



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG-Projekt "Digitale Sammlung Deutscher Kolonialismus"

Deutsch-Ostafrika und seine Nachbargebiete

Karstedt, Oskar

Berlin, 1914

urn:nbn:de:gbv:46:1-8981



KARSTEDT
DEUTSCH
OSTAFRIKA
UND SEINE
NACHBAR-
GEBIETE

|
EIN
HANDBUCH
FÜR
REISENDE



VERLAG DIETRICH REIMER
//ERNST VOHSEN//BERLIN//

EXPORT

IMPORT

Hoflieferanten Sr.
Adolf Friedrich



Hoheit des Herzogs
Mecklenburg

Der
Stadtbibliothek zu Bremen
geschenkt von *Dr.*

Dr. J. Lorenz Wulff

für Zelte nebst Einrichtungen und Reit-Requisiten etc.

Prämiert auf allen beschickten Ausstellungen

Ausführliche Kostenanschläge und reich illustrierte
Kataloge kostenlos und portofrei.

Besichtigung unserer reichhaltigen stän-
digen Ausstellung ohne Kaufzwang erbeten.

Lieferanten Kaiserlicher und Königlicher Behörden,
Missionsanstalten etc.

Ältestes und größtes Haus der Branche.

V. 2. e. 4554.

Spezial-Anstalt für Tropenphotographie

Jens Lützen

Berlin W. 50, Passauer Straße 13

I. Spezial-Anstalt für die photographische Ausrüstung von wissenschaftlichen Forschungs- und Vergnügungsreisen.

Langjährige Erfahrung durch eigene Reisen des Geschäftsführers, der zugleich wissenschaftlich ausgebildeter Photograph ist.

Sehr kulante Bedienung / Mäßige Preise.

II. Sorgfältigste Ausführung aller Photoarbeiten für Forschungsreisende, Gelehrte und Amateure. Entwickeln, Kopieren, Vergrößern und Anfertigung von Diapositiven. Kolorieren von Diapositiven in japanischer Manier. Eigene Entwicklungsmethode für Temp. bis 35⁰ Cels. und ohne Dunkelkammer.

III. Photographische Lehranstalt

Einzel- u. Kursus-Unterricht für Forschungsreisende, Ärzte, Beamte, Gelehrte, Amateure usw. in allen Fächern der Photographie. Inhaber ist Dozent für Photographie an der Humboldtakademie in Berlin.

— Silberne Medaille 1896. —

Viele Empfehlungen seitens bekannter Tropenreisenden. Lieferant vieler Behörden, Ministerien und des Reichskolonialamtes.

Tanganjika-Bahn

Daressalam Morogoro - Dodoma - Tabora
Kigoma am Tanganjikasee

Wöchentlich 2 Schnellzüge
von Daressalam nach Tabora und Kigoma
mit Dampferanschluß zur Westküste des
Tanganjika - Belgisch-Congo

Wöchentlich 3 Personenzüge
von Daressalam nach Morogoro u. zurück

Daressalam-Morogoro . . . 9 Stunden

Daressalam-Tabora 35 Stunden

Daressalam-Tanganjikasee 52 Stunden

1. u. 2. Klasse mit allem Komfort :: Im
durchgehenden Zug nach Tabora-Kigoma
Schlafwagen :: Gute Verpflegung auf den
Bahnhöfen

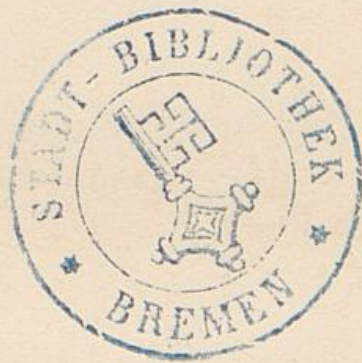
Nähere Auskunft erteilt:

Ostafrikanische Eisenbahngesellschaft

Direktion: Berlin W 8, Jägerstraße 1

::: Betriebsleitung: Daressalam :::

DEUTSCH-OSTAFRIKA
UND SEINE NACHBARGEBIETE



1914: 2072. g.

I
U

=
D

Karte fehlt.
3 v. 26 Pl.

DEUTSCH-OSTAFRIKA UND SEINE NACHBARGEBIETE

EIN HANDBUCH
FÜR REISENDE

VON
DR. KARSTEDT



MIT 9 TAFELN UND 4 KARTEN

DIETRICH REIMER (ERNST VOHSEN)
IN BERLIN 1914

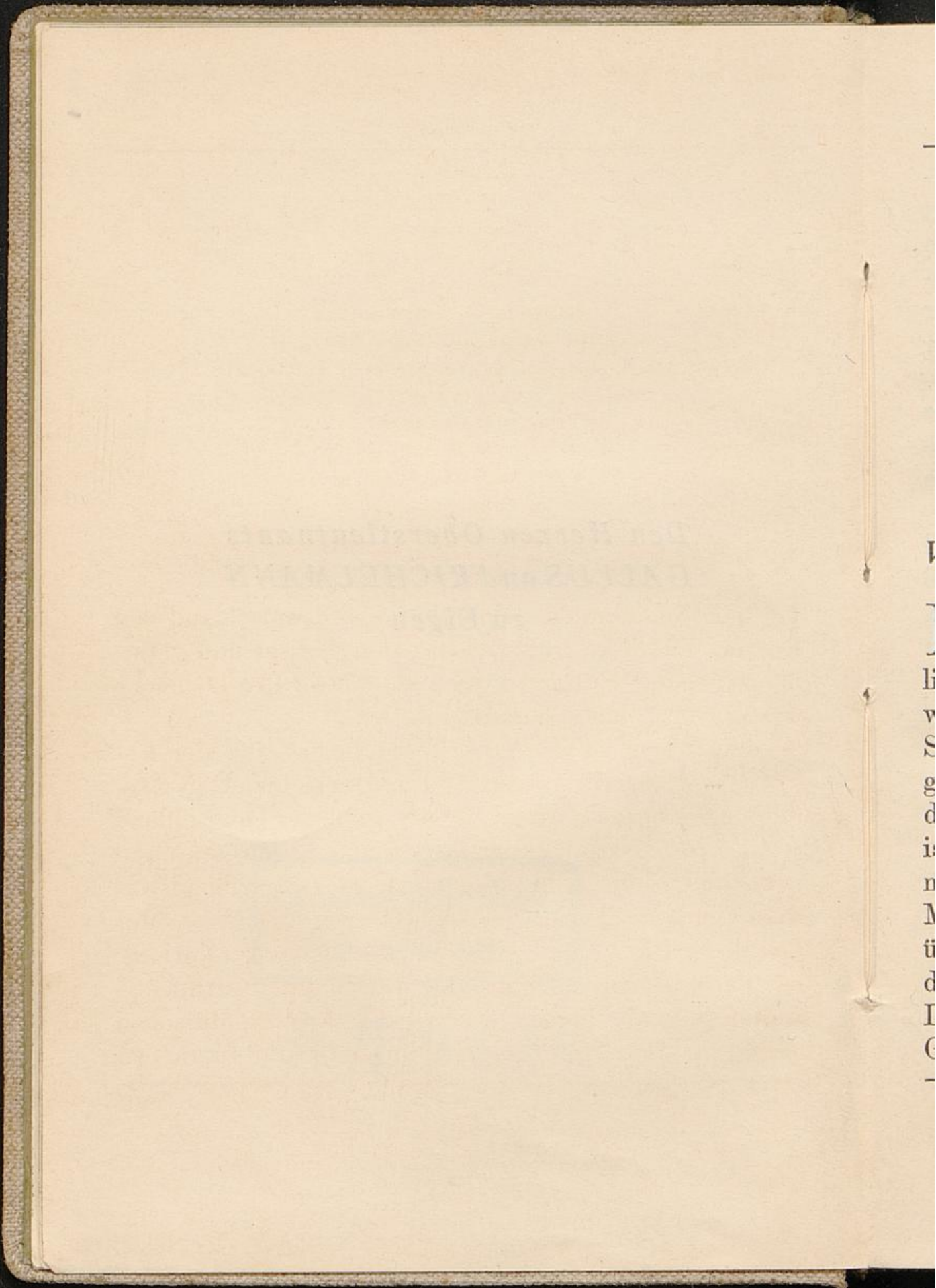
S

ALLE RECHTE VORBEHALTEN

Staatsbibliothek
Bremen

AM 7674

Den Herren Oberstleutnants
GALLUS und RICHELMANN
zu Eigen



V
-
-
E
v
S
g
d
i
n
M
ü
d
I
C
-

Vorwort

Frag nicht,
mach's fertig
und es ist gut!
Frägst du,
weiß Jeder was einzuwenden,
der im Ernst und der im Spaß,
Du aber stehst mit verdrossenen Händen
zweifelnd, mißgestimmt und laß
und beginnst zu ändern
aber die erste Freude ist weg
und ihr heiliger Mut.
Frag nicht,
mach's fertig
und es ist gut!

VORWORT

C. Fleischlen.

In der Einleitung zu seinem schönen Deutschland sagt mein leider so früh verstorbener Lehrer und väterlicher Freund F. Ratzel: Vor allem soll der Deutsche wissen, was er an seinem Lande hat.

Seitdem Ratzel diese Worte schrieb, hat sich der Begriff „unser Land“ erweitert. Ein Deutschland an Ausdehnung mehrfach übertreffendes größeres Deutschland ist unserem Nationalbewußtsein näher getreten, und mehr und mehr bildet sich auch in Deutschland der Menschentypus heraus, dessen Heimat die Welt, der überall zu Hause ist, sei es in den Weiten Sibiriens, den Pampas Südamerikas oder den Steppen Afrikas.

Leider hat mit diesem wachsenden kosmopolitischen Gefühl nicht das Interesse des reisenden Publikums an

Vorwort

unseren Kolonien zugenommen. Man reist nach Ägypten, kennt den Tadsch Mahal und den Maunakea; verlegt aber Daressalam nach Südwestafrika, verwechselt Tanga mit Tanger und hält den Kilimanjaro für einen Berg Südamerikas. Trotzdem die Zahl derjenigen gar nicht mehr so klein ist, die Familienbande oder solche geschäftlicher Natur mit unserem überseeischen Besitz verbinden!

Beizutragen zur Kenntnis und Popularisierung unseres schönen Ostafrika, den Reisenden ein Ratgeber und Begleiter für seinen Afrikaaufenthalt zu sein: dazu sind die vorliegenden Blätter bestimmt.

Vollständiges über das Historische, Wirtschaftliche und Politische wollen und können sie nicht geben. Das muß der reichen Spezialliteratur überlassen bleiben. Und was das rein Touristische in ihnen betrifft, so bitte ich von vornherein um Entschuldigung, wenn Lücken vorhanden sind oder auch kleinere Irrtümer vorgekommen sein sollten. Die Arbeit war, trotzdem ich die meisten der behandelten Gebiete aus langjähriger Afrikapraxis kenne, so groß, daß ich manches Mal versucht war, sie aufzugeben. Es ist natürlich, daß in einem Neuland wie Ostafrika noch alles im Fluß ist. Hier ist noch wirklich nichts beständig als der Wechsel. Wo also die angegebenen Preise oder Wege nicht mehr ganz stimmen sollten, da bitte ich mir diesen „beständigen Wechsel“ zugute zu halten. -Jede Anregung und Richtigstellung werde ich mit besonderem Dank begrüßen.

Vorwort

Wenn ich die kleine Arbeit nun doch der Öffentlichkeit übergeben kann, so verdankt sie das in erster Linie der Mithilfe, die mir in reichem Maße zu Teil geworden ist. Ich kann nicht allen hier danken, aber es ist mir ein Bedürfnis, an dieser Stelle der Deutschen Ost-Afrika Linie, der Ostafrikanischen Eisenbahngesellschaft, den Kaiserlichen Konsulaten Sansibar, Mombassa und Entebbe und Herrn Schriftleiter Henoeh von der Kolonial-Zeitung meinen Dank für das der Arbeit entgegengebrachte Interesse auszusprechen. Den beiden Herren, die mich aktiv in aufopferndster Weise unterstützt haben, habe ich meinen Dank durch die Widmung bezeigen dürfen.

Und nun noch eins: absichtlich habe ich, weil ich sie doch nicht ganz übergehen konnte, die nichtdeutschen Teile Ostafrikas kürzer behandelt. Es geschah aus der national-egoistischen Erwägung heraus, daß für mich als Deutschen selbstverständlich auch das Interesse an der deutschen Kolonie an erster Stelle steht und daß ich kein Interesse daran habe, den deutschen Reiseverkehr nach den englischen Kolonien zu propagieren. Vor allem soll der Deutsche wissen, was er an *seinem* Lande hat!

STEGLITZ, SCHLOSSSTR. 107/8^{II} FEBRUAR 1914

DR. KARSTEDT

INHALT

Vorwort	VII
I. Reisezeit, -plan und- kosten	1
II. Zur Landeskunde und Geschichte Ostafrikas	32
III. Von Marseille bezw. Neapel nach Daressalam	70
IV. Mombassa, die Ugandabahn und der Viktorianyanza	113
V. Tanga, Usambara, Kilimanjaro	153
VI. Daressalam und die Tanganyikabahn	208
VII. Daressalam—Kilwa—Lindi	265
VIII. Sansibar	270
IX. Zeittafel zur Geschichte Ostafrikas	285
X. Zur Literatur über Ostafrika	288
XI. Suaheliwörterverzeichnis	290
Namenverzeichnis	306

Ta
Ta
Ta
Ta
Ta
Ta
Ta
Ta
Ka
Ka
Ka
Ka

TAFELN UND KARTEN

II	Tafel 1. Die Riponfälle des Nils	128
1	Tafel 2. Hafen von Muanza.	144
32	Tafel 3. Fächerbananen in Tanga	152
70	Tafel 4. Aus dem Reich der Tausend Inseln.	160
	Tafel 5. Teilansicht der Margaretenfälle	184
13	Tafel 6. Auf der Straße Mombo-Wilhelmstal	192
53	Tafel 7. Gletscherkappe des Kibo	200
08	Tafel 8. Im Palmengürtel bei Daressalam	216
65	Tafel 9. Die Goma Italefälle des Mlagarasi	256
70		
85	Karte 1. Übersichtskarte von Deutsch-Ostafrika, 1:5 000 000 gegenüber dem Titel	
88	Karte 2. Die Nordbahn, 1:1 000 000.	168
90	Karte 3. Die Tanganjikabahn, Östliches Blatt, 1:1 000 000	208
06	Karte 4. Die Tanganjikabahn, Westliches Blatt, 1:1 000 000	248

I
si
de
ni
di
wo
ne
M
in
hä
hä
Ja
da
Fi
Be
als
ar
Fi
de
Ne
—
1

I

REISEZEIT, -PLAN UND KOSTEN.

Die beste Zeit für eine Reise nach Ostafrika ist die um den Juli, August und September. Diese Monate sind die kühlest und regenärmsten, so daß eine Störung des Reiseprogrammes durch länger dauernde Regenfälle nicht zu befürchten ist. Farbenprächtiger freilich sind die Tropen während oder kurz nach der Regenzeit, wenn Alles in frischem Grün steht. Reisenden, die dem nordischen Winter entfliehen wollen, seien deshalb die Monate November bis März empfohlen. Allerdings wird in diesen Monaten die Wärme in den Küstengebieten häufig etwas unangenehm, und Regen sind jetzt überaus häufig, wenn auch selbst in der Regenzeit November-Januar und März-April nicht mit über den ganzen Tag dauernden Regen zu rechnen ist.

Für Jäger kommen nur die Monate Juli-Dezember in Betracht, weil in der übrigen Zeit das Gras zu hoch ist, als daß das kleine Wild und die Mehrzahl der Antilopenarten gut sichtbar werden.

Für Reisende, deren Zeit beschränkt ist, kommt folgender Plan in Betracht. Mit Dampfer ab Marseille oder Neapel bis Mombassa, von hier mit der Ugandabahn

1 Karstedt, Deutsch-Ostafrika.

Reisezeit, -Plan und Kosten

nach Kisumu (Port Florence) am Viktoriasee, Rundfahrt mit dem englischen Dampfer um den Viktoriasee, Besuch der Riponfälle am Nilausfluß, Entebbe, Bukoba, Muanza, Schirati. Rückkehr über Kisumu und Rückfahrt nach Mombassa. Unterwegs, wenn es die Zeit erlaubt, Besuch von Nakuru oder Nairobi, um die Europäersiedelungen im Britisch-Ostafrikanischen Hochland kennen zu lernen. Von Mombassa nach Tanga mit dem Dampfer, mit der Bahn nach Usambara, Besuch von Usambara mit Wilhelmstal, Amani, den Margaretenfällen des Pangani, Weiterfahrt nach Moschi, evtl. Besteigung des Kilimanjaro, Rückkehr mit der Bahn nach Tanga. Von hier mit Dampfer nach Daressalam. Fahrt mit der Tanganyikabahn nach Morogoro, Tabora und Ujiji, evtl. Fahrt auf dem Tanganyikasee. Rückkehr nach Daressalam. Zweitägiger Aufenthalt auf Sansibar, Rückkehr nach Neapel oder Marseille.

Diese Tour läßt sich in 2 $\frac{1}{2}$ bis 3 Monaten erledigen. Sie bietet den Vorzug, daß man in kürzester Zeit alles Sehenswerte genießen kann, ohne sich den Unbequemlichkeiten einer Reise mit Trägern und Zelt aussetzen zu müssen.

Sie kann natürlich wesentlich abgekürzt werden, wenn man z. B. den Besuch des Viktoriasees unterläßt (Zeitdauer je nach Anschlußgelegenheit 15—20 Tage). Den Besuch von Usambara dagegen sollte niemand versäumen, dem daran liegt, ein wahrheitsgetreues Bild

Reisezeit, -Plan und Kosten

einer deutschen Kolonie und landschaftlich große Eindrücke zu bekommen.

Wer Interesse für Plantagenunternehmen hat, wird gut daran tun, 10 Tage einer Fahrt mit einem der Küstendampfer der Ost-Afrika Linie nach Kilwa und Lindi zu opfern. Diese Dampfer fahren regelmäßig im Anschluß an die Daressalam anlaufenden Europadampfer der Deutschen Ost-Afrika Linie. Die Kosten einer Reise wie geschildert, stellen sich auf ungefähr 2800 bis 3500 Mark für die Person. In diesem Preis ist die Fahrt 1. Klasse Neapel-Daressalam und zurück mit 1336,50—1707,75 M. für die Kabine (je nach Lage) auf der Deutschen Ost-Afrika Linie einbegriffen.

Wer die Zeit opfern will, kann übrigens die Reise bereits in Hamburg antreten und mit dem D. O. A. L. Dampfer über Rotterdam oder Antwerpen, Lissabon, Tanger, Marseille nach Neapel und dann weiterfahren. Der Aufenthalt in den einzelnen Hafenplätzen ist im Allgemeinen so reichlich bemessen, daß den Reisenden Zeit genug bleibt, die Hauptsehenswürdigkeiten dieser Plätze aufzusuchen. Die Preise der Dampferbillets stellen sich für die Strecke Hamburg-Daressalam und zurück bis Neapel oder Marseille je nach Lage der Kabine auf 1425,50 Mark bis 1834,75 Mark. Wegen Einzelheiten fordere man das Handbuch und den Fahrplan der Ostafrika-Linie ein (Deutsche Ost-Afrika-Linie, Hamburg, große Reichenstr. 27.) Die Linie unterhält an den

Reisezeit, -Plan und Kosten

größeren europäischen und außereuropäischen Plätzen eigene Agenturen.

Wer nicht auf dem Wege durch das Rote Meer zurückkehren will, hat Gelegenheit, die Rundreise mit einem D. O. A. L. Dampfer über Südafrika fortzusetzen. Die Preise stellen sich in diesem Falle ab Hamburg bis Hamburg auf 1534,50 Mark bis 1960,75 Mark. Von Marseille (Neapel) bis Hamburg auf 1435,60 Mark bis 1834,25 Mark. Für Luxuskabinen (mit Bad und Toilette) ist der Preis im Allgemeinen 50% höher.

Falls diese letztere Route gewählt wird, bietet sich den Reisenden Gelegenheit, von Beira aus mit der Bahn einen Abstecher nach den Viktoriafällen zu machen. Die Reisenden können dann in Durban oder Kapstadt den Dampfer wieder erreichen und von dort aus die Heimreise fortsetzen.

Der Preis für die Reise Hamburg- bzw. Marseille-Neapel-Daressalam-Beira und weiter von Durban über Kapstadt nach Hamburg würde sich auf 1485—1897,50 Mark bzw. 1386—1771 Mark stellen. Falls der Dampfer erst in Kapstadt bestiegen wird, stellen sich die Preise auf 1431—1828,50 Mark bzw. 1332—1702 Mark.

Der Preis eines Eisenbahnbillets von Beira nach den Viktoriafällen und weiter über Johannesburg und Pretoria nach Durban stellt sich in der ersten Klasse auf 19 Pfund engl. und in der zweiten Klasse auf 13 Pfund 16,5 Schilling.

Reisezeit, -Plan und Kosten

Der Preis eines Eisenbahnbillets von Beira nach den Viktoriafällen und weiter nach Kapstadt via Fourteen Streams stellt sich auf 17 Pfund 19,5 Schilling in der ersten Klasse und 13 Pfund 2 Schilling in der zweiten Klasse.

Soll die Reise von den Viktoriafällen nach Kapstadt über Johannesburg und Prätorja gehen, so erhöht sich der Preis für die Strecke Beira bis Kapstadt auf 19 Pfund 9,6 Schilling in der ersten Klasse und 14 Pfund 3,6 Schilling in der zweiten Klasse.

Falls es den Reisenden besser paßt, anstatt in Durban oder Kapstadt in Lourenço Marques oder einem anderen südafrikanischen Hafen den Dampfer wieder zu besteigen, so läßt sich dieses leicht mit Hülfe der Dampferagenturen arrangieren. Die Agenturen geben auch über Eisenbahntarife und etwaige durch Reiseplanänderungen bedingte Dampferfahrpreisdifferenzen bereitwilligst Auskunft. Es ist den Passagieren der D. O. A. L. gestattet, bei Entnahme eines Billets rund um Afrika die Fahrt innerhalb von 12 Monaten beliebig oft zu unterbrechen.

Passagiere, welche über Kapstadt zurückkehren, haben Gelegenheit, auch unserer südwestafrikanischen Kolonie einen Besuch abzustatten. Die Reichspostdampfer legen in Lüderitzbucht und Swakopmund an, jedoch beträgt die Liegezeit in diesen Häfen nur wenige Stunden, so daß Passagiere, welche das Land kennen lernen wollen,

Reisezeit, -Plan und Kosten

einen Dampfer überschlagen müssen und etwa 14 Tage später ihre Reise fortsetzen können.

Innerhalb dieser Zeit ist der Besuch von Windhuk und Umgegend, der Otavi Minen bei Tsumeb, sowie von Karibib und Usakos möglich. Die Kosten für die Eisenbahnfahrt von Swakopmund nach Windhuk, Usakos, Tsumeb und zurück nach Swakopmund stellen sich für die erste Klasse auf Mark 185.

Schließlich sei noch erwähnt, daß mit einer solchen Reise rund um Afrika auch ein Abstecher nach Kamerun und Togo ohne Schwierigkeit vereinigt werden kann. Passagiere, welche auch diese Kolonien kennen zu lernen wünschen, müssen für die Strecke von Swakopmund nach Kamerun einen Frachtdampfer der Woermann-Linie benutzen. Die Rückreise von dort findet mit den Postdampfern der Kamerun-Hauptlinie statt, welche in Bezug auf Einrichtung, Komfort usw. den Dampfern des Reichspostdampferdienstes durchaus ebenbürtig sind. Der Zuschlag für den Abstecher nach Kamerun beträgt Mark 300 für die erste und Mark 200 für die zweite Klasse.

Passagiere, welche diesen Abstecher nach Kamerun zu machen wünschen, müssen sich nach ihrer Ankunft in Südwestafrika baldmöglichst mit der Agentur der Deutschen Ost-Afrika Linie in Swakopmund in Verbindung setzen, um sich über die Reisegelegenheiten nach Kamerun zu unterrichten.

Reisezeit, -Plan und Kosten

Eine bestimmte Zeitdauer für diese Reise rund um Afrika mit ihren verschiedenen Abstechern läßt sich natürlich nicht angeben. Man wird immerhin 4—6 Monate in Ansatz bringen müssen.

Von Daressalam aus hat man Gelegenheit, mit den Indien-dampfern der Deutschen Ost-Afrika Linie nach Indien zu gelangen. Die Fahrtdauer Daressalam-Bombay beträgt 14 Tage. Der Billettpreis stellt sich auf 325 Rp. einschl. Verpflegung.

Ein Reiseplan für eine Jagdexpedition, die auf die Verwendung von Zelten und Trägern angewiesen ist, läßt sich im Rahmen dieses Handbuches leider nicht geben. Es sei diesbezüglich auf das ausgezeichnete, 1911 vom Kaiserlichen Gouvernement herausgegebene Jagdhandbuch für Deutsch-Ostafrika hingewiesen, das in Deutschland in jeder Buchhandlung und vom Bureau der Deutsch-Ostafrikanischen Zeitung, Berlin, Dessauerstr. 28/29 zu beziehen ist. (Preis 4 Mk.)

In aller Kürze mögen hier nur ein paar Winke gegeben sein, die dem afrikanischen Neuling vielleicht Dienste leisten können.

Wie bereits erwähnt, ist abseits der zu schildernden Reise-wege auf eine Beförderungs- und Unterkunftsgelegenheit nicht zu rechnen. Der Reisende ist also, wenn er sich weiter von der Bahn oder dem Küstengebiet entfernen will, auf die Mitnahme eines Zeltes sowie der erforderlichen Verpflegungs- und Getränke-lasten angewiesen, da

Reisezeit, -Plan und Kosten

ein Wohnen in den Eingeborenenhütten aus gesundheitlichen Rücksichten nicht in Frage kommen kann. Wer auf größere Expeditionen gehen will, tut gut, sich sein Zelt schon von Europa mitzubringen, da auf die käufliche Erwerbung eines solchen nicht an allen Orten zu rechnen ist. Ebenso empfiehlt es sich, Konserven und Derartiges von Deutschland mitzubringen, die allerdings in der Kolonie mit 10% vom Wert zu verzollen sind. Um Zollschwierigkeiten zu entgehen, ist es ratsam, die Rechnungen für die einzuführenden Waren mitzuführen. Ebenso ist dringend zu raten, alles auf Expeditionen Mitzuführende schon in Deutschland in Lasten von höchstens 60 Pfund verpacken zu lassen und Patronen nur in kleinen verlöteten Packungen mitzuführen. Träger sind fast immer bei den Spediteuren oder den indischen und arabischen Händlern und unter Umständen auch durch die Bezirksämter zu erhalten. Die Preise stellen sich einschließlich der Verpflegung auf rund 0,50 Rp. für den Mann und Tag, doch sind sie ständigen Änderungen unterworfen. Die Verpflegung (10—15 Heller für den Tag) wird entweder täglich in Bar oder nach Eintreffen im Lager in Naturalien, die die Dorfbewohner zum Kauf bringen, gegeben (Mehl, Bohnen, Mais). Die Zahl der mitzunehmenden Träger richtet sich naturgemäß nach der Art und Dauer der Reise, den mitgenommenen Lasten usw. Reserveträger mitzunehmen ist bei klei-

Reisezeit, -Plan und Kosten

neren Karawanen unnötig, da auf Anfordern jeder Dorfjunge einen geringen Ausfall decken kann.

Die Träger unterstehen einem selbstgewählten Führer, dem Mnyampara, der nur eine leichte Last, wie die Lampe oder dergleichen trägt, dafür aber auch für Alles verantwortlich ist. Es empfiehlt sich, ihm den Feldstuhl zu tragen zu geben, damit der Reisende bei kürzeren Rasten nicht auf dem Boden zu sitzen gezwungen ist.

Bezüglich der täglichen Marschleistung sei bemerkt, daß ein Tagespensum von 20—24 km nicht überschritten werden sollte. Frühzeitiger Aufbruch, womöglich noch vor Sonnenaufgang, schützt vor der Unannehmlichkeit des Marschierens während der heißesten Tagesstunden.

Den Zeltplatz wählt man bestens von Eingeborenenhütten entfernt auf einem frisch zu rodenden Fleck, da auf die Weise am besten Infektionen durch Zecken (papasi) vermieden werden. (Vgl. hierzu den Abschnitt über die Hygiene des Tropenaufenthalts).

Derartige Safaris, wie man sie mit einem Suaheliasdruck bezeichnet, sind in neuerer Zeit stark in Aufnahme gekommen. Wenn sie auch in erster Linie zu Jagd Zwecken unternommen werden, so bieten sie doch auch dem Nichtjäger so viel des Interessanten und zum Gemüt Sprechenden, daß sie auch von diesen neuerdings vielfach gemacht werden. Was kann es auch Schöneres geben, als dieses Aufsichselbstgestelltsein, dieses Losgelöstsein von aller Kultur! Das Zelt aufschlagen können, wo ein

schöner Platz oder eine Gelegenheit zur Beobachtung der Eingeborenen lockt! Diese Abende in der Steppe, wenn der Mond sie wie in flüssiges Silber taucht, die Lagerfeuer der Träger tanzende Reflexe auf die Baumgipfel werfen und aus allen Ecken des Lagers lustiger Sang und Schwatzen ertönt! Dazu die raunenden Stimmen der nächtlichen Wildnis!

Es sei dabei bemerkt, daß derartige Safaris vollkommen ungefährlich sind. Nirgends dürfte der Reisende eine größere Sicherheit genießen, als im Kreise seiner ostafrikanischen Träger.

