinein schmutziggelb färbend.

Ich sandte das Brandungsboot an Land, um den Assessor Köhler an Bord zu holen. Dieser überbrachte mir ein Schreiben d. J. Windhoef, 2. Januar 1893, in dem der Hauptmann v. François mir mittheilt, daß die politische Lage in Südwestafrika es ihm leider unmöglich mache, persönlich nach der Tjoathaub-Mündung zu kommen. Um eine mit den örtlichen Verhältnissen vertraute Person bei der Untersuchung der beiden in Frage kommenden Landstellen bei der Hand zu haben, schiffte ich den Assessor Köhler, dessen Zeit es gestattete, trotzdem er vom Hauptmann v. François keine Vollmacht hierzu erhalten hatte, an Bord S. M. Krzr. „Falte“ ein. Ich beabsichtigte, zunächst die Kap Croß-Bucht genauer zu untersuchen, und dampfte daher am nächsten Tage dorthin, wo um 4^h p. m. geankert wurde. Die Untersuchungen sollten sich auf folgende Punkte erstrecken:

1. Aufsuchen einer guten Landestelle,
2. ist an Land Trinkwasser? und

3. sind gute Verbindungen nach dem Hinterlande vorhanden?

Die in den Tagen vom 28. bis 30. Januar angestellten Untersuchungen haben folgende Resultate ergeben:

Zu 1. Die bei meiner ersten Anwesenheit in der Kap Groß-Bucht am 23. gefundene zweite Landestelle wurde während des dreitägigen Aufenthaltes stets ohne irgend welche Schwierigkeiten benutzt. Meiner Ueberzeugung nach ist diese Landestelle gut, da man hier stets in der Lage sein wird, falls die See nicht allzu stark brandet, Personen und Güter ohne Verlust auszuschießen. Im Vergleich zu den Landstellen an der Guineaküste, bei Logo und Weidah, wo ich das Landen nur in der guten Jahreszeit zu beobachten Gelegenheit hatte, ist der Platz bei Kap Groß als vorzüglich zu bezeichnen. Die Richtung der Landestelle habe ich durch zwei kleine Baken, die in Eins gehalten werden müssen, kenntlich gemacht.

Zu 2. Obgleich an beiden Tagen durch 2 Offiziere mit je 1 Unteroffizier und 3 Mann an der Landestelle selbst, sowie in einem Umkreise bis zu 5 km von derselben, soweit es der Boden gestattete, nach Wasser gegraben wurde (6 Spaten waren von der Tsoakhaub-Station zu diesem Zweck an Bord genommen worden) sind diese Versuche doch resultatlos verlaufen. Bei allen Grabungen wurde nach Entfernung des Sandes in einer Tiefe von $\frac{1}{2}$ bis 1 m auf Stein oder Kalk gestossen. Wasser und zwar Seewasser, zeigte sich bei diesen Grabungen nur in der Nähe der Küste. Zu südöstlicher Richtung, etwa 5 km von der Landestelle entfernt, wurde eine große hügelige Stelle mit Felsblöcken bestreut vorgefunden. Manche von diesen Felsblöcken zeigten Auswaschungen, in denen, bis zu 30 cm tief stehend, Wasser vorgefunden wurde. Die von diesem Wasser mit an Bord gebrachte Probe ließ ich vom Schiffsarzt untersuchen, wobei es sich ergab, daß dies Wasser als Trinkwasser unbrauchbar sei.

Zu 3. Ueber die Verkehrswege nach dem Innern habe ich mir ein Urtheil nicht bilden können, da ich zu ihrer Erforschung Expeditionen für viele Tage in das Innere des Landes hätte schicken müssen. Da dies auch über den Rahmen meiner Aufgabe hinausgegangen wäre, so nahm ich von der Untersuchung Abstand.

Der vorgefundene Strand ist bis etwa 500 m landeinwärts loser Sand, in den man beim Gehen bis an die Knöchel einsinkt, von da an wird der Boden fest und ist zeitweise auf dem Hügelrücken mit großen Steinen besät.

Der Ankergrund in der Kap Groß-Bucht ist gut, und das Schiff lag hier, trotz zeitweilig hoher Dünung, besonders am 30., verhältnißmäßig ruhig.

Da bei den angestellten Untersuchungen kein Trinkwasser gefunden wurde, so halte ich die Kap Groß-Bucht für die Anlage einer Station, wie sie für den jetzigen Verkehr für Südwestafrika noth-

wendig ist, nicht für geeignet. Sollte jedoch in späteren Jahren der Handel derartig aufblühen, daß ein Hafen an dieser Küste erforderlich wird, so scheint mir die Kap Groß-Bucht, falls Trinkwasser durch Bohrungen gefunden wird, hierfür ein geeigneter Platz zu sein, da Steine zum Bau eines großen Breakwaters in unmittelbarer Nähe vorhanden sind.

Am 31. Januar 6^h a. m. verließ ich Kap Groß, um nach der Mündung des Omaruru-Flusses, der sich zwischen Kap Groß und Tsoakhaub befindet, zu gehen. Ich that dies auf Wunsch des Assessors Köhler, der diese Flußmündung ebenfalls kennen lernen wollte, besonders um einen Vergleich zur Tsoakhaub-Mündung zu erhalten. Gleich nach dem Verlassen des Kaps Groß wurde eine hohe schwere Dünung, die vorher auf dem Ankerplatz nicht wahrgenommen war, beobachtet. Da über dem Lande ein dichter Nebel lag, so kam die Küste sehr bald aus Sicht. Um 10^h a. m. hatte ich die Breite des Omaruru-Flusses erreicht und hielt auf die Küste zu, die in einer Entfernung von etwa 2 Sm. gesichtet wurde. In der langgestreckten Sanddüne wurde ein großer Einschnitt bemerkt. In dieser Senkung, die dunkel erschien, aber kein Wasser zeigte, wurde das Bett des Flusses erkannt.

Der Omaruru-Fluß soll in seiner Mündung sehr selten Wasser zeigen, weshalb diese auch ziemlich unbekannt zu sein scheint. Da eine Landung in der von Bord aus sichtbaren hohen Brandung mir nicht rathsam erschien, so gab ich den Landungsversuch an der Omaruru-Mündung auf und dampfte nach der Tsoakhaub-Mündung weiter, wo um 3^h in acht Faden Wasser vor den Stationshäusern geankert wurde. Die Eröffnung des Verkehrs mit dem Lande hielt ich an diesem Nachmittage der hohen Dünung wegen (das Schiff schlingerte bis zu 28°) für nicht rathsam, zumal da ich mich auch mit der Station über die Brandungsverhältnisse, wegen des Fehlens von Signalmitteln an Land, nicht verständigen konnte. Am nächsten Morgen hatte die Dünung für einige Stunden nachgelassen. Diese Zeit benutzte ich, um mit dem Brandungsboot an Land zu fahren. Ich fuhr genau in der durch Bafe und Flaggenstok angegebenen Linie durch die Brandung und landete in der durch ein kleines, vorspringendes Riff gebildeten Landestelle ohne jede Schwierigkeit. Der mich an Land empfangende Stationsunteroffizier meldete mir, daß die Landungsverhältnisse gerade jetzt ungünstig seien; für gewöhnlich sei die See viel ruhiger. Der Unteroffizier gehörte bereits seit vier Monaten der Station an und meinte, daß zu Vollmondszeiten (an diesem Tage war Vollmond) die Landungsverhältnisse besonders schlecht, zeitweise vielleicht sogar unmöglich seien. Während des Aufenthaltes S. M. Krz. „Falk“ vor der Tsoakhaub-Station vom 1. bis 3. Februar konnte aber zu jeder Tageszeit gelandet werden, trotzdem am 1. Februar, mit Ausnahme der

Morgenstunden, und 2. Februar verhältnißmäßig hohe Dünung stand (S. M. Krz. „Falle“ schlingerte fast beständig bis zu 25°). Erst in der Nacht vom 2. zum 3. ließ die Dünung nach, so daß der Kreuzer ziemlich ruhig lag. Trotz dieser hohen Dünung war, wie bereits vorher gesagt, eine Landung gut zu bewerkstelligen, und es ist bei dem häufigen Anland- und Bonlandfahren niemals Wasser von dem Brandungsboot übergenommen worden, auch wurde der am 2. Februar für die Station bestimmte Proviant trocken an Land gebracht.

Ich halte die durch die Natur geschaffene Landestelle für vollständig genügend und vorläufig allen Anforderungen entsprechend, um eine Landungsstelle in größerem Stile einzurichten, besonders unter der Berücksichtigung des Umstandes, daß Trinkwasser stets zu haben ist, die Verkehrswege nach dem Hinterlande gut sind und Futterplätze für das Vieh in genügender Zahl gefunden werden. Solange es möglich sein wird, auf der Tsoakhaub-Nhede Güter vom Schiff aus in ein Brandungsboot zu schaffen, wird auch das Brandungsboot im Stande sein, diese Güter an Land zu bringen. Der Vormann der schwarzen Bootsbesatzung, der schon viele Jahre an der Guineaküste als Bootsteuerer auf Dampfern Dienst gethan hat, sagte mir auf meine Frage, was er von dieser Landestelle hielt, daß es an der vor- genannten Küste, soweit wie er sie kenne, keinen so günstigen Landungsplatz gebe.

