heimrats Stuhlmann die Zentralstelle des Kolonialinstituts, beide Abteilungen je eine halbe Stunde. Kurz nach 4 Uhr begab sich der Reichskanzler nach der preußischen Gesandtschaft zurück.

Erforschung der Maul- und Klauenseuche durch das Reichsgesundheitsamt.

Das Reichsgesundheitsamt beabsichtigt, sich in Zukunft in verstärktem Maße mit der Erforschung der Maul- und Klauenseuche zu beschäftigen. Es soll zu diesem Zweck ein eigenes Institut auf einer Insel der Ostsee angelegt werden, dessen Lage vollkommene Gewähr dafür bietet, daß eine Ausbreitung der Seuche von dort völlig ausgeschlossen ist. Im Auftrage der preußischen Regierung und mit deren finanzieller Unterstützung hat bekanntlich bereits vor Jahren Professor Löffler ein ähnliches Institut auf der Ostseeinsel Riems eingerichtet. Der Reichstag hat auch in diesem Jahre den dringenden Wunsch ausgesprochen, daß auch von Reichs wegen zur Erforschung der Seuche alle erforderlichen Einrichtungen getroffen werden. Von den in der letzten Zeit entdeckten Verfahren zur Immunisierung gesunder und zur Heilung erkrankter Tiere ist bereits ein Teil als zur praktischen Verwendung nicht geeignet festgestellt worden. Mit zwei Verfahren dauern die Prüfungen durch das Reichsgesundheitsamt gegenwärtig noch an. Als das einzige Verfahren, das bisher sich für die Immunisierung tatsächlich bewährt hat, ist das des Professors Löffler anzugeben, leider aber verhindert der sehr hohe Preis des Präparats eine weitgehende Anwendung.

Deutsches Reich.

* **Der Ministerialdirektor a. D. Wirklicher Geheimer Rat Dr. Merz** ist am Montag in Loschwitz bei Dresden gestorben. —

Der Verstorbene wurde am 22. Oktober 1843 zu Greiz geboren, besuchte die Fürstenschule in Grimma und studierte in Leipzig. Von 1867 bis 1877 war er im fürstlich-reußischen Staatsdienst. Am 1. Mai 1877 ward er als Bezirksassessor bei der Amtshauptmannschaft Plauen angestellt. Am 27. August 1879 wurde er Regierungsassessor und als solcher am 1. Juni 1880 an die Amtshauptmannschaft Glauchau, und am 1. Februar 1884 in das Ministerium versetzt. Am 23. Mai 1884 wurde er Regierungsrat und nach Inkrafttreten der Unfallversicherung zunächst Schiedsgerichtsvorsitzender und dann Mitglied des Landesversicherungsamtes. Am 1. Oktober 1887 wurde er Amtshauptmann in Glauchau und am 1. Mai 1899 als Amtshauptmann nach Chemnitz versetzt. Am 1. Oktober 1891 erhielt er den Rang als Oberregierungsrat. Am 1. August 1893 ward er als Vortragender Rat ins Ministerium des Innern versetzt und dort am 1. April 1897 Vorstand der zweiten Abteilung und Geheimer Rat. Am 1. Januar 1898 wurde er Ministerialdirektor und am 22. April 1908 Wirklicher Geheimer Rat. Am 1. März 1909 trat er in den Ruhestand, aus welchem Anlaß ihm das Großkreuz des Albrechtsordens verliehen wurde. Merz war seinerzeit die rechte Hand des Ministers v. Metzsch und hat u. a. das Dreiklassenwahlgesetz von 1896 und die Denkschrift über das Sparkassenwesen mit der sich angliedernden Sparkassenverordnung verfaßt. Später wurde diese Verordnung zum Teil vorläufig aufgehoben und ein Vergleich mit dem Sparkassenverband angebahnt. Der Weggang des Geh. Rats Merz wurde mit der Niederlage der Regierung bei der Sparkassenverordnung in Zusammenhang gebracht. Er war ein Mann von rein konservativen Grundsätzen und genoß in seiner amtlichen Stellung als pflichttreuer, arbeitseifriger Berater des Ministers des Innern großes Vertrauen.

