



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Eine Reise rund um Afrika.

„Diese Entschuldigung gilt nichts. Hätte ich selbst Dich töten wollen, ich Dein König und Fürst, oder irgend einer meiner Soldaten, in meinem speziellen Auftrag, hättest Du Dich da verteidigen dürfen? Offenbar nicht. Nun sieh, der Geist, der in dem Weibe war, das war ein Königsgeist, und der verlangte Deinen Tod; also hättest Du Dein Leben ohne Widerstand hergeben sollen. Oder hast Du noch einen anderen Grund?“

„Ja, großer Elephant, das Weib wollte meine Schwester töten, die ich mehr liebe, als mich selbst, und deshalb stieß ich es nieder.“

„Auch dies gilt nichts! Wenn ich aus irgend einem Grunde den Befehl gebe, Dich zu töten, so kann ich dabei zugleich all jene umbringen lassen, die mit Dir unter einem Dache wohnen. So handeln wir Könige, oder glaubst Du, daß jener Königsgeist nach anderen Grundätzen handle? Wenn Du also keine andere Entschuldigung vorbringen kannst, so mußt Du sterben.“

(Fortsetzung folgt.)

Eine Reise rund um Afrika.

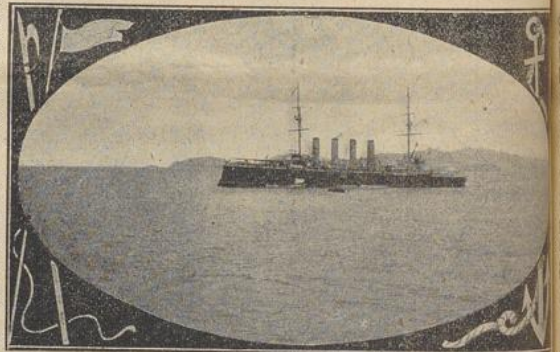
(Fortsetzung.)

Die Fahrt durch den Suezkanal kostet jedesmal ein Vermögen, denn jeder Dampfer zahlt pro Tonne (= 20 Ztr.) Fr. 7.75 Taxe, das macht für einen mittleren Dampfer von rund 5000 Tonnen die stattliche Summe von über 30.000 Mark. Dazu kommen noch 10 Fr. (oder 8 M.) für jeden Kajütenpassagier und 5 Fr. für jeden Zwischendeckpassagier. Jährlich passieren viele tausend Dampfer diesen Kanal, denn er kürzt die Reise ganz wesentlich ab, z. B. für die Fahrt von Triest bis Bombay um 32 Tage und die Ersparnis an Kohlen und Zeit sind viel größer als die immerhin enorm erscheinende Kanaltaxe. Daß die Kanalgesellschaft ihrerseits auch nicht zu kurz kommt, ergibt sich aus den Jahresbilanzen, die schon vor mehr als zehn Jahren (1895) einen Jahresreingewinn von über 55 Millionen Franken auswiesen. Ein großer Teil der Aktien liegt in den Händen der englischen Regierung, welche dadurch die ganze Unternehmung kontrolliert.

Fast bis zur Hälfte der ganzen Länge, d. h. bis gegen Ismailiya zu fließt hart am Rande des westlichen Ufers ein großer zweiter Kanal, welcher Süßwasser vom Nil her nach Port Said leitet und gleich daneben fährt parallel die Eisenbahnlinie Port Said—Kairo. Diesem Süßwasser entlang ist üppige Vegetation, während sonst auf beiden Seiten des Suezkanales nichts als rötlicher Wüstenland zu sehen ist, mit Ausnahme der Gegend zwischen Ismailiya und Suez, wo der Kanal durch 3 ziemlich große Seen hindurch führt. Die Verbindung des Roten Meeres mit dem Mittelländischen war schon zur Pharaonzeit hergestellt und später noch mehrmals erneuert worden, aber mangels Pflege versandeten dieselben im Laufe der Zeiten immer wieder und dieses Schicksal würde auch dem jetzigen Kanal infolge der vielfachen heftigen Sandstürme, widersfahren, wären nicht beständig eine Anzahl gewaltiger Baggermaschinen in Tätigkeit, den Sand wieder herauszuschaffen.

