

Teil war in Deutschland oder in Darassalam angeworben. Vor der Anstellung hatte sich der Bewerber einer ärztlichen Untersuchung zu unterwerfen.

An dieser Stelle möchte ich diejenigen Kollegen, welche Untersuchungen auf Tropentauglichkeit vornehmen, bitten, die Untersuchung erst dann als abgeschlossen zu betrachten, wenn der Bewerber 1 g Chinin anstandslos verträgt hat, und andererseits denselben mit allen Fragen bezüglich des Chiningebrauches in den Tropen an den zuständigen und ja auch allein verantwortlichen Arzt in der Kolonie zu verweisen; denn dieser hat oft einen äußerst schmerzhaften Stand solchen Beamten gegenüber, die angeblich auf den Rat des heimischen Arztes hin die Chininprophylaxe als nutzlos verwerfen. Zudem verpflichtet sich ja auch der Beamte durch seine Unterschrift allen gesundheitlichen Maßnahmen der Firma Folge zu leisten.

Anfangs hatte die Firma nur einen Arzt, Dr. Dettler, und zwei Heilgehilfen, Berger und Reinhard, in Dienst genommen. Diese kamen im März 1905 nach Darassalam und erhielten drei Räume in der „alten Post“ zugewiesen als Sprechzimmer, Laboratorium mit Verbandzimmer und Vorratsraum. Bald zeigte sich die Notwendigkeit, einen zweiten Arzt für die Strecke anzustellen. Im September 1905 traf Dr. Krauß in Darassalam ein. Kurz zuvor war Heilgehilfe Benemann eingetroffen. Ferner wurden im August 1906 Heilgehilfe Kubburat und im Oktober 1906 Heilgehilfe Wittner angestellt.

Ein Arzt und zwei Heilgehilfen waren in Darassalam beschäftigt, die übrigen waren auf der Strecke verteilt. So wurde auch Schreiber dieser Zeilen nach vierwöchentlichem Aufenthalt in Darassalam nach Mpera an den Nubusfluß entsandt, um dort ein kleines Hospital mit 5 Betten zu übernehmen und um außerdem von dort aus die Beamten auf der Strecke zu besuchen. Das Hospital war auf einem Hügel erbaut, es stand auf einem meterhohen Holzrost und hatte auf 3 Seiten eine 1 1/2 m breite Veranda. Der Boden war aus europäischen Brettern, die Wände aus gespaltenem Bambus hergestellt. Diese Bambusstäbe wurden sehr rasch von Würmern zerfressen und so lagerte ständig dichter Mehlstaub auf allen Gegenständen. Die Fensteröffnungen wurden durch Holzläden geschlossen, meist kam zwischen den Bambusstäben genügend Licht hinein. Das Dach war durch eine 1/4 m dicke Lage Stroh hergestellt und zum Schutz gegen die herabfallenden Halme waren als Zimmerdecke Lächer aus Amerikanostoff aufgespannt. Das Haus hatte 5 Räume, 2 Krankenzimmer mit je 1, eins mit 3 Betten, ein Zimmer für den Arzt und einen Vorratsraum, außerdem 2 Badräume mit Tusch n. Neben diesem Haus war ein Anbau als Arztwohnung begonnen, ferner waren vorgezogen und in Regerbauart (Afgitterwerk mit Lehmbewurf) ausgeführt: Küche, Abort, Hühnerstall und Wohnhaus für Dienerschaft. Letztere bestand aus Koch, Privatkon, Krankenboy, Küchenjunge, Wasserträger und Maultierjunge.

Im Hospital fanden die Beamten der Firma sowie auch die Unternehmer in Erkrankungsfällen Aufnahme. Meist handelte es sich um Malaria, zu deren Feststellung das vorhandene Reifemikroskop gute Dienste leistete. Die Färbung der Blutpräparate erfolgte mit Giemsa-Färbung. Ferner kamen zur Behandlung Fälle von Bronchitis, Dysenterie, Schwarzwasserfieber, Abszesse, Phlegmonen und Verletzungen. Bei der Verschiedenheit der Nationalitäten war es oft nicht ganz leicht mit den Kranken sich zu verständigen, doch verstanden die meisten auch von den zahlreich beim Bau beschäftigten Griechen englisch oder italienisch, so daß nur in seltenen Fällen die Eingeborensprache, das Kiswaheli zu Hilfe genommen werden mußte.