Um diesen Bootschafen künstlich zu verbessern, mit anderen Worten, den durch die Natur gebildeten Wellenbrecher zu verlängern, um eine Landungsbrücke für Boote herzustellen, halte ich es für erforderlich, daß zunächst ein Wasserbautechniker diese Landestelle genau untersucht, da nicht ausgeschlossen sein dürfte, daß durch einfaches Hineinwerfen von Steinen zur Verlängerung des Wellenbrechers der durch die Natur gebildete Hafen verschlechtert wird, da die Brecher wohl im Stande sein dürften, einzelne der hineingeworfenen Steine in den Hafen selbst, der jetzt von Steinen frei ist, hineinzuwälzen. Der jetzige kleine Wellenbrecher erfüllt vor der Hand vollstän- dig seinen Zweck, auch halte ich vorläufig die Anlage einer Brücke nicht für erforderlich, da die Güter, ebenso wie an der Togo-Küste, direkt am Strande gelandet werden können.

Der Ankergrund auf der Nhede von Swachaub ist gut. Schiffe können bis auf eine Entfernung von 1000 m an den Strand herangehen.

Das Brandungsboot nebst Inventar, sowie die schwarze Bootsbesatzung, bestehend aus 1 Vormann und 10 Mann, sind am 3. Februar dem Stations- unteroffizier an der Swachaub-Mündung übergeben worden. Da eine Verständigung zwischen den beiden auf der Station befindlichen Leuten der Schutztruppe und der schwarzen Bootsbesatzung unmöglich ist, so habe ich einen englisch sprechenden Matrosen der Besatzung S. M. Krz. „Falle“ bis zur Rückkehr

des Kreuzers, Ende März d. J., zur Station Tsoakhaub kommandirt.

Da die Station nicht genügend mit Proviant ausgerüstet war, habe ich auch eine Meße von Proviantartikeln an die Station überwiesen.

Dem stellvertretenden Kommissar für Südwest- afrika, Hauptmann v. François, habe ich auf seinen Wunsch von dem Ergebniß meiner Unter- suchungen Mittheilung gemacht.

Schriftwechsel des Gouverneurs von Deutsch-Ostafrika mit dem Wali von Labora über die dortigen Verhältnisse.

Uebersetzung.

Durch die Gnade des Allerhöchsten!

In Seine Hochwohlgebornen den geliebten, sehr geehrten und befreundeten großen Herrn Gouverneur in Dar-es-Salâm, den Allah, der Erhabene, bewahren möge; hiernach theilt Dir Dein unverbrüchlicher Freund Folgendes mit:

Herr Prince ist bei uns angekommen und am 20. des Monats Zenab el Akher (den 9. Januar) gegen Sise aufgebrochen, in der Nacht zum 23. hat er seine Boma gestürmt, ihn selbst getödtet und seine Ortschaften niedergebrannt; jetzt herrscht Frieden im Lande. Wollends hat er auch eine große Anzahl Anhänger Sises niedergemacht; die Karawanen gehen jetzt wieder und kommen, Niemand belästigt sie mehr.

Die Eustanin Niassa, welche hier ortsanwesend ist, steht an der Spitze des Landes Ggila, nach dem Regen wird sie ihre Ortschaften wieder aufbauen, auch werden nach der Regenzeit die Karawanen wieder zur Küste kommen, nachdem der Mangel an Banjannwei in diesen Tagen groß gewesen ist, dies zu Deiner Kenntniß; nochmals Gruß von Deinem Freund Sef bin Sab bin Schamis.

d. d. 7. Rajab 1310 (den 27. Januar 1893), geschrieben hat dies auf Befehl Wabr bin Said bin Hamed eigenhändig.

Wir bitten Allah, er gebe, daß der Frieden lange währe im Lande, das ist bei Allah nicht schwer.

Dies hat zur Bestätigung eigenhändig geschrieben Sef bin Sab.

Ps. Die Brüder und Söhne Sises sind ge- stüchtet, wohin, das weiß Allah am besten.

Die Karawanen aus Ujiji kommen in der nächsten Zeit zur Küste.

Dar-es-Salâm, den 25. März 1893.

Friede sei mit Dir und Segen Gottes des Barm- herzigen!

Ich habe Dein Schreiben erhalten, welches Du am 7. Rahab 1310 an mich gerichtet hast, und danke Dir dafür.

Ich habe mich über die guten Nachrichten gefreut, die aus Unyanyembe gekommen sind, und hoffe, daß

jezt nach dem Tode des Uebelthäters Site wieder dort Ruhe, Frieden und ungeörter Handel sein wird. Ebenjo habe ich mit Genehmigung gehört, daß die Karawanen aus Ujji zur Küste kommen werden und daß nach der Regenzeit auch Eure Karawanen nach der Küste aufbrechen werden.

Ich hoffe, daß Du Dein dem Gouverneur v. Soden, an dessen Stelle ich jetzt vom Kaiser hierher geschickt bin, gegebenes Versprechen halten und die Karawanen nach Dar-es-Salam über die Massji-Fähre senden wirst. Für Vesserung der Fähre und der Wege ist schon gesorgt u. s. w.

Ich hoffe, die Karawanen werden bald kommen, so Gott will.

Ich bin Dein Freund.

Der stellvertretende Kaiserliche Gouverneur.

(L. S.) gez. Freiherr v. Schele.

An den hochgelobten und gerechten Wasi von Tabora Schach Esj bin Sab.

Von der Expedition des Majors v. Wissmann.

Vandawe, den 12. Januar 1893.

Dem Komitee die kurze Meldung, daß ich mit der Vorexpedition hier eingetroffen bin, morgen weitergehe und am 14. in Vambabai an unserer Küste einlaufen werde. Ich werde zunächst unsere Küste genau untersuchen und aufnehmen, dann nach aller Wahrscheinlichkeit in Umelienbai die Station gründen. Das bereits gemeldete Faktum, daß zwischen Umelien- und Deep-bai ein fortwährender reger Sklaven-transport blüht, wird mir hier von Seiten der englischen Missionare bestätigt. Da diese Passage fast die einzige für die Sklavenhändler günstige ist, so wird die Gründung der Station an dieser Stelle dem Sklavenhandel am Nyasa einen tödlichen Stoß versetzen. Ganz unerwartet schnell hatte ich das Glück, in dieser Frage einen Erfolg zu verzeichnen, der für die hiesigen Verhältnisse von nicht unbedeutendem Werthe sein wird. Als ich vor 2 Tagen eben im Begriff stand, mein Lager in der Leopardbai abzubrechen, lief eine dem Sklavenhändler Manakjira gehörige Damm mit nahezu 100 Sklaven an Bord ein. Es gelang mir, die Damm zu vernichten, mehrere Gewehre und sonstige Waffen wie Munition zu erbeuten. Manakjira, zur Zeit der mächtigste Häuptling und Sklavenhändler der südlichen Nyasaländer, steht in permanenter Fehde mit den Engländern, und sind bis jetzt alle Versuche der Letzteren, Manakjira's Macht zu brechen, resultatlos geblieben. Vor etwa 6 Monaten wurde ein englischer Angriff auf seine Hauptboma zurückgeschlagen, wobei die Engländer große Verluste (der Führer Kapit. Magnair wurde getödtet) hatten. Die von mir abgefangene Damm ist die letzte, welche Manakjira zur Zeit besitzt.

Während leider bis jetzt das Engagement von renn bei den Wangonis nicht gelungen ist, konnte

ich hier während meines nur 2 tägigen Aufenthaltes nahezu 100 Mlonga-Arbeiter, die besten hiesigen Arbeitskräfte, aufreiben. Ich lasse Herrn Lieutenant v. Bronsart zurück mit dem Auftrage, die Zahl dieser Träger auf 300 zu ergänzen und schnellmöglichst Herrn v. Elß zuzuführen.

Die Bergfahrt von Mpimbi nach Fort Johnston, die ohne besondere Vorkommnisse verlief, ergab, daß die Tiefenverhältnisse des Flusses und der am Nyasa-ausfluß vorgelagerten Barre in der Regenzeit die Durchfahrt für den Dampfer „H. v. Wissmann“ gestatten, und wird daher mit dem Bau des Letzteren in Mpimbi begonnen werden, sobald die Verrichtung meines Entschlusses von dortiger Stelle eingetroffen sein wird.

Unterjeßen hat, wie Herr v. Elß schreibt, der Transport der Steamerepedition von Katunga aus begonnen. Ueber den Weitergang derselben wird dießmal Herr v. Elß direkt berichten.

Der Gesundheitszustand ist gut.

gez. H. v. Wissmann,
Major.

Numbirabai, Nyasa, den 18. Januar 1893.

An die Ausführungskommission des deutschen Antislavereikomites.

Im Anschluß an mein Promemoria betreffs des Dampfers „H. v. Wissmann“, datirt aus Mlanthre, erlaube ich mir ganz ergebenst der Ausführungskommission an der Hand meiner eben jetzt benedennten Orientierungsreihe noch Nachstehendes zu unterbreiten, das für die dortige Entschließung vielleicht von maßgebendem Einfluß sein könnte.

Bereits in früheren Berichten habe ich die Verwendung unserer Leichter zu Zwecken des Transports auf dem Nyasa für ausgeschlossen erklärt und für diesen Theil der Transportlinie meine mehr geeigneten Stahlboote in Betracht gezogen, in der Annahme allerdings, daß Dampfer „Feil“ selbe in Schlepptau zu nehmen hätte. Nach dem plötzlichen Ausfall des Letzteren hiesie es zum Mindesten das Gelingen der Expedition leichtsinnig aus's Spiel setzen, wollte ich den Versuch machen, die Stahlboote selbständig die Dampferheile vom Süds- nach dem Nordende des Nyasa bringen zu lassen (selbst ein Laufen dicht unter Land ist nicht anzurathen, da die anlaufbaren Häfen nur sehr weit auseinander gelegen sind und die Boote leicht Gefahr laufen bei den oft unpföblich entstehenden Orkanen des Sees an den weit in denselben hineinragenden Riifs, den schroff in den See abfallenden, felsigen Berghängen, wie an den dem Strande vorgelagerten Felsblöcken zu scheitern), ganz abgesehen davon, daß ein solcher Transport unendlich viel Zeit in Anspruch nehmen würde. Es bliebe mir unter diesen Umständen nur der Ausweg, mit der lakes company, welche zwei Dampfer von zusammen etwa 120 Tonnen Gehalt besitzt, zu alfordiren;

dies würde aber, wie bereits berichtet, eine wesentliche Erhöhung meines Etats bedingen.