In Suez beginnt nun das Rote Meer, ca. 500 Stunden lang und durchschnittlich 50 Stunden breit. Die 4 Tage lange Fahrt durch dasselbe ist in den heißen Sommermonaten fast unaussehlich, in den Rabinen herrscht ganz buchstäblich — eine Backofenhitze. Nicht

gar weit von Suez entfernt passiert man eine Engung, gebildet durch eine Reihe Sandbänke, die her verlegt man den Uebergang der Israeliten durchs Rote Meer, doch sind dies nur Vermutungen, denn kennt man die Stelle nicht. Zu unserer linken liegt die Sinahalbinsel, das Gebirge selbst, der Sinai auf dem Moses vom Herrn die Gesetzestafeln empfing, sieht man ganz deutlich. Ungefähr nach 2 Tagen erblickt man mit dem Fernrohr den Hafen Djibouti von wo aus wohl bald eine Bahn nach dem ca. 20 Stunden entfernten Mekka erbaut wird. Djibouti ist bekanntlich für den Mohammedaner, was Mekka für den Katholiken. Gegenwärtig baut die türkische Regierung von Damaskus aus eine Eisenbahn nach Mekka von rund 1800 Kilometer Länge, wovon ca. 1500 Kilometer durch die fast menschenleere arabischen Wüste führen. Diese Bahn kommt hauptsächlich den Pilgerkarawanen zu gut und die Begeisterung der Muselmänner für diese Bahn ist so groß, daß von Millionen freiwilliger Beiträge für diese Bahn der Sultan zur Verfügung gestellt wurden. Fast am Ende des Roten Meeres erblickt man den Hafen Mocha von welchem der arabische Kaffee seinen Namen hat. Nun verengt sich das Rote Meer und man fährt ganz nahe an der Insel Perim mit 200 Fuß hohen Leuchtturm vorbei, welche die Engländer tüchtig besetzt haben, denn diese Insel ist der Schlüssel zum Roten Meere. Gegenüber auf dem westlichen Ufer ist das große Abessinische Reich, dessen Beherrschung



Brittisches Kriegsschiff vor Aden.

der Negus Menelik, der fortschrittlichen Kultur nicht abhold ist und auch die Katholiken nicht unfreundlich behandelt. Sobald wir die Insel hinter uns haben gelangen wir in den Golf von Aden und nach einigen Stunden Fahrt zum Hafen von Aden, denn von der Stadt, welche hinter einem hohen Felsen liegt, sieht man nichts. Im Hafen nimmt das Schiff Kohlen ein und wir haben einige Stunden Zeit, uns den südlichsten Teil von Arabien etwas anzusehen. Aden kam in die Gewalt der Engländer im Jahre 1839 infolge Mißhandlung britischer Schiffsbrüchiger durch die Araber. Die Gegend ist vulkanisch mit schroffen Klippen ca. 500 Meter hohen Felsen. Der Landungsplatz heißt Steamer Point und ist ein äußerst wichtiger Kohlenlagerplatz. Mehrere tausend Schiffe werfen jährlich Anker und die Ausfuhr in Kaffee, Harz, Straußenfedern, Perlen, Häuten, Fellen u. übertrifft mit 60 Millionen die Summe der Einfuhr.

Der Weg nach der eine gute Stunde entfernten in einem ehemaligen Kraterkessel liegenden Stadt liegt

man in einem Ponywagen zurück; indeß nicht die etwa 40 000 Einwohner zählende Stadt bietet besonderes Interesse, sondern die schon aus der Perseer- oder Römerzeit stammenden Zisternen. Dieselben wurden überall in die Felsen eingebaut, um das seltene

Nieselinie Kap-Kairo. — In einer Nacht fahren wir von Mombasa nach Tanga und befinden uns beim Aussteigen auf dem deutschen Boden, nämlich in Deutsch-Ostafrika. Auch von hier aus führt eine Bahn ein paar Stunden weit durch die Steppe nach dem fruchtbaren Hinterland, sie soll später bis zu dem etwa 200 Stunden entfernten Tanganika-See gebaut werden, doch hat es damit wohl noch gute Weile.