Als Jagdgebiet ist Deutsch-Ostafrika lange zugunsten Britisch-Ostafrikas infolge der von der englischen Verwaltung gemachten lebhaften Propaganda vernachlässigt worden. Erst neuerdings beginnt sich das zu ändern, und mit Recht: denn was die englische Kolonie bieten kann, kann die deutsche noch lange. Dabei sind hier die Kosten für Jagdreisen wesentlich billiger als in der englischen Nachbarkolonie.

Reiseausrüstung. Bezüglich der Ausrüstung für eine Reise in die Tropen gelte als Grundsatz, daß man sein Gepäck nach Möglichkeit auf ein Minimum beschränke. Die Neigung, zuviel mitzunehmen, rächt sich nur zu leicht durch Beschränkung der Beweglichkeit, überflüssige Kosten und vermehrte Schwierigkeiten bei den Verzollungsstellen.

Außer reichlichem Unterzeug nehme man neben

Reisezeit, -Plan und Kosten

einem leichten Flanell- oder Rohseideanzug acht bis zehn weiße Körperanzüge und zwei Dinnerjackets mit zugehörigen Westen sowie Frack- oder Smokinganzug mit. Daneben sind für Bahnfahrten und Fußmärsche mindestens zwei Khakianzüge erforderlich.

Als Fußbekleidung nehme man außer Lackstiefeln zwei Paar weiße Segeltuchstiefel, die mit Rücksicht auf die von den Moskiten drohenden Gefahren bis über die Knöchel gehen müssen, sowie ein Paar rindlederne, naturfarbene Marschstiefel mit. Ein oder zwei Paar braune Straßentiefel sind für den Dampfer und für den Aufenthalt in den Küstenplätzen sehr angebracht. Recht angenehm werden namentlich abends die weichen, hohen Moskitostiefel empfunden werden, die an die Stelle von in den Tropen gänzlich unangebrachten Morgenschuhen treten. Soviel mir bekannt, werden diese Moskitostiefel in Deutschland bisher nur von der Firma Dingeldey & Werres (v. Tippelskirch) in Berlin, Schöneberger Ufer, geliefert.

Leibwäsche nehme man reichlich und in leichter Qualität mit. Die Dampfer haben zwar Wäscher an Bord, es ist aber auf jeden Fall empfehlenswert, sich von diesen unabhängig zu machen. Im Schutzgebiet selbst sind allenthalben Wäscher, meistens Inder, die zwar nicht allzu sorgfältig mit den ihnen überlieferten Sachen umgehen, aber schnell arbeiten.

Ein Paar Beinwickel, die den ledernen Gamaschen vor-

Reisezeit, -Plan und Kosten

zuziehen sind, ist auch für Damen unbedingt erforderlich. Im Übrigen ist für Damen die Ausrüstung nur schwer festzustellen, da Neigung, Mode und Gewohnheit zu sehr ins Gewicht fallen. Sämtliche Tropenausüstungsgeschäfte stehen bei Bedarf mit unverbindlichen Vorschlägen gerne zur Verfügung.

Was die Kopfbedeckung betrifft, so ist in den Tropen der Gebrauch eines breitrandigen Kork- oder Gummihutes in den Stunden von 8—4 Uhr eine unbedingte Notwendigkeit für Damen und Herren. Für die übrigen Stunden genügen leichte europäische Kopfbedeckungen. Die Mitnahme von steifen oder hohen Hüten ist für Ostafrika gänzlich zwecklos.

An Koffern verwende man neben 1 oder 2 Kabinenkoffern die wasser- und luftdichten Koffer aus Eisenblech (Modell Tippelskirch), die sich per Stück auf ungefähr 30 Mark stellen. Sie sind besonders zur Verpackung von empfindlichen Gegenständen unbedingt notwendig. Zur Verpackung von Decken, Bademänteln, Stiefeln usw. leistet ein Wäschesack ausgezeichnete Dienste. Daneben nehme man eine leichte lederne Handtasche zur Verpackung kleiner Gebrauchsgegenstände auf Bahnfahrten usw. mit. Man achte darauf, daß alle Verschlüsse gut funktionieren!

Die Mitführung von zwei warmen Decken (am besten Kamelhaar) ist unbedingtes Erfordernis, wenn anders man sich nicht Erkältungen zuziehen will.

Reisezeit, -Plan und Kosten

Ein handfester Stock und ein nicht zu wertvoller Regenschirm, namentlich aber ersterer, sind unbedingt erforderlich.

Ein hinreichender Vorrat an Zigarren, Seife, Eau de Cologne ist ratsam mit sich zu führen, da die Beschaffung dieser Gegenstände im Innern leicht auf Schwierigkeiten stoßen kann. An der Küste sind diese Sachen zu mäßigen Preisen allenthalben zu haben.

Ratsam ist für alle Fälle die Mitnahme eines dickwandigen, bruchfesten Trinkglases oder eines zusammenschiebbaren Reisebechers sowie einer Sonnenbrille.

Lebensmittel und Getränke mitzuführen, ist für Reisende, die nicht auf Jagd- und ähnliche Expeditionen gehen wollen, zwecklos und überflüssig.

Anzuraten ist die Mitnahme einer kleinen Handapotheke, bestehend aus Chinin, in Tabletten von 0,5 oder 0,25 gr, Aspirin, Opiumtinktur, Rhabarbertabletten und etwas Jodoform, Sublimat und einigen Mullbinden sowie Leukoplast.

Wer seine Reise von Marseille oder Neapel aus antritt, tut gut, sein großes Gepäck 14 Tage bis 3 Wochen vorher an die Ost-Afrika Linie nach Hamburg zu schicken, da die Mitnahme nach Marseille oder Neapel teuer und umständlich ist und man es erleben kann, daß das Gepäck trotz gegenteiliger Versicherung der Beamten an der Grenze liegen bleibt. Über die bezüglich der Versendung des Gepäcks zu beobachtenden Formalitäten geben

Reisezeit, -Plan und Kosten

die von der D. O. A. L. jährlich herausgegebenen Handbücher, die bei allen Agenturen kostenlos zu erhalten sind, Aufschluß.

Wer Amateurphotograph ist, versäume nicht, seine Kamera — möglichst aus Metall und Metallkassetten — und einen reichlichen Vorrat seiner gewohnten Platten mitzunehmen. Man führe die Platten jedoch nur in tropensicherer Verpackung mit und verschließe jede geöffnete Blechpackung mit einem Leukoplaststreifen. Sehr empfehlenswert ist die Verpackungsart der Agfafabrikate. Die Mitführung einer zusammenlegbaren Lampe für Kerzenbeleuchtung ist zum Wechseln der Platten anzuraten. Vor dem Selbstentwickeln in den Tropen sei dringend gewarnt! Man warte mit dem Entwickeln, bis man wieder daheim ist oder lasse die Aufnahmen von einem Berufsphotographen an der Küste entwickeln. Die von diesen geforderten Preise sind sehr mäßig und stehen jedenfalls in keinem Verhältnis zu dem Schaden, den man bei eigener Arbeit unter ungewohnten Bedingungen anrichten kann.

Außer der Mitnahme eines photographischen Apparats ist namentlich für die Seereise und die Bahnfahrt in dem Wildreservat an der Ugandabahn dringend die Mitnahme eines guten Fernglases zu raten. Wer kein Perspektiv mit sich führen will, mag sich das Entgehen manches Sehenswerten selbst zuschreiben.

Ein kleiner Taschenkompaß ist zwar nicht unbedingt er-

Reisezeit, -Plan und Kosten

forderlich, mag aber hin und wieder gute Dienste leisten. Gute Dienste zur Belehrung während der Seereise über allerlei Maritimes und Nautisches leistet der kleine Perthes'sche Seeatlas.

Die Mitnahme von Ausweispapieren ist zwar an sich für die Kolonien nicht erforderlich, mit Rücksicht auf eventuelle Schwierigkeiten bei der Erhebung von Geld, Postsachen usw. aber doch recht ratsam. Die Ausstellung von Reisepässen in der Kolonie erfolgt nach Antrag an eine Bezirksbehörde gegen eine Gebühr von 6 Rupies. Wer Empfehlungsbriefe an Behörden, kaufmännische Häuser und Privatleute erhalten kann, mache auf jeden Fall von dieser Möglichkeit Gebrauch. Sie können manche Verkehrserleichterung und die Kenntnis von Manchem, das den Reisenden sonst verschlossen bleiben würde, vermitteln. Waffen mitzunehmen ist für den gewöhnlichen Touristen gänzlich zwecklos. Die Sicherheit ist auf allen in Betracht kommenden Plätzen nicht geringer als in Deutschland und die Führung einer Waffe setzt die Touristen allerlei zollamtlichen und sonstigen behördlichen Scherereien aus, die nur Zeit und Geld kosten.

Wer es aber doch für notwendig befindet, der begnüge sich mit einer kleinen Handfeuerwaffe Modell Browning, Parabellum oder Ähnlichem. Waffen müssen unter allen Umständen mitsamt der Munition dem Zollamt angemeldet werden! (Zuwiderhandlungen wer-

Reisezeit, -Plan und Kosten

den sowohl in Britisch- als auch in Deutsch-Ostafrika schwer bestraft). Der Zoll liefert die Waffen erst wieder aus, nachdem die verwaltungsbehördliche Erlaubnis zur Führung einer Waffe, die für Gewehre 10 Rupies, für Pistolen und Revolver 5 Rupies kostet, beigebracht ist. Den Einfuhrzollbetrag erhält man bei der Ausfuhr zurück, wenn man die Waffe bei der Einfuhr gleichzeitig zur Wiederausfuhr anmeldet. Die an die Verwaltungsbehörde gezahlte Steuer ist auf jeden Fall verfallen. (Einfuhr- und Waffenschein aufbewahren!) Bei der Abreise melde man die Waffe unter Vorlage des Waffenscheins bei der nächsten Verwaltungsbehörde wieder ab.

Wer einen kurzen Aufenthalt in Ostafrika zu einer gelegentlichen Jagdausübung benutzen will, ist genötigt, sich bei der Verwaltungsbehörde einen Jagdschein zu lösen. Für kürzere Aufenthalte in Deutsch-Ostafrika wird die Lösung von bis zu 4 Tagesjagdscheinen für mehrere aufeinanderfolgende Tage zum Preise von 5 Rupies für je einen Tagesjagdschein genügen, auf die zu schießen alles in Betracht kommende Wild mit Ausnahme von Nashorn, Giraffe, Zebra, Kudu, Spießbock, Giraffengazelle und Elefant gestattet ist. Zu beachten ist aber, daß eine Reihe von Gebieten zu Wildreservaten erklärt ist und der Abschuß mancher Tiere überhaupt verboten oder aber beschränkt ist. Um sich gegen Anklagen wegen Wildfrevels zu schützen, kann

nicht dringend genug geraten werden, sich die-
serhalb jedesmal vor Lösung des Scheines bei
der Bezirksbehörde zu erkundigen. Die wich-
tigsten Bestimmungen sind außerdem dem Jagdschein
aufgedruckt. Vorsicht bei der Jagd! Die Eingebore-
nenhütten liegen häufig in unübersichtlichem Busch.
Bezüglich der Waffen wende man sich in Deutschland
nur an gute, renommierte Firmen. Die Ausrüstungs-
geschäfte sind gerne bereit, solche Firmen nachzuweisen,
die Erfahrungen auf dem Gebiet der afrikanischen
Jagd haben.

Gasthäuser, Hotels und Restaurants. Die
Unterkunftsverhältnisse sind an der Küste und im nahen
Innern besonders an den Sitzen der Bezirksbehörden im
Allgemeinen recht gut und preiswert. Das Hotel Kaiser-
hof in Daressalam z. B. kann sich jedem erstklassigen
Gasthof in Europa an die Seite stellen. Anders verhält
es sich in der Beziehung weiter ins Innere hinein und
an abgelegenen Plätzen. Im Allgemeinen ist nur an den
Plätzen Unterkunft und Verpflegung zu bekommen, die
weiterhin besonders angeführt sind, wenn man nicht auf
Grund persönlicher Beziehungen Unterkunft bei Pri-
vaten erwarten kann.

Der Wohn- und Verpflegungssatz beträgt je nach Güte
des Hotels 5 bis 15 Rupies für den Tag. Getränke sind
in diesen Satz nicht einbegriffen. Dagegen wird für
fordert. Bei längerem Aufenthalt zahlt man meistens

Reisezeit, -Plan und Kosten

Licht und Bedienung keine besondere Bezahlung gemit Zahlungsanweisungen (tickets), die man bei Be-
gleichung der Rechnung zurückerhält. Trinkgelder
an die Bedienung sind nicht üblich, sogar schäd-
lich.

An Verpflegung erhält man innerhalb des Pensionspreises
Morgens ein englisches Frühstück mit Eiern, Fleisch
usw., Mittags ein aus mehreren Gängen bestehendes
Essen und Abends gegen 7 Uhr ein reichliches warmes
Abendbrot von großer Auswahl. Die Mahlzeiten werden
meistens an Einzeltischen eingenommen.

Da sich außer der eigentlichen Hoteldienerschaft in den
Hotels häufig noch eine größere Anzahl von Neger
als Diener der Hotelgäste aufhält, achte man auf
guten Verschuß der Zimmertüren und Koffer!
Geld- und Wertsachen deponiere man zur Vorsicht bei
der Hotelleitung.

Im Allgemeinen empfiehlt es sich, Zimmer in den Hotels
usw. brieflich, telegraphisch oder telephonisch im Vor-
aus zu bestellen.

Deutsche und deutsch-ostafrikanische Zeitungen und
Zeitschriften findet man in allen besseren Restaurants
und Hotels.

Hier eine Auswahl der hauptsächlich in Betracht kom-
menden Suaheliausdrücke bezüglich der Verpflegung:

Ananas <i>nanasi</i>	Bananen <i>ndizi</i>
Apfelsinen <i>machungwa</i>	Brot <i>mkate</i>

Reisezeit, -Plan und Kosten

Butter <i>siagi</i>	Kaffee <i>kahawa</i>
Eier <i>mayayi</i>	Kuchen <i>mandasi</i>
halbweiches Ei <i>mayayi</i>	Kartoffeln <i>viazi</i>
<i>nussnuss</i>	Löffel <i>kijiko</i>
Rührei <i>mayayi ya ku-</i>	Messer <i>kisu</i>
<i>koroga</i>	Milch <i>maziwa</i>
Spiegelei <i>mayayi macho</i>	Öl <i>alisseti</i>
<i>ya ngombe</i>	Pfeffer <i>pilipili</i>
Essen <i>chakula</i>	Salz <i>chumvi</i>
Essig <i>siki</i>	Sauce <i>chuzi</i>
Fisch <i>samaki</i>	Serviette <i>kitambaa</i>
Fleisch <i>nyama</i>	Suppe <i>uji</i>
Früchte <i>matunda</i>	Teller <i>sahani</i>
Gabel <i>uma</i>	Tee <i>chai</i>
Gemüse <i>mboga</i>	Zucker <i>sukari</i>
Glas <i>bilauri</i>	Zunge <i>ulimi.</i>

Honig *asali*

Für die nicht genannten Speisen und ebenso für Getränke pflegt man die deutschen — in Britisch-Ostafrika und Sansibar die englischen — Bezeichnungen anzuwenden.

Bezüglich der Verpflegungsverhältnisse im Bereich der Bahnen sei auf die diesbezüglichen Sonderkapitel verwiesen.

Polizeiliche Anmeldung ist für Durchreisende in Ostafrika nicht erforderlich, bzw. wird sie von den Hotelleitungen aus veranlaßt. Bei länger als einen Monat dauerndem ununterbrochenen Aufenthalt im Schutzgebiet

Reisezeit, -Plan und Kosten

ist man verpflichtet, sich bei der Polizei (Bezirksamt) anzumelden. Anmeldeformulare erhält man bei dem Bezirksamt.

Verkehrsmittel. Zur Reise nach und von Ostafrika ebenso wie zu dem Verkehr nach Südafrika benutzt man am Vorteilhaftesten die zwei Mal im Monat von Hamburg über Suez ausreisenden Dampfer der Deutschen Ost-Afrika Linie. Diese Dampfer bieten alle Bequemlichkeit der Neuzeit (drahtlose Telegraphie, reichliche Bäder, auf den neueren Dampfern Turnsäle), gewähren eine vorzügliche, auch verwöhntesten Ansprüchen genügende Verpflegung und sind die einzigen, die die deutsch-ostafrikanischen Häfen anlaufen. Die Dampfer der Messageries Maritimes laufen nur Mombassa und Sansibar in vierwöchigen Touren an und bieten den Nachteil der größeren Schwierigkeit in Bezug auf die Gepäckbeförderung. (vgl. oben). Die Linie läßt Dampfer bis zu 8100 Tons laufen, die zweimal monatlich von Hamburg über Rotterdam oder Antwerpen, Lissabon, Tanger, Marseille und Neapel nach Ostafrika und weiter gehen. Die Dampferfahrt Neapel-Daressalam dauert 17—19 Tage und verläuft im Allgemeinen in solchen Gebieten, die nicht reich an Stürmen sind. Die Schiffe sind mit Funkentelegraphenanlagen der Betriebsgesellschaft für drahtlose Telegraphie ausgestattet. Die Bordgebühr beträgt für 1—10 Worte 3,50 Mark. Die Höhe der Küsten- und Landgebühren ist verschieden

Reisezeit, -Plan und Kosten

und richtet sich nach der Nationalität der empfangenden Station und deren Entfernung.

Bezüglich der ostafrikanischen Eisenbahnen sei auf die Sonderartikel im speziellen Teil verwiesen. Wagen und Reittiere (meistens Maultiere, seltener Pferde) sind nur an wenigen größeren Plätzen leihweise zu erhalten. Dagegen können Fahrräder, die für Besichtigungen häufig gute Dienste leisten mögen, vielerorts bei europäischen und indischen Händlern gegen eine geringe Leihgebühr gemietet werden.

Recht angenehme Dienste leisten die Rikschaws, die jetzt an vielen Plätzen mietweise zu haben sind, leichte zweirädrige Wagen, die von einem in einer Gabel laufenden Eingeborenen gezogen werden. Der Tarif ist im Allgemeinen $\frac{1}{4}$ Rupie à Person und für die Viertelstunde Fahrt. Wartezeit wird gleichfalls meistens mit $\frac{1}{4}$ Rupie für die Viertelstunde berechnet. Für größere Fahrten, namentlich nach außerhalb, rechne man nur immer eine Person auf die Rikschaw und engagiere bei schweren Wegen einen weiteren Jungen zum Nachschieben (man sagt: *nataka mtoto ya kusukuma gari*). Diesen Hülfsjungen gibt man ein kleines Geschenk ($\frac{1}{4}$ Rupie). Trinkgelder an die Rikschawjungen sind nicht üblich.

In Mombassa kann man sich auch der Trollybahnen bedienen, kleiner Wagen, die auf Schienen von Eingeborenen geschoben werden. Die Fahrt kostet $\frac{1}{4}$ bis 1

Reisezeit, -Plan und Kosten

Rupie. Für Dauerfahrten 1,50 Rupie für die erste Stunde und eine Person.

Ruderboote sind in allen Hafentplätzen jederzeit zu haben. Der Preis beträgt pro Person und Viertelstunde durchschnittlich $\frac{1}{4}$ Rupie. Tarife hängen meistens an den Landungsstellen aus. Segelboote befinden sich nur in Privatbesitz. Wer einige leichte Spritzer nicht scheut, mache aber immerhin eine Fahrt mit eingeborenen Fischern an der Küste im Auslegerboot (ngalawa).

Geld- und Munzwesen. In Deutsch-Ostafrika gilt als Zahlungsmittel die deutsche Rupie = 1,33 $\frac{1}{3}$ Mark, die in 100 Heller geteilt ist. An Scheidemünzen gibt es 1 Hellerstucke aus Kupfer, 10 Hellerstucke aus Nickel, $\frac{1}{4}$ Rupiestücke (Summi) aus Silber und aus demselben Metall $\frac{1}{2}$ und 1 Rupiestücke. Daneben gibt es 2 Rupiestücke, Scheine zu 5, 10, 50, 100 und 500 Rupies (die Deutsch-Ostafrikanische Bank hat das Recht der Notenausgabe). Eingeborene nehmen im allgemeinen auch in Britisch-Ostafrika keine Banknoten an.

Die deutsche Rupie verhält sich zur englischen wie ungefähr 104:100. Infolgedessen werden z. B. in Deutsch-Ostafrika englische Rupies und silberne Scheidemünzen anstandslos angenommen, dagegen sind in Britisch-Ostafrika und Sansibar deutsche Rupies und Scheine nur mit großem Disagio loszuwerden. Britisch-Ostafrika und Uganda haben dasselbe Münzsystem: die in 100 Cents

Reisezeit, -Plan und Kosten

geteilte Rupie. Daneben werden auch Banknoten in Rupiewährungen verwandt.

Man versorge sich deshalb besonders zum Aufenthalt an den englischen Plätzen am Viktoria-see mit genügend englischem Geld, da man hier auf deutsch-ostafrikanisches Geld häufig ein Agio bis zu 8% zahlen muß.

Deutsches Gold wird allenthalben zum gesetzlichen Kurs von 15 Rupies = 20 Mark in Deutsch-Ostafrika eingewechselt. In Britisch-Ostafrika kann man gleichfalls mit englischen Pfunden zu dem entsprechenden Kurse zahlen. Dagegen kann man mit europäischem Silber in Afrika nur mit großem Verlust zahlen.

Man mache es sich zur Regel, nicht zuviel Geld bei sich zu tragen, sondern verwende lieber einen Kreditbrief, auf den man bei den Banken und ihren Vertretungen, die an allen größeren Plätzen vorhanden sind, bei Bedarf Geld abheben kann. Man vermeidet auf diese Weise Kursverluste und die Gefahr, größere Summen durch Diebstahl zu verlieren. Die Deutsch-Ostafrikanische Bank, Berlin, Dessauerstr. 28/29, erteilt neben den übrigen großen Banken jederzeit gern diesbezügliche Auskünfte.

Anzuraten ist nur die Mitnahme einer größeren Summe deutscher 20 Mark- und englischer Pfundstücke, die allenthalben Kurswert haben.

Für Reisende, die über Frankreich oder Italien fahren,

empfiehlt es sich, bereits von Deutschland entsprechende Münzsorten dieser Länder mitzunehmen, da man sich sonst großen Kursverlusten aussetzen kann.

Post, Telegraph und Telephon. Die größeren Orte der in Betracht kommenden Gebiete sind sämtlich an das Verkehrsnetz des Weltpostvereins angeschlossen. Ebenso haben sie nahezu alle telegraphischen Anschluß nach allen Plätzen der Erde. Muanza und Bukoba am Viktoriasee sind durch Funkentelegraphie verbunden.

Fernsprecher für den Orts- und Fernverkehr findet man an allen Plätzen, an denen mehrere Europäer wohnen. Die Taxen für den Fernsprechverkehr sind je nach Entfernung des angerufenen Ortes verschieden. Für den telephonischen und telegraphischen Verkehr zwischen der Küste und dem Innern ist häufiger mit unvermeidlichen Störungen und Unterbrechungen zu rechnen.

Postkarten innerhalb Deutsch-Ostafrikas und nach Deutschland kosten 4 Heller, nach dem Ausland 7 1/2 Heller. Für einfache Briefe sind innerhalb des Schutzgebietes und nach Deutschland 7 1/2 Heller, nach dem Ausland 15 Heller zu zahlen. Einschreibgebühr 15 Heller.

Die Postschalter sind im allgemeinen in Deutsch-Ostafrika von 8—12 und 3—1/2 6 geöffnet.

Verkehr der Telegraphenanstalten an der Küste und in Usambara untereinander 5 Heller das Wort, jedoch mindestens 50 Heller. Verkehr der Innenanstalten unter-

Reisezeit, -Plan und Kosten

einander und mit der Küste 15 Heller das Wort, mindestens 1,50 Rp. Nach Sansibar 12,5 Heller das Wort von der Küste, 25 Heller aus dem Innern, nach Britisch-Ostafrika und Uganda a) Mombassa 51 Heller, b) übrige Anstalten 76,5 Heller.

Die Worttaxe nach Europa beträgt 2,04 Rp, jedoch kann man zum Satz von 1 Rp als Überseetelegramm (lco) telegraphieren. Derartige Telegramme laufen etwas langsamer und dürfen nur in offener Sprache abgefaßt werden. Eine diesbezügliche Erklärung ist der Aufnahme-station schriftlich abzugeben. Funkentelegramme über Daressalam nach deutschen Schiffen kosten von der Küste und Usambara 5,50 Rp für 10 Worte, jedes weitere Wort 55 Heller mehr.

Zoll. Die ostafrikanischen Kolonien gelten dem Mutterlande gegenüber zollpolitisch als Ausland. Dementsprechend sind alle eingeführten und auszuführenden Waren zu verzollen. Im allgemeinen sind 10% des Warenwertes als Zoll zu zahlen. Alkoholika werden höher besteuert.

Die Zollbehandlung der eingehenden Passagiergepäckstücke wird sehr konzilient gehandhabt. Persönliche Gebrauchsgegenstände sind zollfrei. (Bezüglich der Waffeneinfuhr vergleiche das oben Gesagte.)

Bedienung. Für Reisende, die sich längere Zeit in der Kolonie aufhalten, ist es unbedingtes Erfordernis, daß sie sich einen schwarzen Jungen als Diener engagieren.

Reisezeit, -Plan und Kosten

Man achte darauf, daß man einen möglichst gesunden kräftigen Boy im Alter von 13—20 Jahren erhalte. In Deutsch-Ostafrika müssen sämtliche Europäerboys im Besitz eines Dienstbuches sein. Erklärt deshalb einer, kein Dienstbuch zu haben, so weise man ihn im Interesse seiner vor Diebstahl zu schützenden Sachen ab!

Deutsch verstehen und sprechen nur wenige Boys, jedoch kennen die meisten die landläufigsten Bezeichnungen für Kleidungsstücke usw. Gerade deutsch sprechenden Boys gegenüber sei man doppelt vorsichtig! Die Eingeborenen neigen im allgemeinen nicht zu Eigentumsvergehen, aber an der Küste besonders finden sich immer Individuen, die nur zu gern bereit sind, die Unkenntnis der Fremden direkt oder indirekt auszunutzen.

Dringend ist davor zu warnen, Vorschüsse an den Diener zu zahlen! Glaubt man wirklich, die diesbezügliche Bitte eines Boys nicht abschlagen zu können, dann ziehe man vorher einen mit den Verhältnissen vertrauten Europäer zu Rate.

Die Löhne für Boys betragen per Monat 10—20 Rupies. Außerdem hat man auf Reisen ein tägliches Zehrgeld von 15 Hellern zu zahlen. Für Reisen ins Innere kauft man seinem Boy in einem Ausrüstungsgeschäft einen Khakianzug für 5—6 Rupies.

Für seine Verpflegung und Unterkunft zu sorgen ist

Reisezeit, -Plan und Kosten

Sache des Boys. Etwaige diesbezügliche Ansprüche weise man auf das Bestimmteste ab!

Der Dienstherr ist gesetzlich gehalten, beim Austritt seines Dieners aus dem Dienst diesem ein Zeugnis in das Dienstbuch einzutragen. Um Kontraktbrüchen vorzubeugen sei geraten, das Buch während der Dauer des Dienstes in eigene Verwahrung zu nehmen.

Zur Hygiene des Tropenaufenthalts. Wenn ein Aufenthalt in den Tropen heute auch nicht mehr so gesundheitsgefährlich ist wie er noch vor einem Menschenalter war, so ist doch besonders dem Passanten dringend Vorsicht in allen gesundheitlichen Fragen umsomehr zu empfehlen, als er sich andernfalls nur zu leicht um den Zweck und den Genuß seiner weiten und mit teuren Mitteln ermöglichten Reise bringen kann. Außerdem liegt die Gefahr einer Reihe tropischer Infektionskrankheiten nicht nur in der Gefahr für den Erkrankten selbst, sondern darüber hinaus in dem Umstand, daß der Erkrankte eine Quelle der Infektionen für seine Begleitung und Umgebung wird. Es ist also nicht nur die Sorge um das eigene Selbst sondern auch der Zwang des sozialen Gewissens, der jeden an seinem Teile veranlassen sollte, sich gesund zu erhalten, um nicht durch Leichtsinn sein und seiner Mitmenschen Leben vielleicht dauernd zu gefährden.

Der gefährlichste und hartnäckigste Gegner in Ostafrika ist noch immer die durch eine Mückenart (*anopheles*)

Reisezeit, -Plan und Kosten

übertragene Malaria, die 8—12 Tage nach der Infektion mit Temperatursteigerung, Kopfschmerzen, Mattigkeit usw. einsetzt.

Gegen diese Krankheit kann man sich sehr wohl schützen, indem man Folgendes beobachtet:

Man schlafe Abends und Nachts an Land nie ohne dichtschießendes lochloses Moskitonetz!

Man trage Abends nur Stiefel, die über die Fußknöchel gehen, da gerade diese ein beliebter Angriffspunkt der Moskiten sind!

Man nehme während des Aufenthalts in den Tropen und noch 14 Tage über diesen hinaus täglich $\frac{1}{4}$ Gramm Chinin!

Äußerlich in seinem Auftreten eine gewisse Ähnlichkeit mit der Malaria zeigend ist das Rückfallfieber, das durch eine bestimmte Zeckenart übertragen wird. Man kann auch dieses sehr gut vermeiden, indem man sich möglichst wenig in Eingeborenenhütten aufhält, niemals an alten Lagerplätzen und in unmittelbarer Nähe von Negerhütten rastet und darauf hält, daß auch Koffer, Decken und Sättel niemals hier niedergelegt werden.