Wenn ich unter so gestalteten Verhältnissen einem verehrten Komitee die Belassung des „G. v. Wissmann“ auf dem Nyasa-See als durchaus erforderlich bezeichnen muß, so halte ich es andererseits geboten, schon jetzt über die Bestimmung eines zweiten Dampfers für den Tanganyka, über dessen Konstruierung ich mich bereits in meinem Blantyre-Bericht ausgelassen habe, schlüssig zu werden. Wie ich höre, liegt der Dampfer „Peterz“ vorläufig ohne definitive Bestimmung an der Küste. Sollte der Peterzdampfer, wie es den Anschein hat, den Anforderungen für den Tanganyka-See entsprechen, so erbiete ich mich, denselben noch mit meiner Expedition sofort dorthin zu überführen. Für diesen Vorschlag sprechen folgende Gesichtspunkte:

1. Die Transportlinie Chinde bis Nord-Nyasa ist durch eigene Transportmittel gesichert, da ein Leichter für die Strecke Chinde bis Katunga dauernd am unteren Schire stationirt bleibt, während ein zweiter Leichter die mit der Feldbahn und sonstigen Expeditionskarren über den Schirepaß gebrachten Waaren zum Süd-Nyasa befördert, von wo wiederum der bis Ende dieses Jahres fertig montirte „G. v. Wissmann“ die Dampfertheile des „Peterz“ nach dem Nordende des Sees transportirt.
2. Da ich ferner durch die Gewinnung der Mtongos eine glückliche Lösung der Trägerfrage herbeigeführt habe, so werde ich auch den Schwierigkeiten zwischen Nyasa bis Tanganyka gewachsen sein, vorausgesetzt, daß bis dahin die Tanganyka-Station fertig gestellt ist.
3. Bei dem numerisch starken Personal meiner Expedition würde dieses Unternehmen keinen einzigen Beamten als einen Kapitän für den Dampfer selbst — das sonstige technische Dampferpersonal kann ich ebenfalls aus meinem jetzigen Personal stellen — benötigen, da meine sämtlichen Beamten auf 3 Jahre kontraktlich gebunden sind.
4. Das Unternehmen würde durch die mir zu Gebote stehende schwarze Truppe auch militärisch gesichert sein.
5. Die Erfahrungen meines jetzigen, eingearbeiteten Personals würden diesem Transport sehr zu statten kommen.
6. Neben dem großen Zeitersparniß bei diesem Unternehmen stände eine solche auch an Mitteln, da fast alle Kosten aus dem Etat meiner jetzigen Expedition, welcher nach Montirung des Dampfers auf dem Nyasa, also gegen Ende dieses Jahres, in Kraft tritt und den ich vorläufig mit etwa 20 000 Mark monatlich beziffert habe, getragen werden und als Mehrkosten nur Fracht des Dampfers nach Chinde, sowie die Trägerlöhne für den Weg vom Nyasa zum Tanganyka in Betracht kommen.

7. Eine sofortige Inangriffnahme des Transportes ist nöthig, da einerseits jetzt gerade die günstige Konstellation in Bezug auf Personal wie Mannschaft vorliegt, andererseits zur Zeit alle Transportmittel in bestem Zustande sich befinden, bei einem Ausschub jedoch durch die Einflüsse des Klimas leicht schadhast oder unbrauchbar werden könnten.

8. Sollte sich für obigen Zweck „Peterz“ aus irgend welchen Gründen nicht eignen, so könnte ein neuer Dampfer, vielleicht von der Größe des „Pfeil“, aber natürlich zerlegbar, gebaut und noch in diesem Jahre nach Chinde überführt werden. Als spätesten Termin hierfür erlaube ich mir Januar bis Februar nächsten Jahres, also 1894, anzugeben, loco Chinde. Wenn es auch mir nicht möglich sein sollte, dieses Unternehmen persönlich bis zu Ende zu führen, so hätte ich jedenfalls bis dahin ein derartig eingearbeitetes Personal, daß ich demselben getrost diese Aufgabe übertragen könnte. Bei der Dringlichkeit der Angelegenheit möchte ich nun telegraphischen Bescheid bitten, damit sofort die event. nothwendigen Schritte veranlaßt werden können.

gez. v. Wissmann,
Major à la suite der Armee.

Kumvirabai, den 19. Januar 1893.

Zu Bericht meines Berichtes aus Bandawe berichte ich der Ausfühungskommission über den weiteren Verlauf der Expedition, daß ich in der bis jetzt von den Engländern mit Amelia-Bai bezeichneten Bucht, die, wie ich berichtet hatte, ein wichtiger Sklaventransporthafen sein soll, wider Erwartung keinen für unsere Zwecke brauchbaren Hafen gefunden, da die Bucht nach Süden, woher fast 9 Monate lang ein steifer Südwestwind mit hohem Schwall steht, ganz offen ist.

Weiter nach Norden fahrend, erreichte ich mit der Expedition am 17. dieses Monats Kumvirabai und bezog daselbst Lager. Von hier aus werde ich erst eine nähere Untersuchung der Küste vornehmen, bevor ich mich für den Bau einer Hafenstation entscheide. Da ich mich hier im Gebiete der mächtigen, räuberischen Zuluverwandten Wagwangwara befinde, so werde ich, bevor ich meine Untersuchungsreise antrete, mein jetziges Lager derart besetzen, daß es von der zurückbleibenden Hälfte meiner Expedition gegen einen durchaus nicht unwahrscheinlichen Angriff gehalten werden kann.

Bei der Küstenour werde ich auch die beiden deutschen Missionsstationen besuchen.

gez. v. Wissmann,
Major à la suite der Armee.

Rumbirabai, den 30. Januar 1898.

Wie ich bereits unter dem 19. dieses Monats kurz berichtete, habe ich hier selbst ein befestigtes Lager gebaut als Stützpunkt für meine weiteren Unternehmungen.

Da die Beendigung der Befestigungsarbeiten mit dem Tage des Geburtsfestes Seiner Majestät des Kaisers zusammenfiel, so habe ich an demselben unter üblicher militärischer Feier die deutsche Flagge gehißt und damit den Eingeborenen gegenüber die Westbergreichung des Nyasagebietes offiziell behauptet.

Leider sind auch hier die Verhältnisse nicht derart, daß ich ohne Weiteres diesen Platz zur künftigen Hafenstation bestimmen möchte, denn abgesehen davon, daß der Hafen durchaus nicht meinen Wünschen entspricht, würde der Wirkungskreis für eine Station sehr beschränkt, eine Nachtenkaltung nach außen sehr erschwert sein, da die Bevölkerung bei der nur geringen Ausdehnung des flachen Vorlandes der Livingstone-Gebirge eine nur sehr spärliche, die Gebirge selbst aber das Hinterland vollständig abschließen. Ich würde es daher mit Freuden begrüßen, wenn ich noch weiter im Norden einen günstiger gelegenen Punkt fände, umjomehr als dorten sich fast unsere gesammten Interessen in politischer, militärischer wie wirtschaftlicher Beziehung konzentriren. Unter Zurücklassung einer Lagerbesatzung von 25 Mann, die vollständig zur Bedeckung des im Lager errichteten Nebulit ausreicht, werde ich morgen zur Lösung dieser zunächst wichtigsten Frage mit dem Sloop „Dr. Kayser“ und 40 Mann von hier aufbrechen und das nördliche Küstengebiet des Sees untersuchen. Unterdessen sende ich Dr. Bumiller mit 75 Mann über das Livingstone-Gebirge in das Hinterland, um sich über die Verhältnisse dortselbst zu orientiren, und mit den Hauptstämmen der Wagwawana, Wakongo und Wanena womöglich in Verbindung zu treten, was für eine nach der Küste zu eröffnende Karawanenstraße von großer Wichtigkeit wäre.

Am Nyasa-See selbst bietet sich allem Anschein nach nicht genügend Arbeit für meine für afrikanische Verhältnisse immerhin bedeutende Truppe, denn die arabischen Sklavenhändler, denen ich von meiner früheren Durchreise sowohl, als auch besonders durch die Niederwerfung des Aufstandes in Ostafrika bekannt bin, werden auf ihren Transporten den Machtbereich der von mir geführten Expedition voransichtlich zu meiden wissen. Dieser Gesichtspunkt hat mich auch mitbestimmt, von der Besetzung der Amelia-Bay abzusehen. Sobald mir durch ein mit Hilfe der Engländer an der Westküste zu organisirendes Nachrichtenwesen gemeldet wird, daß sich eine Skavenkarawane dem See nähert, bin ich im Stande, an erwähntem Punkte unvermuthet zu erscheinen und den Transport abzufangen.

gez. v. Bissmann,
Major à la suite der Armee.

An die Ausführungskommission der deutschen Antislaverei-Lotterie, Coblenz.

Mpimbi, den 23. Februar 1898.

Auf den Befehl des Herrn Majors v. Bissmann, habe ich dem Komitee über den Dampfertransport zu berichten.