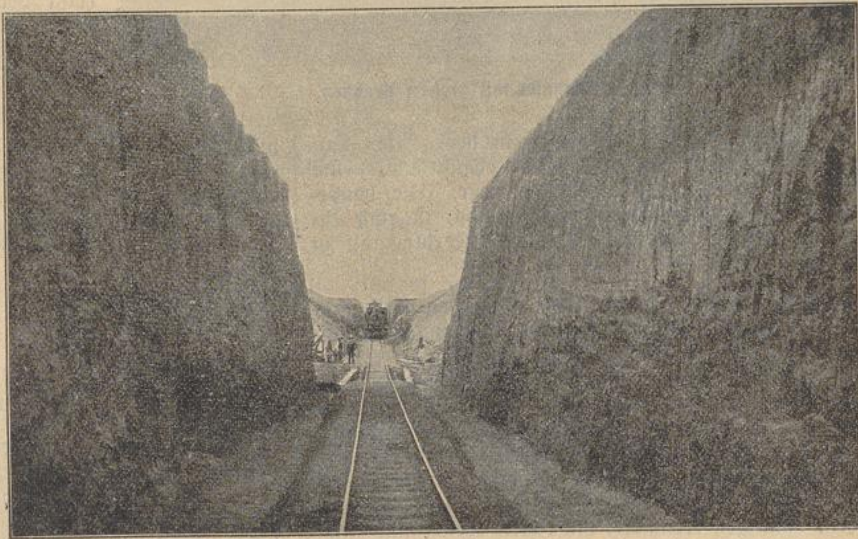


Umgegend von Tanga: Eingebornenhütte.

Tanga hat zwar ca. 15 000 Einwohner, indeß nur etwa 200 Europäer, schöne öffentliche Bauten, 2 bequeme Landungsbrücken, schöne Straßen und Anlagen, ist aber leider nicht fieberfrei. — In kurzen Distanzen folgen nun der Küste entlang mehrere große deutsche Ortschaften, so Pangani, bekannt wegen seiner großen Zucker-, Kofus- u. Plantagen. Die Gegend ist äußerst fruchtbar aber fieberlich. Bagamoyo, Ausgangspunkt der zahlreichen Karawanen nach den großen Seen (60 Tagereisen Entfernung), Dar-es-Salaam, Hauptort von

Wegenwasser zu sammeln, denn versagt auch dieses, muß das Trinkwasser aus dem Meerwasser destilliert werden, weil keine Quellen vorhanden sind. Viel Interesse bietet dem Neuling auch der große Kameelmarkt. Uden ist sehr stark befestigt, und bis auf die höchsten Spitzen der Felsen umdeckt man Signalposten, von wo aus mit Hilfe der großen Fernrohre die Schiffe schon aus einer bedeutenden Entfernung beobachtet und dem Hafensommando angemeldet werden. — Mit dem Verlassen des Golfes von Uden gelangen wir in den indischen Ozean, hier teilt sich der Weg, die nach Indien, China und Australien bestimmten Schiffe fahren ostwärts, die nach Südafrika gehenden schwenken rechts ab mit Kurs nach Süden.

punkt einer noch zu bauenden Eisenbahn nach dem Hinterland; mit schönen öffentlichen Gebäuden und Anlagen, (besonders interessant ist der stattliche Versuchsgarten, in welchem alle möglichen Pflanzen auf ihre Anpassung an das dortige Klima geprüft werden), neben



Deutsch Ost-Afrika-Einie.

