



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Eine Reise rund um Afrika.

„Wo ist mein Bruder?“ schrie Nada, als wir zurückkamen. „Verloren, verloren auf immer“, antwortete ich mit tonloser Stimme. — Da stieß das Mädchen einen Schrei aus, warf sich zur Erde nieder und rief: „O mein Bruder, wäre doch ich statt deiner gestorben!“ —

Makropha aber, mein Weib, mahnte zum Aufbruch. Erstaunt fragte einer meiner Begleiter: „Weshalb weint denn das Weib nicht beim Tode ihres Sohnes?“



East London. Union Castle Line.

„Was nützen da Tränen?“ erwiderte Makropha. „Weinen macht keinen Toten lebendig. Kommt, lasst uns weitergehen!“ — Der Mann wunderte sich über diese Rede; er wußte eben nicht, daß Umschlopogaas nicht der leibliche Sohn Makrophas war.

(Fortsetzung folgt.)

Eine Reise rund um Afrika.

(Schluß.)

Der Burenkrieg hat bekanntlich die 2 früheren Republiken Transvaal und Oranje-Freistaat unter englische Oberherrschaft gebracht und dadurch ist nun sämtliches Gebiet von Kapland bis zum Tanganikasee hinauf (eine

zusammenhängende Strecke von ca. 600 Stunden) in Besitz.

Von Johannesburg, das 1700 Meter hoch liegt und erst im Jahre 1886 mit beispieloser Schnelligkeit und großartigen Städtestil erbaut wurde, führt eine Linie nach dem 1620 km entfernten Hafen Kapstadt und andere nach dem rund 800 km entfernten Hafen Durban.

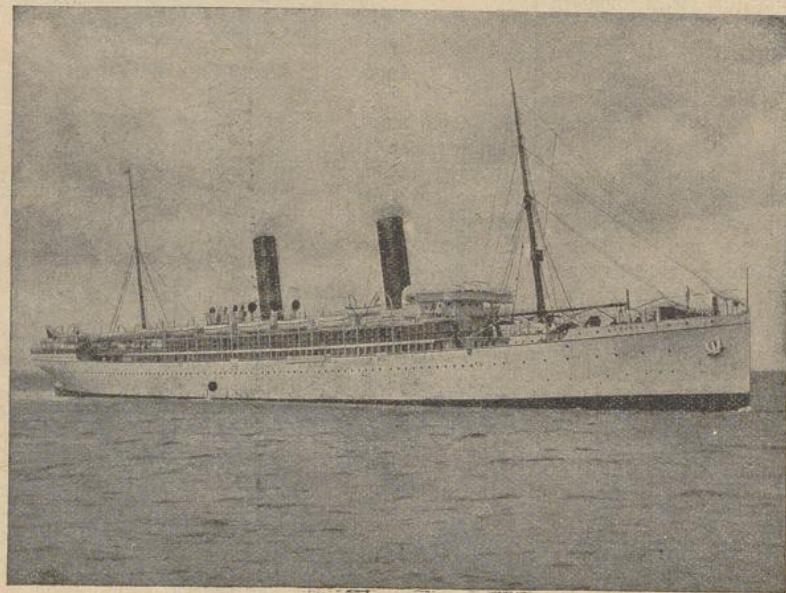
Wir fahren nun mit dieser letzteren Linie und hierbei viele aus dem Burenkrieg bekannte Orte, z. B. Ladysmith, welche Stadt von den Buren in ihrer Zeit hart eingeschlossen, aber nicht erobert werden konnte.



Port Elizabeth. Union Castle Line.

machen einen kleinen Aufenthalt in Pietermaritzburg, Hauptstadt von Natal, und gelangen etwa 20 km nach Durban zur Station Pinetown, woselbst wir auf den entgegengesetzten Wagen besteigen und nach den 5 km entfernten Trappisten-Missionskloster Mariahilf fahren um wenigstens so im Vorbeifliegen der Geistätte des „Bergheimnicht“ einen kleinen Besuch zu statthen. Über Marianhill selbst und seinen zahlreichen im ganzen Lande zerstreuten Missionsstationen bis zu das „Bergheimnicht“ in jeder Nummer einige Erzählungen, so daß es uns wohl nicht übel vermerkt wenn wir mit dem nächstfolgenden Kapitel unsere Reise nach Durban beginnen.