*

* **Ein siamesischer Prinz in der deutschen Flotte.** Prinz Cahidol von Siam wird im Frühjahr zum Zwecke der Ausbildung als Seeoffizier in die deutsche Flotte eintreten.

Zum Ausbau des Eisenbahnnetzes in Deutsch-Südwestafrika.

Der Nachtragsetat für 1914 des deutschen Schutzgebietes Deutsch-Südwestafrikas sieht neben einer Reihe von kleineren Verbesserungen von Südwestafrika auch den Bau einer Eisenbahn im Ambolande von Otjiwarongo nach Okahakana vor, und zwar ist zunächst eine erste Rate von 5 Millionen eingesetzt. In einer Denkschrift wird die Notwendigkeit des Bahnbaues mit dem Mangel an Arbeitern begründet. Die Bahn, deren Länge auf 285 km geschätzt wird, hört an einer Wasserstelle im Ambolande auf. Wünschenswert wäre es, wenn später ihre Fortsetzung nach Südangola an die Küste vorgesehen werden könnte. Der Bau der Orambobahn, deren Lage aus unserer heutigen Karte hervorgeht, wird einen Kostenaufwand von 13 Millionen Mark erfordern. In der beistehenden Karte geben wir gleichzeitig eine Uebersicht des Eisenbahnwesens in Deutsch-Südwest. Von den Eisenbahnen mit Kapspurweite entfielen auf die Linie Karibib—Windhuk rund 190 km, auf Windhuk—Keetmanshoop 507 km, auf Keetmanshoop — Lüderitzbucht 365 km und auf Seeheim—Kalkfontein rund 180 km. Ferner sind in der Kolonie folgende Schmalspurbahnen mit 60 cm Spurweite: Swakopmund—Otavi-Thumeb 581 km, Swakopmund—Karibib rund 194 km, Onguati—Karibib (Verbindungsstück) 14 km und Otavi-Grootfontein 91 km. Im Bau ist die Strecke Kalkfontein-Warmbad, deren regelmäßige Verbindung bisher durch Lastautomobile aufrechterhalten wurde.

* **Auszeichnung.** Der Kaiser hat dem außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister in München, Wirkl. Geh. Rat v. Treutler, den Stern zum Roten Adlerorden 2. Klasse mit Eichenlaub verliehen.

* **Neue Entwürfe für den Botschaftsneubau in Washington.** Die „Nordd. Allg. Ztg." schreibt: Wie wir hören, wird das Gutachten, das die Akademie des Bauwesens über die ihr vorgelegten Entwürfe zum Botschaftsneubau in Washington erstattet hat, in der nächsten Nummer des Zentralblattes der Bauverwaltung veröffentlicht werden. Die Akademie macht darin gegen die Entwürfe eine Reihe von Bedenken geltend, erörtert diejenigen Gesichtspunkte, die bei dem Neubau zu beobachten seien, bei den bisherigen Entwürfen aber nicht ausreichende Berücksichtigung gefunden hätten und schlägt zum Schlusse vor, nach Maßgabe dieser Gesichtspunkte die Architekten Dülfer, v. Ihne und Möhring zur Einreichung neuer Skizzen aufzufordern. Der Kaiser hat genehmigt, daß diesem Vorschlage entsprechend verfahren wird.

* **Die Petitionskommission des Reichstags** beschäftigte sich mit einer Petition, die dahin ging, Scheinverträge zwischen Prinzipalen und Angestellten, die den Zweck verfolgen, sich berechtigten Forderungen von Gläubigern zu entziehen, gesetzlich zu verbieten. In der Petition wird behauptet, daß derartige Verträge häufig abgeschlossen werden, in welchen den Angestellten 1500 ℳ als Gehalt zugebilligt werden und der überschießende Betrag der Ehefrau ausgezahlt wird. Das Reichsgericht habe kürzlich entschieden, daß solche Verträge keineswegs gegen die guten Sitten verstoßen. Die Petenten behaupten, daß diese Entscheidung in Deutschland Treu und Glauben breche und Deutschland vor dem Auslande herabsetzen müsse. Die Kommission überwies die Petition dem Reichskanzler als Material.

Die deutsche Beteiligung an San Francisco.
(Eig. Drahtber. unserer Berliner Redaktion.)