In regelmäßigen Zwischenzeiten, etwa monatlich einmal, wurde die Strecke bereist. Solch eine Reise dauerte meist 10-14 Tage, da man mit den Trägern, die die ganze Reiseausrüstung auf dem Kopfe tragen mußten, nur 20-25 km am Tage zurücklegen konnte. Die einzelnen Lasten enthielten: Zelt, Bett, Tisch, Stuhl, Kochtopf, Segeltuchbadewanne, Lampe, Petroleum, Windleuchter, Sturmlaterne, Filter mit Lebest, Reiseapotheke, Medikamentenvorräte, Kleider und Wäsche im Tropenkoffer, Kochgeschirr, Konserv., Kartoffeln, Seltenswasser, Reis für die Träger, Maultierfutter.

So zog man mit der aus 15-20 Köpfen bestehenden Karawane von Lager zu Lager, behandelte die erkrankten Weißen und Schwarzen, gab Chinin, Verbandstoffe und Medikamente ab, untersuchte die von der Firma neu angeworbenen Aufseher, empfahl das Trinkwasser stets abzukochen, auf eine geregelte Verdauung zu achten, die Chininprophylaxe genau einzuhalten, mit Alkohol sparsam umzugehen, nie ohne Kopfbedeckung sich der Sonne aussetzen, die Wasserentnahmestellen rein zu halten, den Urat aus dem Lager zu entfernen, die Arbeiterhütten auszubessern, Aborte anzulegen und was dergleichen Maßnahmen mehr sind, die vielleicht höchst selbstverständlich klingen, aber doch leicht außer Acht gelassen werden und dann zur Erkrankung des Beamten oder Arbeiters und somit auch zur Schädigung der Firma führen.

### Aus der Heimat.

#### Die furchtbare Unglück auf der Berliner Hochbahn.

Ein furchtbares Unglück, wie es bisher im Berliner Verkehrsleben vereinzelte dastet, hat sich in der zweiten Nachmittagsstunde des 26. September auf der Hochbahn ereignet. Auf dem Gleisdreieck, in der Nähe

der Gebäude der Kühlhallen-Gesellschaft, in der Luckenwalder Straße erfolgte infolge falscher Weichenstellung ein Zusammenstoß zweier Züge. Der eine aus drei Wagen bestehende Zug entgleiste, und ein Wagen dritter Klasse stürzte von dem Dreieck mit seiner ganzen Menschenlast auf die Straße hinunter. Es wurden viele Tote und Schwerverletzte festgestellt. An der Eisenkonstruktion des Bauwerks hängen zahllose Fleischteile von den bei dem Absturz in Stücke geißelten Menschen. Augenblicklich ist die Feuerwehr damit beschäftigt, die schauerlichen Aufräumungsarbeiten vorzunehmen. Bisher sind dreizehn Tote und viele Verwundete geborgen.

Die Namen der Opfer sind noch nicht einwandlos festgestellt worden. Von den 13 Toten und 8 Verwundeten wurden auf der Unfallstation am Tempelhofer Ufer bisher 2 Tote und 6 Verletzte eingeliefert. Diese Toten sind: Architekt Richard Wendt, Andreasstr., ein Unbekannter. Verletzt sind: Architekt Bambuske, Geschäftswärter Biehl, Klara Deutschert, Willi Wiebach, Fritz Neigel, Klara Glauche.

Die übrigen Leichen wurden mit Wagen des Verbandes für erste Hilfe dem Leichenschauhaus zugeführt. Darunter sind manche glücklich zurückgekehrt. So ist einer Leiche vollständig der Kopf abgerissen. Das Kuratorium der Unfallstation hat auf den Polizeialarm sofort 12 Ärzte auf die Unfallstätte entsandt.

Die amtliche Meldung vom dem Unglück lautete, wie folgt: „Ein vom Bahnhof Leipziger Platz nach dem Bahnhof Moedernbrücke fahrender Zug der Hoch- und Untergrundbahn überfuhr heute nachmittags gegen 2 Uhr am Gleisdreieck das Haltesignal und fuhr einen von der Bülowstraße kommenden, nach Bahnhof Moedernbrücke fahrenden Zug in die Flanke, wobei der Führerwagen des letzteren vom Viadukt fiel, während die beiden anderen Wagen des Zuges auf dem Viadukt stehen blieben. Bis 3 Uhr nachmittags sind dreizehn Tote und drei Verwundete geborgen.“

Der Direktor der Hochbahngesellschaft Baurat Wittig äußerte sich über die Ursache der Katastrophe dem Berichterstatter des Lokalanzeigers folgendermaßen:

