Bedeutungsvolles Abkommen über die Deutschen Südafrikas.

Im ehemaligen Deutsch-Südwestafrika befinden sich gegenwärtig noch 8000 Deutsche, die auf Antrag in die Südafrikanische Union aufgenommen werden können. Ueber diese Deutschen haben zwischen General Smuts und der deutschen Regierung Verhandlungen stattgefunden, deren Resultat das folgende Memorandum darstellt; in dem unter weitestem Entgegenkommen die Rechte der dortigen Deutschen festgestellt sind:

1. Anteil der Deutschen an den Rechten und Pflichten. Es ist die Absicht der Regierung der Südafrikanischen Union die Deutschen in Südwestafrika als Teil der Bevölkerung mit denselben Rechten und Pflichten wie die übrigen Bürger anzuerkennen.

2. Deutsche Sprache. Die Verwaltung von Südwestafrika wird jede Erleichterung für den freien Gebrauch der deutschen Sprache vor den öffentlichen Behörden und im schriftlichen Verkehr mit diesen keinen Einwand erheben, wenn irgend möglich in derselben Sprache antworten. Von dem Amtsblatt, das die erlassenen Gesetze und Regierungsbekanntmachungen enthält, werden von Zeit zu Zeit deutsche Uebersetzungen veröffentlicht werden.

3. Deutsche Schulen. Die Verwaltung von Südwestafrika ist bereit, die zurzeit bestehenden deutschen Schulen in Swakopmund und Windhoek für eine Uebergangszeit von zwei Jahren durch Beihilfen zu unterstützen. Indessen sollen diese Beihilfen 50 Prozent der Gesamtausgaben der letzten zwölf Monate nicht übersteigen. Die Schulen unterstehen der Inspektion der Regierung und das Lehrziel der Klassen muß zum wenigsten dem Lehrziel der entsprechenden Klassen in den Regierungsschulen gleichkommen.

Dieses Zugeständnis soll in keiner Weise als eine Aufgabe der gegenwärtigen allgemeinen Schulpolitik der Verwaltung angesehen werden.

4. Deutsche Kirchen und Missionen. Die deutschen Kirchen und die deutschen Missionen haben bisher und werden künftig von der Verwaltung von Südwestafrika eine wohlwollende Behandlung erfahren.

5. Einwanderungsgesetze. Die in der Südafrikanischen Union geltenden Einwanderungsgesetze werden in Südwestafrika zur Anwendung gelangen. Im Rahmen dieser Gesetze werden Deutsche willkommen sein.

6. Genossenschaften. Die Verwaltung von Südwestafrika wird die Frage prüfen, auf welchem Wege die finanziellen Schwierigkeiten der deutschen Verwertungsvereinigungen und ihres Verbandes gelöst werden können, und wird ernstlich die Möglichkeit, ihnen Beistand zu leisten, erwägen.

7. Vertretung im Landamt und bei der Landwirtschaftsbank. Es wird anerkannt, daß die Bestellung eines deutschen Mitgliedes sowohl beim Landamt (Land Board) als auch in der Verwaltung der Landwirtschaftsbank (Land and Agricultural Bank of South West Africa) erwünscht ist. Zu diesem Zweck wird die Verwaltung, sobald eine Gelegenheit sich dazu bietet, Schritte ergreifen.

8. Swakopmund. Die Verwaltung verfolgt die Politik

a) Swakopmund als ersten Seebadeort in Südwestafrika zu entwickeln,

b) aus ihm einen Schulmittelpunkt zu machen,

c) es durch Beschleunigung des Passagierverkehrs zwischen Swakopmund und Walfischbucht zum Wohnort von Walfischbucht zu machen.

9. Pensionen. Die Verwaltung von Südwestafrika ist bereit, die Pensionen zu übernehmen, auf die Beamte des ehemaligen Deutschen Gouvernements, die noch in Südwestafrika wohnen, Anspruch haben.

10. Arbeiter-Unfallentschädigungsgesetz. Das Arbeiterunfallentschädigungsgesetz der Union wird demnächst auf das Mandatsgebiet ausgedehnt werden.