Am Montag vormittag 11 Uhr traten in Berlin die Mitglieder der Zentralstelle für die Weltausstellung in San Francisco zu einer mehrstündigen Sitzung zusammen und nahmen den Bericht des aus San Francisco zurückgekehrten Konsuls a. D. Schilling entgegen. Da der Fortbestand der Zentralstelle gesichert ist und diese die einzige von der Ausstellung anerkannte Organisation darstellt, wird die unterbrochene Tätigkeit wieder aufgenommen, zumal da täglich eingehende Anmeldungen das große Interesse Deutschlands an der Ausstellung beweisen und das Zustandekommen einer würdigen und repräsentativen deutschen Abteilung sicherstellen. Es wird damit gerechnet, daß jetzt zahlreiche weitere Anmeldungen eingehen werden.

* **Dem bayrischen Landtage** wird der Entwurf zu einem neuen Gebührengesetz, dem der Staatsrat gestern bereits zugestimmt hat, zugehen. Der Entwurf zerfällt in zwei Teile, in ein Kostengesetz und ein Stempelgesetz. Mit dieser Trennung ist auch Bayern dazu übergegangen, eine möglichste Sonderung der Erhebung von Gebühren für Amtshandlungen von dem Gebiete der Verkehrssteuern, vor allem der Besteuerung von Rechtsgeschäften durchzuführen. Die wichtigste Neuerung, die der Gesetzentwurf bringt, ist ein neuer Stempel auf Mietsverträge.

* **In der hessischen Zweiten Kammer** gab am Dienstag Staatsminister v. Ewald die Erklärung ab, daß die Regierung dem neuerdings zur Besoldungsordnung gemachten Vorschlage, es bei dem Höchstgehalt von 3600 ℳ für Volksschullehrer zu belassen, die durch Herabsetzung der Gehaltsstufen ersparte Summe aber auf die übrigen Gehaltsstufen der Lehrer zu verteilen, nicht zustimmen könne. Die Regierung habe bei der Festsetzung der Beamtengehälter überall gespart und könne das Ersparte unmöglich nunmehr den Lehrern geben, wenn sie sich nicht schweren Vorwürfen der Beamtenschaft aussetzen wolle.

* **Die 8. Hauptversammlung des Flottenbundes Deutscher Frauen** fand am 1. März in Hannover statt. Fräulein Clärchen Müller legte das Amt der 1. Vorsitzenden nieder und mit ihr der geschäftsführende Ausschuß. Fräulein Clärchen Müller wurde in Anbetracht ihrer hohen Verdienste, die sie als Begründerin und achtjährige Leiterin des Bundes sich um denselben erworben hatte, zur Ehrenvorsitzenden ernannt. Frau Reichsgerichtsrat Mary Peters-Leipzig wurde zur 1. und Frau Ministerialrat von Rumpler-München zur 2. Vorsitzenden gewählt. Den Wünschen des Flottenvereins wurde Rechnung getragen, indem sich der Flottenbund deutscher Frauen an der Errichtung des „Alters- und Invalidenheims" des Flottenvereins durch eine einmalige Stiftung von 25 000 M. zur Erbauung eines Pavillons beteiligt und künftighin 25 Prozent seiner Netteinnahmen zur Unterhaltung dieses Pavillons zur Verfügung stellt. Diese Maßnahmen erforderten die Abänderung der Satzungen. Der Satzungsentwurf der Landesverbände Baden und Sachsen wurde mit geringen Aenderungen angenommen, und es wurde im § 2 zum Ausdruck gebracht, daß der Zweck des Bundes künftighin auch durch die Förderung von Wohlfahrtseinrichtungen für die Kriegsmarine und auch für die Handelsmarine, wo die Interessen beider miteinander verbunden sind, erreicht werden soll. Der Verein behält seinen Sitz in Hannover und wurde dort in das Vereinsregister eingetragen.