Anfang Oktober (am 8.) waren die letzten Leichtladungen durch die englische Marine nach Port Gerald heraufgebracht worden, und konnte ich nun den Transport nach Katunga beginnen, die Wasser-Verhältnisse waren aber zur Zeit so schlecht, daß ich nicht mehr denn 17 Zoll Tiefgang haben konnte, bei welchem die Leichter nur wenig Ladung nehmen, von Chitromo aus konnte ich nicht einmal so viel laden und daher brachte ich die Fracht vorderhand dahin.

Dobgleich ich mit vielen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, in denen Gegenwind oder Windstille, ferner Mangel an geeigneten Flußarbeitern eine Hauptrolle spielten, gelang es mir doch die ersten Leichtladungen nach Katunga zu bringen, bevor die Vorexpedition diesen Platz verlassen hatte.

Schon die Vorexpedition mußte unter Trägermangel leiden; zur Zeit als ich den Landtransport anfang, war fast kein Träger zu erhalten, so daß ich in dem ersten Monat kaum etwas absenden konnte. Nach und nach gelang es mir Häuptlinge zu gewinnen und, wenn auch langsam, so ging der Transport doch vor sich, — aber leider nur bis Mwantye, da die Leute vom unteren Fluß nicht dazu zu bewegen sind, direkt bis nach Mpimbi zu tragen; im Dezember und Januar habe ich kaum 200 Lasten nach Mpimbi befördert.

Während von Anfang Februar von Katunga aus der Transport lebhaft wurde, konnte ich von Mwantye keinen einzigen Träger mehr nach Mpimbi senden, da am oberen Eshire die Eingeborenen Krieg gegen die Engländer machten, über welchen ich im Besonderen berichten werde.

In Mpimbi ist die Werft angegraben, die Werkstätten und Store sind gebaut, und wird der Kiel des Schiffes am 5. März gelegt werden, während die Arbeiten an den Kesseln bereits schon jetzt begonnen haben. Der Bauplatz ist in ganz ausgezeichnete Lage, schattige Bäume ermöglichen den Handwerkern das Arbeiten im Freien.

Herr v. Bronsart ist gestern hier mit 272 Mtonga-Trägern angekommen, und wird daher der Transport jetzt um Vieles schneller vor sich gehen.

Der Zimmermann Niemer ist durch heftige Fieber derart geschwächt, daß der Expeditionsarzt seine Heimsendung verlangt, einen Ersatz herauszufinden ist nicht möglich, da er hier doch nur zur Zeit eintreffen würde, wenn die Arbeit im großen Umfang beendet sein wird. Der Gesundheitszustand der übrigen Mitglieder der Hauptexpedition ist, die Jahreszeit eingedenk, befriedigend.

Was die Mittel anbetrifft, welche mir zur Disposition gestellt worden sind, so glaube ich, bei allergrößter Sparsamkeit doch nicht auskommen zu können, ich werde etwa 200 Pfd. Sterk. mehr haben müssen.

Ergebenst

(gez.) v. Elz,

Führer der Hauptexpedition.

An die Ausführungskommission der deutschen Antislaverei-Volterrie, Coblenz.

Mpimbi, den 23. Februar 1893.

Dem verehrten Komitee sende im Folgenden Bericht über den Zustand der Eingeborenen und eingewanderten Sklavenhändler am oberen Shire gegen die Engländer, bei dessen Belämpfung die Soldaten und einige Europäer der Expedition großen Antheil genommen haben.

Anfang Januar wurde auf dem Wege zwischen Mpimbi und Johnstone von Sklavenhändlern ein junger Burtsche geraubt und verblet, welcher Briefe der Administration nach Johnstone zu bringen hatte.

Dem Vater des Geraubten, Kumbava, einem überaus angesehenen Manne aus Zomba, gelang es nach langem Suchen, den Aufenthalt seines Sohnes zu finden, und bot er dem Sklavenhändler ein Lösegeld an — dies wurde aber so hoch gestellt, daß Kumbava es nicht zahlen konnte, und so wandte er sich um Hilfe an die Administration.

Der britische Kommissar S. Johnston befaßl dem Stationsverwalter von Mpimbi Korporal Fore, mit 30 Sanfibariten und Wafia unter Führung des Kumbava nach dem Orte zu gehen, wo sich die Sklavenkarawane aufhielt, um den Gefangenen und wötmöglich auch sich weiter bei der Karawane befindliche Sklaven zu befreien. Zufällig traf von Johnstone kommend der Kapitän Johnston in Mpimbi ein und stellte sich an die Spitze der Expedition.

Die Expedition gelang vollkommen, es wurden im Ganzen fünf Sklaven befreit und einer der Sklavenhändler, ein Nao aus dem portugiesischen Gebiet, gefangen genommen. Die Expedition hatte ferner den Auftrag, einen Häuptling, welcher eine Karawane belohlet hatte, zu bestrafen. Dieser Häuptling Gufapa, hatte bei Annäherung der Expedition die Stadt ergriffen — seine Häuser wurden niedergebrannt.

Die Expedition ging auf dem Wege nach Mpimbi zurück, etwa drei Stunden von dem niedergebrannten Dorfe des Gufapa wurde die Expedition von etwa 300 mit Gewehren bewaffneten Eingeborenen angegriffen, welche sichtlich nicht zu Gufapa gehörten. Korporal Fore ging voraus, Kapitän Johnston hinten, in der Mitte Atonga-Träger, welche sofort ihre Lasten niederwarfen und flüchteten. Dadurch, daß Fore vorwärts drang, Johnston aber gegen den Feind Front machte, wurden die beiden Europäer getrennt. Die Expedition verlor die Lasten,

drei Tote und hatte sieben Verwundete. Korporal Fore war durch den Feind von seinen Leuten ab und an den Rand des Flusses gedrängt, er wußte sich schließlich nicht anders zu retten, als durch einen Sprung in den Fluß, in welchem er etwa 300 Meter schwimmend zurücklegte. Unterdeß war von Kapitän Johnston an den Fluß gekommen, wo er Deckung fand. Der Feind scheint auch Verluste gehabt zu haben, da er die Verfolgung bald aufgab.

Am dem Abend desselben Tages erhielten wir die Nachricht, daß ein Boot der African Lakes Co. in der Nähe von Peresi von dem Häuptling Malawi angehalten, seiner Ladung beraubt wäre und daß die Mannschaft theils ermordet, theils schwer verwundet wäre, auch sollte das Boot zertrümmert worden sein.

Dies nicht genug, wurde zwei Tage nach diesem die Jagdexpedition des Mr. Koo in der Nähe von Leondas Dorf angegriffen und vollständig beraubt. Mr. Koo war gerade beim Baden, als die Eingeborenen in sein Lager eindrangen, und mußte völlig nackt das Weite suchen. Nach zwei Tagen traf er in Mpimbi ein.

Ich hatte schon bei der Nachricht vom Kampfe des Kapitän Johnston sofort nach Katunga die Ordre geschickt, mein Geschütz und alle verfügbaren Mannschaften nach Mpimbi zu senden. An einen Angriff auf Mpimbi glaube ich nicht und da meine Expeditionsarbeiten mich dringend nach Katunga riefen, verließ ich Mpimbi, das Lager nach allen Richtungen hin genügend geschützt unter Kommando des Kapitän Prager zurücklassend.

Zu Blantyre angekommen erfuhr ich, daß der Kommissar Johnston einen Streifzug unternehmen wolle.

Zu Katunga angekommen, sandte ich sofort Dr. Roewer nach Mpimbi um dort das Kommando zu übernehmen. Tags darauf erschien der Agent der Administration und bat mich, ihm so viel wie möglich Gewehre und Munition zu leihen, da die Arbeiter der Administration bewaffnet werden sollten; an demselben Tage erschienen die beiden Kriegsschiffe und wurde mir vom Kapitän die Mittheilung, daß er mit der ganzen Bemannung nach Mpimbi beordert sei — ich wurde von Stunde zu Stunde unruhiger und war am nächsten Tage zum Ausbruch bereit, doch mußte ich meine Reise aufschieben, da ich eine Leichterladung unterzubringen hatte. Am nächsten Morgen, 13. Februar, erhielt ich einen Brief von Kapitän Prager, in welchem er mir schrieb, daß Mr. Johnston vom Feinde umzingelt wäre und nach Mpimbi um Hilfe gebeten hätte, er Prager, wäre mit dem Geschütz und 15 Sudauesen Mr. Johnston zu Hilfe geeilt, die Lage wäre kritisch. — Ich marschirte sofort ab, da ich für die Sicherheit des Lagers nunmehr wo die halbe Besatzung und das Geschütz weg waren, fürchtete.

Ich traf mit der Marine, welche drei Tage vor mir abmarschirt war, zu gleicher Zeit in Mpimbi

ein. Kapitän Prager berichtete mir Folgendes: Er war mit dem Geschütz und 15 Sudanesen, ferner mit den freiwillig theilnehmenden Handwerkern, Kesselschmied Knuth und Zimmermann Ottlich, Mr. Johnston auf einem Boote zu Hilfe geeilt, unterwegs wären sie scharf beschossen worden, wobei ein Sudanese durch die rechte Handfläche und den rechten Oberarm geschossen wurde. Unter dem Schutze der Mannschaft und des Geschützes hätte Mr. Johnston sich verschont und erwartete weitere Hilfe, bevor er die Aktion gegen die Eingeborenen und eingewanderten Sklavenhändler wieder beginnen wolle.