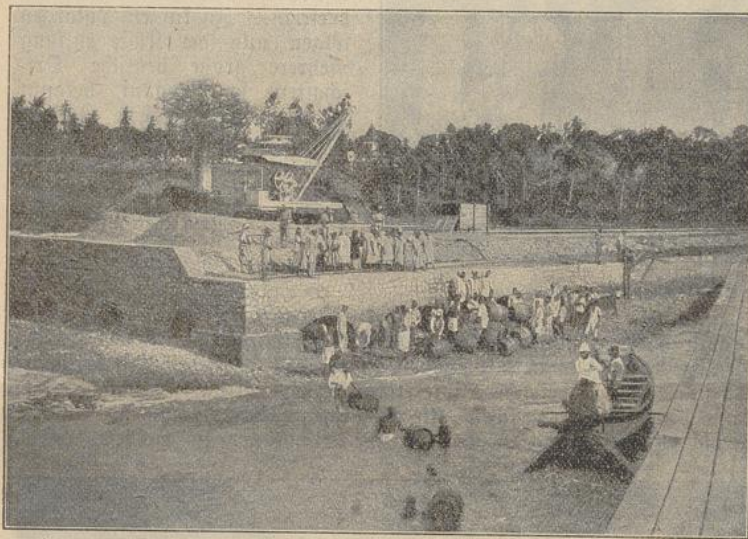
Ugandabahn.

Wir fahren ziemlich nahe am Kap Guardafui, dem südlichsten Punkte Afrikas vorüber, streifen dem Somali-land entlang, das wir indeß bald aus den Augen verlieren, passieren nach 2

Tagen den Äquator und gelangen nach weiteren 24 Stunden nach Mombasa, Hauptstadt von Britisch-Ostafrika. Von hier aus gelangen wir in 4 Tagen mit der hochinteressanten Eisenbahn nach dem Viktoria Nyanza-See in Zentralafrika, woselbst die Linie später ihren Anschluß finden wird an die

ca. 400 Europäern zählt der Ort ca. 20 000 Schwarze; 4. Kilwa, von wo aus die Karawanen direkt nach dem Nyassa-See abgehen, früher war der Ort ein wichtiger Stapelplatz für den Sklaventransport, heute für Gummi- und Ebenholz. 5. Biedi, ebenfalls ein ehemaliger Sklavenmarkt, in ungemein fruchtbarer Ge-

gend, wie auch das benachbarte, aber fieberreiche Mifindani. Viel interessanter wäre freilich das Hinterland, aber solange keine Eisenbahnen dahin führen, bleiben wir lieber auf dem Dampfer und fahren von Darasalam aus nach der Insel Zanzibar. Diese Perle von Ostafrika, ca. 17 Stunden lang und 5–6 Stunden breit, ist von äußerster Fruchtbarkeit und speziell berühmt wegen seiner großartigen Pfefferpflanzungen. Die Insel zählt zirka 300 000 Einwohner, wovon $\frac{1}{4}$ Schwarze. Nahezu die $\frac{1}{2}$ dieser Bevölkerung wohnt in und um die Hauptstadt Zanzibar, woselbst auch das nominelle Staatsoberhaupt „der Sultan“ residiert, in Wirklichkeit aber befehlen die Engländer. Bekanntlich war diese prächtige Insel eine kurze Zeit im Besitze Deutschlands und wurde dann vor etwa 15 Jahren gegen Helgoland ausgetauscht. Früher, als die Araber noch Herren der Insel waren, war



Deutsch Ost-Afrika-Linie.

Tanga Steinpier mit großem Krane.

Zanzibar der Hauptklavenmarkt an der ganzen Ostküste, heute dreht sich der Handel hauptsächlich um Eisenbein, Copal, Gummi, Körnerfrüchte, Felle, hauptsächlich aber in Gewürznelken. Zanzibar ist auch Bischofssitz und die schneeweiße kath. Kathedrale zählt zu den schönsten Afrikas.