„Die Schuld an dem Unglücksfall, der uns selbstverständlich mit größter Betrübnis erfüllt, trägt der Motorführer des abgestürzten Wagens. Vordrängend war ihm am Gleisdreieck das Haltesignal gegeben worden, damit er den fast gleichzeitig vom Leipziger Platz kommenden Zug vorüberfahren lasse. Warum er das Haltesignal nicht beachtet hat, ob er es überhaupt nicht gesehen hat, weil ihn vielleicht momentan ein Unwohlsein befallen hat, oder ob er leichtfertig weitergefahren ist, in der Hoffnung, noch vor dem andern Zug die Station Moedernbrücke zu erreichen, läßt sich nicht mehr feststellen. Der Unglückliche ist mit dem Wagen abgestürzt und hat unter den Umständen den Tod gefunden. Die Katastrophe an sich läßt keinen Schluß auf eine allgemeine Unsicherheit des Betriebes zu. Es liegt eben das Verschulden eines einzelnen Mannes vor, der seine strikten Dienstvorschriften nicht beachtet hat.“

## STUHR'S CAVIAR

## STUHR'S SARDELLEN



Marke **Stuhr**

in Dosen oder Gläsern bleiben in jedem Klima frisch.

Zu haben in allen einschlägigen Geschäften.

## Geschäftliche Mitteilungen.

Die bekannte Bremer Export-Cigarrenfabrik Ernst Leimkugel legt der heutigen Nummer abermals einen Prospekt über ihre feinen Bremer Cigarrenfabrikate bei.

Zahlreiche Anerkennungs schreiben aus allen Teilen der Welt, besonders aber aus den Deutschen Kolonien, dürften am besten die Werthschätzung zum Ausdruck finden.

Wir können unseren Lesern zu einem Bezuge nur raten, ist und bleibt doch der direkte Bezug seiner Bremer Cigarren von einer vertrauenswürdigen Firma stets der vorteilhafteste. Besondere Aufmerksamkeit verdient noch die neueste Spezialmarke der Firma „Deutscher Farmer“ eine milde, bekömmliche Cigarre, speziell für die Kolonien fabrikt.

### Hoch- u. Niedrigwasser im Hafen von Darassalam.

(Monat Oktober 1908.)

Datum	Hochwasser		Niedrigwasser	
	a. m.	p. m.	a. m.	p. m.
1.	7 h 27 m	7 h 44 m	1 h 09 m	1 h 23 m
2.	8 h 10 m	8 h 37 m	1 h 56 m	2 h 24 m
3.	9 h 9 m	9 h 46 m	2 h 52 m	3 h 26 m
4.	10 h 26 m	11 h 06 m	4 h 06 m	4 h 46 m
5.	11 h 50 m	—	5 h 29 m	6 h 11 m
6.	0 h 31 m	1 h 07 m	6 h 50 m	7 h 24 m
7.	1 h 42 m	2 h 09 m	7 h 55 m	8 h 23 m
8.	2 h 36 m	3 h 02 m	8 h 51 m	9 h 13 m
9.	3 h 26 m	3 h 49 m	9 h 38 m	10 h 0 m
10.	4 h 11 m	4 h 33 m	10 h 23 m	10 h 43 m
11.	4 h 54 m	5 h 14 m	11 h 04 m	11 h 24 m
12.	5 h 34 m	5 h 56 m	11 h 46 m	—
13.	6 h 14 m	6 h 33 m	0 h 06 m	0 h 23 m
14.	6 h 53 m	7 h 14 m	0 h 43 m	1 h 4 m
15.	7 h 35 m	7 h 58 m	1 h 24 m	1 h 48 m
16.	8 h 21 m	8 h 47 m	2 h 10 m	2 h 33 m
17.	9 h 16 m	9 h 51 m	3 h 1 m	3 h 33 m
18.	10 h 26 m	11 h 04 m	4 h 9 m	4 h 45 m
19.	11 h 42 m	—	5 h 23 m	6 h 01 m
20.	0 h 18 m	0 h 52 m	6 h 3 m	7 h 07 m
21.	1 h 20 m	1 h 46 m	7 h 35 m	7 h 58 m
22.	2 h 08 m	2 h 29 m	8 h 18 m	8 h 39 m
23.	2 h 47 m	3 h 5 m	8 h 56 m	9 h 13 m
24.	3 h 22 m	3 h 39 m	9 h 31 m	9 h 47 m
25.	3 h 56 m	4 h 13 m	10 h 5 m	10 h 22 m
26.	4 h 31 m	4 h 48 m	10 h 40 m	10 h 57 m
27.	5 h 07 m	5 h 25 m	11 h 16 m	11 h 34 m
28.	5 h 44 m	6 h 3 m	11 h 54 m	—
29.	6 h 18 m	6 h 46 m	0 h 7 m	0 h 29 m
30.	7 h 10 m	7 h 35 m	0 h 58 m	1 h 22 m
31.	8 h 3 m	8 h 31 m	1 h 49 m	2 h 17 m

Am 2. 10. Erstes Viertel. Am 8. 10. Vollmond. Am 16. 10. Letztes Viertel. Am 24. 10. Neumond.

