



UNIVERSITÄTS-
BIBLIOTHEK
PADERBORN

Aus meinem Tagebuche.

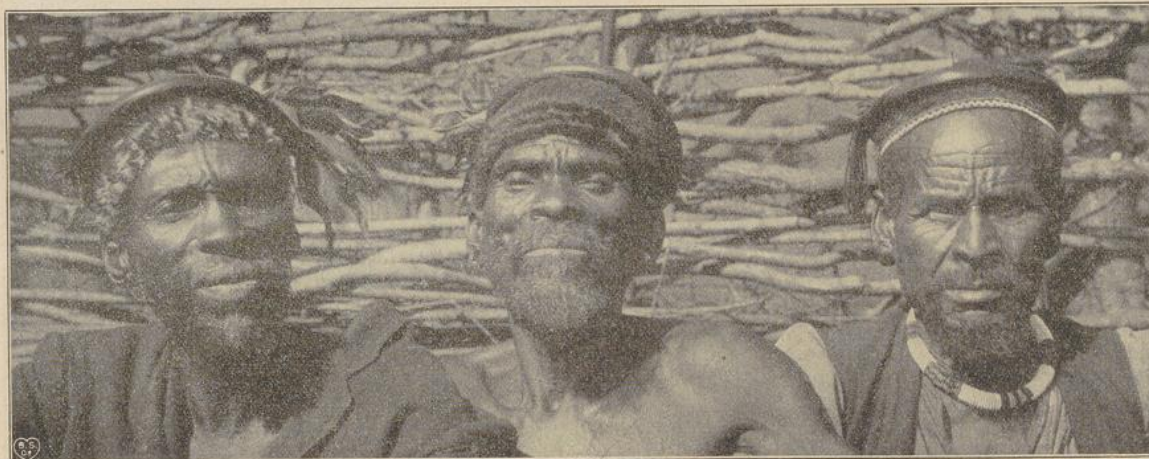
da riß er weit die Augen auf und meinte anfangs, ich scherze. Nun vertauschten wir die Rollen; ich begann zu erzählen, und er hörte mir offenen Mundes zu. Ich führte ihn im Geiste hinüber übers große Weltmeer nach meiner Vaterstadt Wien, schilderte ihm den Prater, den herrlichen Garten, und einzigartigen Belustigungsort der alten großen Kaiserstadt an der Donau, und sprach sodann von König Cetwayo, der anfangs der achtziger Jahre mitten in diese europäische Herrlichkeit hineingeführt, und von groß und klein, und von mir selbst nicht wenig angestaunt wurde. — Seit jener Stunde bin ich in der Achtung des guten alten Leonhard noch um ein Bedeutendes gestiegen. (Fortsetzung folgt.)

Aus meinem Tagebuche.

Von Rev. P. Joseph Wiegner, O. M. M.
(Fortsetzung.)

Emmaus. — Die Engländer sind zwar fleißig daran, in ganz Südafrika Eisenbahnen zu bauen, den-

herigen Erfahrungen sagen, daß die Regierung in Natal in dieser Beziehung viel mehr tut, als die Kapkolonie; allerdings ist Natal auch bedeutend kleiner und hat infolge der zahlreichen Schienenstränge nur mehr wenige Poststraßen zu unterhalten. Für jeden größeren Bezirk ist ein eigener Straßen-Inspektor aufgestellt. Diesem sind wieder ein paar Weiße untergeordnet, die mit Hilfe schwarzer Arbeiter die nötigen Straßenarbeiten besorgen. Die Schwarzen werden zu genanntem Zweck auf Geheiß des Magistrats von ihren Chiefs angeboten. Letztere haben dabei willkommene Gelegenheit, Leute, die ihnen aus irgendeinem Grunde mißliebig geworden sind, zum Frohdienst auszuheben. Der Kaiser liebt solche Arbeiten nicht und gehorcht dabei nur dem äußern Zwang, doch wird er von der Regierung mit einem Schilling pro Tag entschädigt, bekommt auch die nötige Kost (Pallitsch oder Maisbrei) und, wenn's hoch hergeht, einmal im Monate Fleisch. Der Weiße aber, der persönlich keine Hand anrührt, sondern nur die Schwarzen beaufsichtigt, bezieht einen Monatsgehalt von 11 bis 13 Pfund Ster-



Nr. 10. Drei Geheimräte des Häuptlings. — Ein geriebenes Kleblatt.