Besteigen wir wieder unsere Dampfer, nach dem man sich eigentlich zurücksehnt, so oft man einen Abstecher ins Land hinein gemacht. Die frische, erquickende Seeluft, die schönen, schattigen Promenadendecks, (über das Schiff werden feste Segeltücher in Form eines gewöhnlichen Hausdaches gespannt zum Schutz gegen die heißen Sonnenstrahlen), das höfliche, freundliche Entgegenkommen der Seeoffiziere und meist auch der sämtlichen Mitreisenden, das gute Essen, die täglichen, 2maligen Konzerte, die vielen Spiele und nicht selten Tanz bei ruhiger See und nicht ganz zum mindesten das „süße Nichtstun“ lassen einem tatsächlich das Leben auf den großen, feinen Meeresschiffen fast lieb gewinnen und beinahe vergessen, daß unter unsern Füßen ein Abgrund von vielen hundert Metern gähnt.

Sobald wir auf der Höhe von Kap Delgado unterm 11° südlich vom Äquator anlangen, beginnt portugiesisches Gebiet, welches von Deutsch-Ostafrika durch

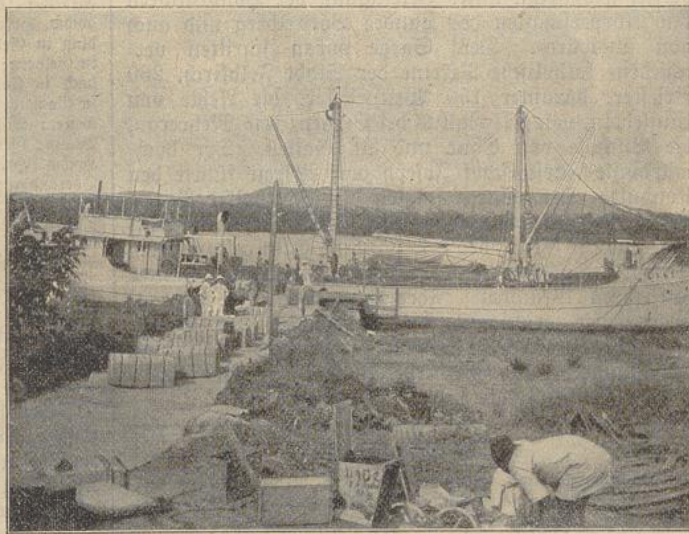
den Fluß Rovuma getrennt ist. Die Hauptstationen dieser Küste entlang sind: Zbo, Mozambique, Namane, Chinde, Beira, Sofala, Inhambane und Renzo Marquez. Schon im Jahre 1505 eroberten Portugiesen auf ihren Entdeckungs- und Eroberungsreisen nach Indien den Ort Sofala, den sie hart befestigten und von da aus nach und nach das ganze Land unter ihre Herrschaft brachten, ja selbst bis zum Roten Meer hinauf erstreckte sich ihr Einfluß. Mozambique (8000 Einwohner) verrät in seinen Bauten heute noch den früheren Glanz, Chinde ist ein mächtig aufstrebender Ort. 5 kapitalkräftige Gesellschaften mit ca. 140 Flußdampfern vermitteln von hier aus mit dem mächtigen Zambesi-Fluß den Verkehr mit dem volkreichen, fruchtbaren Hinterlande. Mehrere Stunden, bevor man in die Nähe der Küste gelangt, beobachtet man auf dem Wasser eine scharf sich abhebende viele Meilen lange Linie. Gelangt man an eine Stelle, wo diese Linie durchkreuzt, so erkennt man sofort, daß diese Linie gebildet wird durch das schlammige grau-weiße Zambesewasser, welches hier mit dem dunkelgrünlichen Meerwasser zusammenströmt und sich nicht eher mischt als bis der Schlamm sich gesenkt hat. Die Küste ist von diesem Schlamm stundenweit schon so ausgefüllt, daß die Dampfer wohl 2 Stunden weit draussen im Meere Anker werfen müssen. Der Verkehr mit dem Lande geschieht durch kleinere wenig tief gehende Dampfer, denn vor der Küste lagert überdies noch eine mächtige Sandbank.