Eine große Rolle spielen in den Tropen auch die häufig schweren und lebensgefährlichen Erkrankungen der Verdauungsorgane, wie Ruhr, Typhus usw. Diese Krankheiten werden praktisch fast ausschließlich durch das Wasser übertragen. Man hüte sich deshalb

Reisezeit, -Plan und Kosten

dringend, Wasser zu trinken, von dem man sich nicht selbst überzeugt hat, daß es abgekocht worden ist!

Recht unangenehm können in Ostafrika die Sandflöhe werden, die sich mit Vorliebe in die Fußpartieen einbohren, um hier ihre Eier abzulegen. Man gehe deshalb nie mit nackten Füßen, weder draußen noch in der Wohnung. Zeigt sich durch lebhaftes Jucken und eine leichte rötliche Schwellung trotzdem das Vergebliche aller Vorsicht an, dann lasse man das Tier durch einen Eingeborenen, die darin große Geschicklichkeit haben, mit Hülfe einer sauberen Nadel entfernen und desinfiziere die Wunde mit Alkohol oder Eau de Cologne.

Im täglichen Leben hüte man sich in den Tropen vor allen Exzessen im Essen und besonders im Trinken. Der Körper wird hier schon so stark angestrengt, daß es widersinnig und verderblich wäre, ihm zwecklos Arbeit zuzumuten. Um Verdauungsbeschwerden vorzubeugen, esse man viele Früchte, besonders Apfelsinen und Ananas. Bananen rufen, reichlich genossen, leicht Verstopfung hervor. In Bezug auf Getränke mache man es sich zum Grundsatz, vor Einbruch der Dämmerung keinen Alkohol zu trinken, da Bier und Wein, über Tags genossen, den Körper überraschend nachhaltig ermüden. Höchstens genieße man leichten Weiß- oder Rotwein verdünnt mit Sodawasser. Sonst ist als erfrischendes, unschädliches Getränk Sodawasser mit Frucht-

Reisezeit, -Plan und Kosten

saft oder Zitronensaft und Zucker zu empfehlen. Für Ausflüge und Märsche bietet kalter, ungesüßter dünner Tee mit einem Schuß Himbeersaft oder Rotwein eine ausgezeichnete Erfrischung, wenn man nicht frische Kokosnuß-Trinknüsse (Suaheli: madafu) erhalten kann, deren Milch wunderbar erfrischend und anregend ist.

Baden im Freien ist, solange die Sonne hochsteht, schon wegen der Gefahr der Verbrennung durch die Sonnenstrahlen lebensgefährlich!!!, abgesehen davon, daß auch durch Krokodile und Haie andere Gefahren drohen.

Man gehe außer in der Dunkelheit niemals ohne Kopfbedeckung und setze besonders zwischen 8 Uhr morgens und 5 Uhr nachmittags niemals den Kopf ohne Tropenhelm der Sonnenbestrahlung aus. (Hirnhautentzündung!)

Gegen den wenn auch ungefährlichen aber unangenehmen Roten Hund, eine Art juckenden leichten Hautausschlags, der durch Baden in Seewasser sowie intensives Transpirieren und dadurch bedingten Hautreiz hervorgerufen wird, verwende man Waschungen mit Eau de Cologne oder Mentholspiritus mit nachfolgender Puderung mit einem reizlosen Pudermehl.

Im übrigen sei allen Tropenreisenden nicht nur als medizinischer Begleiter der ausgezeichnete „Ratgeber für die Tropen“ von Dr. P. Kohlstock, 2. Auflage, Göttingen 1905, empfohlen.

Selbstverständlich kann kein Buch dem Laien den Arzt

Reisezeit, -Plan und Kosten

ersetzen. In allen Krankheitsfällen wende man sich deshalb je eher um so besser an den Arzt oder eine sonstige Sanitätsperson. Ärztliche Hülfe ist in Ostafrika in allen für die Touristen in Betracht kommenden Plätzen zu erlangen.

II

*ZUR LANDESKUNDE
UND GESCHICHTE OSTAFRIKAS.*

Lage und Grenzen. Das sich zwischen dem 1. und 11. Grad s. Br. ausdehnende 995 000 qkm (fast die doppelte Größe Deutschlands) umfassende Gebiet, das wir heute als Deutsch-Ostafrika kennen, gehört seiner ganzen Ausdehnung nach in die tropische Zone. Rein der Lage nach besitzt es den großen Vorteil, mit ungefähr 850 km dem Indischen Ozean anzugrenzen, eine Tatsache, die bereits früh ihre Bedeutung erlangte in dem lebhaften Handelsverkehr zwischen Arabien, Persien und Indien einerseits, Ostafrika andererseits. Ebenso günstig liegen die Verhältnisse im Westen, wo auf Hunderten von Kilometern der Nyassa und Tanganyika Deutsch-Ostafrika von seinen englischen und belgischen Nachbarn trennen. Im Norden und Süden sind die Abgrenzungen gegen Britisch-Ostafrika bzw. Uganda und Portugiesisch-Ostafrika insofern ungünstiger, als auf große Strecken die Linealgrenze die natürliche ersetzen mußte. Der Zukunft wird es hier vorbehalten bleiben müssen, Grenzen zu finden, die den politischen, wirtschaftlichen und ethnologischen Tatsachen Rechnung tragen. Besonders gilt das für

die Nordwestecke des Schutzgebiets, die Umgebung des Kivusees, wo trotz aller im Einvernehmen mit England und Belgien geleisteten Arbeit noch immer keine voll befriedigende Abgrenzung gefunden ist. Die große Ausdehnung des Landes — von der Küste bis zum Tanganyika ist es so weit wie von Berlin bis zur Riviera — hat besonders vor der Ära des Eisenbahnbaues lange Zeit seine natürliche Bedeutung für den Weltverkehr unterbunden, und erst, seitdem man die Nachteile des Raumes überwand, hat das äquatoriale Ostafrika eine große Bedeutung für Handel und Wandel erlangt.

Bau und Bodengestalt. Ostafrika ist ein Teil des Hochlands, das sich von Abessinien aus nach Süden und Südwesten abdacht. Seinerseits flacht sich dieses Hochland innerhalb der tropischen Zone von der Mitte, die etwa mit 1250 m bei Tabora gedacht sei, nach Osten und Westen gleichmäßig ab. So liegt der Tanganyika 780, Nyangwe 530 m hoch, Mpapua in 1030 und Liwale in 500 m Höhe. Große Gebirgsketten, wie sie Nordafrika im Atlas aufweist, fehlen diesem Gebiet vollkommen, und nur einzelne Gebirgsgruppen erheben sich inselförmig aus dem Flachland. Trotzdem ist Deutsch-Ostafrika orographisch alles andere eher als monoton. Tektonische Verwerfungen haben sein ursprüngliches Gesicht zerrissen, Einbrüche sind entstanden, in die vielfach sich Seen hineinlegten und an deren Rändern vulkanische Ergüsse hervorbrachen, die ihrerseits wie-

der Berge und Bergstöcke bildeten. In der Hauptsache waren es zwei Meridionalbrüche, die das heutige orographische Bild hervorbrachten. Der ostafrikanische Grabeneinbruch, der sich zwischen der Küste und dem Viktoriasee bildete, und jetzt als abflußloses Gebiet mit einer Reihe kleinerer Seen bekannt und bis nach Abessinien hinein zu verfolgen ist und der große zentralafrikanische Graben, der den Tanganyika-, Kivu-, Eduard- und Albertsee entstehen ließ. An ihren Rändern türmten sich die gewaltigen vulkanischen Massen auf, die am ostafrikanischen Graben den Kilimanjaro (6010 m), den Meru (4630 m), den Kenia (5290 m), und eine Reihe anderer Vulkane, am zentralafrikanischen Graben die bis 5000 m hohen Kirungavulkane und die Runsoroberge (6000 m) aufbauten.

Daneben waren noch eine Reihe anderer Brüche am orographischen Aufbau Ostafrikas beteiligt, so der, der den Nyassa- und Rikwasee sowie weiterhin die Rungwevulkane entstehen ließ und ferner der Schwarm meridional und ostwestlich verlaufender Grabenbildungen, die Anlaß zur Entstehung des Viktoriasees wurden. In all diesen Gebieten zeigen teils noch tätige Vulkane, teils Erdbeben und heiße Quellen auch in der Jetztzeit an, daß noch dauernd unterirdische Kräfte an der Arbeit sind. (Z. B. hatte Ujiji im Dezember 1910 und Januar 1911 täglich kräftige Erdbeben.)

Ein Querschnitt von der Küste zum Tanganyika würde

Zur Landeskunde und Geschichte Ostafrikas

also folgendes Bild ergeben: Hinter einer rund 10–20 km breiten flachen Küstenzone erheben sich die Küstenrandgebirge, jenseits derer das Land allmählich bis auf ca. 1000–1100 m steigt. Darauf folgt der stellenweise mehrere Hundert Meter tiefe Grabeneinsturz, und dann hebt sich das Land in langsamem Anstieg noch etwa 200 km weit zum Zentralplateau, um sich dann zum Tanganyikabruch abzuflachen. Der ostafrikanische Graben ist in seinen südlichen Teilen freilich nur undeutlich erkennbar.

Geologisch ist das Grundbaumaterial Ostafrikas aus granitischen und Gneisgesteinen aufgebaut, die in vielfach gefältelter Form und stark durch Erosion beeinflußt zu Tage treten. So besteht besonders das Hochplateau von Usukuma und Unyamwezi ausschließlich aus diesen Gesteinen, die vielerorts die aus dem Fichtelgebirge bekannte Wollsackform entwickelt haben. Weite Gneis- und Granitstrecken sind heute in dicker Lage mit Erosionsprodukten überdeckt, so daß das ursprüngliche Bild nur teilweise zu rekonstruieren ist. Aus den Schuttmassen ragen nur hier und da die bisher noch nicht vollkommen von der Erosion abgeglichenen Berggipfel hervor.

Größere Transgressionen des Meeres haben seit langem nicht mehr stattgefunden, so daß sich nirgends im Innern Ablagerungen zeigen, die auf eine gebirgsbildende Tätigkeit des Meeres schließen lassen. Dagegen zeigen an vielen Orten in größerer oder geringerer Ausdehnung auftretende Bildungen der Karrooformation an, daß im

Zur Landeskunde und Geschichte Ostafrikas

Perm und in der Trias große Süßwasserbecken vorhanden waren, die mächtige Sandstein- und Schiefertonschichten abgelagert und nebenbei auch die Bildung der Steinkohlenflöze am Nyassasee zur Ursache haben. In der Jurazeit wiederum entstanden die Kalke und Kalksandsteine, die in geringerer oder größerer Nähe der heutigen Küste den damaligen Stand des Jurameers andeuten. Diese letzte große Transgression des Meeres scheint auch durch die Kreidezeit gedauert zu haben und Anlaß zur Bildung der sogenannten Makondeschichten geworden zu sein. Riesige Saurierfunde aus dieser Zeit sind vor einigen Jahren am Tendaguruberg bei Lindi entdeckt und wissenschaftlich nutzbar gemacht worden.

Das Tertiär brachte ein Abfluten der Transgression, wenn das Meer auch noch an Punkten Ablagerungen schaffen konnte, die heute 200 m über dem Meeresspiegel liegen, und seitdem hat sich der schmale Küstenstreifen mehrmals gehoben und gesenkt, auf diese Weise Anlaß gebend zu der Bildung der gewaltigen rezenten Korallenbänke an der Küste und im Meer.

Einen kräftigen Anteil am Aufbau des Landes hatte abgesehen von seiner Erosionswirkung auch das Klima insofern, als vorübergehende Trockenperioden die flacheren Seen, wie z. B. den Rikwasee ganz oder zum Teil austrocknen ließen. Der Rikwasee reichte z. B. Anfang der achtziger Jahre hundert Kilometer weiter nordwestlich als jetzt.

Abgesehen von den vulkanischen Kräften ihren Ur-

sprung verdankenden Grabenrandgebirgen sind, wie bereits oben erwähnt, eine Anzahl Inselbergländschaften erhalten geblieben, die von der Erosion verschont waren. So das Gebirgsland von Usambara (2300 m), das sich im Nordosten der Kolonie zusammen mit seiner Verlängerung, dem 2100 m hohen Paregebirge, von Südost nach Nordwest fast bis an den Kilimanjaro heranzieht. Weiter südlich blieb das Bergland von Unguru erhalten, dessen Gipfel bis zu 2100 m aufsteigen. An Unguru schließen nach Süden die Bergzüge von Usagara und Uhehe an (2400 m), welche letztere zu dem fast 3000 m hohen Livingstonegebirge, dem Horst des Nyassagrabens überleiten.

Dem hier kurz skizzierten Bodenaufbau entsprechen die Flußsysteme. Die Wasserscheide zwischen Atlantischem und Indischem Ozean weist den größeren Teil der Kolonie Letzterem zu, während zu Ersterem alle Flußsysteme des Nordwestens und Westens gehören. Fast alle zum Indischen Ozean fließenden Flüsse, der Pangani, der Kingani, der Rufiji und der Rovuma haben den Nachteil, daß sie die Küstenstufe durchbrechen müssen und deshalb nur bis hier schiffbar sein können, wo ihnen die Stromschnellen verkehrstechnisch ein Ende gebieten. Ähnlich liegt auch der Fall mit den zum Tanganyika und Nyassa strömenden Flüssen, die sämtlich auf ihrem Lauf gezwungen sind, bedeutende Höhenunterschiede zu überwinden.

Die abflußlosen Gebiete haben zwar ihrerseits ein verzweigtes Flußnetz entwickelt, aber sowohl im Graben als auch im Rikwagebiet handelt es sich meistens nur um zeitweilig fließende Wasserläufe.

Besser als mit den Flüssen ist es mit den großen Seen bestellt. Nicht mit Unrecht hat man gesagt, Ostafrika habe zwei Küsten: die östliche und die vom Tanganyika und Nyassa gebildete Westküste. In diesen beiden Seen wie auch im Viktoriasee hat das Schutzgebiet einen Vorzug, der sich wirtschaftlich mehr und mehr geltend machen wird.

Besonders gilt das von dem 66500 qkm großen und 75 m tiefen Viktoriasee, der heute bereits eine nicht unbedeutende Verkehrs- und Durchgangsstraße geworden ist, trotzdem es erst zehn Jahre her sind, seitdem die Verbindungen hierzu geschaffen sind. Und Ähnliches wird in der Zukunft von dem 700 km langen, 30—60 km breiten und bis 1500 m tiefen Tanganyika gelten, wie es zum Teil bereits bei dem Nyassa zur Tatsache geworden ist, der außerdem den Vorteil hat, durch die schiffbare Schire-Sambesistraße mit dem Ozean in Verbindung zu stehen.

Klima. Das Klima der Küstenländer hat ausgesprochenen Monsuncharakter. Im Nordwinter stehen sie unter dem Einfluß des Nordostmonsuns, die übrige Zeit unter dem des Südostmonsuns. Im Innern dagegen äußern sich, je weiter man nach Westen kommt, um so mehr

Zur Landeskunde und Geschichte Ostafrikas

die Wirkungen des Passatwindes, der hier häufig sturm-
artigen Charakter annehmen und das Wasser der großen
Seen mehrere Meter hoch aufpeitschen kann. Die Küsten-
gebiete haben dementsprechend zwei Regenzeiten im
Jahr, während die übrigen Gebiete entweder nur eine
große Regenzeit haben oder aber wie im Nordwesten
der Kolonie, wo das Passatklima dem äquatorialen Kli-
matypus weicht, zwei Sommer und zwei Winter mit zwei
Regenzeiten haben, die nur durch eine kurze nieder-
schlagsarme Periode getrennt sind. Demgemäß sind in
diesen Gebieten die Differenzen in der Temperatur
zwischen dem wärmsten und dem kältesten Monat nur
gering. So schwankt nach Meyer in Ujiji die Tempera-
tur nur um $2,5^{\circ}$ bei einem Jahresmittel von 24° .

Ort	Höhe über Meer in m	Jahresmittel	
		Temperatur in C	Niederschlag in mm
D. O. A. Daressalam	13	24,7	1100
Tanga	28	25,7	1429
Tabora	1214	22,6	820
Bukoba	1150	20,4	1897
Ujiji	842	24	840
Neu Langenburg	2000	16,8	2000 (?)
Amani	911	19,8	1938
Aruscha	1440	19,5	1417
Br. O. A. Mombassa	12	25,8	1400
Kisumu	1150	30,2	1590
Nairobi	1662	18	990
Kikuyu	2043	15,8	1200

Die Temperaturen sinken nicht nur in den hoch gelegenen Gebieten Nachts bis auf den Gefrierpunkt hinunter. In Westusambara z. B. gehört nächtliche Eisbildung in der kalten Zeit nicht zu den Seltenheiten, und am westlichen Grabenrand, also in nur 1100 m Höhe, beobachtete ich Morgens um 5 Uhr einmal $+0,6^{\circ}$.

Was das Klima speziell an der Küste aber während der heißen Zeit so erschlaffend macht, sind weniger die hohen Temperaturen als vielmehr die geringe Temperaturdifferenz zwischen Tag und Nacht und die große Luftfeuchtigkeit. So beträgt die tägliche Temperaturschwankung in Tanga während des heißesten Monats nur 2° .

Flora und Fauna. Die ursprüngliche Vegetation hat im Laufe der Jahrhunderte nicht unwesentliche Veränderungen erlitten. In erster Linie ist es das Wildbrennen der Eingeborenen, das hier stark beeinflussend eingewirkt hat. Der eingeborene Bauer beackert das Feld nur 5—7 Jahre, um es dann zu verlassen und durch Niederschlagen und Abbrennen des Buschwaldes ein neues Stück Ackerland vorzubereiten. Dieses Abbrennen hat vielerorts den Baumbestand derart verkrüppelt, daß man von Bäumen schon garnicht mehr sprechen kann.

Durch Anlegung von Forstreservaten hat man behördlicherseits dieser Waldvernichtung entgegen zu arbeiten versucht, ohne aber bisher absehen zu können, wie weit ein effektiver Schutz für die Zukunft möglich

sei, wenn auch manches bereits gerettet ist, was sonst der Zerstörung anheim gefallen wäre.

In der Hauptsache ist Art und Verbreitung der Vegetation natürlich von klimatischen Umständen bedingt. In Ostafrika wird man also drei Gebiete unterscheiden können: die periodisch trockenen Gebiete geringerer Feuchtigkeit (Typus Tabora), die periodisch trockenen Gebiete größerer Niederschlagsmengen (Typus Küste) und die immerfeuchten Gebiete (Hochgebirge).

Die erstgenannten nehmen den größeren Teil des Innern ein. In ihnen sind drei Vegetationsformen zu unterscheiden: die offene Grassteppe (Suaheli: buga), die gemischte Baum- und Grassteppe mit ihren Dumpalmen, Affenbrotbäumen usw. und der aus Akazien und anderen Leguminosen bestehende Steppenwald, den man in Afrika als Miombowald bezeichnet. Zwischen diesen geographisch nicht immer scharf begrenzten Zonen finden sich hier und da, wie z. B. am westlichen Grabenrand Dornbuschparzellen eingelagert.

Die periodisch trockenen Gebiete größerer Feuchtigkeit, also in der Hauptsache die Küstengebiete, bringen eine große Zahl immergrüner Kraut- und Buschpflanzen hervor. Das Ausdehnungsgebiet dieser Vegetationsform steht allerdings der eben genannten bedeutend nach. Meistens geht sie bereits kurz hinter der Küste in die Formen der Busch- oder Baumsteppe über.

Die Vegetation der immerfeuchten Gebiete besteht aus

schwerem tropischen Regenwald mit seinen Riesenstämmen und seinem Gewirr von schmarotzenden Schlinggewächsen und Farren. Oberhalb dieser bis 1500 m gehenden Vegetationsform erhebt sich der häufig mit einem Bambusgürtel beginnende temperierte Regenwald, der bis auf 3000 m Höhe ansteigt und neben Podocarpusarten verschiedene baumförmige Ilex-, Erikaarten und andere beherbergt.

Vielfach, wie in Uhehe, in Uha, in Urundi ist der temperierte Regenwald vernichtet und seine Stelle nehmen jetzt ausgedehnte Hochweiden ein.

Bezüglich der Vegetation des Wassers sei hier nur die Mangrove erwähnt, die fast das ganze Litoral seeseitig einsäumt.

Die Fauna Ostafrikas ist im wesentlichen Steppenfauna, nur in den Gebieten der Kivuvulkane und am Ostufer des Tanganyika ist die westafrikanische Waldfauna mit Gorilla und Schimpansen vertreten. Die Steppenfauna ist mit ihren zahlreichen, in der Farbe der Umgebung angepaßten und wie Giraffe und Rhinoceros durch ihre Form auffallenden Säugetiere ein Charaktermal, das der Steppe direkt seinen Stempel aufprägt. Von den kleinen Klippspringern über das Zebra bis zum Elefanten beherbergt die Steppe Säugetiere in einer Anzahl, die noch immer unterschätzt wird. Freilich ist in den Kulturgebieten das Wild vielfach zurückgedrängt, aber nur, um

sich dafür in einsamen Landesteilen wie der Massai-
steppe zu Zehntausenden zu vergesellschaften.

Löwe und afrikanischer Leopard werden allenthalben
selbst noch bei den größeren Städten gefunden und Affen,
besonders der Pavian, bilden für die Landwirtschaft
eine bisher noch nicht auszuschaltende Plage.

Auch an Vögeln ist die Steppe reich. Frankoline, Perl-
hühner, Webervogel, Häher, Sperlinge, Strauße, Mara-
bus bevölkern sie zu Millionen, und wo ein See oder
ein Flußlauf die Steppe durchbricht, bevölkern ihn
Hunderttausende von Enten, Gänsen, Reiher, Ibissen,
Schlangenhalsvögeln, Regenpfeifern, Schnepfen, Eis-
vögeln, Flamingos, Kormoranen und Seeadlern.

An Schlangen und anderen Kriechtieren beherbergt das
Land ungezählte Arten, und zahllose Insekten und
Schmetterlinge bringen ein leuchtendes Farbenbild in
die Landschaft.

Die Flüsse und Seen beherbergen noch heute das Beho-
moth, das Nilpferd, und das Krokodil zu Tausenden,
die sich häufig sogar ins Salzwasser vorwagen.

Trotz der Schießerei eingeborener und europäischer
Jäger wird jeder Kenner des Landes sich dahin schlüssig
sein, daß eine Vernichtung oder auch nur Dezimierung
des Wildbestandes noch in weiter Ferne liegt.

Seinen Hauptfeind hat der Wildbestand auch weniger
im Menschen als in Krankheiten, die durch Zecken
und Fliegenarten (*glossina*) übertragen werden und wie

früher die Rinderpest Zehntausende an Büffeln und anderem Großwild vernichtet haben. In dieser Hinsicht wird das Wild zum Träger und Verbreiter von Infektionskrankheiten für die Haustiere und bezüglich der Schlafkrankheit unter Umständen auch für die Menschen.

Die Bevölkerung. Ostafrika hat ebenso wie Europa seine Völkerwanderungen gehabt, und erst in der Neuzeit sind die Eingeborenen unter dem europäischen Druck seßhaft geworden, wenn auch heute noch einzelne Nomadenstämme die weiten unbewohnten Steppen diesseits und jenseits der englischen Grenze mit ihren Viehherden durchstreifen.

Als Urbevölkerung können wir uns die noch heute in der Hauptsache Ostafrika bevölkernden Bantu denken, als deren Typus etwa die Wanyamwezi oder Wasukuma anzusehen sind, wenn auch sie zweifelsohne bei ihrer Einwanderung bereits kleinwüchsige, den Buschmännern Südafrikas verwandte Stämme vorfanden, als deren Reste die Wanyaturu, die Wassandaui und ähnliche jetzt am Grabenrand sitzende Völker anzusprechen sind.

Später setzte von Norden her aus Arabien über die oberen Nilländer eine große Einwanderung ein, die sich hauptsächlich nach dem Nordwesten des Schutzgebiets richtete, wo die Einwanderer als psychisch und physisch fremdartiger Bevölkerungsteil (Wahuma, Watussi, Wahina) noch heute über die Unterworfenen

Zur Landeskunde und Geschichte Ostafrikas

herrschen, wenn sie auch die Sprache der Unterworfenen annahmen. Eine spätere Einwanderung brachte die hamitischen Massai ins Land, die ebenso wie die Watussi usw. nicht Ackerbauer sondern Viehzüchter waren. Endlich schoben sich auch nilotische Völker ins äquatoriale Afrika hinein, die als Wagaya und Wakavirondo heute die Ostufer des Viktoriasees bei Schirati und Kisumu bewohnen und deren Nachbarn sich ihnen vielfach assimiliert haben.

Auch der Süden lieferte eine Anzahl friedlicher und kriegerischer Invasionen, unter denen die der Zulu-völker die stärkste ist. Im 16. Jahrhundert drangen sie unter Zerstörung von Küstenplätzen bis nach Malindi (im heutigen Britisch-Ostafrika) vor, wo sie zum großen Teil vernichtet wurden, während der Rest in der ansässigen Bevölkerung aufging. Mir scheint es, als ob die heute um Tanga sitzenden Wasegeju einen verstreuten Teil dieser Invasion darstellen. Im 19. Jahrhundert sind sie als Mafiti bis nach Bagamoyo vorgezogen, nachdem sie sich das Gebiet nördlich und südlich des Rovuma bis zum Nyassa unterworfen hatten. Als Wangoni drangen sie bis tief nach Unyamwezi herein, bis sie, nachdem sie 1890 bei Bugefume geschlagen waren, in Runsewe (Nordwestunyamwezi) angesiedelt wurden, wo sie sich seitdem zu friedlichen Ackerbauern entwickelt haben. Die Folgen der Zulueinfälle machen sich bis heute noch in Bewaffnung und Kampfweise

einer Reihe ihnen assimilierter Völker bemerkbar, wie z. B. der Wahehe.

Ausschließlich friedlicher Natur war die Einwanderung der Inder nach Ostafrika. Wann diese Einwanderung begonnen hat, läßt sich nicht feststellen. Jedenfalls fand Vasco da Gama 1498 schon eine größere Zahl indischer Händler an der Küste vor. Allzuweit ins Innere werden sie aber kaum gedrungen sein.

Nicht ganz so friedlicher Natur war die arabische und persische Invasion, die ungefähr zwischen dem 6. und 10. Jahrhundert in größerem Maße eingesetzt haben mag. Als Händler für Sklaven, Elfenbein usw. haben die meistens aus Oman stammenden Araber die Bevölkerung nicht nur religiös sondern darüber hinaus allgemein kulturell in nachhaltiger Weise beeinflußt. Die Küstenbevölkerung der Wasuaheli hat durchgehends einen arabischen Bluteinschlag.

Die farbige eingeborene Bevölkerung Deutsch-Ostafrikas mag auf acht Millionen geschätzt werden, darunter ca. 20000 Araber und Inder. Hierzu treten rund 5400 Europäer.

Die Hauptmasse der Neger lebt vom Ackerbau und der Viehzucht, während die Araber und Inder, letztere ausschließlich, dem Kleinhandel und Gewerbe ergeben sind.

Der Religion nach gehört ein großer Teil der Einwohner Ostafrikas zum Mohamedanismus. Freilich haben die

Neger vom Islam fast nur Äußerlichkeiten angenommen, ohne einen ihrer alten Aberglauben aufzugeben. Eine politische Gefahr kann deshalb in dem Islam keineswegs erblickt werden.

Selbst die Araber, denen man vielleicht einen religiösen Fanatismus zutrauen könnte, haben nach dieser Richtung hin bisher keinen Anlaß zu ernsteren Befürchtungen gegeben. Und es liegt kein Grund vor, weshalb sich das gute Verhältnis zu ihnen ändern sollte. Vertraglich ist ihnen durch die Kongoakte freie Religionsübung und Missionierung zugesichert, und nirgends hat sich bisher die Notwendigkeit ergeben, an einen Wandel in dieser Beziehung denken zu müssen.

Im Gegensatz zu den Arabern, die Sunniten sind, sind die Inder durchgehend Schiiten, und zwar gliedern sie sich in der Hauptsache in die Zwölfer, die Thenascheri, und die Siebener, die Ismaili, welche letztere als ihr geistiges Oberhaupt den jeweiligen meistens in Indien residierenden Aga Khan ansehen.

Die fälschlich immer als Heiden angesprochenen Banyanen, die in der Kolonie meistens Handwerker und Kleinkaufleute sind, bekennen sich teils zu Buddha, teils zum Neo-Brahmaismus. Als Anhänger der Seelenwanderung vermeiden sie strengstens den Genuß fleischlicher Nahrung und töten kein Tier. Das geht so weit, daß sie sogar das eingefangene Ungeziefer sorgfältig wieder in Freiheit setzen.

Die im Schutzgebiet lebenden christlichen Goanesen, Nachkommen von portugiesisch-indischen Mischlingen, spielen als Händler, Wäscher usw. eine nicht unbedeutende Rolle.

Die Wirtschaft. Es ist selbstverständlich, daß ein so großes Gebiet wie Deutsch-Ostafrika keine geschlossene wirtschaftliche Einheit darstellen kann. Bodenform, Höhenlage und Klima differenzieren die einzelnen Landschaften in fast ebenso viele Wirtschaftsgebiete. Außerdem kommt hinzu, daß die geringe Dichte der Bevölkerung (nur ungefähr 8 auf den Quadratkilometer) und ihr kultureller Tiefstand bisher einer intensiven Bodenausnutzung im Wege standen. Vielleicht nur $\frac{1}{800}$ des gesamten Landes ist zur Zeit unter Kultur, während die gewaltige verbleibende Landmasse noch der Erschließung harret. Die Landwirtschaft der Eingeborenen ist zwar extensiv, aber wenig intensiv. Die natürliche Fruchtbarkeit des Bodens und der Landreichtum haben bisher nicht den Zwang zur rationellen Wirtschaft geboren.