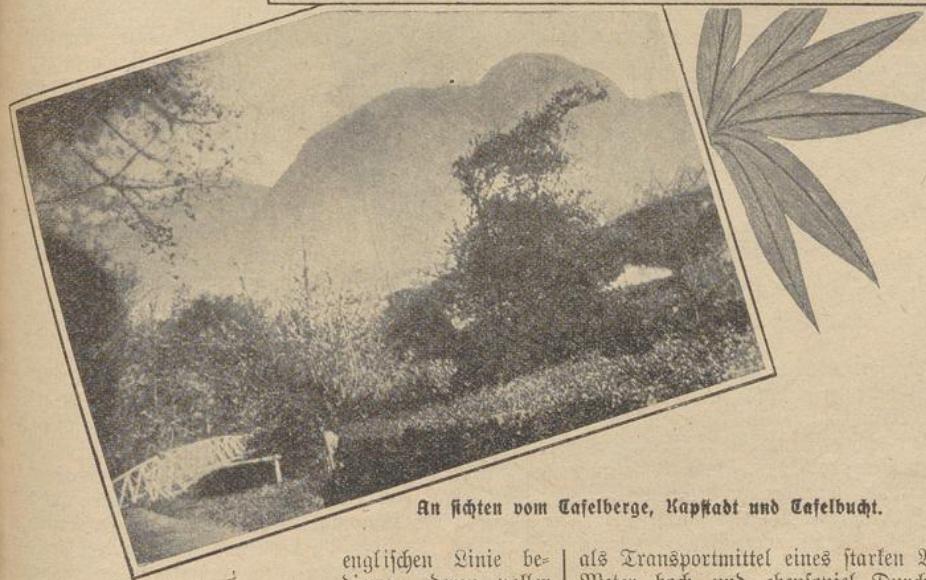
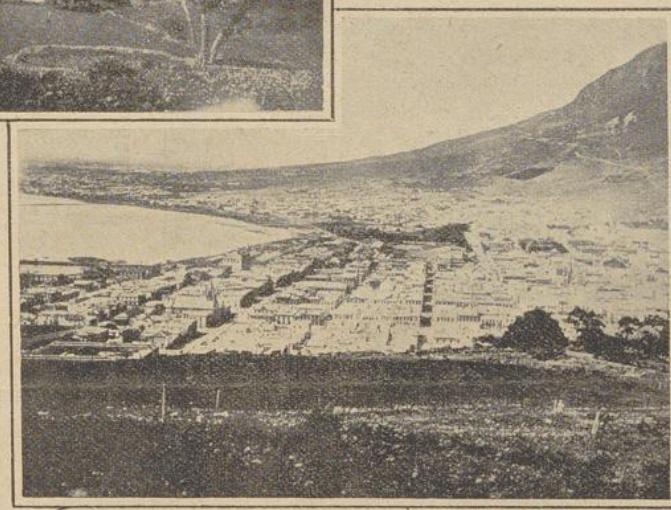
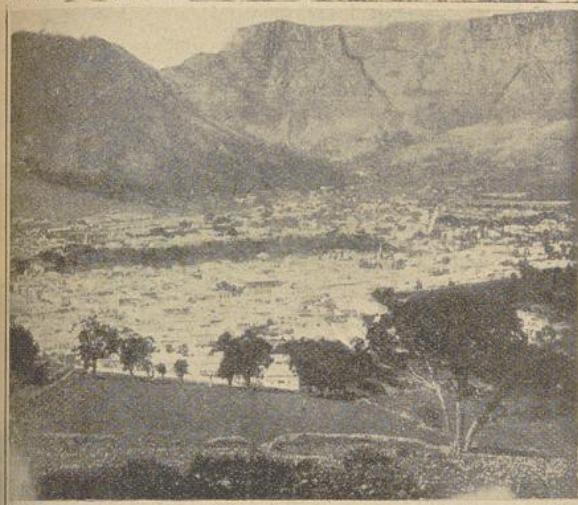
Dieser Hafenplatz hat in den letzten 20 Jahren ordentlich gehoben; die Straßen zieren elegante Bauten, die Magazine weisen in Geschmack und Auswahl denjenen jeder Großstadt, und Hotels sind viele eröffnet, wo das nötige Kleingeld ausreicht, wer das nötige Kleingeld ausreicht, siedelt sich im eleganten, ungelegenen Villenquartier am Bereahügel an, wohin man mit großer Schnelligkeit auf der elektrischen Trambahn gelangt, fern man es nicht vorzieht, Rikschas zu benutzen. Es sind nämlich aus Japan gebürtige, vierdrige Rikschas mit Gummifedern für 2 Personen Platz bietend, von einem kräftigen Zulutoffer gezogen werden und mit bemerkenswerter Ausdauer jedem vierdrigen Konkurrenten stand halten.