noch aber dürfte es noch geraume Zeit dauern, bis im ganzen Land das bisherige, altgewohnte Ochsenfuhrwerk vollständig aufhört. Abseits von der Bahnlinie wird es wohl immer bleiben, es müßte denn sein, daß die gegenwärtig wieder grassierende Viehseuche (Zedenpest) mit den Ochsen vollständig ausgeräumt, und daß Pferde und Maulesel an deren Stelle treten, wie das an einzelnen Küstenstrichen schon der Fall ist. Ich würde das bedauern; denn abgesehen von vielem andern, hat so ein 16- bis 18spänniges Ochsenfuhrwerk mit dem schweren, massiven Wagen wirklich etwas Imposantes, möchte fast sagen, etwas Poetisches an sich, das dem südafrikanischen Leben einen eigenen Reiz und ein ganz spezifisches Gepräge verleiht. Ohne diese Fuhrwerke sähien mir die Straßen wie ausgestorben.

Damit komme ich auch auf die südafrikanischen Straßen zu sprechen. Ich rede da nicht von den Wegen auf der eigenen Farm oder den kurzen Verbindungsstrecken zwischen einer Niederlassung und der andern — diese bahnen und unterhalten die einzelnen Farmer auf eigene Rechnung — sondern von den sogenannten Land- oder Poststraßen. Für letztere sorgt der Staat, und zwar muß ich nach meinen bis-

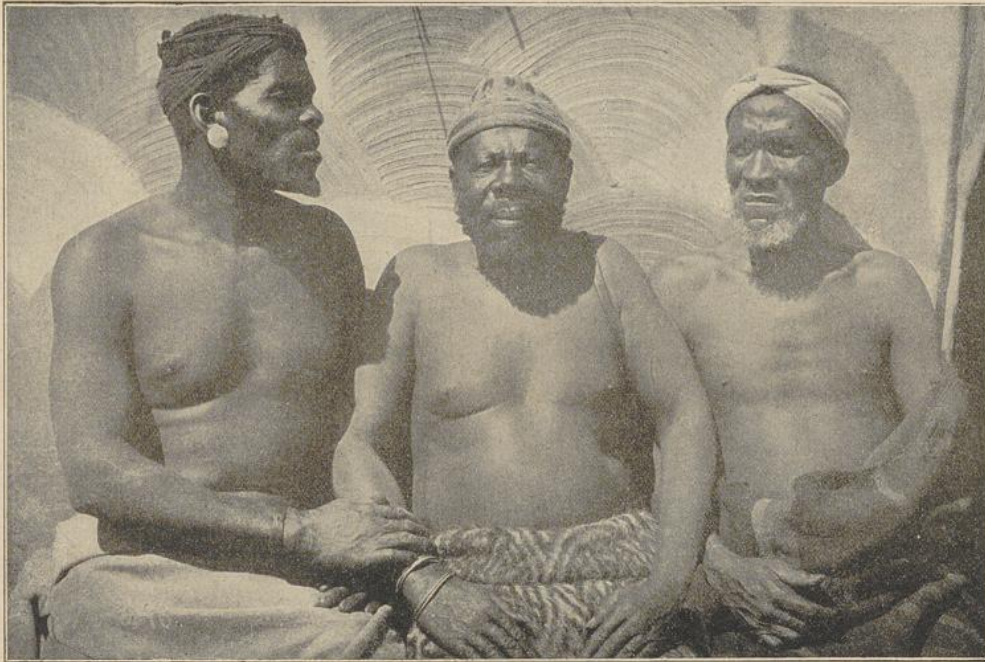
ling (220 bis 260 Mark). Spezielle Vorkenntnisse werden von ihm nicht gefordert. Ueberdies stellt ihm der Magistrat für seine Arbeiten einen zweirädrigen Karren mit sechs Ochsen — letztere müssen geborgt werden — und der nötigen Anzahl von Piden und Schaufeln zc. zur Verfügung. Nachts kampieren sie unter Zelten, auch bereiten sie sich ihren Pallitsch selbst. Die Arbeit ist in der Regel nicht allzu streng; vielfach schwingen sie ihre Piden im Takt, indem sie dabei irgendein nichtsagendes, monotones Lied summen. Dagegen haben sie oft von der Unbild der Witterung, namentlich der brennenden Sonnenhitze zu leiden, der sie bei ihrer höchst mangelhaften Kleidung schutzlos ausgesetzt sind. Leider ist ihre Arbeit oft nur von geringem Nutzen, indem ein einziger heftiger Gewitterregen in wenigen Minuten das lockere Erdrreich wieder wegrißt; denn Steine oder sonstiges gutes Beschüttungsmaterial steht ihnen nur ausnahmsweise zur Verfügung. In der Regel wird der Schutt von der nächsten besten Stelle genommen, so gut er eben zu haben ist, und die Straße damit planiert.