Der Nordwesten, Norden und Südwesten sind in erster Linie Viehzuchtgebiete, die Millionen an Rindern, Ziegen und Schafen beherbergen. Diejenigen Landesteile, die wir oben als Heimstätte des Miombowaldes kennen lernten, sind der Viehzucht aus dem Grunde nicht zuträglich, weil sie in der Mehrzahl von der Tsetse bewohnt werden, deren Stiche den meisten Haustieren

durch die Übertragung einer Trypanosomeninfektion tödlich werden. Andererseits aber bieten diese Wälder noch große Reichtümer an Wachs, Harzen usw. In diesen Wäldern pflegen die mit Mais, Eleusine, Erdnüssen, Bohnen, Kartoffeln, Hirse, Maniok usw. bestellten Felder wie Oasen zu liegen, die zwar reiche Erträge abwerfen, für die aber mangels guter Verkehrswege häufig der Absatz fehlt.

An den Flußläufen wird Reis, Zuckerrohr und Ähnliches kultiviert, Produkte, die noch weit größere wirtschaftliche Bedeutung erlangen könnten, wenn die Gelegenheiten zum Abtransport und damit zum Absatz besser wären.

Abgesehen von der Viehwirtschaft und von den durch Sammeltätigkeit erworbenen Produkten hat das, was die Eingeborenenwelt hervorbringt, nur lokale Bedeutung. Die große Masse der exportwertigen Güter wird zum größeren Teil von europäischen Unternehmen hervorgebracht, die ihre Tätigkeit bald nach der deutschen Okkupation begannen. In der Hauptsache sind es Plantagenprodukte wie Sisalhanf, Kautschuk, Kaffee usw., die auf den großen Plantagen im Hinterland von Tanga, Daressalam und Lindi gezogen werden. Insgesamt belief sich die in Europäerkultur befindliche Landfläche in Deutsch-Ostafrika 1911 auf ca. 500000 Hektar, auf denen 60000 farbige Arbeiter beschäftigt waren.

Einen größeren Aufschwung hat in den letzten Jahren

der Bergbau genommen. Eisen findet sich allenthalben und wird auch von den Eingeborenen zu Waffen und Geräten verarbeitet. Im Morogorogebiet haben Deutsche die vorzüglichen reichen Glimmerbestände auszubeuten begonnen. In Sekenke auf dem Irambaplateau werden von Jahr zu Jahr wachsende Goldmengen gefördert, und am Mlagarasi bei Ujiji wird die Saline Gottorp, die bisher schon jährlich 1000 Tons an Speisesalz produzierte, wesentlich vergrößert. Die Kohlenflötze am Nyassa dagegen können aus Verkehrsgründen zur Zeit leider noch nicht ausgenutzt werden.

Der Handel, dessen Wert sich 1912 auf 31,4 Millionen in der Ausfuhr und 50,3 Millionen Mark in der Einfuhr belief, hat sich in 8 Jahren fast vervierfacht, und die steigende Tendenz wird sich unter dem Einfluß der durch die Bahnbauten neuerschlossenen Gebiete zweifellos halten. Gerade die mangelnden Verkehrsgelegenheiten haben wie nichts sonst die Entwicklung des Schutzgebiets zurückgehalten. Güter, die, wie z. B. Wachs, sehr wohl marktfähig gewesen wären, konnten nicht zur Ausfuhr gebracht werden, weil sie den teuren Transport auf den Köpfen der Träger nicht aushalten konnten. Eine Last von einem halben Zentner z. B. kostete, von Bagamoyo zum Tanganyika gebracht, für diese 1200 km lange Strecke 30—50 Mark Trägerlohn, ohne daß der Zinsverlust für diesen früher drei Monate erfordernden Weg in Ansatz gebracht wäre.

Lange hat es gedauert, bis in Deutschland die Überzeugung von der Notwendigkeit der Beseitigung der in jeder Beziehung unheilvollen Trägerwirtschaft und der alleine mit Eisenbahnen möglichen Erschließung der gewaltigen in Betracht kommenden Neuländer Allgemeingut wurde. Die letzten Jahre haben deshalb in der Kolonie auch schon manches gebessert. Anfang 1914 waren rund 1625 km Eisenbahnen fertig — aber trotzdem bleibt vieles noch zu tun. Es sei nur an die projektierte Bahn nach dem volk- und viehreichen Ruanda erinnert.

Entsprechend dem großen Aufschwung, den die Kolonie während der letzten Jahre genommen hat, ist auch ihr Budget von 8,1 Millionen Mark im Jahre 1902 auf 20,5 Millionen im Jahre 1913 gestiegen. Die Kosten der Verwaltung wurden, mit Ausnahme der für die militärische Verteidigung, vom Schutzgebiet selbst aufgebracht (Summe der eigenen Einnahmen 1913 17 Millionen Mark).

Verwaltung. Die Verwaltung des Schutzgebietes wird von einem vom Kaiser ernannten Gouverneur geleitet, der seinen Sitz in Daressalam hat. Ihm sind 24 Bezirke unterstellt, deren Grenzen nach Möglichkeit den natürlichen und wirtschaftlichen angeglichen sind. Den Leitern der einzelnen Bezirke, soweit es sich nicht um von Militärs verwaltete sogenannte Militärbezirke handelt, sind Polizeitruppen in Stärke von 60—120 Farbigen unter Leitung weißer Polizeiwachtmeister beigegeben, die nach

Uniformierung und Bewaffnung sowie Ausbildung der Schutztruppe gleich sind.

Die eigentliche militärische Sicherung der Kolonie liegt in den Händen der Kaiserlichen Schutztruppe, die einem dem Gouverneur untergebenen höheren Offizier unterstellt ist. Ihre Formation, Bewaffnung und Bekleidung geht auf das Vorbild der 1889 gebildeten sogenannten Weißmanntruppe zurück. Zur Zeit ist sie in einer Stärke von 2500 farbigen Soldaten, die aus fremden und einheimischen Stämmen angeworben sind und 276 deutschen Offizieren, Ärzten und Unteroffizieren in ungefähr 25 Posten und Garnisonen über das Land verteilt, während in Daressalam sich neben einer Kompagnie das Rekrutendepot, eine Maschinengewehr-, eine Signalabteilung und Ähnliches befinden.

Geschichte. Über die älteste Geschichte Ostafrikas ist uns so gut wie nichts Zuverlässiges bekannt. Wir können nur vermuten, daß zur Zeit der Zimbabwekultur auch die Häfen der ostafrikanischen Küste von den himjaritischen Kaufleuten angelaufen wurden, aber erhalten hat sich in Ostafrika hierfür kein Beweis. Für spätere Zeit können wir aus dem im 1. Jahrhundert nach Chr. Geburt erschienenen Periplus des Roten Meeres schließen, daß ein Verkehr auch nach der ostafrikanischen Küste bestanden haben muß, aber wie weit sich dieser ausdehnte, welche Objekte er zum Gegenstand hatte: das erfahren wir im Einzelnen nicht. Das Dunkel be-

ginnt sich erst mit der größeren Einwanderung der Araber zu lichten, die etwa um die Wende des 8. Jahrhunderts einsetzte. Nach einer bei der Eroberung Kilwas von Francisco d'Almeida gefundenen arabischen Chronik wanderte ein großer Teil der „Emosaiden“, der Anhänger Saids, eines Nachkommen von Julanda, des ersten Ibaditenimams, unter Führung von sieben Brüdern auf drei Schiffen aus, nachdem sie von dem Gouverneur des Irak geschlagen waren und siedelten sich an der Küste Ostafrikas an, dem Lande der Zendj. Man hat allen Grund, als sicher anzunehmen, daß das Wort Zandj, Zendj oder Zendsch identisch ist mit dem in „Sansibar“ steckenden Wortstamm. Diese Auswanderer müssen einen lebhaften Handel unter anderem mit Sklaven getrieben haben; denn um 870 empörten sich die afrikanischen Sklaven, die im Dienst der Kalifen von Bagdad standen, und es gelang ihnen sogar, Basra zu erobern. Im 10. Jahrhundert scheinen auch die Inseln der ostafrikanischen Küste bereits vollkommen in arabischen Händen gewesen zu sein, wenn die Angaben der zeitgenössischen arabischen Schriftsteller den Tatsachen entsprechen.

Zwischen 960 und 1000 soll dann mit dem Sohn des Herrschers von Schiras, Ali, eine neue Einwanderung von Persien begonnen haben. Ali scheint zunächst versucht zu haben, an der Benadirküste und auf Sansibar Fuß zu fassen. Mit den hier bereits ansässigen Mohamedanern stimmte er aber religiös nicht überein — er war

Schiit — und er wandte sich deshalb weiter nach Süden, wo er sich in dem heutigen Kilwa niederließ. Später soll das Kilwareich dann bis Pemba im Norden und Sofala im Süden gereicht haben. Noch heute bezeichnen sich eine Reihe alter Suahelifamilien als Schirasi, sie fühlen sich unter ihresgleichen als eine Adelskaste.

Mogdischu und Kilwa scheinen sich lange Zeit in die Herrschaft an der afrikanischen Küste geteilt zu haben, bis ihr Niedergang Staaten wie Malindi und Mombassa aufkommen ließ. In dieser Zeit scheint ein lebhafter Verkehr mit China bestanden zu haben, wie aus Münzfunden aus den Jahren 713 und 1163 hervorgeht; auch Seladonporzellane aus dieser Zeit sind gelegentlich gefunden worden. Jedenfalls wissen wir aus zuverlässigen chinesischen Quellen, daß noch 1430 eine chinesische Flotte Ostafrika zu Handelszwecken besucht hat.

Gleichzeitig scheinen auch ägyptische Einflüsse am Werke gewesen zu sein, wenigstens rühmten sich die Malindherrscher ägyptischer Abkunft, und ein ägyptisches Götterbild wurde in Mogdischu gefunden.

Einen vollkommenen Wandel brachte die Afrikarundfahrt der Portugiesen hervor. Am 8. Juni 1497 hatte Vasco da Gama Lissabon verlassen, am 2. März 1498 erreichte er Moçambique, und am 7. April wurde Mombassa, am 15. April Malindi angelaufen. Hier an der Küste trafen die Portugiesen auch bereits handeltreibende Inder an, ja, ein Banyane Namens Cana hat die

Flotte sogar nach Kalikut gelotst. Wenn man sich unsere heutigen Banyanen ansieht, mögen einem freilich Zweifel an dem nautischen Können dieses Cana aufsteigen.

1500 ankerte da Gama auf der Rückreise vor Sansibar, nachdem er bei Malindi, dessen Herrscher augenscheinlich sofort die ihm aus der Freundschaft mit den Portugiesen entstehenden Vorteile erkannt hatte, einen Weihepfeiler errichtet hatte.

Während der nächsten Jahre wurden Kilwa, Sansibar, Pemba und Barawa tributpflichtig gemacht. Malindi, das von Beginn an sich mit den Portugiesen gut gestellt hatte, wurde von Brandschatzungen verschont und 1509 sogar zum Sitz des Gouverneurs bestimmt.

Trotz der Tributverpflichtung hatten die Kilwaherrscher sich um die portugiesische Herrschaft nicht gekümmert, und am 24. Juli 1505 sah sich Francisco d'Almeida genötigt, Kilwa zu stürmen, in dem die Portugiesen in der Person eines Arabers Mohamed Ankoni einen Spion unterhalten zu haben scheinen. Seit Jahren bereits hatten hier zwei Parteien um die Herrschaft gestritten und die Portugiesen benutzten diesen Zwiespalt, um den Prätendenten fortzujagen und Mohamed Ankoni zum König auszurufen. Gleichzeitig wurde noch im selben Jahr mit dem Bau einer Feste begonnen, deren Ruinen heute noch erhalten sind. Lange dauerte die Herrlichkeit freilich nicht. Als 1506 ein von Portugal kommendes Schiff Kilwa anlief, herrschten Zwiespalt und Feindschaft so-

wohl bei den Portugiesen als auch bei den Eingeborenen. Mohamed Ankoni war von seinen Widersachern ermordet worden, und sowohl Portugiesen als auch Eingeborene hatten sich nicht über die Thronfolge einigen können. Viele Eingeborene hatten aus Furcht vor Verwickelungen Kilwa verlassen und sich nach Mombassa und Malindi verzogen. Hinzu kam, daß Kilwa handelspolitisch nicht die Erwartungen erfüllt hatte, die man bei seiner Besetzung erhofft hatte. Man hatte geglaubt, den überschätzten Goldhandel vom Hinterland von Sofala von hier aus monopolisieren zu können, eine Hoffnung, die aber zu Wasser geworden war. Kurz und gut: 1512 bereits wurde Kilwa wieder aufgegeben.

In Mombassa hatten sich die Verhältnisse ähnlich ungünstig gestaltet, Mogdischu wartatsächlich niemals unterworfen, und nur Malindi hielt trotz der Grausamkeiten und Erpressungen einzelner Gouverneure treu zu Portugal.

Ende des 16. Jahrhunderts begannen weitere Schwierigkeiten. Mirale Beque, ein in türkischem Auftrag handelnder Korsar, griff, teilweise von den Mohamedanern begeistert aufgenommen, 1585 Faza, Lamu und Mombassa an, nahm diese Plätze ein und kehrte unter Mitnahme einer großen Beute ins Rote Meer zurück. Die genannten Plätze wurden zwar von den Portugiesen wieder eingenommen und für ihre Parteinahme grausam gezüchtigt, die Sympathie für Mirale Beque konnte aber

doch nicht unterdrückt werden. 1588 kam dieser wieder und baute sich, von den Mombassanern begeistert aufgenommen, hier sogar ein Fort am Ras Serani. Da aber trat ein Ereignis ein, das den Portugiesen zum Glück dienen sollte.

Die Zimbas, ein Zulustamm, waren über Kilwa hergefallen, hatten es erobert und 3000 Einwohner massakriert. Während sie auf dem Weiterzug nun 1589 Mombassa mit Mirale Beque belagerten, erschienen von der See her die Portugiesen. Mirale Beque mußte sich unter diesem doppelten Druck zu den Portugiesen als den vermutlich Menschlicheren flüchten. Er wurde nach Portugal gebracht, und ist dort zum Christentum übergetreten und zum Ritter geschlagen worden. Die Zimbas, die nunmehr Herren von Mombassa waren, sollen später von den Portugiesen mit Hilfe der Malindileute vernichtet worden sein. (Vgl. Seite 45.)

1592 siedelten die Portugiesen von Malindi nach Mombassa über und begannen hier mit dem Bau eines Forts. Es geschah aber nichts Halbes und nichts Ganzes, und als 1631 die Besatzung von Mombassa durch Jussuf bin Hassan, einen in Goa zum Christentum bekehrten und mit einer Portugiesin verheirateten Araber ermordet wurde, war das tatsächlich das Ende der Portugiesenherrschaft in Ostafrika. Man hatte in Portugal das Interesse an diesem Land verloren, das immer nur Geld und Menschen kostete, ohne jemals etwas einzubringen. Wiederholt

noch unternahmen die Portugiesen Versuche, sich in Ostafrika festzusetzen (zuletzt noch 1769), aber sie hatten einmal ihre alte Aktionsfähigkeit eingebüßt, und zum andern war das Arabertum durch den neuerlich wieder erlangten Rückhalt an Oman zu kräftig geworden.

Kulturell und wirtschaftlich hat Ostafrika keinen Segen von der Portugiesenherrschaft gehabt, die sich überdies immer nur an die Küste geklammert hatte, ohne einen Versuch zu machen, ihren Einfluß auch in das Innere auszudehnen. Der Fehler lag darin, daß die Portugiesen gleichzeitig Soldaten und Kaufleute sein wollten. Ob ihnen nun eher die Bezeichnung raubender Soldaten oder die plündernder Kaufleute zukommt, das ist irrelevant. Tatsache bleibt, daß Ostafrika nichts anderes als eine Quelle war, aus der die portugiesischen Beamten immer wieder neue Geldmittel für ihre Privattasche herausschöpfen konnten. Habsucht, Raub und Grausamkeit unter der Maske des Christentums: das war die Signatur der Portugiesenherrschaft, die dem Lande außer der Einführung einiger Kulturpflanzen wie Tomate, Tabak und Maniok nichts gebracht hat.

Wie bereits gesagt, hatten sich die Ostafrikaner in ihrer Not bereits mehrfach an die Omanaraber um Hülfe gewandt. 1739 schickte der Imam von Oman daraufhin einen gewissen Mohamed bin Athman aus der Familie der Mazrui als Gouverneur nach Mombassa, der die Schwierigkeiten, die sein Herr daheim hatte, benutzte,

um die gesamte Küste von Pangani bis Malindi mitsamt Pemba zu unterwerfen, sich aber gleichzeitig selbständig zu machen. Die Mazrui haben dann bis zum Ende des 19. Jahrhunderts ihre präponderante Stellung behauptet, wenn sie ihre Unabhängigkeit auch nicht immer wahren konnten. So erzwang der eigentliche Gründer der Abusaidendynastie, der Imam Achmed bin Said, die formelle Anerkennung der Oberherrschaft, ohne daß es aber zu einer tatsächlichen Oberherrschaft kam. Die Mazrui dehnten ihre Macht ständig nach Norden aus, ohne sich um den Einspruch der Abusaiden zu kümmern. Als 1823 der Sultan von Maskat (Oman), Said bin Sultan, diesem Zustand ein Ende machen wollte und Miene machte, Mombassa mit Gewalt zu besetzen, riefen die Mazrui kurz entschlossen die Hülfe der Engländer an, die zu jener Zeit ein Kriegsschiff an der Küste kreuzen ließen. Vorbehaltlich der Genehmigung seiner Regierung schloß der Kommandant dieses Schiffes mit den Mazrui einen Vertrag ab, wonach diese sich und das Gebiet zwischen Malindi und Pangani unter englisches Protektorat stellten. Als Said bin Sultan vor Mombassa erschien, wehte hier die englische Flagge, und wutknirschend konnte er nach Maskat zurückkehren, um von hier aus einen Protest wegen der englischen Okkupation nach Bombay zu schicken.

Die Engländer hatten ihrerseits versucht, den Maskatgouverneur in Sansibar zur Unterstellung unter die

Mazrui zu veranlassen, dieser hatte aber einen derartigen Schritt auf eigene Verantwortung abgelehnt und den englischen Schiffskommandanten an die Abusaiden in Maskat verwiesen.

Plötzlich erhielten diese wieder freie Hand. Die englische Regierung hatte das von Vidal erklärte Protektorat nicht anerkannt und hatte 1826 die in Mombassa bestehende englische Residentur abberufen. 1827 erschien deshalb Said wiederum mit einer großen Flotte vor Mombassa, bombardierte es und schloß einen Vertrag mit den Mazrui, laut dem diese als Herrscher von Mombassa anerkannt wurden, sich aber verpflichteten, eine Maskatgarnison von 50 Mann aufzunehmen und einen Tribut zu zahlen. Said brach aber selbst den Vertrag schon nach einigen Tagen, indem er gelegentlich seiner Abreise nicht 50 sondern 300 Soldaten zurückließ. Persönliche Feindseligkeiten der Mazrui mit dem Gouverneur von Pemba, der selbst Gouverneur in Mombassa werden wollte, kamen hinzu, so daß sich Mombassa wiederum von Maskat lossagte und die Besatzung verjagte, nachdem Nassor bin Soliman, der Maskatagent von Pemba, erdrosselt war. Zweimal versuchte Said vergeblich, Mombassa wieder zu unterjochen, bis es ihm 1837 durch Verrat gelang. Er lockte unter Benutzung der in Mombassa gegen die Mazrui bestehenden Opposition deren Führer Raschid bin Salim mit seinem Anhang auf ein Schiff, ließ ihn mit 24 Leuten festnehmen und über

Zur Landeskunde und Geschichte Ostafrikas

Sansibar nach Arabien bringen, wo sie in den Gefängnissen von Maskat und Bender Abas eines kläglichen Todes gestorben sind.

Die Macht der Mazrui war damit gebrochen, und nur noch als kleine Sultane haben sie bis zum Ende des 19. Jahrhunderts in Gazi und Takaungu ein Scheindasein geführt. Said bin Sultan war unbestrittener Herr von Mogdischu bis Kap Delgado. In Sansibar hatte bereits seit 1724 ein Maskagouvernement ebenso wie in Lamu bestanden, und 1832 verlegte Said seine Residenz von dem armen Maskat nach dem reichen Sansibar, das bald ein wichtiger Transit- und Exportplatz wurde. Soll doch 1811 bereits der jährliche Import von Sklaven 15 000 Köpfe betragen haben, während 6—10 000 in jedem Jahr von hier aus weiter verhandelt wurden.

Bis zum Tode Said's (1856) schob sich der arabische Einfluß ins Innere Afrikas in der Weise vor, daß die Araber allenthalben Stadtkolonien gründeten, die zum Stapelplatz und Ausgangsort der großen Elfenbein- und Sklavenkarawanen wurden. Wirkliche Macht auf die einzelnen Negerstaaten und -stämme auszuüben gelang dagegen den Arabern nicht. Sie haben ihren Durchgangszoll (Hongo) genau so zahlen müssen wie alle anderen Reisenden und Händler. An der Küste saßen als politische Vertreter des Sultans die Walis, denen kleine Besatzungen beigegeben waren und als Vertreter

des indischen Zollpächters in Sansibar dessen Agenten. Von der Ausübung irgendwelcher Staatsgewalt war aber nicht die Rede. Man könnte die Staatsform auf dem Festland als eine demokratisch-patriarchalische zu Handelszwecken bezeichnen; denn Handel war die Signatur der gesamten Araberherrschaft, und der Sultan war der erste und größte Kaufmann seines Landes.

Inzwischen war auch in Europa das Interesse für Ostafrika erwacht. 1836 wurde von den Amerikanern das erste Konsulat in Sansibar errichtet und ihnen folgten bald die Engländer, Franzosen und die Hansastädte. Missionen ließen sich in Ostafrika nieder und es setzte eine Periode der aufopferungsvollsten Forschertätigkeit ein, an der fast alle europäischen Nationen ihren ruhmvollen Anteil haben. Rebmann und Krapf entdeckten 1848 und 49 den Kilimanjaro und Kenia, Roscher drang 1860 zum Nyassa vor, S. Porto durchquerte als Erster Afrika von West nach Ost und kam 1854 zum Rovuma, Burton und Speke entdeckten 1858 den Tanganyika, Speke im selben Jahr den Viktoriasee. Es war die Zeit des internationalen wissenschaftlichen Wettbewerbs in Ostafrika.

Inzwischen war Said bin Sultan im Oktober 1856 gelegentlich einer Reise von Maskat nach Sansibar gestorben, und sofort setzten die Familienzwickigkeiten wieder ein, die Said bis dahin mit kräftiger Hand niedergehalten hatte. Der rechtmäßige Erbe, Thueni bin Said,

saß in Maskat als Generalgouverneur, und diesen Umstand benutzte sein Bruder Majid bin Said, um schleunigst die Herrschaft in Ostafrika für sich zu usurpieren. Den daraufhin drohenden kriegerischen Konflikt zwischen Sansibar und Maskat unterband die Intervention des Vizekönigs von Indien, worauf Sansibar gegen einen jährlich an Maskat zu zahlenden Tribut für unabhängig erklärt wurde. Der Tribut ist nur wenige Jahre, zuletzt sogar von der englisch-indischen Regierung gezahlt worden, aber immerhin hatte der staatliche Verband zwischen Sansibar und Oman nach hundertjährigem Bestehen sein Ende erreicht. Es scheint, als ob der sansibaritische Staat mit der Abkehr von Maskat, das ihm immer eine Quelle ungebrochener, frischer Kraft gewesen war, sich sein Grab gegraben hat. Von dieser Stunde an datiert der Niedergang seiner Herrlichkeit, der ihn im Laufe von noch nicht vierzig Jahren zum bedeutungslosen Anhängsel der englischen Kolonialpolitik werden ließ.

Majid folgte 1870 sein Bruder Bargasch, der Typ eines orientalischen Despoten, an dem alle Rücksichten und praktischen Erwägungen wie Wasser ablaufen, der nur seinem Heute folgt, ohne das Morgen zu bedenken.

Es gelang ihm zwar, einen ägyptischen Eingriff in seine Gebiete mit englischer Hilfe abzuwehren, aber schon der Umstand, daß er sich um Hilfe an die Engländer wenden mußte, ist bezeichnend für den Niedergang und die Schwäche des Reiches. Die Frucht reifte dem Zeit-

punkt entgegen, da sie von den europäischen Mächten gepflückt werden konnte. Ismail Pascha, der in den letzten Jahren seiner Mißwirtschaft in Ägypten politischen Ehrgeiz hatte, schickte 1875, nachdem er bereits Uganda für sich beansprucht hatte, vier Schiffe unter einem Schotten McKillop Pascha aus, die im Oktober vor Kismayu ankerten und hier 350 Kavalleristen und Artilleristen landeten. Das Land wurde in größerer Erstreckung nördlich und südlich des Juba besetzt, die Annexion aber dann, wie bereits erwähnt, auf den englischen Druck hin zurückgezogen.

1884 setzte mit dem Erwerbungszug von K. Peters, Graf Pfeil und Jühlke die Kolonialpolitik der Deutsch-Ostafrikanischen Gesellschaft ein. Die Erwerbungen in Useguha und Usagara wurden durch Kaiserlichen Schutzbrief vom 17. Februar 1885 anerkannt, und nun folgte eine Erwerbsexpedition der anderen. Bald wehte die Gesellschaftsflagge vom Kap Guardafui bis zu den Komoren und von der Küste bis nach Uganda. Aber 1886 bereits mußten die Besitzansprüche gemindert werden — 1887 hatte auch eine englische Gesellschaft eine Charter vom Sultan für das heutige Britisch-Ostafrika erhalten —, über das Einreden des Sultans wurde nach einer Flottendemonstration mehr oder weniger zur Tagesordnung übergegangen, und durch eine Reihe von internationalen Verträgen erhielt das Schutzgebiet seine heutigen Grenzen. Zuletzt ging auch der Küstenstreifen, der bis-

her nominell noch dem Sultan gehört hatte und nur in seinem Namen von der Gesellschaft verwaltet war, in den Besitz des deutschen Reiches über.

Inzwischen hatte die Deutsch-Ostafrikanische Gesellschaft die Arbeit aufgenommen und eine Reihe von Verwaltungs- und Wirtschaftsstationen gegründet, Wege gebaut, Eisenbahntracierungen unternommen, kurz Alles getan, um ihren Besitz wirtschaftlich auszunutzen. Da setzte 1889 der Araberaufstand ein. Die Gärung unter der arabischen und arabisierten Bevölkerung, die augenscheinlich vom Hof in Sansibar direkt und indirekt genährt war, brach unter Leitung des Arabers Buschiri in helle Flammen aus, die in kurzer Zeit fast sämtliche Stationen davonfegten. In Kilwa wurden die Beamten getötet, Tanga, Pangani usw. wurden geräumt und es schien, als ob die deutsche Herrschaft ein jähes Ende finden sollte. Nur Daressalam und Bagamoyo hielten sich.

Es war von vornherein klar, daß die Mittel der Deutsch-Ostafrikanischen Gesellschaft nicht ausreichten, um den Brand zu löschen. Bismarck brachte deshalb unter geschickter Benutzung der durch den Kardinal Lavignerie propagierten Stimmung gegen den auch in Ostafrika noch immer florierenden Sklavenhandel ein Gesetz ein, durch das der Regierung ein Betrag von 2 Millionen zur Unterdrückung des Aufstands zur Verfügung gestellt wurde. Mit der Ausführung der nötigen Maßnahmen

wurde der als Afrikaforscher bereits verdiente Major Wißmann betraut, dem es in kurzer Zeit gelang, eine schlagfertige Truppe besonders aus Sudanesen und Zulus heranzubilden, mit der er in wenigen Monaten den Aufstand niederschlug. Die verloren gegangenen Plätze wurden mit Hülfe der Marine einer nach dem anderen wieder zurückerobert, und 1891 war reiner Boden geschaffen. Die Verwaltung ging mit dem ersten April 1891 von der Deutsch-Ostafrikanischen Gesellschaft an das Reich über, das seinerseits nun alles tat, um das riesige Gebiet der deutschen Volkswirtschaft nutzbar zu machen. In langer Friedensarbeit wurden Wege gebaut, Eisenbahnen ins Land vorgeschoben, die Hebung der Eingeborenen in die Wege geleitet usw. Das größte Hemmnis für den Fortschritt der Entwicklung lag freilich nicht im Lande selbst sondern in dem kolonialen Unverständnis in der Heimat, wo man nicht begreifen wollte, daß ohne Anlagekapital auch kein Erträgnis zu erwarten sei. Jeder Pfennig Zuschuß mußte erkämpft werden, und sogar von Regierungsseite fiel das berühmte Wort, nach dem uns kein größerer Tort angetan werden könnte, als wenn uns jemand ganz Afrika schenkte. Dieser Stimmung in der Heimat kamen verschiedene Unglücksfälle in der Kolonie entgegen, die zwar in der Geschichte keiner Kolonie fehlen, ja überhaupt unvermeidlich erscheinen, wo Europäer in unkultivierten Gebieten kolonisieren, die aber in Deutschland als etwas Unnatür-

Zur Landeskunde und Geschichte Ostafrikas

liches, als ein Beweis für die Minderwertigkeit der Kolonie sowohl als auch für die koloniasatorische Unfähigkeit der Deutschen überhaupt angesehen wurden. So war die Expedition Zelewski am 17. August 1891 fast vollkommen vernichtet worden, wobei 10 Europäer und 290 Farbige fielen. Hungersnöte hatten die Bevölkerung stellenweise dezimiert und Versuche zur Anzucht von Pflanzungsprodukten waren teilweise fehlgeschlagen. Erst das Jahr 1906 brachte mit der Auflösung des Reichstags auch in die Ostafrikapolitik einen frischeren Zug. Mit dem Freiherrn von Rechenberg war eine energische, zielbewußte Persönlichkeit an die Spitze der Kolonie getreten, und in der Person des Staatssekretärs Dernburg hatte die gesamte deutsche Kolonialpolitik einen Impuls erhalten, der sich sofort in Taten umsetzte.