Saxon.

Union Castle Line.

Auf der Reise hierher haben wir nur stets deutsche Dampfer benutzt, auf der Rückreise wollen wir uns einer



An Sichten vom Tafelberge, Kapstadt und Tafelbucht.

englischen Linie bedienen, deren voller

Name also lautet: The Union-Castle Mail Steamship Company, Ltd.

Diese Gesellschaft besitzt 50 große Dampfer, wovon die größten mit 12 000 bis 13 000 Tonnen gerade noch-

mal so groß sind als die gewöhnlichen Meerschiffe. Beide steigen wir also den gerade zur Abfahrt bereiten "Saxon", der mit seinen 12 385 Tonnen nicht nur zu den größten sondern gleichzeitig auch zu den elegantesten Dampfern der Route gehört. Die Einrichtung im Innern ist etwas verschieden von den deutschen Dampfern, doch findet man sich bald häuslich zu recht. Die Salons der ersten Klasse sind fürstlich ausgestattet, schön und reich die der zweiten und reinlich, luftig und hell die der dritten. Das Essen ist gut und reichlich und die Promenadendecken bieten Raum zur Erholung bei gutem und schlechtem Wetter. Daß ja ein riesiger, eiserner Koloß weniger schwankt als ein leichteres Schiff ist einleuchtend und schon aus dem Grunde angenehm, weil gerade das Schwanken der Schiffe die Ursache der Seefrankheit ist.

Die nächste Station heißt East London, ein aufstrebender Ort von ca. 15 000 Seelen mit einer Eisenbahn nach dem Innern, der geschützte Hafen ist für große Dampfer leider zu wenig tieß, so daß letztere 1 bis 2 Kilometer weit draußen ankernt und Waren und Passagiere auf kleinere Dampfer und Schiffe überladen. Originell ist hier (wie zwar auch anderwärts) die Auschiffung der Passagiere bei stürmischem See. Der kleine, leichte Dampfer wird von den Wellen hoch emporgehoben und sinkt dann wieder in die Tiefe, wird gleichzeitig nach rechts und links gedrängt, so daß er sich nicht allzu nah an den großen Dampfer wagen darf, wenn er sich vor schwerer Beschädigung bewahren will. Und doch müssen auch die furchtbarsten und oft seefranken Personen auf den kleinen Dampfer geschafft werden. Man bedient sich

als Transportmittel eines starken Weidenkorbes, ca. $2\frac{1}{2}$ Meter hoch und ebensoviel Durchmesser. Dieser Korb hat eine Tür, durch die man in das Innere des Korbes tritt und sich auf der runden Bank setzt, die einem Dutzend Personen bequem Platz bietet. Der mit eisernen Stangen und Ketten verstärkte Korb wird nun vom Dampfsrahmen

in die Höhe gezogen und dann nach auswärts gedreht, so daß er geradeüber das unten tanzende kleine Schiff schwiebt. Die Kunst oder Schwierigkeit besteht nun darin, den Korb in dem Momente auf das Schiff hinunter zu lassen, wo dasselbe mit einer steigenden Welle auf dem höchsten Punkte angelangt ist und wieder anfängt zu sinken.