Manchmal steht es, zumal hier, in Oriqualand, oft lange an, bis so ein ausgefallener oder ausge-

somit der Klugheit und Routine des einzelnen Fuhrmannes überlassen, wie er mit seinen 16 bis 18 Ochsen und dem schweren Lastwagen über alle diese Löcher und Steinblöcke hinwegkommt. Nicht selten wirft so ein Wagen bei einer scharfen Wendung um, oder es bricht ein Rad, was dann einen Aufenthalt von ein paar Wochen zur Folge haben kann; denn wo ist hierzu schnell ein Wagner oder ein Schmied zu finden, der ihm den Schaden schnell repariert? Der Weiße schaut allerdings, bevor er seine Reise antritt, genau nach, ob sein Wagen so eine Tour auch aushält, und nimmt eventuell aus Vorsicht gleich ein Ersatzrad mit; anders der Kaffer: er läßt zu Hause seinen Wagen schutzlos im Regen und in der Sonne stehen, und fährt dann rücksichtslos drauf los, selbst wenn einzelne Teile aus den Fugen gehen oder schon halb verfault sind.

unter dem Wagen geschlafen; bei Regenwetter und starkem Wind wird hier auch gekocht. Das einzige Kochgeschirr besteht in einem dreifüßigen schwarzen Kessel; der Kaffer begnügt sich mit Pallisch oder Maisbrei, ist aber ein Engländer als Wagenlenker dabei, so darf auch Tee oder Kaffee nicht fehlen. In wasserlosen Gegenden führen sie das Koch- und Trinkwasser in einem Fäßchen mit sich, und in holzarmen Distrikten das nötige Brennholz.

Gewöhnlich sind bei einem Ochsenwagen drei Mann und auch mehr wegen des Auf- und Abladens; voraus geht ein Kaffernjunge, der an einem Strick das vorderste Paar Ochsen führt. Der Treiber geht mit einer langen, an einem Bambusstecken befestigten Peitsche neben her und beherrscht sein langes Gespann mit beständigem,



Nr. 11. Rechts und links Kaffern vom Tembu-Stamm.

Große Annehmlichkeiten mögen mit solch' einem Fuhrwerk nicht verbunden sein. Im Winter sind die Straßen, da oft monatelang kein Tropfen Regen fällt, tief mit Staub bedeckt, den die um diese Jahreszeit häufigen Winde oft in ganzen Wolken daherjagen. Zur Sommerzeit aber heißt es die afrikanische Sonnenhitze ertragen oder tief im Straßenkote waten; übrigens ziehen es die Fuhrleute um diese Jahreszeit vor, während der Nacht zu fahren. In mond hellen Nächten und auf guter Straße hat das sicher seine Vorteile; doch treffen die genannten Bedingungen nicht immer zu. Zuweilen kommt so ein Fuhrwerk auch noch in Gefahr durch die häufigen Grasfeuer, die sich oft mit ungeahnter Schnelligkeit verbreiten. So verbrannten im letzten Jahre einem Kaffer, der für einen englischen Kaufmann Waren von der Eisenbahnstation geholt hatte, zwei schwer beladene Wagen. Das war für den guten Mann ein enormer Schaden; denn hierzu-lande kostet ein schwerer Lastwagen seine 50 Pfund (1000 Mark), und dann mußte er überdies dem Kaufmann die verbrannten Waren ersetzen. — Nachts wird

mächtigen Zurus. Da gibt es ganz unglaubliche Rehl- laute zu hören, die aber hier ganz am Plage sind, denn die hiesigen Ochsen gehen bloß auf solchen Zurus; auch hat jeder Ochse seinen eigenen Namen. Beim An- treiben schwingt der Fuhrmann seine lange Peitsche, schreit und krächzt etliche 8 bis 10 Namen, namentlich jener Zugtiere, die eine gewisse Hauptrolle in seinem Gespanne spielen, und hilft, wo es nötig ist, mit der tausenden Peitsche nach, die er mit großer Virtuosität und unter endlosem Geschrei über dem langen Zuge schwingt. Gefüttert wird so ein armes, geplagtes Tier mitten auf dem Weg verendet. Der rohe Kaffer macht sich aber wenig daraus, im Gegenteil, er weiß der Sache sofort eine Lichtseite abzugewinnen: Er macht einfach Halt, zieht dem Ochsen die Haut ab, bratet das Fleisch und bricht nicht eher auf, als bis er mit seinen Genossen den leeren Knochen abgenagt hat. —