Zu dieser Zeit litt Ostafrika gerade an den Nachwehen des Aufstands, der 1905 und 1906 den ganzen Süden des Schutzgebietes entflammt und Tausende an Menschenleben und Millionen an Werten vernichtet hatte. Der Wiederaufbau der Kolonie ist aber verhältnismäßig schnell vor sich gegangen, und heute befindet sich Ostafrika, von einzelner Unerfreulichen abgesehen, dank der Tätigkeit der Verwaltung sowohl als auch der Wirtschaftler in einem Zustand, auf den nicht nur es selbst sondern mit ihm auch das ganze deutsche Volk stolz sein kann.

Ähnlich wie in Deutsch-Ostafrika hatten sich die Ver-

hältnisse in Britisch-Ostafrika und Uganda entwickelt. Letzteres war 1893 zum Protektorat erklärt worden und hatte kurz nachher, 1897, einen schweren Schlag durch die Meuterei der dort stationierten Sudanese-soldaten erlitten, mit denen die Herrscher von Uganda und Unyoro gemeinsame Sache gemacht hatten. Die Sultane wurden deportiert und die Meuterei wurde nach monatelangen verlustreichen Kämpfen niedergeschlagen. Sie hatte das Gute, daß unter ihrem Einfluß die 1896 begonnene Ugandabahn schneller durchgeführt wurde, die später England ein wirtschaftliches und politisches Übergewicht am oberen Nil und am Viktoriasee geben sollte.

Britisch-Ostafrika wurde 1895 zum Protektorat erklärt. Entsprechend seiner geringeren Bevölkerung waren bedeutendere Reibereien mit den Eingebornen hier bisher nicht vorgekommen. Überhaupt hatte sich die Verwaltung im Wesentlichen auf die Beherrschung der Küste und die der Bahn direkt angrenzenden Gebiete beschränkt.

1895 brach ein ernster Aufstand in Takaungu aus. Die Mazrui unter Führung Mbaruks bin Raschid, eines Sohnes des von Said bin Sultan nach Arabien deportierten Raschid bin Salim, hatten eine große Zahl der arabischen und Suahelibebevölkerung an sich zu ziehen gewußt und nahezu ein Jahr hatten die Engländer unter Heranziehung eines bedeutenden Flottenaufgebots sich

Zur Landeskunde und Geschichte Ostafrikas

mit den Aufständischen herumzuschlagen, bis diese über die deutsche Grenze gedrängt und in Stärke von mehreren tausend Mann am 20. April 1896 von Wißmann bei Moa entwaffnet wurden, um dann bei Tanga und Daressalam angesiedelt zu werden. (Vgl. das beim Kapitel Daressalam Gesagte.)

Bezüglich der Entwicklung Sansibars sei auf das weiter unten Angeführte verwiesen.

III

*VON MARSEILLE BEZW. NEAPEL
NACH DARESSALAM.*

Von Marseille, wo die Dampfer am Kai zu liegen pflegen, geht der Kurs nach Südosten in der Richtung auf die Straße von Bonifacio, die in einer Breite von 12 Kilometern Korsika und Sardinien trennt. Am Tage kann man die auf einem hohen Felsen thronende kleine Stadt Bonifacio mit bloßem Auge erkennen. Weiter fährt der Dampfer an der Ziegeninsel vorbei, Caprera, die jahrzehntelang Garibaldi's Wohnsitz war und wo er auch nach seinem Tode (2. Juni 1882) am 8. Juni 1882 beigesetzt wurde. Bei klarem Wetter ist das weiße Haus Garibaldi's sichtbar.

Ungefähr 30—36 Stunden nach der Abfahrt von Marseille (die Reise kann gelegentlich recht stürmisch sein) taucht die Insel Ischia mit dem Vesuv im Hintergrund auf, und das Schiff läuft in den Hafen von Neapel ein. Vor den die einfahrenden Schiffe bestürmenden Händlern und Führern hüte man sich dringend!

Die Liegezeit in Neapel ist meistens so bemessen, daß den Reisenden Zeit genug bleibt, diesem selbst und eventuell auch dem Vesuv, Pompeji, Sorrent usw. einen Be-

Von Marseille bezw. Neapel nach Daressalam

such abzustatten. Falls der Dampfer nicht am Kai anlegt, lasse man sich vom Obersteward oder dem Schiffszahlmeister eine Anweisung zur Benutzung des dem Verkehr mit dem Ufer dienenden Tenders geben. Reisende, die erst im letzten Moment wieder zurückwollen, mögen sich auf erpresserische Ausbeutungen durch die italienischen Bootsleute gefaßt machen.

Die Ausfahrt aus Neapel, die man auf keinen Fall versäumen sollte, führt zwischen dem Festland links und Capri rechts hindurch. Diese Durchfahrt zwischen Sorrent und Capri ist namentlich bei gutem Wetter einer der Glanzpunkte der Seereise. Ca. 15 Stunden nach der Abreise von Neapel passiert das Schiff den wundervollen Kegel des 920 Meter hohen vulkanischen Stromboli, der sich in dauernder leichter Tätigkeit befindet. Im Allgemeinen fahren die Schiffe so nahe an ihm vorbei, daß man die Häuser und Menschen an den Marinas erkennt.

Weiterhin taucht links die Küste von Kalabrien auf, und häufiger werdende Segel- und Dampffahrzeuge künden an, daß wir uns der Durchgangspforte der Straße von Messina nähern. Das jetzt sich entwickelnde in jeder Minute wechselnde Schauspiel, das zu den schönsten gehört, was die Natur geschaffen hat, sollte kein Passagier sich entgehen lassen.

Von rechts taucht die Küste von Sizilien auf, um sich an der schmalsten Stelle dem Festland bis auf 3150 Meter zu nähern. Links liegt eine Stadt an der andern, Bagrara,

Von Marseille bezw. Neapel nach Daressalam

Scilla, Villa San Giovanni und wie sie alle heißen, überragt von dem 1964 Meter hohen Granitmassiv des Aspromonte. Rechts schiebt sich das Kap Faro in die Straße und bald tauchen die Trümmer des am 28. Dezember 1908 zerstörten Messina auf, die mit einem Fernglas sehr deutlich zu erkennen sind. Jetzt wird die Straße wieder etwas breiter, und links zeigt sich die Hauptstadt Kalabriens, Reggio, das mit Messina durch einen Eisenbahntrajekt verbunden ist. Reggio, das inmitten duftender Gärten gelegen ist, läßt ebenso wie die nun links und rechts folgenden Plätze, San Giorgio, San Lazaro usw. noch sehr deutlich die Spuren der Verwüstung durch das Erdbeben erkennen. Rechts erkennt man bei klarem Wetter den 3300 Meter hohen Ätna, der freilich meistens nur seine schneebedeckte Haube zeigt.

24—30 Stunden nach Verlassen der Straße von Messina zeigen sich nördlich des Kurses die Konturen des schneebedeckten, 2500 Meter hohen Philitoris (Kreta), des Ida der Griechen.

Lange bevor Port Said in Sicht kommt, zeigt sich bereits an der braungrünen Färbung des Wassers, daß wir uns im Bereich des Nilausflusses befinden. Der Schiffsverkehr wird reger, leichte Segelfahrzeuge mit dreieckigen, griechischen Segeln zeigen die Nähe eines Hafens an. Im Kurs des Schiffes taucht eine flache Sanddüne auf, die von einem Leuchtturm überragt wird:

Afrika! Der erste Eindruck, den es hier macht, ist allerdings ein recht trostloser.

Nachdem das Schiff einen Lotsen aufgenommen hat, dampft es in langsamer Fahrt unter ständigem Loten in den Hafen von Port Said ein, in dem ein Dampfer neben dem andern liegt. Rechts fährt man an einer 2250 Meter langen Mole vorbei, auf der sich seit 1899 das von Frémiet entworfene und von der Kanalgesellschaft errichtete Denkmal Ferdinands von Lesseps, des genialen Erbauers des Suezkanals erhebt.

Die Schiffe ankern im Strom gegenüber dem Quai François Joseph.

Die Liegezeit der Schiffe beträgt hier meistens 3—6 Stunden, die man zweckmäßig an Land verbringt, da der Schmutz auf dem Schiff während des Kohlens nicht zu den Annehmlichkeiten gehört. Man verschließe Türen und Fenster seiner Kabine, da Diebereien durch das an Bord kommende Gesindel an der Tagesordnung sind. Man lasse auch keine Ferngläser, Kodaks und Bücher an Deck oder in den Decksalons liegen!

Die Überfahrt nach dem Ufer kostet einen halben Schilling, den man an Land an der Kontrolle bezahlt.

Port Said wurde 1860 gelegentlich der Kanalbauarbeiten gegründet und zählt zur Zeit etwa 70000 Einwohner, von denen ca. 25000 Europäer (viele Franzosen, Italiener und Griechen) sind. Die Mehrzahl aller Staaten

Von Marseille bezw. Neapel nach Daressalam

ist hier durch Konsulate vertreten. Infolge seiner Lage ist es zum Sammelplatz nicht gerade der besten Elemente des gesamten Mittelmeerbeckens geworden. Man hüte sich vor Führern und Anreißern, wenn auch die Verhältnisse in dieser Beziehung in den letzten Jahren dank der guten Polizei bedeutend bessere geworden sind.

Großartig sind die Hafenanlagen (Bassin de l'Arsenal, Bassin de Commerce etc.), die Kohlenlagerplätze und das Verwaltungsgebäude der Kanalgesellschaft am südlichen Hafen sowie die östlich des Hafens angelegten Salzsiedereien, die allerdings nur bei längerem Aufenthalt besucht werden können.

Deutsch wird in allen Geschäften und Restaurants gesprochen, ebenso hat deutsches Geld seinen vollen Kurswert. Man nehme sich nur beim Wechseln in den kleinen Banken, Geschäften und Restaurants in Acht!!

Sehr gut und preiswert kann man in Port Said Seidenwaren, Stickereien, Japanwaren und vor allem Zigaretten kaufen. Doch ist man in den meisten Geschäften gezwungen, stark zu handeln. Man biete zunächst höchstens die Hälfte des geforderten Preises. Ein sehr gutes Geschäft mit festen Preisen für Ausrüstungsgegenstände und die genannten Sachen ist das von Simon Arzt in der Rue de Commerce. Bei diesem gekaufte und abgegebene Gegenstände werden sicher und rechtzeitig an Bord befördert. Bei den übrigen Händlern ist in dieser Hinsicht Vorsicht geboten. Es empfiehlt sich, darauf zu achten,

daß auch das wirklich Gekaufte eingepackt wird und man nehme es persönlich mit.

Ein Gang durch die Stadt beginnt am vorteilhaftesten direkt am Landungsplatz durch die Rue de Commerce, in der das Händlerleben am kräftigsten pulsiert. An der Rue Osman finden sich einige ganz leidliche Restaurants mit Musik. Hier lasse man sich von den allenthalben zudrängenden eingeborenen Gauklern ihre wirklich verblüffenden Taschenspielerkünste vorführen, für die man einen halben Schilling oder 50 Pfennige zahlt. Weiter wende man sich zum Quai François Joseph, an dem die Konsulate, Dampferagenturen und Reisebureaus liegen und verfolge ihn bis zu dem recht sehenswerten Lessepsdenkmal. Von hier aus geht man zu dem nahen 53 m hohen Leuchtturm, dessen Blitzfeuer 20 Seemeilen weit sichtbar ist. Das in der Nähe liegende, nur den Sommer über geöffnete Port Said-Kasino bietet bei guter Musik einen prachtvollen Überblick über die See und die Hafeneinfahrt. Der Besuch des westlich von der Europäerstadt gelegenen Eingeborenenviertels ist zwar interessant, in Damenbegleitung aber nicht zu empfehlen.

Die Benutzung der Straßenbahnen ist für Europäer unmöglich. Man halte sich an die allenthalben zur Verfügung stehenden Droschken (Tarif!). Bei nicht immer leicht vermeidbaren Streitigkeiten mit Eingeborenen ebenso wie bei allzu unverschämten Belästigungen durch

diese wende man sich an die ägyptischen Polizeiposten. *Der Suezkanal.* Die Fahrt durch den 160 Kilometer langen Suezkanal nimmt 15—20 Stunden in Anspruch, da er nur in langsamer Fahrt passiert werden darf. Es werden immer mehrere Schiffe gleichzeitig durchgefahen. Jedes Schiff erhält in Port Said bezw. Suez einen Kanallotsen und den Scheinwerferapparat an Bord, doch ist die Durchfahrt auch bei Nacht nur Schiffen bis zu einem Tiefgang von 9,45 Meter gestattet.

Die Abgaben für die Durchfahrt betragen 6,25 Francs für die Tonne, die für den einzelnen Passagier 10 Francs, so daß ein Dampfer von der Größe der Ost-Afrika Liniendampfer mit 7000 tons und 150 Passagieren rund 36000 Mark für eine einmalige Kanaldurchfahrt zu zahlen hat.

Die Einnahmen der Kanalgesellschaft sind dementsprechend. 1910 beliefen sie sich auf 133,7 Millionen Francs, denen nur 43,8 Millionen Francs Ausgaben gegenüberstanden. 1912 wurden 135,4 Millionen vereinnahmt. Die Aktionäre erhielten während der letzten Jahre nie weniger als 30% Dividende.

Der Schiffsverkehr im Kanal betrug im Jahre 1912 5373 Dampfer mit 18 324 794 Registertons. Der Schiffszahl nach waren hieran beteiligt: England mit 3254 Dampfern = 63,4%, Deutschland mit 698 Dampfern = 14,7%, die Niederlande mit 339 Dampfern = 6,1%, Österreich mit 245 Dampfern = 4% und Frankreich

Von Marseille bezw. Neapel nach Daressalam

mit 220 Dampfern = 3,9%. Der Rest mit 7,7% entfiel auf russische, griechische, skandinavische, italienische und japanische Schiffe.

Bereits im ältesten Altertum haben Kanalverbindungen zwischen dem Mittelländischen und dem Roten Meer bestanden, die meistens von dem Mündungsgebiet des Nils nach dem Nordende des Golfs von Suez liefen. Die erste derartige Verbindung, von der wir wissen, ist auf Veranlassung von Sethos I. und Ramses II. ungefähr um 1400 vor Chr. Geb. entstanden. Der Untergang der ägyptischen Kultur und die Überflutung des Orients durch die Kriege des Islam haben aber Alles vernichtet und in Vergessenheit geraten lassen, was hier bereits das Altertum geschaffen hatte. Später haben unter anderen der Philosoph Leibniz und Napoleon I. während seiner Konsulatszeit an dem Bauprojekt gearbeitet. In der Neuzeit waren es nach der Einführung der Dampfschiffahrt die Franzosen unter Lesseps und eine deutsche Gruppe unter Führung von Georgi und Dufour-Feronce sowie ein englischer Leutnant Waghorn, ein geborener Deutscher, die sich um die Verwirklichung des Planes der Abkürzung des Seewegs nach dem Osten durch Durchstechung der Landenge von Suez verdient gemacht haben.

Ferdinand von Lesseps (geboren 1805 in Versailles) erhielt von dem Vizekönig Said Pascha von Ägypten 1856 die Konzession zur Erbauung des Kanals, zu der

Von Marseille bezw. Neapel nach Daressalam

er trotz der diplomatischen Schwierigkeiten, die ihm von englischer Seite gemacht wurden (das englische Ministerium hielt das Unternehmen wirtschaftlich für gänzlich unsinnig und schwindelhaft), in Frankreich 200 Millionen Francs aufbrachte. Im Februar 1859 wieder in Ägypten angelangt, begann er am 25. April desselben Jahres in Port Said mit den Arbeiten, und am 15. August 1869 konnte die letzte zwei Meere trennende Barre durchstoßen werden. Die Bauschwierigkeiten waren besonders wegen des Mangels an Trinkwasser ungeheure gewesen. Von 1800 Lastkamelen waren im Jahre 1862 alleine 1600 zum täglichen Transport des Trinkwassers für 25000 Arbeiter nötig, so daß hierfür täglich alleine 8000 Francs aufgewendet werden mußten. Man baute deshalb zunächst erst einmal einen Süßwasserkanal, der bei Sagasig vom Nil abzweigt, nach dem heutigen Ismailia führt und dann weiter nach Suez verläuft.

Die Kosten des Kanalbaues hatten sich auf 19 Millionen Pfund englisch belaufen, von denen 12,8 durch Ausgabe von Aktien aufgebracht waren, während der Khedive den Rest deckte. Als dieser infolge seiner Mißwirtschaft in finanziellen Verfall geriet, kaufte ihm England 1875 seinen Anteil für 3,5 Millionen Pfund ab.

1872 warf der Kanal zum ersten Mal einen Überschuß ab.

Der Kanal ist ständiger Versandung ausgesetzt und

fortdauernd sind Bagger an der Arbeit, um die Tiefe gleichmäßig zu erhalten. Zur Zeit ist man daran, die Sohlenbreite auf 45 Meter und die Tiefe auf 11 Meter zu bringen, und außerdem allenthalben die Uferböschungen festzulegen. Ferner ist eine Beleuchtung des Kanals in der Weise projektiert, daß man in Abständen von 100 Metern 25 Meter hohe Kandelaber mit Bogenlampen von 1000 Kerzen Lichtstärke aufstellt.

Kanalfahrt. Die Fahrt durch die geschichtlich so bedeutsame Landenge, die mehr als einmal die Reiterhorden der orientalischen Völker über sich dahinbrausen sah, bietet sowohl bei Tage als auch bei Nacht genug des Reizvollen. Noch heute kreuzen sie wichtige Karawanenstraßen nach Mekka und Syrien, und häufig genug kann man große Kamelkarawanen an den Föhren beobachten. Besonders reizvoll machen sich in der umgebenden einfarbigen und einförmigen Wüste auch die alle Augenblicke an der afrikanischen Seite auftauchenden Kontrollstationen der Kanalgesellschaft, die im Dattelpalmen- und Kasuarinengrün wie Oasen erscheinen. Nackte Fellachenkinder laufen meilenweit neben dem Dampfer her, um gelegentlich nach einem ausgeworfenen Geldstück zu tauchen, und bisweilen sieht man auch flüchtende Schakale und Hyänen.

Von besonderem Reiz ist auch die Nachtfahrt durch den Kanal, wenn ein unheimlich klarer, kalter Mondschein über der ausgestorbenen Wüste liegt.

Von Marseille bezw. Neapel nach Daressalam

Herrliche Lichteffekte beobachtet man in der Wüste auch gegen Sonnenuntergang, wenn Wüste und Himmel in einer einzigen von rot bis violett gehenden Farbensymphonie zu verschwimmen scheinen.

Kurz hinter Port Said tritt der Kanal, nachdem er die flache Stranddüne durchschnitten hat, in den Mensalehsee ein, eine flache Strandlagune, die sich durch großen Fischreichtum auszeichnet und von Tausenden von Wasservögeln, Enten, Gänsen, Flamingos, Pelikanen usw. bevölkert wird. Das Bett des Kanals ist schnurgerade durch den flachen See durchgeführt und wird auf jeder Seite von Dämmen begleitet, die es vor Versandung schützen sollen. Der Mensalehsee ist bereits teilweise durch die von den Baggern geförderten Schlammmassen zugefüllt und wird in einigen Jahrzehnten überhaupt der Vergangenheit angehören. Am Südennde des Sees, ca. 44 Kilometer von Port Said entfernt, liegt eine große Schiffsausweichestelle, auf der die Schiffszüge häufig halt zu machen gezwungen sind, um entgegenkommende vorbeifahren zu lassen.

Dort bei El Kantara (45 km) beginnt die eigentliche Wüste. Eine Fähre vermittelt hier den Karawanenverkehr zwischen Ägypten und Syrien, der bereits im grauen Altertum diese Stelle überschritt. Nach 4 Kilometern mündet der Kanal in den Ballâh (Dattel-)see, der genau wie der Mensalehsee durchschnitten wird. Nach seinem Austritt aus diesem folgen die auf Kalk-

pla
El
bla
Wü
Vil
(76
Har
ges
Kai
lieg
sch
die
hab
Kap
We
und
lich
füh
Kar
Bei
wo
Die
Bak
Bitt
hol
feue
tro

Von Marseille bezw. Neapel nach Daressalam

plateaus liegenden Stationen El Fardân (63 km) und El Giser, und darauf tritt der Kanal in den weiten, blauen Timsahsee, der vor der Kanalerbauung eine Wüstenlagune war. An seinem rechten Ufer liegt eine Villa des Khedive, im Nordwesten die Stadt Ismailia (76 km), die von Lesseps angelegt und allmählich zum Hauptdepot für die Dampfer und Fahrzeuge der Kanalgesellschaft wurde. Von hier geht die Eisenbahn nach Kairo, Suez und Port Said. Am Südwestufer des Sees liegt der Djebel Mirjam, der in der mohamedanischen Überlieferung eine Rolle spielt. Danach soll hier die aussätzigte Mirjam sieben Tage verborgen gelebt haben zur Strafe für ihre Empörung gegen Moses (4. Moses Kap. 12, 15).

Weiterhin tritt das Kanalbett in Sandsteingebiet ein und passiert die kleine Bahnstation Serapeum. Westlich von diesem Ort soll sich nach Meyers Weltreiseführer ein Dariusdenkmal zur Erinnerung an den ersten Kanalbau befinden.

Bei Kilometer 92 mündet der Kanal in die Bitterseen, wo den Schiffen erlaubt ist, mit Volldampf zu fahren. Die Fahrrinne ist hier durch eine Doppelreihe von Baken gekennzeichnet und namentlich im nördlichen Bittersee so breit, daß Schiffe sich in der Fahrt überholen und kreuzen können. Die Seen sind mit Leuchtfeuer versehen und lagen vor dem Bau des Kanals trocken. Am 18. März 1869 strömte das Mittelmeer-

Von Marseille bezw. Neapel nach Daressalam

wasser in sie hinein, nachdem es bereits am 18. November 1862 mit 80 Millionen cbm den Timsahsee gefüllt hatte.

Südlich der Bitterseen hinter der Station El Schaluf (139 km) wird der Kanal breiter und läuft durch ein Mergel- und Tongebiet, das die Anlagen erleichterte. Unweit dieser Strecke sollen sich zahlreiche gut erhaltene Keilschrift- und Hieroglypheninschriften in Häusern und Tempeln befinden. Kurz bevor Suez in Sicht kommt, passiert man eine Fähre, an der man häufig Mekkapilger aus dem gesamten Nordafrika sehen kann, da hier eine der Hauptverkehrsstraßen nach Mekka die Landscheide zwischen Afrika und Asien schneidet. Bald darauf gleitet der Dampfer durch den Seekanal an der Avenue Hélène von Port Tewfik vorbei, um in der Außenreede von Suez vor Anker zu gehen.

Im Allgemeinen reicht die Zeit nicht aus, um in Suez an Land zu gehen. Doch wird es häufig von Europareisenden vorgezogen, in Port Said von Bord zu gehen, um über Kairo nach Suez mit der Bahn zu fahren. (Man erkundige sich vorher genau wegen der Zugverbindungen und Anschlußmöglichkeiten.)

Suez (160 km) ist ein Platz von ca. 18000 Einwohnern, unter denen sich rund 2800 Europäer befinden. Es ist Sitz des Gouvernements Suez (für den Isthmus und Sinai) und spielt wirtschaftlich neben seiner Bedeutung

als Endpunkt des Kanals auch als Umschlag- und Lagerplatz eine Rolle.

Deutschland ist hier durch ein Konsulat vertreten.

Die Geschäftsstadt Suez liegt westlich von Port Tewfik, an dem man am Kanalende vorbeifährt, und ist mit diesem durch einen 3,5 Kilometer langen Damm verbunden, auf dem auch die Eisenbahn fährt.

Port Tewfik (auch Port Ibrahim genannt) wird hauptsächlich von den Beamten der Kanalgesellschaft bewohnt, deren reizende Häuser die baumeingefasste Avenue Hélène im Westen begrenzen. Auf dieser Straße findet sich übrigens ein Denkmal, das Lesseps dem Leutnant Waghorn (s. oben) errichtet hat. Westlich von der Avenue Hélène erheben sich die Baulichkeiten der Hafenanlagen und Depots. Das große Hafenbassin von Port Ibrahim mit seinem 124 Meter langen Trockendock ist durch den mit einer hohen Mauer versehenen Eisenbahnpier, dem Endpunkt der Suezbahn, in einen Kriegs- und einen Handelshafen geteilt.

An Ausflügen von Suez kommt für einen kürzeren Aufenthalt nur der nach Ain Musa, der Mosesquelle, auf der Sinaihalbinsel in Betracht, einer Oase, auf die sich Moses 2, Kap. 15 beziehen soll. (Und sie wanderten drei Tage in der Wüste, daß sie kein Wasser fanden. Da kamen sie gen Mara; aber sie konnten des Wassers zu Mara nicht trinken, denn es war sehr bitter. Daher hieß man den Ort Mara. Da murrte das Volk wider

Von Marseille bezw. Neapel nach Daressalam

Mose und sprach: Was sollen wir trinken? Er schrie zu dem Herrn und der Herr wies ihm einen Baum; den tat er ins Wasser, da ward es süß.) Der Ausflug ist mit einem Boot, einer Pinasse, oder auch von Port Tewfik aus zu Esel zu machen. Er erfordert einen halben bis einen ganzen Tag. Die Kosten betragen 8—10 Mark, wenn man Reittier benutzt, und 20—30 Mark bei Benutzung einer Dampfpinasse. Segelboot ist entsprechend billiger.

Der Blick, den man vom Dampfer auf der Reede nach Westen auf den Suez beherrschenden Djebel Ataka (830 m) und nach Osten auf die Berge von Sinai hat, ist umso farbenprächtiger, je niedriger die Sonne steht. Die glanzlosen Farben scheinen dann übereinandergeschichtet zu sein. Dabei ist die Luft von einer Klarheit, daß man bis zu einer Entfernung von 15 Kilometern Einzelheiten mit unbewaffnetem Auge erkennen kann.

Auf der Reede ist ein ewiges Kommen und Gehen von Dampfern, Eingeborenenfahrzeugen und Lotsenpinassen. Das Schiff ist im Augenblick nach seiner Ankunft von Dutzenden von Händlern überschwemmt, die sehr hübsche Buchsbaumschnitzereien und Blumen vom Libanon und aus Palästina, Rosen von Jericho, Muschelarbeiten, Kuriositäten, Postkarten und Zigaretten verkaufen. (Man hüte sich vor Dieben!!)

Die Weiterfahrt durch das Rote Meer nach dem 1308

Seemeilen entfernten Aden wird meistens bereits nach 3—4 Stunden Liegezeit angetreten.

Das Rote Meer legt sich mit seinen 2140 km Länge und seinen 260 km durchschnittlicher Breite bei einer Tiefe, die vielerorts 3000 Meter überschreitet, wie ein messerscharfer Riß zwischen die lybischen und arabischen Hochlandswüsten. Tatsächlich stellt das Rote Meer einen sogenannten Grabeneinbruch dar, der am Ende der Tertiärzeit einsank. In Asien setzte er sich in dem Golf von Akaba, dem Toten Meer und dem Jordantal fort, in Afrika in dem ostafrikanischen Graben, dem wir später begegnen werden. Dem Grabencharakter des Roten Meeres entsprechend sind auch die Küsten gebaut. Hinter einem schmalen, rezenten Küstenstreifen steigen die Randberge empor, mancherorts mehrere tausend Meter hoch, die durch kurze Flußbetten, die sogenannten Wadis, gegliedert sind. Auch unterhalb der heutigen Strandlinie — frühere sind im Golf von Suez noch mehrfach übereinander im Felsgestein sichtbar — fällt das Ufer meistens recht steil ab, so daß die Schiffe, wo nicht Korallenbauten dieses hindern, bis nahe an den Strand heran können. Vielfach sind vulkanische Kräfte am Werk gewesen, um die Küsten zu verändern, neue Berge zu schaffen und Inseln auftauchen zu lassen. So ist z. B. das gesamte Gebiet von Aden vulkanischen Ursprungs.