### An unsere Leser.

Da der Anzeigenteil der „Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung“ sich aus erklärlichen Gründen einer ausnehmend großen Beachtung vor allem von Seiten unserer Abonnenten in der Kolonie erfreut und es deshalb im eigenen Interesse unserer Leser liegt, wenn der Anzeigenteil ein möglichst umfangreicher und vielseitiger ist, so richten wir hiermit an alle Abonnenten, Leser und Freunde unseres Blattes die ergebene Bitte, bei allen Bestellungen, Aufträgen und Anfragen welche sie auf Grund von bei uns erschienenen Inseraten und geschäftl. Notizen pp. ergehen lassen, auf die „Deutsch-Ostafrikanische Zeitung“ gefälligst Bezug zu nehmen, da dadurch der Nutzen des Inserierens in dieser Zeitung ten betreffenden Inserenten besser vor Augen geführt und auch indirekt die Verbreitung unseres Blattes gefördert wird.

Die Redaktion der Deutsch-Ostafrik. Zeitung.

### Postnachrichten für November 1908.

Tage	Bezeichnung der Beförderungsgelegenheiten	Bemerkungen.
4	Ankunft des R. P. D. „Arnold Amsinck“ von Zanzibar und Bagamojo	
5	Abfahrt des R. P. D. „Arnold Amsinck“ nach Europa	
6	Ankunft des R. P. D. „Bürgermeister“ aus Europa	Post an Berlin 26. 11
6	Ankunft des D. O. A. L. Dampfers „Kanzler“ von Bombay	Post ab Berlin 17. 10
7	Abfahrt des D. O. A. L. Dampfers „Kanzler“ über Bagamojo nach den Südstationen	
7	Abfahrt des R. P. D. „Bürgermeister“ nach Durban	
8	Abfahrt eines Gouv.-Dampfers nach Zanzibar und den Nordstationen	
14	Ankunft des R. P. D. „Prinzregent“ von Durban	
14	Ankunft eines englischen Postdampfers von Aden in Zanzibar	
14	Ankunft des D. O. A. L. Dampfers „Kanzler“ von den Südstationen und Bagamojo	Post ab Berlin 23. 10.
15	Abfahrt des D. O. A. L. Dampfers „Kanzler“ nach Bombay	
15	Abfahrt des R. P. D. „Prinzregent“ nach Europa	
16	Ankunft eines Gouv.-Dampfers von den Nordstationen und Zanzibar	Post an Berlin 4. 12.
18	Ankunft des R. P. D. „Khedive“ aus Europa	
19	Abfahrt eines Gouv.-Dampfers nach Zanzibar und den Nordstationen	
19	Abfahrt eines englischen Postdampfers von Zanzibar nach Aden	Post ab Berlin 30. 10.
19	Abfahrt eines Gouv.-Dampfers nach den Südstationen	Post an Berlin 11. 12.
20	Ankunft des D. O. A. L. Dampfers „Kaiser“ von Bombay	
21	Abfahrt des D. O. A. L. Dampfers „Kaiser“ über Ibo und Mozambique nach Durban	
21	Abfahrt des R. P. D. „Khedive“ über Bagamojo und Zanzibar nach Kilwa	
25	Ankunft eines Gouv.-Dampfers von den Südstationen	
26	Abfahrt eines Gouv.-Dampfers über Bagamojo nach Zanzibar zum Anschluss an die französischen Postdampfer nach und von Europa	
27	Ankunft eines Gouv.-Dampfers von den Nordstationen und Zanzibar	
27	Ankunft des R. P. D. „Gertrud Woermann“ aus Europa	Post ab Berlin 7. 11.
27	Abfahrt eines französischen Postdampfers von Zanzibar nach Europa	Post an Berlin 17. 12.
27	Ankunft des D. O. A. L. Dampfers „Gouverneur“ von Bombay	
28	Abfahrt des D. O. A. L. Dampfers „Gouverneur“ über Bagamojo nach den Südstationen	
28	Ankunft eines französischen Postdampfers aus Europa in Zanzibar	
28	Abfahrt des R. P. D. „Gertrud Woermann“ nach Durban	Post ab Berlin 8. 11.
28*)	Ankunft eines Gouv.-Dampfers mit Europapost von Zanzibar.	

Anmerkungen: \*) Südtour wird nur bei besonderem Verkehrsbedürfnis ge'ahren.  
\*) Ankunft in Darassalam ev. 1 Tag später, je nach Eintreffen der französischen Post in Zanzibar.