Ich beschloß, Johnston zu unterstützen, und zwar aus folgenden Gründen: Solange die Aufsehrungen andauerten, konnte ich keine Last nach Mpimbi schaffen, da es erstens riskant war, Lasten auf dem Wege zu haben, und auch die Träger sich weigerten, solche zu nehmen, zweitens war ich sehr überzeugt, daß der ganze Aufstand von den bei Leondas Dorf wohnenden arabischen Sklavenhändlern ausging und daß ich dadurch nur den Zweck der Antislaverei-Lotterie erfülle, als letzter Grund, und nicht weniger wichtig erscheint er mir, war die Hilfeleistung an England, in dessen Gebiet wir uns befinden. Am 19. d. M. marschirte ich über Land zusammen mit der englischen Marine nach dem Orte, wo Mr. Johnston sich verschont hatte. Nach dem Operationsplane wurde bestimmt, daß Mr. Johnston mit der Marine und weiteren 200 Bewaffneten (im Ganzen 37 Europäer) am rechten Ufer marschiren sollte, während ich mit 25 unserer Leute, dem Geschütz und 30 Bewaffneten am linken Ufer operiren sollte. Mit mir waren von unserer Expedition Herr Dr. Roewer, Proviantmeister v. Liebermann (Geschütz), Kesselschmied Knuth und dann noch zwei Engländer, welchen ich das Kommando über die irregulären Mannschaften übergeben hatte. Die Landtschaft ist mit hohem Gras oder noch höherem Mais oder Niggertorn bestand. Nach 2 1/2 stündigem Marsch, bei welchem wir nur aus großer Entfernung beschossen wurden, erreichten wir Leondas Niederlassungen, d. h. die Landtschaft, welche von den Sklavenhändlern bewohnt wird. Wir geriethen bald in lebhaftes Feuer, konnten aber keinen Feind sehen und mußten daher nur in die Gegend feuern, von der wir beschossen wurden. Die Situation wurde noch durch unsere Irregulären verschlimmert, welche auf meine Soldaten drängten. Unter stets heftigstem Feuer von hinten und der rechten Flanke ließ ich einen breiten Weg bis zum Flusse durch den Mais schlagen, machte dann Front und ging Schritt vor Schritt gegen die Niederlassung vor, allen Mais vor uns niedererschlagend. Nach einigen Salven drangen wir in die Niederlassung ein und brannten sie nieder. Die Gegner hatten sich zurückgezogen. Bei der Aktion wurde einer meiner Irregulären getödtet, drei andere verwundet. Das Geschütz hat uns große Dienste gethan, ich bin sehr

überzeugt, daß, wenn die Leute nicht durch die Karätschen zurückgeschreckt wären, ich eine viel schwierigere Arbeit gehabt hätte. Unsere Soldaten haben sich sehr brav gehalten, obgleich die meisten von ihnen zum ersten Mal im Feuer waren.

Johnston traf erst drei Stunden nach mir ein, ohne einen Schuß abgefeuert zu haben, und dies wahrscheinlich deshalb, weil ich einige Granaten in das am gegenüberliegenden Ufer liegende Dorf hatte werfen lassen, nachdem ich auch von dort beschossen wurde.

Am nächsten Tage, 21. Februar, ging ich mit meinen Sudanesen durch die ganze Landschaft, alle Häuser der Sklavenhändler niederbrennend, ohne weiteren Widerstand als einige von größerer Distanz abgefeuerte Schüsse.

Am denselben Tage traf in Leonda Lieutenant v. Bronsart mit 5 Soldaten und 272 Watonga-Trägern ein, er war von Fort Johnston am rechten Ufer marschirt, vor Leonda bedroht worden, hatte einige Leute niedergeschossen und einen gefangen. Noch am demselben Tage sandte ich Herrn v. Bronsart mit seinen Leuten, jetzt am linken Ufer unter Mitgabe weiterer Mannschaft, herunter nach Mpimbi und hat Herr v. Bronsart den Rest der Niederlassungen zerstört.

Wie viele der Aufständischen gefallen, kann man nicht wissen, verwundet sind aber viele, was Blutspuren in Häusern und im Gras bezeugen.

Daß die Sklavenhändler den ganzen Aufstand angezettelt, unterliegt gar keinem Zweifel — ob sie die Route der Dampfer verhindern oder verögern wollten oder nur Krieg wollten, um unter diesem Vorwande Menschen zu rauben, ist offene Frage.

Ich kenne persönlich den angehefteten dieser Kraber, er war in meinem Lager zu Mpimbi; ich weiß, daß er und seine Leute mit Chassepot-Gewehren bewaffnet sind, ich habe Patronenhülsen zu diesen Gewehren auf dem Wege gefunden und habe deutlich das Pfeifen der Hinterladergeschosse gehört, ich glaube kaum, daß die eingeborene Bevölkerung sich an Kampfe theilhaftig hat, jedenfalls ist dies in sehr geringem Maßstabe geschehen. Die Sklavenhändler hatten in Leonda eine fürmlidie Kolonie gebildet, sich arabische Häuser gebaut und bestellten mit ihren Sklaven recht ansehnliche Flächen Landes. Ihre ganze Ernte ist vernichtet, ihre Häuser und Geräthschaften verbrannt und ist sicher zu hoffen, daß sie das Beste suchen werden, da erstens die in Mitleidenschaft gezogenen Eingeborenen an ihnen nahe nehmen würden, und zweitens die Administration beschloffen hat, an dem Plage ein festes Fort zu errichten. Ich ging am 22. zurück nach Mpimbi, da Mr. Johnston von einer weiteren Aktion absehen wollte.

Herr Dr. Roewer, welcher soeben mit dem Rest der Soldaten im Boote zurückgekommen, hat das Boot der Lates Co. ledt geschlagen im Schiffe gefunden, nothdürftig ausgebessert und nach Mpimbi gebracht.



Da die Expedition die Administration mit Gewehren und Munition unterstützte und die Truppen eigentlich Alles gemacht haben, was überhaupt gemacht wurde, so hat nach meiner Ansicht die Expedition England einen bedeutenden Dienst geleistet.*) Ich berichte über die Aktion, ohne vorher die Erlaubniß dazu von dem Herrn Major v. Wismanu erhalten zu haben, aus dem Grunde, weil ich glaube, daß das Komitee über eine solche Thätigkeit der Expedition so schnell wie möglich unterrichtet sein muß.

Hochachtungsvoll
(gez.) v. Eßz,
Führer der Hauptexpedition.

Friedensvertrag mit dem Buasamm.

Nach den bereits in Nr. 7 angeführten, jetzt vorliegenden Nachrichten ist von dem Bezirksamtmanu von Victoria (Kamerun) v. Alvensleben mit dem Häuptling von Buëa Kuba ein Friedensvertrag folgenden Inhalts abgeschlossen worden:

Kuba, Häuptling von Buëa, erkennt die Schutzherrschaft Sr. Majestät des Deutschen Kaisers Wilhelm II. über sein ganzes Gebiet für sich und seine Unterhäuptlinge an und verpflichtet sich:

1. allen Anordnungen der deutschen Regierung, insbesondere allen Ersuchen auf Auslieferung gerichtlicher Zwangsvollstreckungen und Auslieferung von Verbrechern Folge zu geben,
 2. erforderlichenfalls Krieger in geforderter Anzahl zu stellen,
 3. allen Weißen, insbesondere den Missionaren, den Aufenthalt in seinem Gebiete zu gestatten und persönlich für deren Leben und Eigenthum einzustehen,
 4. seinen Unterthanen nicht nur den ungehinderten Besuch der Küste, namentlich des Marktes von Victoria, zu gestatten, sondern auch den Handel mit den Küstenplätzen in jeder Weise zu fördern.
- Der Vertrag ist von beiden Theilen und einer Anzahl Zeugen am 29. Januar und 4. Februar d. J. unterzeichnet worden. Von dem Buasamme haben denselben außer Kuba und dessen Sohn noch vier Häuptlinge unterschrieben. Bezeichnend für die jetzige Stimmung der Buasaleute ist es, daß der mit der Führung der Friedensverhandlungen beauftragte Gärtner Pfeil, als er am 4. Februar d. J. Buëa besuchte und den friedlichen Zweck seiner Herkunfts zu erkennen gegeben hatte, von den Einwohnern mit Jubel empfangen und ins Dorf geleitet wurde.

*) Die englische Regierung hat inzwischen bereits auf diplomatischem Wege ihren Dank für die von der deutschen Expedition geleistete wirksame Hilfe ausdrücken lassen.

Der Anschluß des Schutzgebietes Kamerun an das Telegraphennetz

hat, wie bekannt, vor Kurzem stattgefunden.

Am 20. Februar lief das Kabelschiff „Britannia“ im inneren Hafen von Kamerun ein, und am folgenden Tage wurden bereits die ersten Depeschen befördert.

Die Legung eines besonderen Landkabels und die Erbauung eines Kabelhauses war nicht veranlaßt, weil bei der Kürze der Entfernung das Kabel vom Flusse unmittelbar in das Postgebäude geleitet werden konnte.

Das Kabel durchschneidet im Flusse an zwei Stellen die Fahrstraße der Schiffe. Nur an der einen Stelle erschien die Legung von Bojen angezeigt, weil an der anderen nach sachverständiger Ansicht kaum je ein Schiff ankern wird, auch war zu besorgen, daß durch Legung weiterer Kabelbojen bei nebligem Wetter Schiffe irregeführt und zum Stranden gebracht würden.

Die zwei angelegten Kabelbojen sind hellgrün angestrichen.

Drei schwarze Telegraphisten aus Sierra Leone sind bereits thätig.