Ahnlich oder noch schlimmer steht es beim nächsten Hafen Port Elisabeth, der gar keinen Schutz-Hafen hat und den heftigen Süd-Stürmen schutzlos preisgegeben ist, schon manches Schiff ist hier gescheitert und doch nimmt

lange, senkrechte, fast 1000 Meter hohe Felswand. Hintergrunde der Stadt ist der Tafelberg, viel höher aber nicht ganz ungefährlich wegen den ungemein von sich einstellenden dichten Nebeln.

Das Villenquartier von Kapstadt verschwindet in einem förmlichen Wald von Eichen und andern nordischen Bäumen, die seinerzeit von den Holländern gepflanzt wurden und sie noch im Besitz von Südafrika waren, auch heute noch bilden sie die Mehrzahl der Bevölkerung, denn die Engländer haben sich erst seit 1795 hier festgelebt.

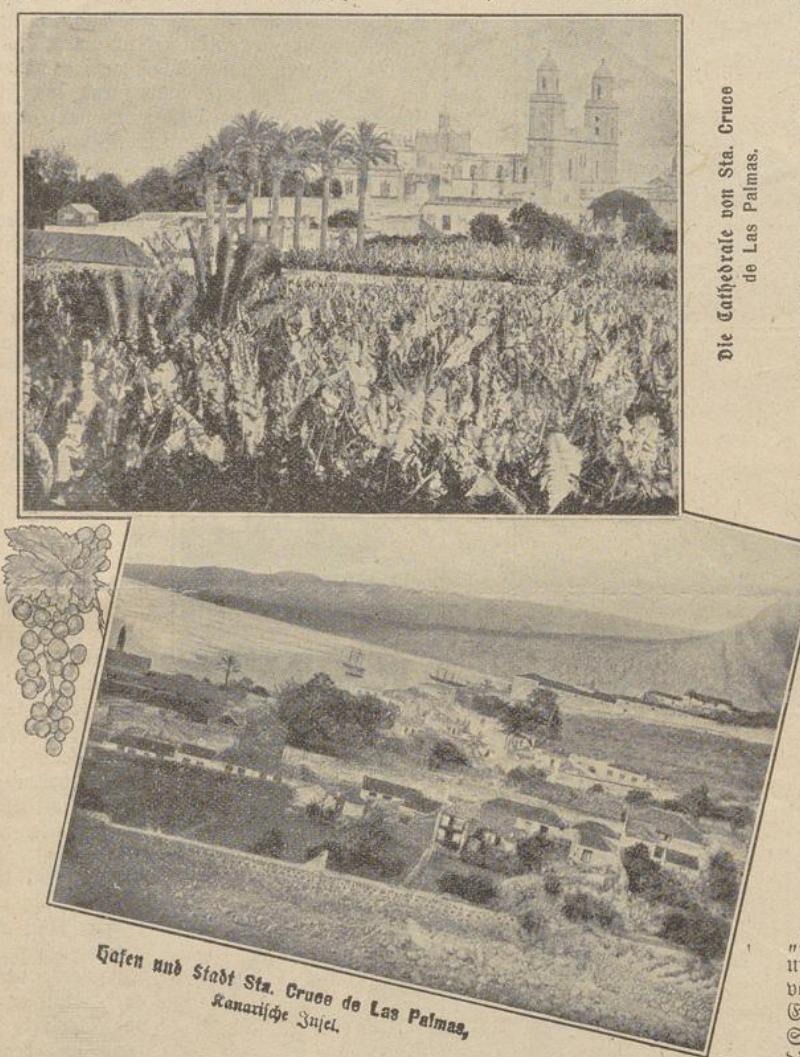
Die Stadt ist der Ausgangspunkt der erwähnten Niedereisenbahn Cap-Sud und ist zugleich der wichtigste Verfuhrshafen Südafrikas, hier werden auch die großen Gold- und Diamantensendungen eingeschifft.