11. Militärdienst. Die Deutschen in Südwestafrika und ihre Nachkommen werden während der nächsten 30 Jahre unter keinen Umständen zum Militärdienst gegen das Deutsche Reich verpflichtet werden.

London, den 23. Oktober 1923.

gez. de Haas. gez. Dr. Ruppel. gez. Smuts.

Die Hamburg-Amerika Linie zu Anfang 1924.

Zu den wenigen Lichtblicken, die das vergangene Wirtschaftsjahr aufzuweisen hat, darf die Tatsache gezählt werden, daß die Arbeit an der Erneuerung der deutschen Schiffahrt und der deutschen Ueberseebeziehungen trotz aller außen- und innenpolitischen Hemmnisse rüstig fortgeführt worden ist. Der Wiederaufbau unserer Handelsflotte konnte weiter gefördert und gegen Ende des Jahres im wesentlichen zum Abschluß gebracht werden. Damit ist die deutsche Schiffahrt nach dreijähriger zäher Arbeit an einer Etappe ihrer Nachkriegsentwicklung angekommen, von der aus ein weiterer Ausbau auch unter weniger ungünstigen Verhältnissen, als sie gegenwärtig vorliegen, nur in erheblich verlangsamtem Tempo erfolgen kann.

Mit einem Gesamttonnagebestand von ca. 400 000 Br.-Reg.-T. ist Hamburgs größte Schiffahrtsgesellschaft, die Hamburg-Amerika Linie, in das neue Jahr eingetreten. 18 Neubauten mit ca. 116 300 Br.-Reg.-T., darunter eine Anzahl hochwertiger kombinierter Passagier- und Frachtdampfer konnten während des vergangenen Jahres fertiggestellt und in die Hapagflotte eingereiht werden. Dank dieses beträchtlichen Tonnagezuwachses war die Gesellschaft in der Lage, ihr Liniennetz weiter auszugestalten und ihre Dienste in manchen Fahrtrichtungen wesentlich zu verbessern. Insbesondere gewann sie durch die neuen Passagierdampfer auf ihren Hauptrouten die Möglichkeit einer größeren Beteiligung am Kajütsverkehr. Für gewisse Verkehrsgebiete brachten Interessen- und Arbeitsgemeinschaften mit anderen Linien eine rationelle und leistungsfähigere Neuregelung des Dienstes.

Der Nordamerikadienst, den die Gesellschaft in Gemeinschaft mit den United American Lines ausführt, umfaßt gegenwärtig eine wöchentliche Passagier- und Frachtlinie nach Neuyork, sowie Frachtlinien nach Boston, Philadelphia, Baltimore und Norfolk. Hier sind im Laufe des vergangenen Jahres die in der Hauptsache für die Beförderung von Fahrgästen der 3. Klasse eingerichteten Dampfer „Bayern" und „Württemberg" durch die neuen Turbinendampfer „Thuringia" und „Westphalia" abgelöst worden, zwei Schwesterschiffe von je 21 000 Br.-Reg.-T., die über eine Kajütsklasse und eine moderne 3. Klasse verfügen. Zu ihnen ist weiter der 21 000 Br.-Reg.-T. große, mit umfassenden Einrichtungen für alle 3 Passagierklassen ausgestattete Zweischraubendampfer „Albert Ballin" getreten. Infolge der Indienststellung dieser Schiffe konnte die Hamburg-Amerika Linie in beträchtlicherem Umfange, als es bislang möglich war, auch am Kajütsverkehr der Hamburg—Neuyorker Route teilnehmen. Nachdem die Gesellschaft am Schlusse des Jahres auch das Schwesterschiff „Albert Ballins", die „Deutschland" übernommen hat, stehen ihr mit Einschluß des bereits seit 1921 wieder in der Neuyorker Fahrt beschäftigten Dampfers „Hansa" insgesamt fünf Passagierdampfer zur Verfügung von zusammen 82 000 Br.-Reg.-T. auf dieser ihrer Stammlinie.

Der Cuba-Mexiko-Westindienstdienst besteht zur Zeit aus einer monatlichen Frachtlinie nach Cuba-Mexiko, einer 14-täglichen Frachtlinie nach Westindien und einem etwa vierwöchentlichen Passagier-, Post- und Frachtschnelldienst nach Cuba-Mexiko, der von den Dampfern „Toledo" und „Holsatia" ausgeführt wird. Außer der Umwandlung des westindischen Frachtdienstes aus einem monatlichen in einen 14tägigen hat das vergangene Jahr diesem Dienst keine wesentlichen Veränderungen gebracht.