* **Kundgebung gegen den amerikanischen Tabaktrust.** In Bremen fand am Montag abend in der Börse eine von vielen Tausenden besuchte Massenversammlung statt, die sich zu einer imposanten Kundgebung gegen den amerikanischen Tabaktrust gestaltete. Der Generalsekretär des Verbandes zur Abwehr des Tabaktrustes Lißke-Dresden, der Syndikus des Deutschen Tabakvereins Schloßmacher-Frankfurt a. M., der Sekretär des Verbandes deutscher Zigarrenladeninhaber Hesselbarth-Hamburg und als Vertreter der Bremischen Tabakinteressenten Hormann-Bremen hielten sämtlich Reden, in denen sie sich scharf gegen den Trust aussprachen. Die Versammlung hat einstimmig nachfolgende Resolution angenommen: Die am 2. März in der Bremer Börse tagende Versammlung erkennt in dem Vordringen des Britisch-Amerikanischen Tabaktrustes eine schwere Gefahr für die deutsche Volkswirtschaft und Bremens Tabakhandel und das Tabakgewerbe im besonderen. Die Versammlung spricht daher den Bestrebungen des Verbandes zur Abwehr des Tabaktrustes ihre volle Zustimmung aus und hegt die zuversichtliche Erwartung, daß die Konsumenten aus allen Bevölkerungskreisen Bremens die bedrohte trustfreie deutsche Tabakindustrie in ihrem schweren Kampfe tatkräftig unterstützen.

* **Lohnbewegung von Heizern und Maschinisten.** Die Heizer und Maschinisten der Köln-Düsseldorfer Dampfschiffahrts-Gesellschaft sind, wie uns aus Mainz telegraphiert wird, in eine Lohnbewegung eingetreten und versehen nur etwa zur Hälfte ihren Dienst.

Aegypten.

III.

Von Hugo Eberwein, Leipzig.

An Bord des „Prinzen Heinrich" quer übers Mittelmeer.

Im schönsten Hafenteil Neapels, Immacolata, lag neben Schiffsriesen aller Nationen auch „unser" Doppelschraubendampfer „Prinz Heinrich" mit flatternder Flagge schwarz-weiß-rot. Er gehört der Schiffsgesellschaft Norddeutscher Lloyd an, die mit der H. A. P. A. G. wetteifert, unserem Deutschtum auf allen Meeren Ehre und Ansehen zu verschaffen.

Die letzte Stunde ist auch diesmal wieder eine höchst eigenartige Erlebnisperiode. Das Schiff mit seinen vielen Ein- und Ausgängen gleicht einem Bienenkorbe, der von einem neuen Schwarm besetzt wird: ist das ein Rennen und Laufen, ein Hin und Her, ein Durcheinander! Die zu Ruhe Gekommenen stehen auf dem Promenadendeck und beobachten das bunte Treiben am Ufer: die letzten Passagiere klettern die Schiffsbrücke herauf, Packträger mit schweren Koffern folgen ihnen; auf dem Steinplateau hat sich eine Schar neapolitanischer „Zachinis" zusammengefunden, die durch allerlei komische, zuweilen überaus witzige Gaukelei um einen „Soldo" bettelt; dicht am Schiffskörper treibt ein mit gebräunten, jugendlichen Gestalten besetztes Boot, die alle auf dem Sprunge stehen, um die vom Bord des Schiffes ins Wasser geworfenen Münzen mit staunenswerter Tauchergewandtheit aufzufischen und ihrer natürlichen Börse, den Backentaschen, einzuverleiben, und aus dem Kahn weiter rechts ertönt der Klang der Mandoline und Gitarre; zwischen den Musikern steht die singende Signorina, deren Lied in den Herzen der Passagiere des nunmehr auslaufenden Dampfers Widerhall findet: Addio, bella Napoli!

Beim Rückblick erscheint in scharfen Umrissen die gewaltige Masse des Vesuvs, während die fast ununterbrochene Reihe der Küstenörtchen mehr und mehr zu einem lichten Saum zusammenschrumpft, die die dunkle Masse des Gebirges von der violettblauen Meeresfläche scheidet. Sobald die von weißer Brandung umgebenen Trachytfelsen von Capri passiert sind, beginnt das italienische Festland allmählich in der blauen Ferne zu versinken, und mit hereinbrechender Dämmerung wiegt sich das Schiff einsam auf unabsehbarer blauer Meeresfläche, über der sich am Himmel langsam die Sterne entzünden.