Im raschen Tempo fahren nun auf dem atlantischen Ozean respektabler Entfernung der Küste von Deutsch-Südwest-Afrika entlang ohne irgendwo anzuhalten dafür aber einen kurzen Aufenthalt bei der kleinen, englischen Insel Helena, wo Napoleon als Verbannter starb und steuern nun in gerader Linie auf die 7 kanarischen Inseln zu; dieselben gehören Spanien und heißen Gran Canaria, Tenerifa, Palma, Fuerteventura, Lanzarote, Gomera und Jandia. Die großen transatlantischen Dampfer besuchen aber nur Gran Canaria und Tenerifa.

Die erste zirka 12 Stunden lang und etwa 10 Stunden ist, wie die ganze Inselgruppe vulkanisch und gebirgig, der höchste Gipfel erreicht eine Höhe von 6748 Fuß; der Boden ist ungemein fruchtbar, dort fast das ganze Jahr sich gleichbleibenden Temperatur; Zucker, Tabak, Oliven und eine ganze Menge Süßfrüchte, daneben auch sämtliche europäische Obst- und Getreidearten. Der Export besonders in Süßfrüchte ist bedeutend. Die Hauptstadt

"Las Palmas" liegt hart am Meer und am Fuße des Gebirges und man vom Meere aus einen sehr quirligen Eindruck, die zweitürmige alte St. Anna Kathedrale ragt hoch hervor, die rund 20,000 Einwohner zählt.

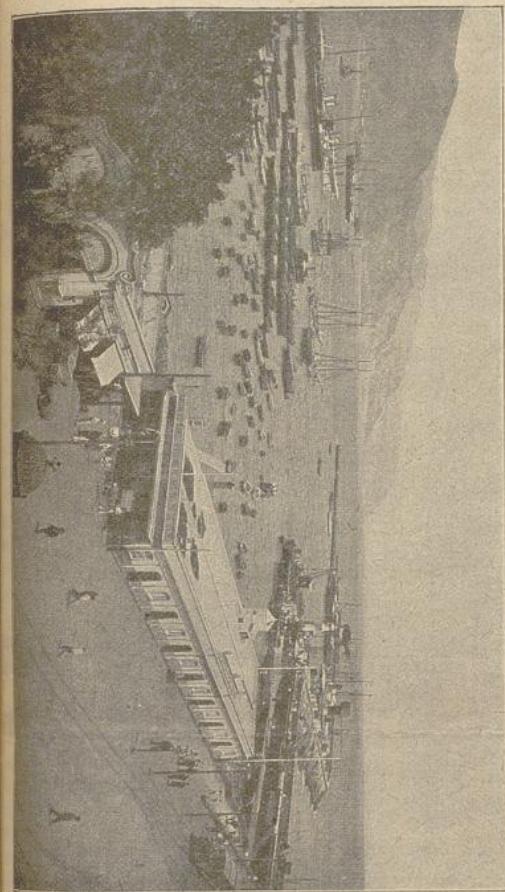
Stadt weg. Seines gesunden sieberfreien Klimas wird der Ort viel von Kranken besucht. — Nach einer Stunden Fahrt erreichen wir die größte der Inseln "Tenerifa", die sich schon von ferne bemerkbar macht durch ihren 12192 Fuß hohen Vulkan gleichen Namens. Den zirka 100 000 Einwohnern der hübschen Insel kann $\frac{1}{4}$ in der Hauptstadt Santa Cruz, während reiche europäische Invaliden sich mehr und mehr in den Prachtstraßen von Orotava niederlassen besonders zur Winterzeit. Dieses Tal von Orotava ist von wunderbarer Schönheit und Fruchtbarkeit, es bringt jährlich 4 Ernten her. Wir müssen mangels Zeit auf den Besuch der übrigen 5 Inseln verzichten und gelangen in einem Tage



Hafen und Stadt Sta. Cruz de Las Palmas,
kanarische Insel.

der Ort und Hafen fortwährend an Bedeutung zu und hat schon eine ganz bedeutende Aus- und Einfuhr. Auch von hier führt eine Eisenbahnlinie ins Innere; hier wohnt auch ein katholischer Bischof und die katholische Kirche ist weitauß die schönste des Ortes. Wir kommen noch an einigen kleineren Häfen vorüber, an denen unser großer Dampfer nicht landet, biegen um das schroff ins Meer fallende gebirgige Kap der guten Hoffnung herum und haben damit die Südspitze Afrikas umfahren. Der Kurs geht nun nach Norden und in wenigen Stunden biegen wir in die Bay von Kapstadt ein. Die etwa 100 000 Einwohner zählende Stadt liegt in einer kleinen Ebene, auf 3 Seiten von Bergen und auf der 4ten vom Meere eingeschlossen. Die