Das Klima der Küstenländer des Roten Meeres ist ent-

sprechend dessem schluchtartigen Charakter sehr heiß. Die Hitze wird nur selten durch frischere Winde (im Norden Nordwinde, im Süden jenach der Jahreszeit Südost- oder Nordwestwinde) gemildert. Speziell der nördliche Sommer verwandelt das Rote Meer in einen Glutofen, der Europäern schwere Arbeit auf den Schiffen verbietet. Die Dampfer verwenden deshalb auch für diese Strecke zur Kesselbedienung fast ausschließlich Somali, Araber, Inder usw., die in Suez bezw. Aden an Bord genommen werden, um nach Durchfahrung des Roten Meeres abgelohnt zu werden. So hat Massaua z. B. vom Juni bis September ein mittleres tägliches Morgenminimum von $30,6^{\circ}$, bei einem Jahresmittel von $30,3^{\circ}$, Suez hat ein Jahresmittel von 22° . Sogar auf dem Meere beträgt das Jahresmittel zwischen dem 14. und 16. Grad n. Br. noch $29,1^{\circ}$. Viel trägt zu diesen hohen Temperaturen der Umstand bei, daß die Tiefe der Straße von *Babel Mandeb* im Maximum nur bis zu 500 m reicht, so daß die tieferen kalten Wasserschichten aus dem Indischen Ozean nicht in das Rote Meer hineingelangen können. Es sind aber auch weniger die hohen Temperaturen, die das Klima hier zu einem so erschlaffenden machen, als vielmehr der fast bis zur Sättigung gehende Feuchtigkeitsgehalt der Luft. Regenfälle sind namentlich im mittleren und südlichen Teil selten. In Massaua sollen die Niederschläge durchschnittlich 222 mm (?), in Assab 61 mm betragen. (Berlin

hat rund 600 mm.) Dagegen sind vorübergehende Sandstürme häufiger. Es ist möglich, daß gerade dieser Tatsache das Meer seinen Namen verdankt. Von anderer Seite wird behauptet, daß es deshalb rot genannt wird, weil zu Milliarden auftretende gelbliche und bräunliche Mollusken (Plankton) die Oberfläche zeitweilig rötlich erscheinen lassen. Überhaupt ist das Tierleben in diesem bis 34,5° warmen Meerwasser überaus reichlich und besonders das Meeresleuchten dürfte auf der ganzen Erde nirgends schöner zu beobachten sein als hier.

Die Farbe des Meerwassers ist im Übrigen intensiv azurblau.

Auf den schnellfahrenden Dampfern macht sich die Hitze allerdings nur selten bemerkbar, da ständig ein leichter kühlender Luftzug weht. Insofern pflegen die Schilderungen der modernen Reisenden über die „un-erträgliche“ Hitze des Roten Meeres stark übertrieben zu sein.

Das Rote Meer war bereits im Altertum eine lebhafteste Verkehrsstraße für den Handel nach dem fernerem Orient. Schon zu Salomos Zeiten durchfuhren es die nach Ophir bestimmten Schiffe, und zu Zeiten der Römer und Ptolemäer bestand ein lebhafter Verkehr nach Ostindien, der später von den mittelalterlichen Großhandelsplätzen des Mittelmeers übernommen wurde. Wie groß dieser Handel war, dafür dürfte der Umstand einen Beleg bilden, daß wir in dem aus dem ersten nach-

christlichen Jahrhundert stammenden Periplus des Roten Meeres bereits eine vollständige Segelanweisung für diese Küsten finden.

Nach der Entdeckung des Seewegs nach Ostindien (1498) trat hierin ein vorübergehender Stillstand ein, bis durch den englischen Postverkehr nach Indien über Suez und später die Durchstechung der Landenge von Suez das Rote Meer wieder zu einer der meistbefahrenen Schiffahrtsstraßen wurde. Der Verkehr ist allerdings in der Hauptsache Durchgangsverkehr, da die Küsten infolge der Hafennarmut und des Regenmangels wirtschaftlich keine große Rolle spielen. Die Haupthäfen sind auf afrikanischer Seite Port Sudan, Suakin und Massaua, auf arabischer Janbo el Bahr, Djidda, Hodeida und Mokka. Namentlich Djidda spielt als Schiffahrtsplatz insofern eine Rolle, als hier der Ausschiffungsplatz für die auf dem Wasserwege anlangenden Mohamedaner ist, die nach Mekka wallfahren wollen. 1911 passierten die Quarantänestation in Djidda allein 90000 Pilger. Eine sehr interessante Schilderung einer derartigen Pilgerfahrt ist übrigens neuerdings von einem persischen Beamten H. Kazem Zadeh unter dem Titel: *Relation d'un Pélerinage à la Mecque en 1910—1911*, Paris 1912 erschienen.

Mokka oder eigentlich Mocha spielt als Ausfuhrplatz für den in seiner Umgebung wachsenden Kaffee noch heute eine gewisse Rolle, wenn es auch viel von seiner

Von Marseille bezw. Neapel nach Daressalam

früheren Bedeutung hat an Hodeida und Aden abtreten müssen.

Von Suez aus, von wo man nach links die Palmen der Mosesquelle erkennen kann, geht die Fahrt für 14 Stunden durch die Schlucht des meistens nur 30—40 km breiten Golfs von Suez, der beiderseits von kahlen Randgebirgen, an denen man mehrfach übereinanderliegende Strandlinien erkennt, begleitet wird. An der Ostküste erhebt sich in der öden wüsten Alpenlandschaft der kühn geschwungene Djebel Serbal (2052 m) der am weitesten nach Norden gelegene unter den höheren Bergen, der den mosaischen Sinai repräsentieren soll. Zugangsplatz zu dem Kloster Sinai (2244 m) ist der Hafenplatz Tor in der Wüste El Kaka. Tor ist gleichzeitig auch Quarantäneplatz für die heimkehrenden Mekkapilger, deren hier jährlich an 50000 durchreisen. Das Schiff hält nunmehr südöstlichen Kurs, um 24 Stunden nach dem Verlassen Suez die mit einem Leuchtturm versehenen zwei Inseln „die Brüder“ zu passieren. Nach weiteren 15 Stunden wird die gefährliche Untiefe des Dädalus Shoal (Leuchtturm) umfahren. Erst 20 Stunden vor Aden wird, nachdem der Leuchtturm von Djebel Tair gesichtet ist, wieder Land in größerer Nähe sichtbar, die Hanischinseln, die aus vulkanischem Gestein aufgebaut und gleichfalls befeuert sind. Es sind öde schwarze Klippen, die zum Teil wohl zerstörte Vulkane darstellen und vollkommen vegetationslos sind.

Man muß diese Klippen gesehen haben, um sich ein Bild davon machen zu können, wie unsäglich trostlos und niederdrückend die Natur gelegentlich sich zeigen kann. Alle Lebensmittel und sogar Wasser muß den Leuchtturmwärtern dieser Plätze von den monatlich anlaufenden Regierungsfahrzeugen gebracht werden, und man erzählt, daß die türkische Regierung den Posten als Wärter lange Zeit zum Tode verurteilten Verbrechern übertragen habe, da freiwillige Hilfskräfte sich hierfür nicht fanden. Ein Zug der erhabenen Größe, der sich auch im Bilde von Aden wiederfindet, liegt freilich auch in diesem Landschaftsbild, wenn man von der Aussicht, auf diesen Klippen sein Leben verbringen zu müssen, absieht.

Bei der Weiterfahrt kann man bei klarer Luft unter Umständen die Häuser von Mokka erkennen, der einstigen Hauptstadt Jemens, der Arabia felix.

Nunmehr schiebt sich die afrikanische Küste weiter ins Fahrwasser hinein, und bald wird östlich die Insel Perim gesichtet. Perim hat heute in erster Linie die Bedeutung als Schlüssel für den gesamten Verkehr des Roten Meeres in englischen Händen. Es ist zwar unbefestigt, stellt aber mit seinen großen Kohlenlagern einen der wichtigsten Stützpunkte der englischen Weltherrschaft dar. Auch wirtschaftlich spielt es eine gewisse Rolle als Ausfuhrhafen und ist überdies Quarantäneplatz für die von Englisch-Indien kommenden Pilgerschiffe.

Von Marseille bezw. Neapel nach Daressalam

Mit einem Fernglas kann man Perims weiße Häuser und die im Hafen liegenden Schiffe erkennen.

Damit sind wir in der 22 km breiten Straße von Babel Mandeb, dem Tränentor, angelangt, das im Osten von dem 287 m hohen Djebel Merheli, im Westen von dem senkrecht abfallenden 123 m hohen Ras es Sean flankiert wird. Die Strömungen an dieser Ausgangsstelle des Roten Meeres werden noch heute ähnlich wie im Altertum die Scylla und Charybdis von den Mittelmeerfahrern von den arabischen Schiffen gefürchtet und gerne vermieden. Besonders treten sie in dem zwischen Perim und der arabischen Küste liegenden 3 km breiten und sehr flachen Teil der Straße auf, so daß der hier liegende, vor einigen Jahrzehnten aus Furcht vor einer französischen Invasion von den Türken besetzte Platz Scheich Said ohne Bedeutung geblieben ist. Später hat Frankreich diesen Ort dann doch erlangt.

Von Babel Mandeb steuert das Schiff östlichen Kurs in Sicht des 840 m hohen Djebel Kharas, an dessen Fuß sich eine tote Wüste ohne Vegetation und ohne eine Andeutung von Leben hinzieht. Nach Umfahrung des 380 m hohen Djebel Hasan wirft der Dampfer nach 1308 Seemeilen langer Fahrt Anker im Hafen von Aden.

Aden, unter $12^{\circ} 46'$ n. Br. gelegen, war bereits zur römischen Kaiserzeit ein bedeutender Handelsplatz (Adana), dessen Bevölkerung nach den heute teilweise ersicht-

Von Marseille bezw. Neapel nach Daressalam

lich gemachten Ruinen sehr zahlreich gewesen sein muß. Bereits vorher scheint es eine wichtige Etappe im Handelsverkehr der Ägypter gewesen zu sein, die hier gegen 1700 v. Chr. Geb. die großen Zisternen anlegten, die zum Teil in neuester Zeit wieder freigelegt wurden. Zu Mohameds Zeiten war Aden ein selbständiger Staat unter einem eigenen Scheich und beherbergte u. A. eine große Judenkolonie.

Später verfiel es, und hatte 1838 nur noch 600 Einwohner. Am 9. Januar 1839 erstürmten es die englischen Truppen, da europäische und indische Schiffbrüchige in diesen Gebieten schweren Mißhandlungen ausgesetzt gewesen waren und eine gutwillige Unterwerfung der Bevölkerung sich nicht hatte ermöglichen lassen. Seitdem hat sich Aden zu einem der wichtigsten strategischen und politischen Stützpunkte Englands entwickelt, der auch wirtschaftlich als Exporthafen von Bedeutung geworden ist. Der Handelsumsatz beträgt jährlich 90 Millionen Rupies, und die Höhe des jährlichen Schiffseinflaßes beläuft sich auf 2 Millionen Reg.-Tons. 1912 liefen 159 deutsche Dampfer mit 704000 Reg.-Tons Aden an.

Aden zählt eine große Besatzung, namentlich aus Sikhs bestehend, und die kahlen öden Berge sind durch Felsenbatterien zu fast unangreifbaren Forts geworden, deren Lage teilweise an den sie überragenden Ventilationsschornsteinen zu erkennen ist. Das Gebiet von Aden, 54 qkm, untersteht verwaltungspolitisch dem Vizekönig

Von Marseille bezw. Neapel nach Daressalam

von Indien. Es umfaßt im Wesentlichen die von dem Djebel Schamscham beherrschte Halbinsel mit Scheich Othman und die befestigte Insel Sirah, der Stadt Aden gegenüber. Djebel Schamscham ist ein alter erloschener Vulkan, dessen eine Wand eingestürzt ist und so den Krater zur Bucht, dem jetzigen Hafen, umschuf. Mit dem Festland ist die Halbinsel durch eine flache, 1230 m breite rezente Sanddüne verbunden.

Ein großer Nachteil Adens, auch in politischer Beziehung, ist sein gänzlicher Mangel an Trinkwasser. Es regnet nur alle paar Jahre ein wenig, so daß die Zisternen vollkommen zwecklos sind. Alles Trinkwasser muß in den auf der Düne liegenden Werken aus Meerwasser kondensiert werden, so daß Süßwasser hier ein ziemlicher Luxusartikel ist.

Das Klima ist im allgemeinen gesund, wenn auch die Hitze zeitweilig unerträglich werden kann. Temperaturen von 45° sind unter dem Einfluß des heißen Wüstenwindes, des Khamsin, nichts Seltenes. Man gehe nie ohne Tropenhelm an Land!

Die Dampfer liegen bei Steamer Point, im Norden der Halbinsel in der Tawajibucht vor Anker, wo sich die Schiffahrtsbureaus, Konsulate, das Postamt, Hotels usw. befinden. Die eigentliche Stadt Aden liegt auf der Ostseite der Halbinsel und ist zu Wagen in 45 Minuten von Steamer Point zu erreichen.

Von Marseille bezw. Neapel nach Daressalam

Aden und Steamer Point haben zusammen 45 000 Einwohner, unter denen sich 2300 Europäer befinden.

Der Aufenthalt der Dampfer in Aden reicht im Allgemeinen zu einem Besuch an Land aus, wenn die Landung den Passagieren nicht wegen der hier häufig grassierenden Pest oder Cholera überhaupt verboten ist. Ein Ausflug an Land ist, wenn die Bootsfahrt wegen der Dünung nicht zu umständlich ist, dringend zu empfehlen. Man miete sich einen der am Landungsplatz haltenden Wagen zur Fahrt nach den Zisternen (Tanks); die Kutscher radebrechen meistens etwas englisch und deutsch. Man akkordiere vorher! (Preis etwa 1.50 Rp. für die Person.)

Photographieren in Aden und Umgegend ist verboten!!

Auf vorzüglichen Wegen fährt man zunächst den Strand entlang und dann durch mehrere Felstunnels, an denen Sikhs Posten stehen, in etwa 40 Minuten zu einer Schlucht, in der sich die Zisternen befinden, von denen 50 vorhanden gewesen sein sollen, aber erst ein Teil wieder restauriert ist. Die Zisternen sollten den Zweck haben, das von den kahlen Bergen rinnende Wasser aufzunehmen. Der Fehler war nur der, daß es nie oder doch nur in jahrelangen Abständen regnet. Jede Zisterne trägt die Bezeichnung ihrer Fassungsfähigkeit, eine Tatsache, die angesichts der sterilen Öde fast wie eine Ironie erscheinen könnte. Eine Sehenswürdigkeit bilden die Zi-

Von Marseille bezw. Neapel nach Daressalam

sternen insofern auch, als sich hier das einzige Grün findet, das weit und breit sonst vergeblich gesucht wird. Von den kümmerlichen Bäumchen, die 1906 noch am Viktoriadenkmal vorhanden waren, zeugt jetzt nur noch die Tafel, die sie dem Schutz des Publikums empfiehlt.

Auch eine Fahrt zu der 45 Minuten von Steamer Point entfernten Stadt Aden ist recht interessant, namentlich versäume man nicht, den Basar aufzusuchen. In der Nähe steht ein Feuertempel der Parsen sowie ein „Turm des Schweigens“, in dem die Parsen ihre Leichen niederlegen, um sie von den Geiern zerstören zu lassen.

Nach Steamer Point zurückgekehrt, mache man einen Rundgang durch das Eingeborenenviertel, das mit seinen Scharen bettelnder Kinder, seinen Indern und den zahlreichen mit Gras zur Stadt kommenden Kamelkarawanen recht interessant ist.

Die vorhandenen Restaurants (Hotel de L'Univers und Hotel de l'Europe, beide an der Strandstraße) sind teuer und schlecht. Dagegen kann man in den Läden nach reichlichem Handeln recht preiswert Seidenwaren, Goldarbeiten und namentlich Straußenfedern (Vorsicht!) kaufen. Im übrigen kommen auch Händler an Bord, bei denen man, besonders wenn man bis kurz vor der Abfahrt des Dampfers wartet, verhältnismäßig billig Straußfedern, Kuriositäten und gelegentlich von Singhalesen auch Perlen und Edelsteine erwerben mag.

Das Postamt in Aden befindet sich etwas westlich der

Von Marseille bezw. Neapel nach Daressalam

Landungsstelle. Bezüglich der Diebereien an Bord beachte man das bei Port Said Gesagte.

Aden verlassend, steuert der Dampfer östlichen Kurs und das Land kommt außer Sicht, bis nach etwa 24 Stunden die Randberge der Somalihalbinsel im Südosten auftauchen. Unter der sandigen, von niedrigen, kahlen Felsgebirgen begrenzten Küste steuert der Dampfer entlang, bis er in einem großen Bogen um das wiederum von einer Sanddüne umlagerte felsige Kap Guardafui (12° n. Br., 51° 1' ö. L.) herumfährt. Guardafui oder Ras Asir ruft, vom Süden gesehen, die Illusion eines ruhenden Löwen hervor, dessen Haupt auf den Vorderpranken liegt. Besonders eindringlich tritt diese Illusion bei mittelhoch stehender Sonne zu Tage. Es ist wenig bekannt, daß Guardafui einmal deutsch war. Tatsächlich hat es in den achtziger Jahren unter dem Schutz der Deutsch-Ostafrikanischen Gesellschaft gestanden, das Protektorat war aber nur sehr fraglicher Natur und hatte keine Folgen. Jetzt gehört Guardafui zum italienischen Somaliland, ohne daß Italien hier aber wirklich eine staatliche Autorität ausübte. Trotz der vielen dort vorkommenden Schiffbrüche hat Italien noch nicht einmal ein Leuchtfeuer errichtet. Die Hauptursache hierfür liegt in der Wildheit der daselbst wohnenden Somali-Stämme, die sich bisher noch jeder Fremdherrschaft zu erwehren gewußt haben.

Östlicher noch als Guardafui ragt das etwas südlicher

gelegene Ras Hafun in den Indischen Ozean hinein, das wegen seiner scharfen Küstenströmung von den Schiffen gerne gemieden und Nachts nur in großem Abstand passiert wird. Bei Guardafui, von wo ab südwestlich gesteuert wird, ist das Schiff in den eigentlichen Indischen Ozean gelangt, in welchem die Fahrt namentlich im Juli und August für von Norden kommende Schiffe wegen des Südwestmonsuns recht unangenehm werden kann. Unter Monsunen versteht man regelmäßig durchwehende Winde, die ihrer Entstehung nach ähnlich wie die Passate des Atlantischen Ozeans zu erklären sind. Sie sind Ausgleichsluftströmungen zwischen stärker und weniger stark erwärmten Gebieten und wechseln mit dem jährlichen Gang der Sonne. In der Zeit der Segelschiffahrt spielten sie verkehrswirtschaftlich insofern eine bedeutende Rolle, als die eingeborenen Segelfahrzeuge den Nordmonsun zur Fahrt nach Afrika abwarteten, um hier ihren Geschäften nachzugehen, bis der wieder einsetzende Südmonsun ihnen die Rückkehr nach Arabien, Persien oder Indien gestattete. Die eingeborene Schifffahrt ist heute noch stark von dem Monsun beeinflusst.

Sonst ist die Fahrt durch das intensiv blaue, von zahllosen Delphinen und fliegenden Fischen, teilweise auch von Walfischen belebte Meer im Allgemeinen sehr ruhig. Die Temperatur ist gemäßigt, und immer weht ein frischer, kühlender Luftzug, der den Gegensatz zum stickig-

7 Karstedt, Deutsch-Ostafrika.

feuchten Roten Meer doppelt angenehm erscheinen läßt.

Häufiger pflegen die Ostafrika-Dampfer Mogdischu (ital. Mogadiscio) anzulaufen, um hier italienische Beamte und Offiziere abzusetzen, ein Platz von 6—8000 Einwohnern, in der Hauptsache Somali, Inder und Arabern. Mogdischu ist Sitz eines italienischen Gouverneurs und hat Funkspruchverbindung. Es ist eine sehr alte, vermutlich im 10. Jahrhundert gegründete Stadt, die noch heute eine Moschee aus dem Jahre 1238 besitzt und im Mittelalter einen lebhaften Exporthandel in feinen Geweben nach Arabien und Persien betrieb. Heute ist es der bedeutendste Platz der Benadirküste, der große Mengen an besseren Häuten, Getreide und Vieh exportiert, die auf dem im Küstenland versiegenden Webi Schehbeli aus dem Inland gebracht werden. Die Stadt besteht aus mehreren ummauerten Stadtteilen (Schangani im Norden, Sitz des Gouverneurs, Amaruini im Süden usw.). Zwischen Schangani und Amaruini sieht man die Garesa, ein großes weißes arabisches Haus, das dem Wali als Wohnung dient. Einige hundert Meter südlich von Amaruini erkennt man eigenartig geformte Steinhäufen, die wie Reste einer alten Stadt aussehen. Im Hintergrund der Stadt sieht man das Cecchifort, das von einem 12 m hohen schwarz und weiß gewürfelten Wachturm überragt ist. Ein von Mauern eingefasster Weg verbindet es mit der Stadt.

Von Marseille bezw. Neapel nach Daressalam

Ein Besuch ist wegen der Kürze der Liegezeit meistens der Stadt ausgeschlossen. Es steht auf der Reede — einen eigentlichen Hafen besitzt Mogdischu nicht — außerdem fast das ganze Jahr hindurch eine solche See, daß das Einbooten vom Dampfer aus nicht ungefährlich ist. Von April bis November erreichen Dünung und Brandung hier eine solche Stärke, daß zeitweilig jede Landung ausgeschlossen ist und der Handel jährlich mehrere Monate lang brach liegt. Die Eingeborenen pflegen während dieser Zeit ihre Schiffe einfach auf den Strand zu legen. Die Macht der Italiener reicht nur wenig über die Stadtmauern hinaus. Es ist noch nicht lange her, daß jeder die Stadt einzeln Verlassende von den streifenden Somalis getötet wurde, und heute noch gilt es als ein gefährliches Unternehmen, die schützenden Mauern ohne reichliche Bedeckung hinter sich zu lassen.

Ungefähr 170 Seemeilen südlich von Mogdischu wird der Äquator überschritten. An der Küste beginnt hier mit dem Ort Kismayu, wo am 1. Dezember 1886 der deutsche Reisende Jühlke, einer von Peters Begleitern bei dessen Erwerbungszug nach Usagara von den Somalis ermordet wurde, an der Jubamündung das Gebiet von Britisch-Ostafrika, das an seiner Küste wichtige Handelsplätze wie Lamu, Malindi und Takaungu aufweist. Der Dampferkurs läßt die afrikanische Küste aber erst kurz vor M o m b a s s a wieder in Sicht kommen, dem

Von Marseille bezw. Neapel nach Daressalam

Haupthafen des englischen Protektorats, der Hauptstadt bis zur Gründung von Nairobi.

Bald erkennt man hinter einem flachen Sandstrand, auf dem sich die langen Brandungslinien als weiße Farbstreifen abheben, die Palmenpflanzungen, die von leicht gewellten, baumbestandenen Hügelketten überragt werden. Nach und nach tauchen auch die weißen Häuser der Stadt Mombassa auf, und der Dampfer gleitet in langsamer Fahrt unter fortwährendem Loten vorbei an dem alten Hafen von Mombassa und dem Ras Serani in den 3 km langen Kilindinikanal hinein, der links von üppigen Palmenbeständen, rechts von auf hoher natürlicher Ufermauer liegenden Häusern und alten Fort- und Moscheeruinien, zwischen denen sich riesige Baobabs (Affenbrotbäume) erheben, begrenzt wird, um am Zollhaus im Strom vor Anker zu gehen. Flinke Eingeborenenboote durchschneiden die Flut, und riesige Milane suchen im Fluge ihre Beute zu erhaschen. Das Landschaftsbild ist besonders zur „grünen Stunde“, gegen 5 Uhr Nachmittags, wenn die ganze Luft mit grünem Licht durchtränkt zu sein scheint, prachtvoll. Hier zeigt sich Afrika zum ersten Mal in seiner vollen Pracht, während es in Port Said und an der Somalikküste in seiner wüstenhaften Öde direkt abstößt.

Mombassa liegt unter $4^{\circ} 4' s.$ Br. auf der gleichnamigen Insel, die von den Suaheli ebenso wie die Stadt Mvita genannt wird. Der die Insel umfließende, kanalartige

Von Marseille bezw. Neapel nach Daressalam

Meeresarm bildet im Norden den alten Hafen von Mombassa, der nur für kleinere Schiffe ausreicht, und im Süden bezw. Südwesten den von Kilindini, der Schiffe aller Größen aufnehmen kann. Der zwischen beiden Häfen liegende Teil des Kanals ist für Seeschiffe nicht befahrbar, doch bietet er eine ausgezeichnete Gelegenheit für Segel- und Ruderpartien. Im Nordwesten der ungefähr 5 km langen und 3,5 km breiten Insel führt eine Furt (Makupa) zum Festlande hinüber, bei der auch die Ugandabahn (s. unten) den Kanal auf der langen Salisburybrücke überschreitet.

Mombassa ist eine sehr alte Stadt, über deren Ursprung uns nichts bekannt ist. Als Mambasa erwähnt sie Ibn Batuta 1331 und als Maabase tritt sie auf der Karte des Fra Mauro vom Jahre 1459 in Erscheinung. Am Palmsonntag 1498 liefen die portugiesischen Schiffe Vasco da Gamas in Mombassas Hafen ein und die Reisenden waren entzückt von dem Reichtum, der sich hier ihren Augen bot. Auch einige Christen sollen zu dieser Zeit in Mombassa gelebt haben, das im übrigen den Portugiesen bald eine Quelle unausgesetzter Schwierigkeiten und Kämpfe wurde. Der König von Mombassa, der Beherrscher der Zendj, der Ureinwohner, unterwarf sich den Portugiesen nur gezwungen, nachdem es bereits am Palmsonntag 1498 zu Kämpfen gekommen war. Fortdauernde Tributverweigerung der Mombassaleute veranlaßte die Portugiesen unter Almeida am

Von Marseille bezw. Neapel nach Daressalam

15. August 1505, die Stadt zu stürmen und zu plündern. Der Widerstand war aber trotzdem nicht gebrochen, bis 1592 mit dem Bau eines Forts begonnen wurde, das 1595 fertiggestellt und mit dem Namen „Jesus von Mombassa“ belegt wurde. Dieses Fort besteht in der Hauptsache noch heute in seiner alten Form. Man sieht es bereits bei der Einfahrt von Kilindini. Über ihm weht, da die Verwaltung der Küste nur im Namen des Sultans von Sansibar von den Engländern geführt wird, die blutrote Flagge der sansibaritischen Seyyids.

1660 und 1698 wurde das Fort wiederum von den Arabern erstürmt, ihnen zwar 1728 wieder von den Portugiesen entrissen, um aber bereits im nächsten Jahre wieder aufgegeben zu werden. Ein 1769 unternommener Versuch, es dauernd wieder zu besetzen, scheiterte, und Mombassa hatte nunmehr Zeit, sich von den Bedrückungen und Brandschatzungen durch die Portugiesen zu erholen. Was im Namen des Christentums hier im Laufe des 16. und 17. Jahrhunderts von ihnen geleistet ist, stellt sich den Grausamkeiten der kongenialen spanischen Konquistadoren würdig an die Seite. (vgl. Strandes, Die Portugiesenzeit von Deutsch- und Englisch-Ostafrika, Berlin 1899.)

1837 wurde Mombassa von dem Maskat-Sansibarsultan Said besetzt, nachdem hier ein kurzes englisches Protektorat bestanden hatte, und 1888 ging es aus der sansibaritischen in die englische Verwaltung über.

Von Marseille bezw. Neapel nach Daressalam

Jetzt ist es, besonders seit dem Niedergang Sansibars und der Fertigstellung der Ugandabahn (1896—1903 erbaut) ein recht lebhafter Verkehrsplatz geworden, dessen Handel von Jahr zu Jahr wächst. Sein Schiffsverkehr betrug 1911 329 Dampfer mit 1,05 Millionen Reg.-Tons. Darunter befanden sich 130 deutsche Dampfer mit einem Gehalt von 573000 Tons. Der Wert des Handels belief sich in Ein- und Ausfuhr in den letzten Jahren auf jährlich 2 Millionen Pfund engl.

Bis 1907 war es Hauptstadt von Britisch-Ostafrika. Es beherbergt heute rund 27000 Einwohner, die vorwiegend Suaheli, Inder und Araber sind. Seine Bedeutung als Endpunkt der Ugandabahn und Haupthafen für Britisch-Ostafrika und in gewissem Sinne Uganda hat eine Reihe großer europäischer Firmen veranlaßt, sich hier niederzulassen, unter denen die deutschen eine Hauptrolle spielen. Die mittlere Jahrestemperatur beträgt 25,8°. (Näheres über Mombassa s. Seite 113).

Von Mombassa aus läuft der Dampfer in 6—7 Stunden nach Tanga, dem nördlichsten größeren Hafen Deutsch-Ostafrikas. Er hält sich bei dieser Fahrt in größerer Nähe der mangrovenumsäumten, palmenüberragten Küste, über die die blauen Usambaraberge empor-tauchen. Linker Hand zeigt sich schattenhaft die 960 qkm große, zu Sansibar gehörende Insel P e m b a, von den Arabern El Huthera, die Grüne, genannt (Produktion von Gewürznelken, Hauptort Chaka). Rechts er-

kennt man die Orte Wanga, Moa und Boma, überragt von drei abgerundeten Bergen, den sogenannten Moabergen, von denen der höchste, der Kilulu, 280 m hoch ist, und bald kommt der die Einfahrt nach Tanga kennzeichnende 26 m hohe Leuchtturm von U l e n g e in Sicht. In großem südlich gerichteten Bogen steuert das Schiff jetzt um verschiedene mit Bojen markierte Korallenriffe herum, der zwar besiedelten aber wasserlosen Insel *J a m b e*, zu der das Wasser vom Festland hinübergebracht werden muß, am *R a s K a s o n e* mit seinem 12,5 m hohen als Signalstation dienenden Zachturm (so nach dem früheren Bezirksamtmann *Zache* benannt) und einer Reihe von Villen vorbei in die Palmen- und mangrovensäumte schöne Bucht von *Tanga*. Der Hafen wird durch die Toteninsel, deren östlicher Steilabfall rötlich in die Einfahrt hineinleuchtet, in zwei ungleiche Hälften geteilt, deren südliche allein größeren Schiffen als Ankerplatz dienen kann.

Die Stadt selbst liegt z. T. in Palmenhainen verborgen und zieht sich auf einer 15 m hohen Terrasse halbkreisförmig um den Hafen. Vom westlichen Teil leuchtet das Bezirksamt und das alte Fort (*Boma*) herüber, neben denen rechts der Turm der Katholischen Mission sichtbar ist, und dem Ankerplatz gegenüber liegt das schöne luftige Europäerkrankenhaus nahe an dem mangrovenbesetzten Steilufer.