Gerichtshof zur Prüfung von Konzessionen im westlichen Theile der Kronkolonie Britisch-Betschuanaland.*)

Wie für das britische Protektorat Betschuanaland, so hat sich auch für den westlichen Theil der Kronkolonie Betschuanaland das Bedürfnis geltend gemacht, ein Aufgebotsverfahren zur Feststellung der von Eingeborenen vertriebenen Konzessionen einzuführen. Die bemerkenswerthen Bestimmungen der zu diesem Zwecke von dem Gouverneur Betschuanalands unter dem 1. Februar d. J. erlassenen Proklamation sind folgende:

Unter dem Namen „The British Betschuanaland Concession Court“ wird ein Gerichtshof gebildet, dessen Aufgabe es ist, über die Rechtsgültigkeit und den Umfang von Land-, Bergwerks- und sonstigen Konzessionen zu entscheiden, die vor dem 5. Mai 1891 erworben worden sind. Das Gericht besteht aus einem Präsidenten, zwei Beisitzern und einem Sekretär, die von dem Gouverneur ernannt werden. Die Befugnisse des Gerichts und das Verfahren richten sich nach den für das oberste Gericht der Kapkolonie geltenden Bestimmungen.

Die Anmeldung der Ansprüche hat innerhalb einer festzusetzenden Frist unter Einreichung der Urkunden, die zum Beweise derselben dienen, zu erfolgen.

Die Regierung von Betschuanaland ist befugt, in jeder Sache als Partei aufzutreten. Die eingeborenen Häuptlinge sind von den angemeldeten An-

*) Vergl. D. Kol. Bl. 1893, S. 158.

prüfen, die sich auf ihr Gebiet beziehen, rechtzeitig in Kenntniß zu setzen, damit sie in der Lage sind, ihre Rechte bei den Verhandlungen wahrzunehmen.

Das Gericht wird besonders ermächtigt, darüber zu entscheiden:

1. ob der Häuptling der Bondeswaris Wilhelm Christian das Recht hat, in dem Distrikt von Mier Konzessionen zu verleißen,
2. ob David Philanber die Verfügungsbefugniß über das von ihm und seinem Volke in Besitz genommene Gebiet hat,
3. ob dem Batahahari-Häuptling das Verfügungsrecht über Gebietstheile des Distrikts von Mier zusteht.

Landverleihungen und Konzessionen sollen ungünstig sein,

1. wenn sie von einem Häuptling ohne ausdrückliche Zustimmung seines Rathes erteilt worden sind,
2. wenn sie auf betrügerische, sonstige unredliche Weise oder ohne entsprechendes Entgelt erworben worden sind,
3. wenn es sich herausstellt, daß die Bedingungen, unter welchen die Verleihungen stattgefunden haben, nicht genügend erfüllt worden sind,
4. wenn es zweifelhaft ist, ob die Urkunden, auf welche die Verleihungen gestützt werden, echt sind oder ob die verleihenden Eingeborenen die Bedeutung und Bestimmungen der Konzessionen wohl verstanden haben,
5. wenn durch die Anerkennung der Rechtsgültigkeit der Konzessionen die Schaffung geeigneter Landreserven für Eingeborene unmöglich gemacht würde.

Ungültig soll ferner jede Bestimmung in den Konzessionen sein,

1. durch welche eine Befreiung von Abgaben zugesichert wird,
2. durch welche ein Monopol oder ein ausschließliches Recht zu Handels-, Transport-, gewerblichen und bergmännischen Unternehmungen verliehen wird.

Das Gericht wird ermächtigt, Ansprüche, die für zu umfangreich oder unangemessen befunden werden, herabzumindern, sowie die Gegenleistungen und Bedingungen nach freiem Ermeßen zu ändern.

Vorur der Rechtsmittel über einen vom Gericht anerkannten Landanspruch ausgefertigt wird, muß das Land von einem hierzu ermächtigten Feldmesser auf Kosten des Berechtigten vermessen werden.

Ueber die Entwidlung von Englisch-Nyaaland

bringt das „Geographical Journal“ in seiner März-Nummer einen Aufsatz von Dr. John Buchanan, dem wir Folgendes entnehmen:

Das Land zerfällt in eine Reihe unzusammenhängender Plateaus von 2000 bis 4000 Fuß Höhe, aus denen sich einzelne isolirte Bergketten erheben.

Die bedeutendsten Erhebungen sind auf dem rechten Ufer des Shire das Kirgebirge und auf dem linken Ufer das Milange-Gebirge, wofch letzteres eine Höhe von 9000 Fuß erreicht.

Wie der größte Theil von Ostafrika ist auch Nyaaland von weiten Grassteppen durchzogen, auf deren harten, undurchlässigen Boden kein Baumwuchs gedeiht. Diese Steppenregion ist durchaus unfruchtbar, da der poröse Lateritboden die Feuchtigkeit nicht zu halten vermag. Auf dem Plateau trifft man jedoch häufig Senkungen und Terraintalten an, die mit einer starken Humusdecke bekleidet sind und in denen sich das Wasser wie in einem Reservoir ansammelt. Diese überaus fruchtbaren Thäler, welche oft eine große Ausdehnung haben, sind meist dicht bevölkert und bebaut. Buchanan fand bei der Untersuchung des Bodens in diesen Oasen unter der festen Oberdecke einen vollständigen Sumpf, welcher auch in den Sommermonaten nicht austrocknet und den Eingeborenen gestattet, in einer Zeit, wo sonst überall in Ostafrika Dürre herrscht, Getreide zu bauen; während in der Regenzeit der Boden aufweicht und sich mit einer so dichten Vegetationsdecke überzieht, daß es unmöglich ist, in das verfilzte Buschwerk einzudringen.

Die Zahl der Regentage und die Regenmenge variiren im Nyaaland beträchtlich. Im Shire-Hochland betragen die Niederschläge in einem Jahre durchschnittlich 52 Zoll, während sie in der Seeregion 80 Zoll meist noch übersteigen. Seit zehn Jahren hat sich jedoch eine konstante Abnahme der Regenmenge am Nyaala-See und ein allmähliches Austrocknen des Shire-Flusses bemerkbar gemacht. In 16 Jahren hat der Shire seinen so niedrigen Wasserstand gehabt als im Jahre 1891. Man hat die Beobachtung gemacht, daß der Wasserstand des Nyaala-Sees ebenso wie der des Tanganyika allmählich zurückgeht; Buchanan erzählt, daß auch den Eingeborenen am Nordende des Sees diese Thatsache bekannt sei und daß die älteren Leute behaupten, daß Sandbänke, die jetzt zehn Fuß und mehr über den Wasserpiegel hervorragen, früher von Wasser bedeckt gewesen seien.

Ein anderer Theil von Nyaaland ist mit lichtigem Steppenwald bedeckt, welcher jedoch meist nur Stämme von 4 bis 12 Zoll Durchmesser enthält und sich nur an wenigen Stellen zum Urwald verdichtet. Doch stellt es auch an Ban- und Nupholz nicht. Am Ober- und Unterlauf des Shire finden sich häufig Khaya senegalensis, aus dessen Holz die Kanus geschnitten werden, und Gruppen einer Niebenalazie. In der Gebirgsgegend sind Erythrophloeum guinense, dessen Rinde ein stark wirkendes Gift enthält, verschiedene wilde Feigenarten und andere hochstämmige Bäume sehr häufig. Neuerdings hat man im Milange-Gebirge in einer Höhe von 6000 Fuß eine Spezies der Konifere gefunden, welche eine Höhe von 160 Fuß erreicht und an der Basis 6 Fuß im Durchmesser hat. Da diese Stämme als Bauholz vorzüglich geeignet sind, so hat man den Versuch gemacht, sie

auch in der Niederung anzupflanzen. Die im Jahre 1879 in Blantyre angepflanzten Fieberbäume — Eucalyptus globulus — haben jetzt bereits eine Höhe von 100 Fuß und an der Wurzel einen Durchmesser von zwei Fuß. Dieser in Südenropa zur Sanirung von Fiebergegenden vielfach kultivirte Baum ist neuerdings auch mit bestem Erfolge auf der Plantage des Herrn Karl Perrot in Tanga angepflanzt.

Wenn der Wasserstand des Shire es erlaubt, kann man den Fluß bis Blantyre Port, 10 Meilen unterhalb des Murchison = Katarakt, befahren; von Katanga oder Blantyre Port führt eine fahrbare Straße um die Fälle nach Matobe am oberen Shire. Zur Zeit ist dieser Weg für Viehtransporte durch das Auftreten der Tsetse-Fliege gesperrt. Ein Brief von London braucht fünf Wochen, um Blantyre zu erreichen.

An den Ufern des Shire finden sich große Strecken des fruchtbarsten Alluvialbodens, auf dem Reis-, Zuckerrohr- und Baumwollpflanzungen vorzüglich gedeihen. Da dies Gebiet jedoch häufigen Ueberschwemmungen ausgesetzt ist, so ist die Ansiedlung von Europäern hier unmöglich. Die Missionsstation und die europäischen Niederlassungen befinden sich fast alle auf dem gesunden, aber weniger fruchtbaren Plateau.

Die hauptsächlichsten von den Eingeborenen kultivirten Nuzupflanzen sind Reis, Mais, Hirse, Sorgum, süße Kartoffeln, Jams, Bananen, Erdnüsse, Hanf und Tabak. Wie der Verfasser selber sagt, sind alle diese Produkte mit Ausnahme der Erdnüsse wegen der hohen Fracht auf dem europäischen Markte nicht konkurrenzfähig. Dagegen setzt er die größten Hoffnungen auf den Anbau von Kaffee, welcher im Jahre 1879 begonnen wurde und jetzt schon einen solchen Umfang angenommen hat, daß in der letzten Saison 10 Millionen Pflanzen ausgepflanzt sind. Der Kaffee, welcher auf der Plantage der Gebrüder Buchanan gewachsen ist, hat einen hohen Preis auf dem Londoner Markt erzielt. Die Bohnen sind klein, aber voll und von feinem Aroma. Außer Collea Arabica sind jetzt Blue Mountain-, Orange- und Liberia-Kaffee angepflanzt. Der Blue Mountain gedeiht auf einer Höhe von 3000 Fuß vorzüglich, während der Orange-Kaffee für diese Höhe schon weniger geeignet ist. Der Liberia-Kaffee trägt in Blantyre noch auf einer Höhe von 3300 Fuß. Aber es kann dies wohl als die äußerste Grenze angesehen werden, auf der Kaffee noch eine vortheilhafte Ernte liefert. Collea Mozambiqueusis, wahrscheinlich eine einheimische Pflanze, hat sich sehr widerstandsfähig gegen anhaltende Dürre gezeigt. Die Pflanze hat die Eigenthümlichkeit, vor der Blüthe die Blätter abzuwerfen. Die Früchte sind sehr schmal, aber aromatisch und reifen in unglaublich kurzer Zeit.