Dagegen konnte das im Südamerikadienst beschäftigte Dampfermaterial durch die bisher im Nordamerikaverkehr verwandten 3.-Klasse-Sonderschiffe erweitert und verstärkt werden. Gegenwärtig sind im Passagier- und Frachtdienst nach Brasilien und dem La Plata neben den drei Sonderschiffen „Baden", „Bayern" und „Württemberg", die Passagierdampfer „Teutonia", „Rugia" und „Galicia", sowie mehrere ganz oder überwiegend für die Frachtfahrt in Betracht kommende Dampfer tätig.

Im Dienste nach der Pacific-Küste brachte das vergangene Jahr wichtige Neuerungen. Für den Verkehr nach den Häfen der Pacific-Küste Südamerikas hat sich die Hamburg-Amerika Linie im April 1923 mit der Kosmos-Linie und der Roland-Linie zu einem Gemeinschaftsdienst unter der Bezeichnung „Deutsche Westküstenlinien" zusammengeschlossen, der jetzt einen wöchentlichen Passagier- und Frachtdienst durch die Magelhaensstraße umfaßt. Daneben wird ebenfalls [illegible] meinschaftsdienst der genannten Reedereien eine monatliche Frachtlinie durch den Panamakanal nach der Pacific-Küste Zentralamerikas und Mexikos unterhalten. Auch nach den nordamerikanischen Pacific-Häfen fahren wieder Hapagdampfer zusammen mit Schiffen der Kosmos-Linie, der Roland-Linie und der United American Lines in einem regelmäßigen Dienst, der durch den Panamakanal nach San Francisco, Portland, Seattle, Tacoma, Vancouver geht. Auch hier bieten die Dampfer der Hamburg-Amerika Linie Beförderungsgelegenheiten für eine beschränkte Anzahl von Passagieren.

In der Ostasienfahrt, in der die Hamburg-Amerika Linie mit dem Norddeutschen Lloyd und den beiden englischen Reedereien Alfred Holt u. Co. und The Ellermann u. Bucknall Steamship Co. zusammenarbeitet, beginnt die Gesellschaft neuerdings neben ihren Motorschiffen „Rheinland", „Münsterland", „Havelland", „Ermland" und dem Dampfer „Preußen", die sämtlich mit Räumlichkeiten für einige Fahrgäste ausgerüstet sind, auch Dampfer mit Einrichtungen für die Beförderung einer größeren Anzahl von Kajütspassagieren zu verwenden. Sie hat bereits vor einigen Monaten den neuen Dampfer „Oldenburg", der über vornehm und behaglich ausgestattete Kabinen und Gesellschaftsräume für etwa 50 Fahrgäste verfügt, in den Dienst auf dieser Route eingestellt und wird ihm in Kürze zwei mit ähnlich umfangreichen Passagiereinrichtungen ausgestattete Schiffe, den Turbinendampfer „Saarland" und das Motorschiff „Vogtland", folgen lassen. Damit ist eine Erweiterung dieses Dienstes vorbereitet, von der erwartet werden darf, daß sie für den Ausbau der deutschen Verkehrsbeziehungen zum Fernen Osten nicht ohne Bedeutung bleiben wird.

Der gemeinsame Afrikadienst der Woermann Linie, Deutschen Ostafrika Linie, Hamburg-Amerika Linie und Hamburg-Bremer-Afrika Linie umfaßt jetzt neun Passagier- und Frachtdienste, darunter als besonders bemerkenswerte letztjährige Erweiterung die westliche Rundfahrt um den schwarzen Erdteil. Die Hamburg-Amerika Linie ist zurzeit an diesem Verkehr mit vier Dampfern beteiligt.