Tanga ist einer der feuchtesten und deshalb auch

fruchtbarsten Küstenplätze Ostafrikas. Bei einer mittleren Temperatur von $25,7^{\circ}$ hat es eine Niederschlagsmenge von 1400 mm.

Bis zum Beginn der Tätigkeit der Deutsch-Ostafrikanischen Gesellschaft war Tanga ein unbedeutender Platz, der wohl als Karawanenausgangspunkt und Sklavenexportplatz (Chongoleani und Kitschalikani, beide etwas nördlich von Tanga gelegen, waren befestigte Sklavenhändlerplätze) eine gewisse, mit Moa konkurrierende Bedeutung hatte, dessen Bevölkerung aber in dem Ruf einer feigen und treulosen Gesellschaft stand. Über die Geschichte Tangas ist uns aber Positives nicht bekannt. Die Stadt scheint ursprünglich auf der Toteninsel gelegen zu haben, auf die sich auch später die Eingeborenen bei den häufigen Einfällen der Massai zurückziehen pflegten. Den Portugiesen scheint der Platz auch unbekannt geblieben zu sein, wenn sie auch die Usambaraberge sichteten, die sie Serras de Sam Rafael nannten.

Verwaltet wurde der Ort bei Beginn der deutschen Herrschaft von einem Wali des Sultans von Sansibar, während ein Inder als Pächter der Zölle hier seinen Sitz hatte. Im Araberaufstand hatten die Aufständischen die Beamten der Deutsch-Ostafrikanischen Gesellschaft gefangen genommen, so daß sie erst mit Waffengewalt von der Marine befreit werden mußten. Während des Aufstandes mußte es geräumt werden. Nach dem Araber-

Von Marseille bezw. Neapel nach Daressalam

aufstand wurde es am 10. Juli 1889 von einem Marine-detachement ohne größere Anstrengung gestürmt und seitdem hat es sich in friedlicher Weise zu dem zweitbedeutendsten Küstenhafen Deutsch-Ostafrikas entwickelt. In der Hauptsache verdankt die Stadt diese Blüte der Usambarabahn, die 1891 begonnen und in Etappen bis Moschi am Kilimanjaro (eröffnet 1911) durchgeführt wurde und reiche Plantagengebiete erschloß, für die Tanga Exportplatz wurde.

So zeigte Tanga im Jahre 1912 einen Schiffseingang von 236 europäischen Schiffen mit 614000 Reg. Tons, ungerechnet die zu Hunderten eingelaufenen Eingeborenensegler. Die Zolleinnahmen betragen in diesem Jahr 1,3 Millionen Mark bei einem Gesamthandelswert von 25,3 Millionen.

Die Einwohnerzahl beträgt einschließlich ca. 100 Europäer rund 600. (Näheres über Tanga s. S. 153)

Wer weiter die Plätze Pangani und Bagamoyo besuchen will, muß, wenn er diese Tour von Tanga aus antreten will, auf einen der kleineren Gouvernementsdampfer übergehen. Empfehlenswerter ist es deshalb, den Besuch Bagamoyos von Daressalam aus mit einem der Küstendampfer der Ost-Afrika Linie zu machen. Der Preis eines Billetts 1. Kl. Daressalam-Bagamoyo beträgt 15. Rp. Von Tanga nach Pangani läuft außer den monatlich nur 2 mal gehenden Gouvernements-

dampfern auch ein Dampfleichter der Ost-Afrika Linie, der Passagiere mitnimmt.

Der Besuch von Pangani und Bagamoyo ist übrigens ohne größeren Wert, da beide Plätze nur noch historisches Interesse bieten, wenn auch ersteres Mittelpunkt einer recht bedeutenden Plantagenwirtschaft ist. Dieserhalb alleine Pangani aufzusuchen hat allerdings keinen Zweck, da Plantagen derselben Art auch an der später zu schildernden Usambarabahn zu sehen sind.

Pangani hatte in früheren Jahren eine große Bedeutung als Ausgangspunkt für die nach dem Kilimanjaro gehenden Karawanen. Mit der Unterbindung des Sklavenhandels sank es politisch und wirtschaftlich, bis es im Araberaufstand noch einmal eine gewisse Rolle spielen sollte. Etwas oberhalb des Flusses besaß Buschiri, der Führer des Aufstandes, seinen Landsitz. Im September 1888 wurden die Beamten der Deutsch-Ostafrikanischen Gesellschaft von Pangani vertrieben und damit war dieses ebenso wie das benachbarte Tanga in den Händen der Rebellen, die nicht einmal dem Wali des Sultans von Sansibar die Rückkehr nach hier gestatteten. Am 8. Juli 1889 wurde es von Wißmann nach einem hartnäckigen Kampf eingenommen und besetzt. Bald darauf — im Dezember — wurde hier auch an Buschiri das Todesurteil vollstreckt. Seitdem hat der Ort sich friedlich entwickelt, wenn er auch niemals wieder eine größere Bedeutung gewinnen wird. Er ist

jetzt Sitz eines Bezirks- und Zollamts sowie einer Postagentur.

Seine Lage, dem Ras Muhesa gegenüber an dem hier mehrere hundert Meter breiten, im Oberlauf Ruvu genannten Pangani, ist entzückend. Palmenhaine umkränzen ihn und leiten zu dem im Hintergrund gelegenen Hügelrücken hinüber.

Die Bevölkerung Panganis beträgt ca. 3200, unter denen sich ungefähr ein Dutzend Europäer befindet. Der Hafen ist wegen seiner geringen Tiefe wertlos. Nur bis zu 3 m tiefe Schiffe können die Barre an der Flußmündung passieren. Immerhin betrug der Wert des Handels 1912 noch 2,9 Millionen Mark.

Noch schlechtere Hafenverhältnisse wie Pangani hat *Bagamoyo*, das 100 km südlich von ersterem dicht an der Mündung des krokodilreichen Kingani liegt. Weit draußen vor dem Ort müssen die Schiffe ankern und die Landung ist für Personen noch durch den beschwerlichen Weg durch den breiten Ebbegürtel erschwert. Dem Dhauverkehr waren diese Landungsverhältnisse günstig, und so wurde Bagamoyo zum Brückenpfeiler für das gegenüber liegende Sansibar, für den Verkehr nach Unyamwezi und dem Kongostaat, von wo die Karawanen Sklaven, Gummi und Elfenbein brachten. Zehntausende von Karawanenträgern lagerten hier zeitweilig und der Reichtum Bagamoyos entsprach im Kleinen dem seines größeren Bruders Sansibar. Dieser

Von Marseille bezw. Neapel nach Daressalam

Blüte Bagamoyos wurde der erste Stoß versetzt mit der Kontrollierung und Unterbindung des Sklavenhandels. Noch einmal schien es sich zu erholen, als es Sitz des Reichskommissariats unter Wißmann wurde. Als einziger Platz neben Daressalam hatte es sich im Araberaufstand unter seinem Chef Gravenreuth (später in Kamerun gefallen) gehalten, und in seiner Nähe bestand die Wißmanntruppe, die Vorgängerin der Schutztruppe, am 8. Mai 1889 ihre Feuerprobe, die mit der Eroberung und Vernichtung von Buschiris Lager abschloß. Aber die Glanzzeiten waren vorbei. Der Platz, der für die patriarchalische Araberwirtschaft noch genügt hatte, konnte den von einer deutschen Verwaltung an ihn zu stellenden Ansprüchen nicht genügen. Mit der Einrichtung der Zivilverwaltung im Schutzgebiet wurde 1891 Daressalam der Sitz der Zentralverwaltung, das in erster Linie den großen Vorzug eines vorzüglichen Hafens gegenüber Bagamoyo hatte. Dieses ging von Jahr zu Jahr mehr zurück, da sich auch die arabischen und indischen Händler mehr und mehr von ihm verzogen und es ist nur noch eine Frage der Zeit, wann dieser einst so bedeutende Platz gänzlich ins Nichts versinkt.

Heute zählt er nur noch etwa 5000 Einwohner, unter denen sich 35 Europäer befinden. Sein Handel bezifferte sich 1912 auf 1,2 Millionen, während er 1910 noch 1,8, 1909 noch 2,5 Millionen Mark betragen hatte.

Von Marseille bezw. Neapel nach Daressalam

In Bagamoyo befindet sich vor dem Bezirksamt ein sehr eindruckvolles, den im Dienst der Wißmanntruppe Gefallenen gewidmetes Denkmal.

Berühmt und sehenswert ist die in Bagamoyo im Norden der Stadt belegene, von den Vätern vom Heiligen Geist gegründete und geleitete Mission, die seit 1869 besteht und eine Quelle reichsten Segens in kultureller Beziehung geworden ist. Sie wird jetzt von einem Bischof geleitet, der gleichzeitig apostolischer Vikar für einen großen Teil Ostafrikas ist. Ihr Begründer und langjähriger Leiter, Pater Etienne Baur, der Berater und Freund aller bekannten Afrikareisenden, ist nach 50jähriger Afrikatätigkeit im November 1913 in Sansibar gestorben.

Nachdem der Dampfer den Hafen von Tanga verlassen hat, wird wiederum die Insel Pemba gesichtet und bald darauf sieht man rechter Hand die weißen Häuser von Pangani. Dann taucht die zu Sansibar gehörige Insel Tumbatu auf, und das Schiff läuft in den nur 35 bis 45 km breiten, 30 bis 50 m tiefen und an Klippen reichen Sansibarkanal ein, der die 1522 qkm große Insel Sansibar von dem Festland trennt. An eigenartigen, pilzförmigen Korallenklippen und dem mit üppiger Palm- und Fruchtbäumenvegetation bedeckten Strand, auf dem sich reizend gelegene Landhäuser reicher Araber und Inder befinden, vorbei führt der Weg zu der offenen Reede von Sansibar, wo der von Europa kommende

Von Marseille bezw. Neapel nach Daressalam

Dampfer kurze Zeit (zum an Land gehen nicht ausreichend) ankert, um Post und Passagiere abzugeben. Währenddessen schießen zahllose Eingeborenenboote herbei, um Kuriositäten und allerlei Früchte zu verkaufen. Andere Eingeborene tauchen in dem kristallklaren Wasser nach Münzen, die ihnen zugeworfen werden, um sie mit fischartiger Geschwindigkeit und Geschicklichkeit im Wasser aufzufangen. Näheres über Sansibar s. Seite 270.

Von Sansibar steuert der Dampfer zwischen einer Reihe gefährlicher Untiefen hindurch zunächst der Inselküste entlang nach Südsüdwesten, um später bald Kurs nach Süden zu nehmen. 2 Stunden nach Verlassen des Hafens wird linker Hand die Insel *Makatumbe* mit ihrem 29,2 m hohen von einem Schutztruppenunteroffizier erbauten, schwarz-weiß gewürfelten Leuchtturm sichtbar. Von hier an wird das Fahrwasser eng und gewunden. Rechter Hand wird das schöne Gouvernementskrankenhaus mit dem Turm der katholischen Kirche im Hintergrund im Palmengrün sichtbar, und langsam steuert der Dampfer in die enge Hafeneinfahrt hinein, die auch bei Flut nur 300 m Breite hat. Mit einem Schlage rollt sich dann das prächtige Hafenbild von *Daressalam* mit seinen palmenumstandenen Gebäuden und seinen großzügigen Hafenanlagen ab. Man halte sich auf der Steuerbordseite des Schiffes auf!

Von rechts nach links sieht man die evangelische, die

Von Marseille bezw. Neapel nach Daressalam

katholische Kirche, das Zollamt, mit dem halbverdeckten Bezirksamt dahinter, weiterhin das Sewa Hajihospital und am Kurasinikreek vor der katholischen Mission die Werftanlagen mit dem Schwimmdock, das Ganze von dem Funkenturm überragt. Im Osten springt das Ras Makabe scharf in den Hafen vor. In seiner Nähe sind die Gebäude des Pulvermagazins, die Feuerwerkerei usw. sichtbar.

Der ungefähr 2 qkm große Hafen bietet Schiffen aller Größe vollste Sicherheit.

IV

**MOMBASSA, DIE UGANDABAHN UND
DER VIKTORIANYANZA.**

Ankunft in Mombassa. Entweder im alten Hafen von Mombassa oder mit den Europadampfern im Hafen von Kilindini. Spediteure, auch deutsche, und Hotelvertreter kommen zu den ankommenden Dampfern. Falls größere Gepäckstücke gelandet werden sollen, überläßt man deren Besorgung und zollamtliche Erledigung am besten den Spediteuren. Waffen werden im Zoll zurückgehalten und nur gegen eine Bescheinigung der Verwaltungsbehörde ausgeliefert. Bootsfahrt an Land für die Person bei Tage 0,20 Rp., zwischen 8 Uhr abends und 5 Uhr früh 0,40 Rp. Träger stehen am Zoll und bei Zugankunft am Bahnhof. Für jede bis 60 Pfund wiegende Last vom Kilindinipier zum Zoll 6 Cents, zur Trolleystation 12 Cents, zu den Hotels 31 Cents, für die Strecke Mombassa-Bahnhof je nach Entfernung 6—12 Cents. Falls man bald nach Dampferankunft mit der Ugandabahn weiterreisen will, erkundige man sich bereits bei Dampferagenten oder Spediteuren an Bord nach dem Zugabgang, da im Anschluß an die Europadampfer häufig Extrazüge abgelassen werden.

Mombassa, die Ugandabahn und der Viktorianyanza

Hotels. Zwischen Kilindini und Mombassa Metropole Hotel (gut, Pensionspreis 12,50—25 Rp.), an der Main Road gegenüber den Public Gardens Grand Hotel, in der Vasco da Gama Street Africa Hotel (deutsch, gut, Pensionspreis 7—8 Rp.).

Verkehrsmittel. Zwischen Kilindini und Mombassa verkehren auf Schienen laufende, von Eingeborenen geschobene Trollys. Fahrpreis Kilindini-Mombassa oder umgekehrt 0,50—0,75 Rp. für die Person. Diese Wagen verkehren auch auf anderen Strecken, sind aber hier nur selten zu bekommen. Rikshaws 0,25—1,00 Rp. für die Person je nach Entfernung.

Spediteure. Die Firma Hansing u. Cie., die auch Agentin der Deutschen Ost-Afrika Linie ist, übernimmt Speditionen. Sie weist im übrigen auch solche Firmen nach, die sich mit Ausrüstung und Ausführung von Jagdexpeditionen befassen.

Post und Telegraph. Am Ende der Trolleylinie Kilindini-Mombassa. Brieftaxe für gewöhnliche Briefe nach dem Ausland 15 Cents, für Postkarten 6 Cents. Telegramme nach Deutschland 1,90 Rp. für das Wort, nach Deutsch-Ostafrika (mit Ausnahme von Ujiji und Bismarckburg über Kapstadt) 50 Cents. Nach Deutschland und einigen anderen Ländern kann man als lco auch für 1 Rp. kabeln. (Über lco Telegramme vgl. S. 25.)

Mo
Ko
Fra
Öst
Da
u.
Uni
Ste
Ge
wol
der
Sch
lauf
Rup
5,
Ba
Nat
Är
thel
kra
Au
ver
da
ges
Ph
Ku
Vas
auß

Mombassa, die Ugandabahn und der Viktorianyanza

Konsulate. In Mombassa sind Deutschland, Belgien, Frankreich, Italien, die Niederlande, Portugal und Österreich-Ungarn durch Konsulate vertreten.

Dampferlinien. Deutsche Ost-Afrika Linie (Hansing u. Cie.), Deutsche Gouvernementsdampfer (wie vor), Union Castle Line, Messageries Maritimes, British India Steam Navigation Company.

Geld- und Münzwesen. In Britisch-Ostafrika sowohl als auch in Uganda gilt die indische Rupie, von der 15 auf ein Pfund engl. gerechnet werden. Als Scheidemünze sind 1,5 und 10-Centsstücke im Umlauf. Daneben kursieren 25 Cents- $\frac{1}{2}$ Rupie- und 1 Rupiestücke aus Silber. An Banknoten sind solche von 5, 10, 20, 50, 100, 500 und 1000 Rupies im Verkehr.

Banken. Chartered Bank of India (Hansing u. Cie.), National Bank of India, Standard Bank of South Africa.

Ärzte und Apotheken. Ärzte, Zahnärzte und Apotheken befinden sich mehrere am Ort. Gouvernementskrankenhaus.

Ausrüstungsgeschäfte sind zahlreich in Mombassa vertreten, besonders in der Main Road und der Vasco da Gama Street. Westdeutsche Handels- und Plantagen-gesellschaft.

Photographien, indische Silberwaren und Kuriositäten sind in zahlreichen Geschäften der Vasco da Gama Street zu haben. Die Händler pflegen außerdem an Bord der Europadampfer zu kommen.

Mombassa, die Ugandabahn und der Viktorianyanza

Vom Kilindinipier mit seinen Zollanlagen kommend, biegt man rechter Hand in einen Geländeeinschnitt, der in Kürze zu der Trolleystation führt. Unter einer Eisenbahnbrücke hindurch kommt man weiter auf einer prachtvollen Straße durch einen waldartigen Hain von Mangobäumen, Kokospalmen usw., vorbei an einer Reihe reizend gelegener Bungalows und Villen und einem ständigen Lager der Polizeisoldaten in 30 bis 40 Minuten nach dem eigentlichen Mombassa. Links säumen eine Reihe von Hotels die Main Road ein, während rechts sich das Gebäude der National Bank of India erhebt, hinter dem sich der einfache Bau des Bahnhofs erstreckt. In den Public Gardens, wo ein Denkmal des Gründers der Kolonie, Sir William Mackinnon, steht, zeigt sich besonders in den blauroten Bougainvillia-Gebüschchen eine Farbenpracht, wie man sie in dieser Buntheit in Europa wohl nie zu sehen bekommt. Beachtenswert ist auch die englische Kathedrale mit dem daneben liegenden Bischofssitz. Weiterhin erhebt sich rechts der High Court, das Obergericht für die englischen ostafrikanischen Schutzgebiete.

An der Hauptwache vorbei führt der Weg rechts zu der alten Portugiesenfeste (vgl. S. 102), die noch sehr gut erhalten ist und heute in der Hauptsache als Staatsgefängnis dient. Die Erlaubnis zum Besuch wird durch den Provincial Commissioner im Allgemeinen erteilt, doch empfiehlt es sich, sich dieserhalb im Hotel oder sonstwo

Mombassa, die Ugandabahn und der Viktorianyanza

zu erkundigen. Recht interessant ist die Art der Unterbringung der Negergefangenen, die im Gegensatz zu dem in Deutsch-Ostafrika herrschenden Brauch nur innerhalb des Gefängnisses beschäftigt werden. Eine Besteigung der Bastion oder des Wachtturms bietet einen hübschen Rundblick über die See und den Mombassahafen. Sehenswert ist eine an dem Eingangstorweg angebrachte Tafel, auf der Cabreira, einer der portugiesischen Festungskommandanten sich verewigt hat. In deutscher Übersetzung lautet die Inschrift nach Strandes: „Im Jahre 1635 ist Francisco de Seixas de Cabreira für 4 Jahre, im Alter von 27 Jahren, Oberkommandant dieser Festung geworden, er erbaute sie von neuem und errichtete dieses Wachthaus. Er unterwarf aufs neue Seiner Majestät die unter dem tyranischen Könige aufständische Küste und machte ihm die Könige von Otondo, Mandra, Luziwa und Jacca tributpflichtig. Er gab persönlich Patta und Sio eine in Indien nicht erwartete Züchtigung und riß sogar die Mauern dieser Städte nieder. Er strafte die Musungulos und züchtigte Pemba und ließ auf seine Verantwortung die aufrührerischen Häuptlinge und andere Personen von Ansehen hinrichten. Er veranlaßte die Zahlung der Tribute, die alle Seiner Majestät zu zahlen verweigert hatten. Für solche Dienste wurde er zum Ritter des königlichen Hauses gemacht, nachdem er schon vorher zum Ritter des Christusordens mit 50 Milreis Gnaden-

Mombassa, die Ugandabahn und der Viktorianyanza

gehalt und zum Gouverneur von Jafnapatam auf 6 Jahre sowie von Belgaon auf 4 Jahre ernannt worden war, und zwar mit der Erlaubnis, sowohl während seiner Lebenszeit wie auch für seinen Todesfall seinen Stellvertreter zu ernennen. Zur Zeit, da Pedro da Silva Vizekönig war. Im Jahre des Herrn 1639.“

Außerhalb des Forts, in der Richtung auf den Mombassahafen, finden sich die vollkommen überwucherten Ruinen einer portugiesischen Kapelle.

An dem Haus des Mombassaklub vorbei, der eingeführten Fremden Zutritt gewährt, und von dessen luftiger Seeterrasse aus sich ein prachtvoller Blick über die See mit ihren schäumenden Riffen bietet, gelangt man in die Vasco da Gamastraße, an der sich eine Reihe von Geschäften, auch das von Hansing und Cie., die Post und das deutsche Konsulat befinden. Hier verleugnet Mombassa seine Geschichte nicht. Die hohen Häuser stehen ohne Zwischenraum dicht gedrängt aneinander, und die Enge der Straßen mutet so unafrikanisch an, daß der Gegensatz zu den neueren ostafrikanischen Städten wie Daressalam und Tanga dadurch um so fühlbarer wird. Bald gelangt man zur Zollterrasse, von der herab sich ein interessantes Bild über den Mombassahafen mit seinen zahlreichen Dhaus bietet. Dieser Hafen ist im Wesentlichen dem Küstenverkehr vorbehalten geblieben, während die größeren Seedampfer ausnahmslos in Kilindini ankern. Recht lohnend

Mombassa, die Ugandabahn und der Viktorianyanza

ist ein Gang durch das Zollager mit seinen Elfenbeinvorräten und seinem Getriebe der farbigen Händler.

Vom Zoll aus führt der Weg durchs Inder- und Eingeborenenviertel nach links zu dem Markt, der wie jeder afrikanische Markt als ein Mikrokosmos des gesamten Eingeborenenlebens recht sehenswert ist. Vom Markt führt ein Pfad bald wieder zur Main Road zurück.

Sehr zu empfehlen ist namentlich zur Abendkühle ein Spaziergang zu dem am Ras Serani befindlichen Leuchtturm, von wo aus bei auflaufender Flut prachtvolle Brandungsbilder zu beobachten sind. In der Nähe befindet sich das Europäerkrankenhaus.

Wer Zeit und Gelegenheit hierzu hat, dem seien Bootsfahrten durch die verschiedenen Meeresarme nach Port Reitz oder Makupa empfohlen. Die Taxe für Mietsboote, die jederzeit am Zoll in Mombassa oder Kilindini zu erhalten sind, beträgt für 3 Personen 1 Rupie für die erste Stunde, für jede weitere Stunde $\frac{1}{2}$ Rupie.

Von Mombassa geht die 585 engl. Meilen lange Bahn zum Viktoriasee (Uganda) ab, die 1896 begonnen und mit einem Kostenaufwand von 112 Millionen Mark bis 1901 in den Grundlinien fertiggestellt wurde. 1903 wurde der Vollbetrieb aufgenommen. Welche Motive die englische Regierung zum Bau veranlaßten — das Landesinnere wurde als wertlos angesehen — ist nicht recht ersichtlich. Philanthropische (Unterdrückung des Sklavenhandels) und strategische (in Bezug auf den Sudan) mocht-

Mombassa, die Ugandabahn und der Viktorianyanza

ten mitsprechen, aber allein ausschlaggebend konnten sie doch nicht sein. Selbst der frühere Gouverneur Sir Charles Eliot gesteht: I do not know why the railway was built and I think many people in East Africa share my ignorance.

Immerhin wurde die Bahn zur Erschließerin Ugandas und zum Rückgrat Britisch-Ostafrikas. Mit ihrem Dasein allein wurde die Ansiedlung zahlreicher europäischer Farmer und Viehzüchter möglich; und wenn ein Vergleich der Kolonie in Bezug auf die hierin liegenden Möglichkeiten etwa mit Kanada oder den Vereinigten Staaten auch über das Ziel hinauschießt, so kann doch nicht bestritten werden, daß das leutearme Schutzgebiet durch die Einwanderung europäischer, kanadischer und südafrikanischer Farmer überhaupt erst einen Wert bekommen hat.

Ungeheure Schwierigkeiten hatte der Bau der Bahn zu überwinden, und mehrfach mußte auch in neuerer Zeit noch das Geleise auf weite Strecken verlegt werden. Aber es waren weniger die technischen Schwierigkeiten als die Arbeiternot und die von den Löwen drohenden Gefahren, die das Werk mehr als einmal zum Stillstand zu bringen drohten. Wie bereits erwähnt, führt die Bahnlinie namentlich in ihrer ersten Hälfte durch nahezu unbewohntes Gebiet. Man war also genötigt, 20000 indische Kulis einzuführen, was die Kosten gleich wesentlich in die Höhe trieb. Kaum hatte man aber die Ar-

Mombassa, die Ugandabahn und der Viktoriаныanza

beiten begonnen, als die Inder streikten und nach Indien zurückgebracht zu werden verlangten. Waren doch Hunderte von ihnen in wenigen Monaten den Löwen zum Opfer gefallen, die sich ihre Beute teilweise am lichten Tage aus den Arbeiterkolonnen herausholten. Größere Militärdetachements mußten ins Baugebiet geschickt werden, die nur die Aufgabe hatten, Löwen abzuschießen. Allmählich beruhigten sich auch die Kulis wieder, wenngelegentliche „Löwenstreiks“ auch weiterhin nicht ausblieben, und nachdem erst einmal der Grabenrand überwunden war, konnte die Hauptarbeit als getan angesehen werden.

Gleichzeitig mit der Inbetriebnahme der Bahn hatte man einen größeren Dampfer auf den Viktoriasee gebracht, dem nach und nach noch weitere von 600 und 800 Tons, sowie ein Frachtdampfer von 1000 Tons folgten.

Weitere Dampfer sollen in den nächsten Jahren eingestellt werden.

Die Fahrt Mombassa-Kisumu¹ kostet 1. Klasse 105,12 Rupies, 2. Klasse 52,56 Rupies. Freigepäck werden 120 bzw. 60 lbs. gewährt. Weiteres Gepäck ist mit sehr hohen Transportkosten belastet, jedoch wird Gepäck,

¹ Da die Fahrpläne häufig wechseln, unterrichte man sich rechtzeitig aus den Time Tables, die an allen größeren Bahnstationen und in Deutschland bei der Deutschen Ost-Afrika Linie in Hamburg zu haben sind. (Auch für manche lehrreiche Information zu empfehlen.)

Mombassa, die Ugandabahn und der Viktorianyanza

das im Abteil untergebracht wird, nicht berechnet. Praktischer ist es, wenn man gleich Rückfahrkarte nimmt, die auch zur Benutzung des Dampfers für die Rundfahrt um den See berechtigt und 1. Klasse 273,96 Rupies, 2. Klasse 136,98 Rupies kostet. Jedoch ist zu berücksichtigen, daß die Fahrt 2. Klasse auf dem Dampfer für den Europäer fast unmöglich ist, da auch Inder diese Klasse benutzen. Wer nur das Wildreservat sehen will, nehme nur Fahrkarte bis Nairobi, die 58,86 Rupies (Rückfahrkarte 88,29 Rupies) bzw. 29,43 und 44,15 Rupies kostet.

Wenn man zu Zweit reist, empfiehlt es sich, 2 Fahrkarten 1. Klasse zu nehmen und sich dafür ein vollkommenes Abteil 2. Klasse reservieren zu lassen, da beide Klassen vollkommen gleich ausgestattet sind. Man melde seine Absicht aber möglichst lange vor Zugabgang, womöglich schon am Tage vorher, bei dem Stationsvorsteher an. Ebenso informiere man den Stationsbeamten, wenn man im Anschluß an den Zug den Dampfer auf dem Viktoriasee benutzen will. Die Bahn bestellt dann kostenfrei telegraphisch eine Kabine, und man ist auf die Weise vor der Gefahr gesichert, keine Schlafgelegenheit auf dem Seedampfer zu erhalten. Überhaupt zeichnet sich die Bahnverwaltung durch überaus großes Entgegenkommen vorteilhaft aus.

Es empfiehlt sich, auf der Bahnfahrt einige Biskuits und ein Glas sowie einige Getränke mitzunehmen. Sonst ist

Mombassa, die Ugandabahn und der Viktoriаныanza

die Verpflegung seitens der Bahn in der Weise geregelt, daß die Züge an den als Restaurantstationen bezeichneten Plätzen längere Zeit halten, um den Reisenden Gelegenheit zur Einnahme von Mahlzeiten zu geben. Die Restaurants werden von der Bahnverwaltung betrieben und genügen allen berechtigten Ansprüchen. Man zahlt für Dinner und Lunch je 2 Rupies, für Frühstück 1,50 Rupies, für Tee oder Kaffee 0,25 Rupies und für Kaffee und Tee mit Butter und Brot 0,50 Rupies.

Die Mitnahme von Decken ist wegen der im Hochland herrschenden nächtlichen Kälte unbedingt erforderlich. Die Abteile bieten eine überaus bequeme Schlafgelegenheit, so daß die 48—55 stündige Eisenbahnfahrt auch von empfindlicheren Personen ohne Beschwerden auf einmal zurückgelegt werden kann.

Man benutze keine weißen Kleider auf der Bahnfahrt, da diese durch den Lateritstaub in kürzester Zeit verdorben werden.

Die Ugandabahn fährt mit einer Geschwindigkeit von 25 (engl.) Meilen und hält zur Wasser- und Holzeinnahme an vielen unbedeutenden Stationen längere Zeit, so daß immer Zeit zu einem Besuch in den Eingeborenen-dörfern bleibt.