Der nächste Ort, den wir anlaufen heißt Beira, eine kleinere Stadt, ebenfalls auf Sand gebaut; in den Straßen ist soviel und tiefer Sand, daß Fuhrwerke nicht durchkommen, deshalb baute man schmalspurige Geleise in den Straßen, auf welchen Personen und Lasten befördert werden. Jedes Haus besitzt ein oder mehrere leichte Wägelchen, welche auf die Schienen gesetzt und von irgend einem schwarzen Diener gestoßen werden. Begegnet man sich auf dem Geleise, so steigt der eine aus, der Diener hebt das leichte Trammwägelchen von den Schienen, während der andere grüßend vorbeifährt, hierauf wird wieder eingestiegen und weitergerollt. Beira ist der Ausgangspunkt der 392 englischen Meilen langen Eisenbahn nach Salisbury in Rhodesia und findet dort ihren Anschluß an die großartige Kap-Kairobahn, welche nach ihrer Vollendung Afrika der ganzen Länge nach durchziehen wird. Nicht weit von Salisbury befinden sich die berühmten Ruinen von Zimbabwe, Bauten, die nach Ansicht von Gelehrten noch aus der phönizischen Zeit stammen und von den damaligen Goldgräbern erbaut wurden. Man meint auch, daß Salomon zu seinem Prachttempel das viele Gold, wovon hier bezogen habe, doch ist für diese Annahme bis jetzt noch kein Beweis erbracht worden. Von Salisbury aus gelangt man per Bahn zum großartigsten Wasserfall der Erde, dem Zambesifall. Die Eisenbahn übersetzt den Fluß, ganz in der Nähe des Falles, auf einer 400 Fuß hohen, eisernen Brücke (siehe Bergzeitung Nr. 1 1907 pag. 2–8). Auf dem Rufe

Die Heuschreckenplage.

Südafrika hat heuer wieder viel von der Heuschreckenplage zu leiden. Am 22. März l. Jrs. erschien im Laufe des Vormittags ein Schwarm von nie gesehener Größe über der bekannten Goldstadt Johannesburg und lagerte sich in solchen Massen auf allen Straßen, Gassen und Pfaden, daß das Volk den ganzen Tag hindurch buchstäblich mit dieser Plage zu kämpfen hatte. An manchen Stellen flogen, sobald man nahte, ganze Wolken dieser braunen, auf ewiger Wanderung begriffener Insekten auf, an anderen lagerten sie so dicht, daß man einfach nicht mehr gehen konnte. Alles stürzte sich daher auf die Tramways; doch auch diese kamen stellenweise nicht mehr vom Fleck, oder stießen, wenn sie bergab fuhren, aufeinander, da einerseits die Sperrvorrichtungen nicht mehr funktionierten, und andererseits die Bahn von all den vielen Tausenden zerriebenen Heuschrecken ganz glatt geworden war. Mehr als eine Tram entgleiste, und es gab allerlei kleinere und größere Unglücksfälle.

Am schlimmsten haufen diese nimmer sattten Fresser



Deutsch Ost-Afrika-Einie.

Leichter Lisi an der Landungsbrücke in Buschirihof.

im Orange-Freistaat. In erster Linie haben natürlich die Gärtner und Farmer darunter zu leiden. Ein einziger Großgrundbesitzer soll heuer einen Schaden von 3000 Lr. (60 000 Mark) erlitten haben.

In Natal finden sich zwar auch viele Schwärme — am gefährlichsten sind die jogen. Fußgänger d. h. die jungen, noch nicht flugfähigen Heuschrecken, — doch hatten bisher unsere Stationen gottlob noch nicht allzusehr darunter zu leiden. Nur in Ozenstochau verursachten sie in den dortigen Gemüsegärten und Baumanlagen bedeutenden Schaden.