Die Rizinusstaude wächst, wie auch in Deutsch-Ostafrika, überall wild. Die Samenkerne haben in London einen Werth von 8 £ per Tonne. Die einheimische wildbwachsende Baumwolle ist für den

Export ohne Werth, da sie zu kurz im Stapel ist; man hat jetzt Versuche mit einigen ägyptischen und amerikanischen Arten gemacht, welche allem Anschein nach gut gedeihen. Aus der Rinde der Sanseviera longifolia fertigen die Eingeborenen ein vorzügliches Tauwerk, welches sie an die Europäer verkaufen. Die wilden Feigenbäume liefern das bekannte Rindenzug. Flach- und verschiedne Faserpflanzen, wie Nhen und Aloe, werden bereits mit bestem Erfolge kultivirt. Ueber den Tabakbau der Eingeborenen in Jaolanda haben wir schon in einem früheren Artikel (D. Kol. Bl. 1892, Nr. 23, S. 580) berichtet.

Sollennahmen Basutolands.*)

Basutoland ist am 1. Juli 1891 dem südafrikanischen Zollverein, dem außerdem die Kapkolonie, der Orange-Freistaat und Britisch-Betschuanaland angehören, beigetreten. Nach dieser Vereinbarung erhebt der Staat, an dessen Grenzen zollpflichtige Waaren in das Vereinsgebiet eingeführt werden, die Zölle und liefert bei denjenigen Gütern, die in das Gebiet eines anderen zur Union gehörigen Staates zum dortigen Verbrauch übergeführt werden, drei Viertel der hierauf erhobenen Zölle ab. Nach einer vor Kurzem veröffentlichten Uebersicht beträgt der Werth der im Jahre 1892 über die Kapkolonie in Basutoland eingeführten zollpflichtigen Waaren £ 35 644; von den auf diese Waaren erhobenen Zöllen im Betrage von £ 5651 sind £ 4238 an Basutoland abgeführt worden. Die Einfuhr nach Basutoland über den Orange = Freistaat hatte einen Werth von £ 42 963, der Antheil des Zolltrages Basutolands belief sich auf £ 4366.

Im Jahre 1892 hat also Basutoland allein von den über die Kapkolonie und den Orange-Freistaat eingeführten zollpflichtigen Waaren eine Sollennahme von £ 8604 gehabt.

Die Expedition Descamp,

welche den Kapitän Jaques am Tanganyika = See Unterflüßung bringen soll — vergl. D. Kol. Bl. Nr. 5 1892, S. 127 — hat London am 6. April verlassen; sie wird von der Schinde = Mündung durch einen Dampfer der englischen Seen-Kompagnie nach Karonga am Nordende des Nyasa = Sees befördert. Von dort hofft Kapitän Descamp, der von zwei belgischen Offizieren begleitet wird, in 30 Tagen den Tanganyika-See zu erreichen. Die Expedition führt Kanonen, Gewehre und Munition mit sich.

*) Vergl. D. Kol. Bl. 1892, S. 402.



Verkehr zwischen Sansibar und Dar-es-Salám.

Wie die Sansibar-Gazette vom März berichtet, bietet sich neuerdings für die Bewohner von Sansibar günstige Gelegenheit zu Tagesstouren nach Dar-es-Salám, indem der Dampfer „Safari“ der Deutsch-Ostafrika-Linie Sonntags Extrasfahrten nach dem Vorort der Küste unternimmt. Die Mitte März veranstaltete wurde von zahlreichen Vergnügungsbereiten benutzt, so daß alle Aussicht vorhanden ist, daß auch fernere von dem sehr populären Kapitán Asthausen unternommene Fahrten sich einer regen Beteiligung erfreuen.

Uebersicht über die im Schutzgebiete der Neu-Guinea-Kompagnie ansässigen Deutschen und Fremden.

a) Nach Staatsangehörigkeit, Stand oder Gewerbe.

Staatsangehörigkeit	Gesamtzahl	Stand und Gewerbe							
		Regierungsbeamte	Kaufleute	Missionare	Pfänger	Händler	Erzsetzer	Schreiber u. Schneider	Beruflose
Deutsche	28	7	2	5	—	8	—	5	1
Amerikaner	4	1	—	—	—	—	—	1	—
Engländer	10	—	2	—	—	6	—	1	1
Franzosen	10	—	6	—	—	3	—	1	—
Österreich	2	—	1	1	—	—	—	—	—
Belgier	1	—	—	—	1	—	—	—	—
Holländer	4	—	4	—	—	—	—	—	—
Schweden	3	—	—	—	—	—	1	1	—
Dänen	1	—	—	—	1	—	—	—	—
Unbekannt	1	—	—	—	1	—	—	—	—
Dhne Staatsangehörigkeit	4	—	1	1	1	—	—	—	1
Zusammen	68	7	5	19	1	23	—	9	4

Westlicher Verwaltungsbezirk.

Staatsangehörigkeit	Gesamtzahl	Stand und Gewerbe									
		Regierungsbeamte	Missionare	Kaufleute	Pfänger	Ärzte	Schreiber	Aussicher	Stantenpflger	Gärtner	Besatzbesitzerte
Deutsche	20	—	1	—	1 ¹⁾	—	—	—	—	—	—
Preußen	32	4	4	4	11	1	4	2	1	1	—
Sachsen	3	—	5 ²⁾	—	—	—	—	—	—	—	—
Bayern	1	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—
Württemberg	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hessen	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Sachsen, Wrbstl.	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Hamburger	3	—	—	—	—	—	2	—	—	1	—
Österr. u. Ung.	3	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—
Bürger der Vereinigt. Staaten von Amerika	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
Dhne Staatsangehörigkeit	1	—	—	—	—	—	1 ³⁾	—	—	—	—
Zusammen	55	5	11	4	18	3	4	5	2	2	1

1) 1 Frau, 1 Kind. 2) 2 Frauen, 1 Kind. 3) 1 Frau.

b) Nach Maßgabe ihres Wohnsitzes.

Deftlicher Verwaltungsbezirk.

Wohnsitz	Staatsangehörigkeit und Anzahl am Wohnsitz									Gesamtzahl		
	Deutsche	Amerikaner	Engländer	Franzosen	Belgier	Holländer	Schweden	Dänen	Österreich.		Unbekannt	
Gazelle-Halbinsel, Neu-Vom.	23	2 ¹⁾	7 ²⁾	6	1	4	2	—	2	1	4 ³⁾	52
Neu-Bauenburg	2	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	5
Neu-Medienburg	2	1	1	2	—	—	—	—	—	—	—	6
Anachoreten-Inseln	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1
Mortdo-Inseln	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Sir Charles Hardy-Inseln	1	—	—	—	—	—	1 ⁴⁾	—	—	—	—	2
Feud-Inseln	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Zusammen										68		

1) Frau aus Samoa und 5 Kinder.

2) 2 Missionare, verheirathet mit Frauen aus Australien, dazu 1 bezw. 4 Kinder. 1 Händler, verheirathet mit Samoanerin (Vollblut), 1 Handwerker, verh. mit Samoanerin.

3) 1 Frau (Amerik.) mit 4 Kindern.

4) 1 Frau (Amerik.) mit 1 Kind.

Westlicher Verwaltungsbezirk.

Wohnsitz	Staatsangehörigkeit und Anzahl am Wohnsitz										Gesamtzahl	
	Deutsche	Preußen	Bayern	Sachsen	Württemberg	Hessen	Schwaben	Österr.-Ung.	Bürger der Vereinigt. Staaten von Amerika	ohne		
Friedrich-Wilhelmshafen	1	15	—	—	—	—	1	1	3	—	—	22 ¹⁾
Lomba	—	2	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
Maraga	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Erma	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Stephansort	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bogahim	—	8	1	1	—	—	—	—	—	—	—	10 ²⁾
Konstantinshafen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bongu	—	1	—	—	—	—	—	1	—	1	—	3
Insel Siaz	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Dampier-Insel	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	2
Simbang	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4 ³⁾
Zami-Insel	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 ⁴⁾

1) 3 Frauen, 1 Kind. 2) 3 Frauen. 3) 2 Frauen, 1 Kind. 4) 1 Frau.

Waaren-Einfuhr nach Sansibar.

Ueber die während des Monats Oktober 1892 nach Sansibar eingeführten Waaren macht dieselbe Zeitung interessante Angaben. Danach hat sich beispielsweise der Import von Nellen auf 393 271 Rup., von sonstigen Gewürzen auf 483 047 Rup.; von Kopa auf 29 708 Rup. belaufen, während für 23 356 Rup. Perlen, für 205 818 Rup. Korn, für



84 847 Rup. Kolonialwaaren und für 195 634 Rup. Eisenblech eingeführt worden sind. Die Gesamtimport während des Monats Oktober hat 1 860 241 Rup. betragen.