Bald ruft der Gong zum Dinner; im schön ausgestatteten, mit gefälligem Holzschnitzwerk geschmückten, geräumigen Speisesaal finden sich nach und nach die Insassen des schwimmenden Hotels an größeren und kleineren Tischen zusammen: Italiener, Franzosen, Engländer, Deutsche und Nordamerikaner; darunter viele hochgestellte Persönlichkeiten, die sich hier dünkellos jedem anderen Passagier beiordnen. Ohne vorherige offizielle Vorstellung beginnt bei Tisch die Unterhaltung — meist in englischer Sprache. Der Schiffsarzt, mit dem wir zusammensitzen, erzählt von den neuesten — genau wie alle alten unzuverlässigen — Mitteln gegen „sea sick"; mein Nachbar zur Rechten rühmt auf Grund persönlicher Erfahrungen die erstaunliche, geistige Energie unseres Kaisers und den Humor des Kronprinzen, und schräg gegenüber sitzt die dunkeläugige Aegypterin, die vom vorzüglichen Klima in Kairo schwärmt, in das sie von einem „very cold trip to England" zurückkehren will. Die Tischgesellschaft in Full dress, in Smoking oder Frack, bietet allabendlich ein hochinteressantes Bild; zugleich ist ihre Präsenzzahl ein untrügliches Sea-Sick-Barometer, das am Tage nach der Fahrt durch die Straße von Messina bedenklich ungünstig stand. Wie herrlich, wenn man derartige Krankheitsanwandlungen überhaupt nicht kennt!

Jedes Schiff gleicht einem schwimmenden Staat mit interessantem Wirtschaftsleben. Oberhaupt ist der Kapitän; seine „rechte Hand" ist der Obermaschinenmeister. Ihnen ist das Schiff mit allen Insassen anvertraut. Die Wohlfahrt auf dem Schiffe hängt von jedem einzelnen Angestellten ab; jede Person unserer ca. 200 Mann starken Schiffsbesatzung muß auf dem Posten sein. Was gibt's da zu tun in Küche und Keller, welch harte Arbeit erfordert die Regelung des Tafelwerks, wieviel Sorgfalt das Instandhalten der bewundernswerten Maschinerie, und was haben unsere 50 Feuermänner zu schaffen, um täglich die ca. 100 Tonnen, gleich 2000 Zentner, Kohlen in die glühenden Oefen zu schippen!

Ganz und gar sorglos und froh spielt sich das Passagierleben ab! Hauptverkehrsader auf dem Schiff ist das Promenadendeck: die Müden sitzen in bequemen Stühlen, ruhen aus, lesen oder weilen in Gedanken daheim bei den Lieben; Freunde — längst bekannt oder neuzusammengefunden — gehen im Gespräch auf und ab, Naturfreunde stehen an exponierten Stellen und genießen den unendlich weiten, erhebenden Ausblick über die farbenprächtige Meeresfläche; vom Spielplatz her schallt das frohe Lachen der Jugend, im Rauchzimmer sitzen die Alten und treiben — Politik.

Schon vom ersten Tage an heben sich einzelne Typen aus der Menge heraus, deren Umrisse von Stunde zu Stunde schärfer markiert erscheinen. Ah, da kommen die zwei „Nadeln der Kleopatra" — stolz und stattlich, von Edelsteinen strotzend, rauscht in schwerer Seide die „Königin" einher, Aegypten und Syrien suchen durch bunte Gewänder zu gefallen; ins Rauchzimmer kann man kommen, wenn man will: da sitzt in der einen bestimmten Ecke „Onkel Sam", in der anderen mit dickem, rundem Gesicht, Spitzbart, zugekniffenen Augen und kleinem lachenden Mund — Benten, der japanische Glücksgott.

An welchem Platz des Schiffes — vom Bug bis zum Heck — man auch steht, — überall gibt es Gelegenheit, nachhaltige Natureindrücke in sich aufzunehmen. Welch erhabenes Schauspiel, wenn früh die Sonne über den scharf abgegrenzten Horizont emporsteigt, oder wenn sie im Glutmeer des Abendrotes untergeht. Wie wohltuend, wenn die Sonne von völlig wolkenlosem Himmel herniederstrahlt und die reine, kräftige Seeluft (an obengenanntem Tage 19 Grad Celsius) so angenehm erwärmt. Welch unverwischbare Eindrücke prägen sich der Seele beim Beschauen des Meeres ein, ob es wild an unser Schiff anbraust — wie kurz nach der Ausfahrt aus der Straße von Messina, — oder ob es als stille, spiegelglatte, tiefblaue Fläche vor uns liegt.