Gegenwärtig bestehen in Griqualand wegen des Ostküstenfiebers oder der Beckenpest strenge Absperrungsmaßregeln der ganzen Natalgrenze entlang. Kommt z. B. ein Fuhrmann mit seinem Ochsenwagen nach Umzimfulu oder an einen andern Grenzpunkt, so darf er seine Ochsen nur in einem dicht eingezäunten Plage weiden oder sich frei bewegen lassen. Die Farmer in Natal ihrerseits dürfen ihr Vieh nicht an der Grenze lassen, sondern müssen es in entsprechender Entfernung halten. Die Kühe werden zwar von der Weide geholt und gemolken, müssen dann aber wieder in die Umzäunung getrieben werden. Sogar die einzelnen Bezirke in Natal selbst werden gegenseitig abgesperrt und jedes Ochsenfuhrwerk in den Nachbarbezirk wird untersagt, sobald eine Farm von der schrecklichen Seuche angesteckt wurde. Unter Umständen wird das kranke oder verdächtige Vieh von der Regierung gewaltsam weggeschafft. In Griqualand halten Polizisten der ganzen Natalgrenze entlang Tag und Nacht Wache. Finden sie Vieh an einem verbotenen Plage, so haben sie das Recht, es sofort an Ort und Stelle totzuschießen, unbekümmert darum, wessen Eigentum es sei. Bei alledem bleibt es zweifelhaft, ob dadurch die drohende Seuche dauernd abgehalten wird. Gewöhnlich spottet so eine Gottesgeißel aller menschlichen Vorichtsmaßregeln. Was hat man in den neunziger Jahren alles getan, um die Rinderpest abzuhalten; und schließlich war doch alle Mühe umsonst. Der Einzige, der in solchen Fällen helfen kann, ist Gott, der uns die Plage geschickt hat.

(Fortsetzung folgt.)

Am Jesu willen

Von Rev. P. Nsembari Leyendecker, O. M. M.

Etwa drei Kilometer hinter der Kulturstation Kwai in Westusambara lag, tief im Gebüsch versteckt, die einsame Hütte eines heidnischen Mschambara. Hier hauste er mit seiner einzigen Frau und seinem etwa fünf Jahre alten Mädchen. Er war arm und nannte

nur einige Stück Vieh, sowie ein paar Ziegen sein eigen. Seine Frau, ebenfalls noch Heidin, war die Schwester zweier unserer schwarzen Christen, die in Neuköln wohnten und allgemein als recht brav und rechtschaffen galten.

Eines Tages nun — ich war eben auf dem Zimmer mit Studium beschäftigt — klopfte es an, und auf mein Zeichen treten die soeben erwähnten zwei Christen ein und berichten mir ohne weitere Einleitung: „Der Schwarze, der da drüben, hinter Kwai wohnt, hat seine Frau, unsere leibliche Schwester, um's Leben gebracht! Er hat sie vergiftet, indem er ihr Dawa (Arznei) gab; und sie ist daran gestorben. Wir wissen wohl, wenn wir ihn in Wilhelmstal bei Gericht anzeigen, ist es um ihn geschehen; allein wir sind schon darüber einig geworden: wir wollen schweigen. Wir verzeihen ihm kwa mbuli ya Jesu, um Jesu willen!“

Mein Erstaunen über solch hochherzige Feindesliebe seitens dieser schwarzen Neubekehrten war groß. Ich konnte ihr edles Vorhaben nur billigen, fragte aber, was nun mit dem kleinen Mädchen sei? Sie erwiderten: „Die Mutter ist tot, der Vater aber wird sich nicht mehr viel um dasselbe kümmern. Wahrscheinlich wird er es um ein paar Ziegen verschachern oder es seinen heidnischen Verwandten geben, die dann später bei der Verheiratung des Mädchens von dessen Bräutigam

einige Ziegen erhalten werden als Entschädigung für die Erziehung. Denn also ist es Brauch im Waschambaraland.“

Letzteres wollte und durfte ich nun um keinen Preis zulassen. Ich trug daher den beiden Christen auf, den Mann — sein Name ist mir leider nicht mehr in Erinnerung, tut übrigens nichts zur Sache — zu mir zu bestellen, damit ich mit ihm die Sache besprechen und regeln könnte. Er wich lange aus, es drückte ihn eben das böse Gewissen; schließlich brachten sie ihn doch und er willigte ein, sein Kind zur Erziehung auf die Missionsstation zu bringen. Tatsächlich hielt er auch dieses sein Versprechen, und damit schien die



Nr. 12. Mohamedantische Kinder.