Den Hauptantheil an dem Import nimmt Bombay mit 421 519 Rup., an zweiter Stelle steht die deutsch-ostafrikanische Küste mit 245 265 Rup., dann folgt New-York mit 216 000 Rup. Die unter der Vormüßigkeit des Sultans von Sansibar stehenden Länder importiren für 214 348, London für 200 702, die Häfen der Britisch-ostafrikanischen Gesellschaft für 73 397 Rup. Den 7. Platz nimmt Hamburg mit 55 024 Rup., den 8. Marseille mit 38 035 Rup. ein.

Uebersicht über die im deutschen Schutzgebiete der West-Indien am 1. Januar 1893 ansässigen Deutschen und Fremden.

a) Nach Staatsangehörigkeit und Stand oder Gewerbe.

Staats-angehörigkeit	Gesamtzahl	Regierungs-beamte	Kaufleute	Pfänger	Gedante	Handwerker	Gefinde	ohne Beschäftigung
Deutsche . . .	39	4	13	3	14	3	—	2
Amerikaner . .	13	—	10	—	—	1	—	2
Brasilianer . .	1	—	1	—	—	—	—	—
Chinesen . . .	11	—	1	—	—	2	9	—
Dänen	1	—	—	—	—	1	—	—
Engländer . . .	14	—	11	—	2	—	—	1
Norweger	3	—	3	—	—	—	—	—
Portugiesen . .	2	—	—	1	—	1	—	—
Schweden . . .	1	—	1	—	—	—	—	—
Schweizer . . .	1	—	—	—	1	—	—	—
Ohne Staats-angehörigkeit	3	—	3	—	—	—	—	—
Zusammen	89	4	42	4	17	8	9	5

b) Nach Wohnort ihres Wohnsitzes.

Staats-angehörigkeit	Gesamtzahl	Saint Kitt	Ebon	Pomerit	Stinglablab	St. Kitt	St. Vincent	St. Lucia	St. John	St. Pierre	St. Paul			
Deutsche . . .	39	30	1	—	—	1	2	—	—	—	1			
Amerikaner . .	13	3	—	2	—	2	2	—	—	—	1			
Brasilianer . .	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Chinesen . . .	11	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Dänen	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Engländer . . .	14	3	—	1	—	2	1	2	—	—	3			
Norweger	3	—	—	1	—	1	—	—	—	—	1			
Portugiesen . .	2	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—			
Schweden . . .	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1			
Schweizer . . .	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
Ohne Staats-angehörigkeit	3	—	—	2	—	—	—	—	—	—	1			
Zusammen	89	49	1	3	2	1	4	5	7	2	4	1	2	8

Anwendung des Minimaltarifs auf die Erzeugnisse Madagastars.

Auf Grund eines Beschlusses der Ressortminister findet auf die Erzeugnisse Madagastars bei der Einfuhr nach Frankreich, soweit sie mit Ursprungszeugnissen versehen sind, der Minimaltarif Anwendung. Um Mißbräuchen vorzubeugen, ist bestimmt worden, daß zur Ausfertigung dieser Zeugnisse bis auf Weiteres nur die französischen Residenten in Tamatave, Majumpa, Nosse-Bé und Mananjar befugt sein sollen.

Demgemäß genießen die begünstigte Behandlung einstuellen nur die aus diesen vier Häfen kommenden malegassischen Erzeugnisse, den einzigen der Insel, wo gegenwärtig offizielle französische Vertreter sich befinden. (Zirkular der Generalzolldirektion vom 6. Februar 1893, Nr. 2253.)

Änderungen des Zolltarifs der Kolonie Sierra Leone.

Eine am 1. März d. Js. in Kraft getretene Verordnung vom 3. Februar d. Js. (Nr. 1 von 1893) lautet:

- Der Eingangszoll auf Spirituosen wird wie folgt festgelegt:
Spirituosen, deren Stärkegrad durch Sykes Hydrometer ermittelt werden kann, für das Gallon Normalgehalt nach dem genannten Hydrometer 3 Schill.
und so im Verhältnis für größere oder geringere Stärken und für größere oder geringere Mengen Spirituosen, versüßte oder versetzte, deren Stärkegrad sich durch Sykes Hydrometer nicht ermitteln läßt, für das Gallon 3 Schill. und dementsprechend für größere oder geringere Mengen.
Spirituosen, nicht aufgeführt, für das Gallon 3 Schill.
- der Gouverneur wird ermächtigt, für Gegenstände, welche in die Kolonie zum amtlichen Gebrauche der Konsulate eingeführt werden, Zollfreiheit zu gewähren.
- Sektion III der die Aenderung des Zolltarifs betreffenden Verordnung von 1890, wonach von den nach den Loos-Inseln eingeführten Waaren ein Werthzoll zu erheben ist, wird aufgehoben.

Die Sead-Inseln und Inseln der Bougainville-Straße.

S. M. Kreuzer „Sperber“ hat bei seiner Anwesenheit im Schutzgebiete der Neu-Guinea-Kompagnie Anfang dieses Jahres auch die Sead-Inseln und die Inseln der Bougainville-Straße besucht. Auf den Sead-Inseln leben zur Zeit nur noch etwa 80 Per-



fonen, nachdem einer Ende vorigen Jahres dort herrschenden Influenza-Epidemie gegen 90 Personen erlegen sind. Auch die Inseln der Vougainville-Straße sollen sehr schwach bevölkert sein. Es leben nur auf den Inseln Morgujala, An, Sanaï und Jauvo Eingeborene. Die männliche Bevölkerung aller dieser Inseln wird zusammen auf etwa 300 Köpfe und die weibliche auf annähernd ebenso viel geschätzt. Geburten kommen in letzter Zeit sehr spärlich vor, dagegen ist die Sterblichkeit sehr groß. Die Ursache soll Syphilis sein, die vor längerer Zeit durch einen Arbeiterschooner von Fiji eingeschleppt worden ist.

Litterarische Besprechungen.

Briefe und Tagebuchblätter aus Ostafrika von Wilhelm Wolfrum, weiland Lieutenant der deutsch-ostafrikanischen Schutztruppe (gefallen am 10. Juni 1892 bei Moshi am Kilimandjaro). München (W. Franzische Hofbuchhandlung). Preis 2,80 Mk.

Lieutenant Wilhelm Wolfrum vom 1. bayrischen Fußartillerie-Regiment ging Anfang 1890 als Angehöriger der Wissmanntruppe nach Ostafrika und war zunächst in Dar-es-Salaam, sodann in selbständigen Stellungen in Vindi und Mitindani thätig. Er nahm sodann, obgleich er bereits Anspruch auf Urlaub erworben hatte, an der Expedition nach dem Kilimandjaro teil und fiel, von einem Schuß ins Herz getroffen, gleich im Beginn des Gefechtes bei Moshi.

Die in Brief- und Tagebuchform hierher gelangten Mittheilungen des befähigten jungen Offiziers

althem Frische und Lebenswahrheit. Seine Schaffensfreudigkeit, die günstige Meinung über die Aussichten des Schutzgebietes zeigen sich fast auf jeder Seite des Buches. „Meine Meinung über den Werth Ostafrikas steigert sich immer höher, je länger ich hier bin und je mehr Einsicht ich gewinne. Mein Dienst freut mich, ich bin sehr beliebt bei der Bevölkerung, spreche Suaheli wie der schwarzeste Neger, kurz ich bin glücklich.“ — Als Stationschef von Mitindani führt er eine Anzahl wichtiger Arbeiten aus, zu denen er als Ingenieuroffizier besonders befähigt ist. Er baut eine lange Holzbrücke über die Lagune, welche Port und Stadt trennt, stellt eine Wasserleitung her und legt Anpflanzungen an. So fühlt er sich durch sein Wirken so befriedigt, daß ihn nach fast zweijähriger Anwesenheit in Ostafrika nichts nach Europa zieht.

Wir hätten gewünscht, daß Aeusserungen über die höhere Politik unterblieben wären, da sie selbstverständlich ohne genügende Kenntniß der Sachlage gemacht und zweifellos nicht bestimmt waren, in die Oeffentlichkeit zu gelangen. Im Uebrigen wird jeder Kolonialfreund das Buch mit Interesse lesen und nur lebhaft bedauern, daß ein so tüchtiger Offizier nicht länger dem Dienst des Schutzgebietes erhalten werden konnte.

Kaufmännisches Adreßbuch 1893/94. Herausgegeben von W. & S. Locwenthal (Redaktion und Verlag des „Berliner Adreßbuch“). XIII. Jahrgang. (Anfang Mai 1893.) Berlin. Druck und Verlag von W. & S. Locwenthal, C., Grünstraße 4.

Anzeigen.

Inserate (für die zweispaltige Zeitzeile oder deren Raum 35 Wennig) sind an die Betriebsleitung, Berlin SW12, Kochstraße 68—70, oder betten Zweigstelle, SW11, Bernburger Straße 22a, einzufenden.

Oesterreichisch-ungarischer Lloyd in Triest.

Aegyptischer und Indo-chinesischer Dienst. 10

Absfahrten ab Triest:

- nach Alexandrien (Eilinie) über Brindisi, jeden Freitag zu Mittag; Ankunft den nächsten Mittwoch früh;
- Bombay (Eilinie) über Brindisi, Port Said, Suez und Aden am 3. jeden Monats um 4 Uhr Nachmittags; Ankunft am 19. desselben Monats, Anschluss nach Hongkong über Colombo, Penang und Singapore und nach Calcutta über Colombo und Madras;
- Aden mit Berührung von Port Said, Suez, Djeddah, Suakin, Massaua und Hodeidah am 15. der Monate April, Juni, August, Oktober und December um 4 Uhr Nachmittags.