Ich habe viel gelesen und gehört und gesehen, doch nie habe ich gelesen, gehört und gesehen, daß ein Mensch eines unglückseligen Todes gestorben sei, der im Leben Werke der Barmherzigkeit gelebt hat. Ein solcher hat zu viele Fürsprecher und es ist unmöglich, daß die Bitten vieler nicht erhört werden. Hl. Hieronymus.

wege von Salisbury nach Beira kommen wir bis auf ein paar Kilometer in die Nähe der Trappistenmission Monte Cassino, wollten wir aber dahin gelangen, so müßten wir auf den Ochsentarren steigen und dazu haben wir weder Lust noch Zeit. In Beira benutzen wir also wieder den Dampfer und erreichen nach ca. 2 Tagen den wichtigen Hafenplatz Lorenzo Marquez, welcher im letzten Burenkriege insofern eine wichtige Rolle spielte, als die Buren ihre von Europa kommenden Kanonen, Gewehre u. unentdeckt hier ausschiffen und per Eisenbahn in ihr Land Transvaal befördern ließen. Früher ließen Ordnung und Einrichtung im Hafen und im Zollamt recht viel zu wünschen übrig, heute ist alles bedeutend besser geworden. Hafenbauten für 20 Millionen Mark sind gegenwärtig in Ausführung. Die etwa 6000 Seelen zählende Stadt liegt hübsch über einen grünen Hügel ausgedehnet, hat breite Straßen, elektrische Tramways, schöne Anlagen und ist End- oder Anfangsstation der Eisenbahnlinie nach Praetoria, woselbst sie sich an die großen Linien nach Natal, Port Elisabeth, Capstadt u. anschließt. Von Lorenzo Marquez aus (Delagoa Bay) führt diese Bahn ca. 20 Stunden weit bis zur Grenze auf portugiesisches Gebiet.

Die Fahrt vom Hafen bis Praetoria (349 engl. Meilen) dauert 22 Stunden, steigt über 4000 Fuß hoch und ist ungem. interessant. Hier beginnen links und rechts der Linie die Goldfelder Transvaals, die sich weit über das große Land hinaus erstrecken. Eines der bekanntesten und ergiebigsten dieser Felder ist Witwaters Rand ganz in der Nähe der Goldstadt Johannesburg (ca. 100 000 Einwohner). Man darf sich diese Goldfelder aber nicht etwa so vorstellen, daß da Jeder auf gut Glück nur irgendwo seine Hacke in den Boden zu schlagen braucht, um einen Goldbrocken herauszu ziehen. Das Gold findet sich nur selten in größeren Stücken, sondern ist meist in winzig kleinen Teilchen im Gestein enthalten. Dieses goldhaltende Gestein läuft als Adern oft stundenweit durch anderes Gestein hindurch, aber diese Adern ziehen sich selten an der Oberfläche des Erdbodens hin, sondern senken sich in die Tiefe, so daß genau wie in den Kohlenbergwerken oft mehrere hundert Meter tief Stollen oder Tunnel gesprengt werden müssen, um der Ader zu folgen. Das Gestein wird mit Bohrmaschinen angebohrt, mit Dynamit abgesprengt und durch starke Maschinen ans Tageslicht hinauf befördert, woselbst das Erz durch gewaltige Stampf-Maschinen (im Prinzip ähnlich den alten Knochenmühlen), zu Mehl verkleinert wird, aus welchem man das Gold auf chemische und elektrische Art gewinnt. Um solche Goldfelder zu kaufen, die großen, kostspieligen Maschinen aus Europa herzu schaffen u. s. w., bedarf es kapitalkräftiger Gesellschaften, denn das Risiko wäre auch für einen Millionär zu groß, deshalb liegen alle die vielen bekannten Goldfelder im Besitze einiger großer Gesellschaften, welche weit über 100 000 Arbeiter beschäftigen, meist Schwarze (seit wenigen Jahren auch Chinesen, doch bewähren sie sich nicht und man ist gerade daran, dieselben wieder nach China zurückzusenden). Uebrigens wird in diesen Goldgebenden auch noch Steintohle, Silber, Blei, Kobalt und besonders Diamanten gegraben.