In gleicher Weise wie in der Fahrt nach dem Pacific ist auch in der Levantefahrt während des vergangenen Jahres ein enger Zusammenschluß deutscher Linien erfolgt. Die der Hamburg-Amerika Linie verbündete Deutsche Levante Linie hat sich mit der Dampfschiffahrtsgesellschaft „Argo" und der Bremer Atlas Linie zu einem gemeinsamen Dienst unter der Bezeichnung „Deutscher Levante Dienst" vereinigt, der jetzt mit einem umfangreichen und neuzeitlichen Schiffspark zahlreiche Verbindungen von Hamburg Bremen nach den Häfen der Adria, Nordafrikas, der Levante und des Schwarzen Meeres [illegible] erhält.

Nimmt man zu diesen überseeischen Diensten der Gesellschaft noch einige europäische Linien, die nach Finnland und Rußland, sowie nach den Randstaaten gerichtet sind, so hat man den Ueberblick über das Routennetz der Gesellschaft erlangt. Er zeigt, daß sich die Verkehrstätigkeit der Hamburg-Amerika Linie wieder auf alle Hauptgebiete erstreckt, die von ihren Schiffen in Vorkriegstagen befahren wurden.

Nur drei Zeilen.

Der Vollzugsausschuß der Dockarbeitervereinigung hat beschlossen, am 16. Februar in den Streik zu treten, falls bis dahin die Lohndifferenzen nicht geregelt sind.

Die evangelische [illegible] Schwedens hat im Laufe des vorigen Jahres [illegible] Kronen zur Linderung der deutschen Not gespendet.

In Warschau wurde während einer Opernvorstellung der viele hohe Staatsbeamte beiwohnten, gegen das Operngebäude eine Bombe geworfen.

Der „Corriere della Sera" meldet aus Brindisi: Ein jugoslawisches Geschwader ist zum Besuch der italienischen Flotte in Brindisi eingetroffen.

Die Regierung der Vereinigten Staaten hat die griechische Regierung anerkannt.

Der tote Gast.

Novelle von Heinrich Zschokke.

(11. Fortsetzung.)

Veronika sprach zu dem ihrigen: „Läßt mein Liebster den Winterkönig lebendig aus unseren Stadtmauern ziehen so will ich lieber des Winterkönigs Metze, als meines Liebsten Gemahl sein. So wahr mir Gott helfe mit seinen Heiligen."

Franziska sprach zu dem ihrigen: „Läßt mein Liebster den Winterkönig diese Nacht überleben, will ich eher den Tod als meinen Liebsten küssen, und mein Liebster soll ewig die Hochzeit umsonst erwarten. So wahr mir Gott mit seinen Heiligen helfe."

Jakobea sprach zu dem ihrigen: „Der Schlüssel zu meinem Brautkämmerlein ist nun und ewig verloren, bringt morgen der Herzallerliebste mein nicht purpurrot sein Kriegsschwert vom Blute des Winterkönigs."

Die drei Bräutigame erschraken; doch sammelten sie ihre Geister bald wieder, indem sie die schönen Jungfrauen liebreizender denn jemals vor sich stehen und der Antwort gewärtig sahen. Keiner wollte zurückbleiben jeder der erste sein, die Inbrunst seiner Liebe durch ein Heldenstück zu bekunden. Also verhießen sie, der Winterkönig solle die Sonne nicht wieder sehen.

Sie beurlaubten sich von den Bräuten, die nun frohlockend beisammensaßen und von dem ewigen Ruhm ihrer Geliebten, von deren Mut und Zärtlichkeit, und zuletzt von der Grafschaft plauderten, wie sie dieselbe unter sich teilen wollten. Die drei jungen Männer aber beredeten sich, gingen alsdann ins Wirtshaus zum Lindwurm forderten einen Trunk, forschten gesprächig den Fremden nach, und wer der König sein möge, und wo er schlafe und ob er ein schönes Zimmer habe. Sie kannten aber alle jeden Winkel des Hauses wohl. Und sie zechten bis tief in die Nacht hinein.

Vor Tagesanbruch ritten eilfertig zwölf der fremden Gäste fort bei Sturm und Wetter. Der dreizehnte lag tot im Blute schwimmend auf dem Bette. Er hatte drei Todeswunden. Niemand konnte sagen, wer er sei; doch versicherte der Wirt, der König sei es nicht. Und er hatte recht; denn der Winterkönig entkam, wie bekannt glücklich nach Holland und lebte noch manches Jahr. — Der tote Gast wurde noch desselben Tages begraben aber nicht auf dem Kirchhofe in geweihter Erde zu den Gebeinen anderer katholischer Christen, sondern als ein vermutlicher Ketzer, aus christlicher Liebe, auf dem Schindanger ohne Sang und Klang.