Zum mitternächtigen Schauspiel wurde mir diesmal die Fahrt durch die Straße von Messina. Kurz nach 10 Uhr leuchteten an Steuerbordseite die Lichter italienischer Städte auf — illuminierten Burgen ähnlich — und direkt über den Bug hin flackte weitentfernt das Signallicht von Messina, dem sich später ein zweites, auf Festlandsseite, zugesellte. Auf italienischer Seite wieder ein breiter Lichtstreifen, der nach oben zu sich auflöst in unregelmäßig angeordnete Einzellichter. Schon erhebt sich Sturm, der das Schiff wild hin und her wirft, so daß die immer deutlicher werdenden Lichter wie Scharen schwebender Leuchtkäfer erscheinen. In der Messinaenge gibt's den Höhepunkt des Schauspiels; über uns dunkle Wetterwolken, dazu erhöhter Sturm, so daß unser Schiff einen schweren Kampf zu bestehen hat. Die Ufer links und rechts sind gesäumt mit zitternden, wie mit lauter Diamanten besetzten, breiten Bändern (deren lichtleere Stellen auf sizilianischer Seite noch an die Folgen des letzten großen Erdbebens erinnern), und weit im Hintergrunde, ganz in magisches Dunkel gehüllt, thront der drohende Aetna.

Von überraschender Eigenart war schließlich auch die Landung auf afrikanischem Boden. Der Morgen des 19. Januar brachte starken Südost, der beständig die Wellenrosse aufpeitschte, die mit hohen Schaummähnen gegen die Flanken des Schiffes anstürmten. Vom frühen Morgen an beobachtete ich von meiner Kabine aus über der noch unsichtbaren Nordgrenze Afrikas eine zart rosafarbige, wie es schien ständig bewegte Atmosphäre, die sich bis in die Gegend hinüberzog, auf die unser Schiff zusteuerte, wo also Alexandria liegen mußte. Beides, Sturm und Horizontfärbung, Meldereiter des in Aegypten so gefürchteten Chamsin, der als drückend heiße mit kleinen Sandteilchen durchsetzte Luft über die Erde streicht.

Ganz allmählich — wie das Bild bei der Entwicklung einer photographischen Platte — drangen die ersten Anzeichen der ägyptischen Küste am blaßrötlichen Horizont durch.

Die Küste sieht zunächst noch aus wie ein langer, schmaler Wolkenstreifen, auf dem Meere ruhend. Deutlicher erkennbar wird darauf der Pharuslenchtturm, der wie ein warnender Finger zum Himmel aufragt. Weiter zeigt sich die abwechselungsreiche Silhouette teilweise zusammenhängender Häusergruppen, zwischen ihnen scharfe Konturen einzelner Palmen. Auf dem Leuchtturm, den wir eben passieren, sitzen Hunderte von Kormoranen, die neugierig ihre Hälse recken. Je weiter wir in den Hafen kommen, desto enger wird das Gesichtsfeld, desto klarer aber wird das Nahbild; vor allem erfreut uns nunmehr das zierliche Formenwerk der schlanken Minarets. Während das Schiff anlegt, hat man bereits Gelegenheit zu interessanten Volksstudien.

Typische Vertreter aller in Aegypten lebenden Völkerschaften sind aufgetreten, und sehen oder rufen zum Schiff herauf. Sobald das Schiff fest ist, stürmen all diese schwarzen, braunen, gelben und weißen Gestalten in ihren seltsamen, aber recht spärlichen Kleidern an uns vorüber. Sie schleppen — wie Ameisen ihre Bürde — Koffer und Pakete mit allerlei Zurufen und Gebärdenspiel ans Land.

Schnell sitzen wir in unserem Wagen. Ein Araber bringt uns in seinem flotten Gespann durch die Stadt zum Hotel. Heil, Alexandria!

SLUB
Wir führen Wissen.