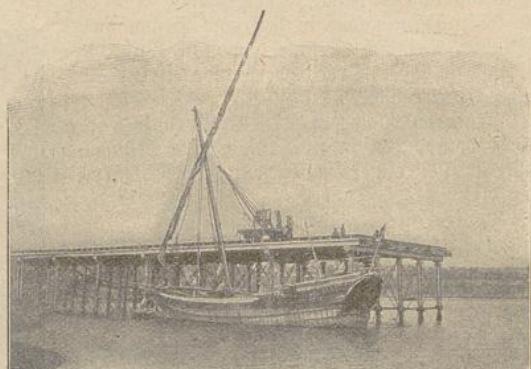
der weltbekannten portugiesischen Insel Madeira mit der Hauptstadt Funchal. Die gebirgige Insel ist 55 Kilom. lang und 24 breit, der höchste Gipfel erreicht 1860 Mtr.



Deutsch Ost-Afrika-Linie.

Tenariffa.

tragen. Englische, deutsche und portugiesische Dampferlinien besuchen Madeira regelmäßig, seine Entfernung von England beträgt rund vierhundert Stunden. Funchal dürfte heute etwa 25 000 Einwohner zählen, ist Sitz des Gouverneurs und des Bischofs, hat eine ansehnliche Kathedrale und mehrere Klöster und wird sich als klima-



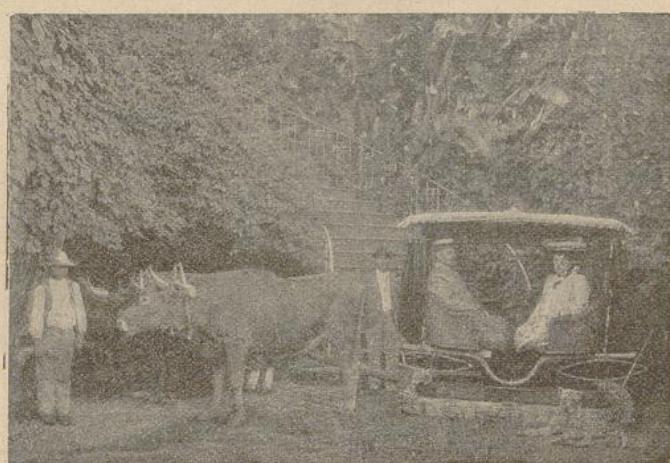
Deutsch Ost-Afrika-Linie. Tanga Eisenpier.

tischer Winterkurort immer mehr entwickeln. Der Anblick der Stadt vom Meere aus ist ungemein schön und bleibt einem unvergesslich.

Und nun wollen wir wieder der lieben Heimat zu steuern. Nach circa 4 Tagen erreichen wir den englischen Kanal, bald darauf die Nordsee, die Elbe und endlich wieder unsern Ausgangspunkt Hamburg.

Anmerkung des Reiseonkels. Es ist ja selbstverständlich unmöglich, bei dem beschränkten Platz des „Bergfährmeinichts“ und bei dem riesigen Stoff, den eine solche Reise bietet, alles selbst nur anzudeuten, gar vieles müsste übergangen werden, wer aber für Afrika ein spezielles Interesse hat, findet ja leicht in jeder größeren Bibliothek ein Werk das ihn Belehrung und Aufschluß erteilt und soweit sich die Missionstätigkeit der Trappisten von Mariannhill erstreckt, wird das „Bergfährmeinicht“ den lieben Leser stets auf dem Laufenden halten. Und damit Gott befohlen.

Anmerkung der Redaktion. Der alte Onkel ist leider abgereist, das Reisefeier hat ihn gepackt, denn er hat kein Sitzleder mehr, hoffentlich schreibt er wieder etwas zusammen.



Ochsen Schlitten auf Madeira.

Union Castle Line.