Aengstlich warteten indessen die drei Bräute auf die Ankunft ihrer Liebsten, um ihnen süßen Lohn zu zollen. Aber sie kamen nicht. Sie schickten wohl nach ihnen aus in alle Gassen und in alle Häuser; aber es hatte sie niemand mehr seit der Mitternachtsstunde gesehen. Selbst der Wirt und dessen Frau, Mägde und Knechte wußten nicht zu sagen, wohin sie gegangen und was aus ihnen geworden.

Da härmten sich die armen Mädchen bitterlich, und sie weinten Tag und Nacht und bereuten den frevelvollen Befehl, welchen sie so treuen und schönen Männern gegeben.

Am meisten jammerte heimlich die reizende Jakobea, denn sie hatte zuerst den gefährlichen Anschlag auf das Leben des Winterkönigs vor ihren Gespielinnen laut getan. Zwei Tage waren seit der Unglücksnacht verflossen, der dritte fast verflossen. Noch wußten die Bräute, noch die bekümmerten Eltern nichts über das Schicksal der Jünglinge.

Da ward an Jakobeas Tür gepocht, und es trat ein fremder vornehmer Mann herein und fragte nach dem Mägdelein, das weinend neben dem Vater und der Mutter saß. Der Fremde überreichte einen Brief, den er unterwegs von einem Jüngling empfangen und zu bestellen versprochen hatte. O, wie freudig erschrak Jakobea! Das Briefchen kam vom Geliebten.

Es war aber fast dunkel. Die Mutter eilte und brachte zwei brennende Lampen, den Brief zu lesen und den Fremden besser zu sehen. Er war ein Mann von dreißig Jahren, von hoher, magerer Gestalt, ganz schwarz gekleidet, doch nach Sitte damaliger Zeit mit großem, von schwarzen Federn umwehten Hut, schwarzem Wams mit weit überliegendem Spitzenkragen auf den Achseln, schwarzen Unterkleidern und weiten Stiefeln: an der Seite ein Schwert, dessen Griff mit Gold und Perlen und blitzenden Steinen ausgelegt war. Funkelnde Edelsteine sah man mit allerlei Licht von seinen Fingerringen strahlen. Doch sein Angesicht war regelmäßig und edel, war aber, trotz dem Feuer seines Blickes blaß und erdfarben, und der schwarze Anzug machte ihn noch bleicher. Er setzte sich; und der Vater las bei der Lampe den Brief. Er lautete: „Wir haben den Unrechten getroffen; drum, Liebchen, lebe wohl, dieweil ich den Schlüssel zum Brautkämmerlein verloren. Ich zieh' in Krieg gen Böhmerland und suche mir eine neue Braut, die nicht fordert vom Liebsten ein purpurrotes Schwert. Tröste dich, wie ich mich. Da send' ich dir den Ring zurück." Der Ring fiel aus aus dem Briefe.

Als Jakobea solches verlesen hörte, ward sie schier ohnmächtig, und sie weinte und fluchte dem Ungetreuen. Vater und Mutter trösteten das arme Kind, und der Fremde redete viel holdselige Worte: „Hätt' ich gewußt daß der Schalksknecht mich zum Ueberbringer solcher Verzweiflung mache, so wahr ich bin der Graf von Gräbern, ich hätt' ihm den Johannissegen mit meinem guten Schwert erteilt. Trocknet Eure schönen Augen, holdes Fräulein: eine einzige Tränenperle, die über Eure rosenroten Wangen rinnt, ist genug, alle Flammen Eurer Liebe auszulöschen."

Aber Jakobea konnte nicht aufhören zu weinen. Der Graf entfernte sich endlich und bat um Erlaubnis die schöne Leidende am folgenden Tage noch einmal besuchen zu können.

Er hielt auch Wort und kam, und da er mit Jakobea allein war, sprach er: „Ich habe die ganze Nacht