Von Mombassa fährt die Bahn gegen Mittag in einigen Minuten nach dem Hafenplatz Kilindini, hinter dem bald darauf die Makupafurt auf der 520 m langen Salisburybrücke überschritten wird. Durch ein üppiges Garten-

Mombassa, die Ugandabahn und der Viktorianyanza

land, in dem Palmen, Mangos und Eingeborenenfelder prachtvoll gedeihen, und das schöne Ausblicke auf das Meer gestattet, geht es in ziemlich scharfer Steigung nach Mazeras (16 Meilen), wo sich eine Gouvernementsversuchsplantage und eine Mission befinden. In großen Mengen werden hier zu recht billigem Preise Früchte an der Bahn angeboten, deren Mitnahme sehr empfehlenswert ist. In weiterer, teilweise recht scharfer Steigung werden dann eine Reihe von Stationen passiert, bis man auf Meile 44 in Samburu ankommt. Hier befindet sich ein der Bahn gehöriger Erfrischungsraum, in dem man bei Zugankunft Tee, Eier usw. erhalten kann. Inzwischen ist die Bahn aus dem Küstengürtel heraus und in die Buschvegetation eingetreten, die fast unbewohnt die Bahn nunmehr mehrere Stunden begleitet. Je näher man nach Voi (Meile 102, Höhe 558 m) kommt, um so dichter wird dieser Busch und bereits hier kann man gelegentlich Affen, Giraffen usw. beobachten. Verfasser sah hier sogar ein Nashorn. Voi, inmitten der Tarudesert gelegen, gibt in dem der Bahn gehörigen Bungalow — man wende sich vom Bahnhof rechts, achte aber auf die Gräben! — dem Reisenden Gelegenheit, zu einer größeren Mahlzeit, für die $\frac{3}{4}$ Stunden zur Verfügung stehen. Von hier führt ein fahrbarer Weg in 3—4 Tagen nach Taveta, von wo das deutsche Kilimanjarogebiet in 1 Tag zu erreichen ist. Voi selbst ist Mittelpunkt einer nicht unbedeutenden Hanfgewinnungsindustrie, die

Mombassa, die Ugandabahn und der Viktorianyanza

teils die natürlich vorkommenden Sansevieren, teils angebaute Sisalbestände ausbeutet. Die nächstfolgende Strecke wird von den Zügen beider Richtung Nachts durchfahren, man verliert dabei aber nichts, da die Strecke auf beiden Seiten von kaum durchsichtigem Baumbusch begleitet ist.

Am nächsten Morgen befindet man sich in 1000 m Höhe bereits mitten in der Steppe, die nahezu baumlos auch die Signatur der weiteren 130 Meilen bis Nairobi bleibt. Wer Glück hat, sieht links den 6010 m hohen gletscherbedeckten Kilimanjaro und rechts die gleichfalls vergletscherte Keniaspitze. Bei Kiu (Meile 267, 1480 m Höhe), das auch Teestation ist, zweigt die Bahn links nach dem Magadisee ab, die zur Ausbeutung der Soda bestände dieses Seebeckens erbaut wurde.

Hier befinden wir uns bereits mitten in dem großen Wildreservat, zu dem das gesamte Gebiet zwischen der Bahnlinie von Tsavo bis Escarpment und der deutschen Grenze erklärt wurde. Der Wildreichtum ist je nach den Wasserverhältnissen verschieden, aber immer groß genug, um die Bezeichnung: der natürliche zoologische Garten der Welt zu rechtfertigen.

Tausende der elegant zierlichen Thomsongazellen stehen wenige Meter vom Zug, Herden von Kuhantilopen, Gnus, Grantgazellen äsen, ohne sich um die Eisenbahn zu kümmern. Flüchtig jagen Scharen von Straußen davon und in graziösem Gang traben Zebrarudel meilenweit

Mombassa, die Ugandabahn und der Viktoriаныanza

neben dem Zuge her. Im Hintergrund gehen einige Giraffen in schaukelndem Paßgang über die Steppe, nur zu leicht wegen ihrer guten Anpassung an die Baumformen zu übersehen, und an den Bächen zeigt sich ein Vogelleben, wie man es sonst nur auf den Teichen unserer zoologischen Gärten sieht. Immer neue fesselnde Naturbilder erschließen sich, und der Wildreichtum ist fast zu groß, als daß er noch natürlich wirken könnte. Bis wenige Meter an die Arbeiterhäuser wagt sich das Wild heran und häufig muß erst ein kräftiger Lokomotivenpiff oder ein energisches Dampfgeben eine allzu dreiste Antilope von den Schienen jagen.

Der Löwe, der in diesem Gebiet natürlich eine hervorragende Jagdgelegenheit findet, ist von der Bahn aus nur sehr selten zu erblicken, dafür stört er den Eisenbahnbetrieb umso häufiger, und mehr als einmal ist es vorgekommen, daß erst der einlaufende Zug den von den Löwen auf einem Telegraphenmast belagerten indischen Stationsbeamten befreien mußte.

An den Stationen finden sich die dürren Gestalten der Massai mit ihren langen gefährlichen Speeren ein, und lederbekleidete Massaifrauen paradieren im Schmuck ihrer häufig einen halben Zentner wiegenden Halskrausen und Arm- und Beinmanschetten aus Messingdraht.

Der Wildreichtum zeigt sich weiter hin bis unmittelbar an die ersten Häuser von Nairobi, das in ca. 24stündiger

Mombassa, die Ugandabahn und der Viktorianyanza

Fahrt von Mombassa erreicht wird und auf Meile 327 in 1662 m Meereshöhe liegt. Hier ist in dem Bahnrestaurant während eines ungefähr einstündigen Aufenthalts Gelegenheit zu einer größeren Mahlzeit gegeben.

Nairobi, das seine Entstehung dem Bahnbau verdankt, besitzt zur Zeit rund 14000 Einwohner, unter denen sich etwa 700 Weiße befinden. Seit einer Reihe von Jahren ist es Sitz des Gouverneurs und der Eisenbahnzentralverwaltung, die hier große Werkstätten angelegt hat. Sein Klima ist durchaus gemäßigt und das Fehlen von Malaria bietet hier auch dem Europäer andere Lebensbedingungen als er sie sonst in tropischen Orten gleicher Breite vorfinden kann. Auf die Weise ist das gesamte Hochland zu einem Gebiet intensivsten Farmen- und Viehzuchtbetriebs geworden, das in Nairobi einen seiner Mittelpunkte besitzt. Kaffee-, Mais- und Gerberakazienanbau sowie die Verwertung von Milch und Speck sind die Haupterwerbszweige dieser Ansiedler. Dem Interessenten ist durch eine Unterbrechung seiner Reise in Nairobi Gelegenheit gegeben, diese Betriebe kennen zu lernen. Die Bahn gestattet eine Reiseunterbrechung, sofern mindestens 100 Meilen von der letzten Unterbrechung ab durchfahren sind.

Hotels: Grand Hotel (einfach aber gut, Preis für Wohnung und Messe täglich 5 Rp), Stanley Hotel (wie Grand Hotel Preis 6,50 Rp.), Norfolk Hotel (vorzüglich,

Mombassa, die Ugandabahn und der Viktoriаныanza

Preis 15 Rp) Viktoria Hotel (Preis 6.50 Rp), sämtlich an der vom Bahnhof abgehenden Government Road.

Rikshaws sind in der Stadt allenthalben zu haben. Der Preis beträgt für die Person 50 Cents, nach den Hills 1 Rp. Bei Zeitfahrten ist für die erste Stunde 1 Rp, für jede angefangene weitere eine halbe Rupie zu zahlen. Zwischen 12 Uhr Mitternacht und 6 Uhr Morgens erhöhen sich die Taxen auf das Doppelte. Wagen werden durch Vermittelung der Hotelleitung ermietet. Man akkordiere vorher! Preis für Wagen für den Tag 15—25 Rp, für Reitpferde 8—10 Rp. Auch Automobile sind zu mieten.

Wer besonderes Interesse für das in der Umgebung Nairobis sich abspielende Farmenleben hat, tut übrigens besser, nicht in Nairobi selbst zu wohnen, sondern in dem zu Wagen auf 5 1/2 Meilen langer Straße bequem zu erreichenden Clairmont-House an der Kiambu Road, das seinen Gästen alle Bequemlichkeit bei durchaus mäßigen Preisen angedeihen läßt und auch ausgezeichnete Gelegenheit zur Jagd und zum Fischen bietet.

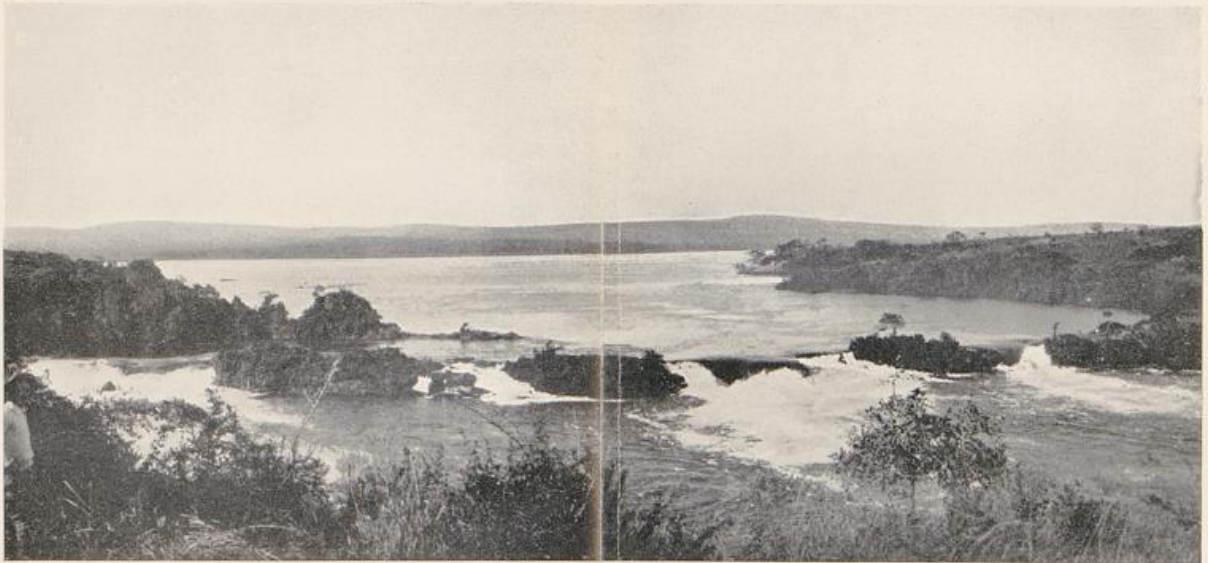
Sammlern bietet sich in einigen auf der Government Road gelegenen Geschäften Gelegenheit, recht schöne Ethnographika zu erwerben (Massaispeere sind häufig schon made in Germany!), und auch Löwen- und Leopardenfelle sind zu allerdings meist abnormen Preisen zu bekommen.

nza

lich
bad.
Der
Hills
für
len.
gens
gen
etet.
Tag
bile

ung
gens
a in
nem
bad,
aus
ge-
hen

ent
öne
ufig
eo-
sen



Tafel 1. Die Riponfalle des Nils

phot. Dr. Karstedt

Mom

Die S
man
verfo
burea
sehr
hin p
die d
essar
Inde
von
toria
Hills
woh
zierp
güti
An
Eise
dige
verv
herg
Leb
in d
etwa
Vor
Kik
dick
klap

9 R

Mombassa, die Ugandabahn und der Viktorianyanza

Die Stadt selbst bietet nur wenig Interessantes. Wenn man die vom Bahnhof abgehende Government Road verfolgt, hat man rechts an der 6th Avenue das Postbureau, weiterhin die Hotels und eine Reihe großer sehr empfehlenswerter Ausrüstungsgeschäfte. Weiterhin passiert man eine Reihe von Wellblechbaracken, die die Gouvernementsbureaus beherbergen. Sehr interessant ist das Leben und Treiben in der von einem Inder gestifteten Markthalle, vor der sich ein gleichfalls von einem Inder gestiftetes Denkmal der Königin Viktoria befindet. Recht lohnend ist auch eine Fahrt zu den Hills, wo sich eine Reihe von meistens von Beamten bewohnten Villen befindet. In der Nähe liegt der Exerzierplatz der King African Rifles mit einem muster- gültig eingerichteten Lazarett für farbige Soldaten.

An sonstigen Sehenswürdigkeiten sei vor Allem die Eisenbahnwerkstätte genannt, in der bis zum vollständigen Eisenbahnwagen alles in eigener Regie der Bahnverwaltung durch hauptsächlich indische Handwerker hergestellt wird. Recht interessant ist am Abend das Leben und Treiben der zur Stadt gekommenen Farmer in den verschiedenen Bars, in denen sich zeitweilig ein etwas an Wild-West erinnerndes Bild abrollt.

Von Nairobi führt der Zug in scharfer Steigung in das Kikuyugebirge, das im Gegensatz zu der Nairobi ebene dicht von Eingeborenen besetzt ist. Frierend und zähneklappernd hocken die fast unbedeckten Gestalten an

Mombassa, die Ugandabahn und der Viktoriаныanza

den Stationen, den Körper zum Schutz gegen Regen und Kälte mit Fett und Lehm eingerieben.

Auch die Landschaft ändert sich hier, die offene Steppe weicht mehr und mehr dem regenschweren Hochwald und auf den kleinen Stationen gedeihen Rosen, Levkojen und Veilchen wie in einem europäischen Garten. Europäersiedlungen sieht man zwar von der Bahn aus nicht viele, aber die zu Pferde zur Zugankunft kommenden Männer und Frauen, gesunde, kräftige Erscheinungen, lassen im Verein mit der gar nicht tropischen Temperatur vergessen, daß man sich in Afrika fast genau unter dem Äquator befindet.

Damit ist die Bahn in das Gebiet des Grabenrands getreten. Bei Escarpment (Meile 364) hat sie bereits eine Höhe von 2254 m erreicht und ein wunderbarer Ausblick bietet sich während der Weiterfahrt am Bergabhang entlang in das 890 m tief eingeschnittene Tal, dessen Hintergrund die schöne Silhouette des 2800 m hohen Longnot, eines erloschenen Vulkans, abschließt. An dem schönen Naivashasee, dessen Ufer von zahllosen Antilopen, Straußen und Zebras belebt sind, geht es zur Station Naivasha (391 Meilen), wo sich ein Bahnrestaurant befindet. Von der Station Kijabe (Meile 371) führt ein drei Meilen langer Weg zu dem der deutschen Firma Schauer, Welter u. Cie gehörigen, in ungefähr 2300 m Höhe gelegenen prachtvollen Erholungsheim Kijabe Hill, das eine ausgezeichnete Gelegenheit zu

Mombassa, die Ugandabahn und der Viktoriаныanza

Jagd- und anderen Ausflügen in die Umgebung bietet. Der Pensionspreis beträgt für die Person und den Tag 10 Rp. und mehr. Die Inhaber befassen sich auch mit der Zusammenstellung und Leitung von Jagdexpeditionen. Eine Vertretung der Firma befindet sich in Mombassa. Die nächstfolgende Strecke, durch die der zum See gehende Zug Abends fährt, führt durch Hochwald und nach zwei Stunden erreicht man Nakuru, einen wichtigeren Verwaltungsplatz an dem gleichnamigen kleinen, aber sehr schönen vulkanischen See. Hier befindet sich in unmittelbarer Nähe das sehr gute Nakuru-Hotel, das den Reisenden auch Gelegenheit zum Essen bietet. Einige Züge pflegen hier übrigens 10 Stunden überzuliegen, ohne daß man gezwungen wäre, die Wagen zu verlassen.

Von Nakuru, das in 1800 m Höhe liegt, beginnt noch einmal eine Steigung und damit der technisch interessanteste Teil der Bahn. In 35 Meilen wird in der Maukette in ungefähr 2700 m Höhe der höchste Punkt der Bahn erreicht, und neben einer Reihe Tunnels mußten auf einer Strecke von 73 Meilen 12000 Fuß Viadukte gebaut werden, von denen der längste 290 Meter mißt, während die Höhe in einem Fall 35 m erreicht. Die Ausblicke, die man insbesondere von diesen Viadukten in das Rift Valley hat, während rechts Regenwälder mit zahllosen wertvollen Holzarten die Strecke begleiten, gehören zu den landschaftlich schönsten der ganzen Fahrt.

Mombassa, die Ugandabahn und der Viktoriyanza

Über Elburgon (Restaurant), Molo, Londiani und Lumbwa (Restaurant) gelangt man nach dem bereits von Weitem sichtbaren, aber erst nach vielen Kurven und Viadukten erreichten Fort Ternan (Meile 536), von wo nun ein gleichmäßiger Abstieg zum Viktoriasee beginnt.

Besonders interessant ist auf dieser Strecke, die sich am Fuß der Nandikette entlangzieht und in ihrer Vegetation bereits wieder rein tropisch wird, das Volksleben. Die Männer und Frauen der Nandi gehen vollkommen nackt, und nur ein leichter über das Gesäß hängender Grasschwanz läßt die verheirateten Frauen wenigstens etwas bekleidet erscheinen. Sonst sind die Nandi ein kräftiger, wohlgestalteter Menschenschlag, den zu unterwerfen die Engländer Mühe genug gekostet hat. So wenig aber auch die Bahn die Nandi in ihrer Bedürfnislosigkeit in Bezug auf die Toilette beeinflußt hat, so sehr hat sie ihr Schmuckbedürfnis angeregt. Zu Beginn der Eisenbahnperiode war es garnicht selten, daß die Nandi einzelne Schienen ausbrachen, um sie zu Schmuck und Waffen zu verarbeiten, und auch heute noch kommt es vor, daß ein Nandijüngling seine Maid mit einigen Metern Kupferdraht zu gewinnen sucht, die er kurz entschlossen aus der Telegraphenleitung geschnitten hat.

Bei Meile 585 wird der Endpunkt der Bahn bei Kisumu (Port Florence) erreicht, einem kleinen ungesunden Ort, der noch fast jedes Jahr seine Pestepidemie aufzuweisen hat. Der Platz besitzt einen Bungalow der

Mombassa, die Ugandabahn und der Viktoriаныanza

Eisenbahn, in dem man wohnen und essen kann (täglich 6 Rp.), gehört aber sonst zu den Orten, die man lieber verläßt als aufsucht. Bei einem jährlichen Niederschlag von 1500 mm und einer Mitteltemperatur von 30,2° gehört er zu den heißesten im tropischen Afrika überhaupt. Sehr interessant ist das Marktleben hier, das seinen Höhepunkt morgens zwischen 8 und 9 hat, wenn Tausende nackter Kavirondos und Nandis sich hier versammeln, um ihre Erzeugnisse gegen Perlen, Salz, Tabak usw. einzutauschen. Der Hafen befindet sich einige Schritte westlich des Bahnhofs. Träger zu dem Transport des Gepäcks sind bei Zugankunft immer am Bahnhof zu haben. Wenn Epidemien in der Stadt sind, fährt der Zug direkt an den Dampfer heran.

Von Kisumu aus geht wöchentlich abwechselnd auf der Ost- oder Westroute ein Dampfer ab, der die Häfen Karungu, Schirati, Muanza, Bukoba, Bukakata und Entebbe anläuft. Außerdem fährt ein Spezialdampfer wöchentlich zwischen Entebbe und Kisumu unter Anlaufen von Port Kampala und Jinja. Zeitweilig wird auch Jinja von den Rundfahrtsdampfern angelaufen. Wegen der häufigen Änderungen unterworfenen Fahrgelegenheiten unterrichte man sich rechtzeitig in den Time Tables!

Der Passagierdienst auf dem See wird von den drei Dampfern Sybil und Winifred (je 600 Tons) und Clement Hill (800 Tons) wahrgenommen, die mit elektrischem Licht und sonstigem bescheidenem Komfort aus-

Mombassa, die Ugandabahn und der Viktorianyanza

gestattet sind. Die Kabinen sind allerdings nur klein, auch läßt die Reinlichkeit in ihnen zu wünschen übrig.

Verpflegung ist in den Fahrpreis nicht einbegriffen, wird aber für 5 Rp. für den Tag gewährt. Getränke sind zu billigem Preis an Bord zu haben. Bezüglich des Belegens der Kabinen sei auf Seite 122 verwiesen.

Der 1859 von Speke entdeckte und 1875 von Stanley zum ersten Male umfahrene Viktorianyanza (Ukerewe, 1132 m ü. M.), von dem eine Kenntnis gerüchtweise schon im Altertum vorhanden war, mißt rund 66500 qkm und ist damit der zweitgrößte See der Erde, der gegenüber dem Oberen See in Nordamerika um etwa 20000 qkm zurückbleibt. Mit einer Länge von 325 km und einer Breite von 275 km macht er bei einer durchschnittlichen Tiefe von 70—75 m mehr den Eindruck eines Süßwassermeeres als den eines Binnensees, ein Eindruck, der noch verstärkt wird, wenn der Wind die Wasser bis zu 2 m hohen Wellen aufwühlt.

Seine Entstehung verdankt der See zahlreichen Grabeneinbrüchen, die seine Ufer in einer Weise gegliedert haben, daß an manchen Stellen das Inselgewirr die eigentliche Küste vollkommen verdeckt und ein an die Skärenküste Finnlands und Schwedens gemahnender Eindruck hervorgerufen wird.

Recht häufig sind auf dem See Wasserhosen zu beobachten, die von den Eingeborenen als Miguu ya Muungu, Beine Gottes, bezeichnet werden; überhaupt ist der See

Mombassa, die Ugandabahn und der Viktorianyanza

für die Schifffahrt der Eingeborenen recht gefährlich und jährlich fällt ein großer Prozentsatz der Eingeborenenboote ihm zum Opfer. Die Eingeborenen sind sonst sehr geschickte Seeleute, die in ihren großen genähten Wagan-dabooten mit dem charakteristischen, horn- oder federn-geschmückten langen, nach oben gebogenen Bugsporn weite Reisen zurücklegen. Mtesa von Uganda (1860 bis 1880), der das Seekriegswesen auf eine sehr hohe Stufe gebracht hatte, soll 500 derartige Kriegsboote besessen haben, die insgesamt mit 8600 Ruderern besetzt waren, zu Landungszwecken aber 16-20000 Krieger aufnehmen konnten.

Eine charakteristische Eigentümlichkeit des Sees ist sein Reichtum an Nachtinsekten. Liegt der Dampfer im Hafen oder im See vor Anker, so finden sich nach Einbruch der Dunkelheit Millionen kleiner und kleinster Insekten ein, deren Leichen das Deck manchmal einen Zentimeter hoch bedecken. Wenn diese Tierchen auch harmlos sind, so können sie doch sehr unangenehm werden und jeden Aufenthalt im Freien unmöglich machen. Noch unangenehmer sind kleine zu Milliarden auftretende Fliegen, die sogenannte chakula waganda (Waganda-Essen). Zeitweilig kann man diese Tiere bei Tage beobachten, wenn ein Windstrom sie in Scharen davonführt. So zahlreich sind sie, daß ihre Schwärme auf meilenweite Entfernung wie dichte Rauchschwaden aussehen. Die Schiffe biegen diesen Schwärmen bei

Mombassa, die Ugandabahn und der Viktoriyananza

Tage im großen Bogen aus. Auf dem Lande pflegen sie nur Abends aufzutreten, dann aber so zahlreich, daß die winzigen Tierchen jeden Aufenthalt außerhalb des Moskitonetzes zur Unmöglichkeit machen, wenn selbst auch dieses keinen absoluten Schutz gegen die an sich harmlosen Insektengewährt. Die Seeanwohner sollen die Tiere vielfach zusammenfegen und mit Fett gemischt essen.

Auf der westlichen Rundfahrt steuert der Dampfer durch die im Norden flache, im Süden von hohen nicht mehr tätigen vulkanischen Bergen eingesäumte seeartige Kavirondo (Ogove)bucht, um dann zwischen der Rusingainsel am Uyoma Point in den eigentlichen Viktoriasee einzubiegen. An der Rusingainsel hat man recht häufig Gelegenheit, aus nächster Nähe Nilpferde zu beobachten, die sich im Uferschlamm suhlen. Gewöhnlich pflegen die ausgehenden Dampfer hier vor Anker zu gehen, da eine Nachtfahrt auf dem See bei dem Fehlen sämtlicher Leuchtfeuer und den zahlreichen Klippen und Inseln recht gefährlich sein soll.

Zwischen zahlreichen kleinen bewaldeten Inseln hindurch, die den Ausblick auf das eigentliche Ufer vollkommen verdecken, läuft der Dampfer, nachdem bei der Insel Sagitu der Äquator überschritten ist, in den fjordartigen Napoleongolf hinein, an dessen Ende Jinja liegt, früher Hauptstadt des Reichs Usoga, jetzt Sitz eines englischen Verwaltungsbeamten und Ausgangspunkt der 61 Meilen langen Bahn nach Namasagali, die

Mombassa, die Ugandabahn und der Viktorianyanza

zur Erschließung Usogas erbaut und nach Kisumu und Entebbe fortgesetzt werden soll. Recht interessant ist in dem überaus heißen Jinja der lebhaft beschickte Markt, den Reisenden werden aber in erster Linie die Riponfälle, der Austritt des Nils aus dem Viktoriasee interessierten, die sich nur wenige Schritte westlich der Dampferanlegestelle befinden. Nach einem nur 100 m langen Lauf stürzt sich der Somersethnil hier in den von Speke nach dem damaligen Vizekönig von Indien benannten Riponfällen in sein tieferes Tal hinab, durch eine kleine Insel in zwei Hälften geteilt. Der Fall selbst ist nur einige Meter hoch bei einer Breite von 260 m, aber die pro Minute hier abstürzenden 50 Millionen Liter Wasser bringen mit ihrem Gischt ein landschaftlich so eindrucksvolles Bild hervor, daß der Besuch nach Möglichkeit nicht versäumt werden sollte. Es ist auch ganz abgesehen von dem Landschaftlichen, ein erhebender Eindruck, der sich hier an der Geburtsstätte (wenn auch nicht der geographischen) des alten Vater Nil dem Gemüt einprägt.

Prachtvolle Flußbilder über dem in einem engen, von schroffen Ufern eingefassten Nil bieten sich bei einem Gang entlang der rechten Uferhöhe, von der aus man häufiger Krokodile auf den Klippen des Flusses beobachten kann.

Die etwa 8 Stunden erfordernde Weiterfahrt nach Entebbe ist landschaftlich von höchstem Reiz. Die zahl-

Mombassa, die Ugandabahn und der Viktorianyanza

reichen, sowohl einzeln wie insgesamt schönen Inseln sind von Tausenden von Wasservögeln belebt, unter denen besonders der im sitzenden Zustand wie ein stilisierter Wappenvogel wirkende Schlangenhalsvogel und der ehrwürdige Ibis auffallen. Zahlreiche Enten beleben das Wasser, auf dem schnelle Wagandaboote dem Fischfang nachgehen. Ab und zu durchzittert der Schrei des majestätischen, weißköpfigen Schreiseeadlers die Luft, und ganze Reiherkolonien bevölkern die Bäume. Mit scharfem Glas erkennt man auf den Felsufern die regungslos daliegenden, wie Baumstämme anmutenden Krokodile, die bei dem Nahen des Dampfers unheimlich lautlos in die Flut hineingleiten.

Entebbe (Port Alice), etwas nördlich des Äquators gelegen, ist die Hauptstadt und der Haupthafen des Protektorats Uganda und Sitz eines englischen Gouverneurs. Als Exportplatz für Baumwolle, deren Export 1904 nur 4700 Mark Wert betrug, deren Anbau durch die Eingeborenen in Uganda im Laufe weniger Jahre aber so gewachsen ist, daß 1910 bereits für 3,5 Millionen Mark ausgeführt werden konnte, hat es die alte Ugandahauptstadt Mengo oder Kampala, das heute Sitz des nominalen Herrschers Daudi und Zentrum der in Uganda mit großem Erfolg arbeitenden Missionen ist, weit überflügelt.

Es besitzt eine Post und Telegraphenanstalt, ein belgisches und ein deutsches Konsulat (Hansing und Cie),

Mombassa, die Ugandabahn und der Viktorianyanza

eine Vertretung der National Bank of India, der Chartered Bank of India und einige Ausrüstungsgeschäfte, in denen sehr gute Elfenbeinschnitzereien, Wagandatrommeln und -schilde sowie Eingeborenenwaffen erhältlich sind (C. Chorley). Das einzige Hotel, Hotel Victoria, ist sehr gut, aber nicht billig (täglich 15 Rp). Ein Übernachten an Land kommt nur für Passagiere in Betracht, die von hier aus nilabwärts reisen oder sich längere Zeit in Uganda aufhalten wollen. Wer mit dem Runddampfer kommt, um hier auf den immer Jinja anlaufenden einmal wöchentlich verkehrenden Pendeldampfer zwischen Kisumu und Entebbe überzugehen, trifft letzteren meistens im Hafen liegend an.

Von Entebbe oder Jinja aus können unternehmende Reisende die Tour nilabwärts über Nimule, Gondokoro nach Khartum antreten, eine Reise, die trotz ihrer Beschwerden mehr und mehr in Aufnahme kommt. Näheres hierüber teilen die Reisebureaus von Thomas Cook und Sohn mit.

Entebbe ist ein reizend gelegener Ort, den man eine Stadt im Garten nennen könnte. Ursprünglich reichte der Urwald hier bis an den See heran, und man hat zum Bau der Stadt Anfangs nur so viele Bäume ausgeschlagen, als nötig war, um den Häusern Platz zu schaffen. Später hat man mit Rücksicht auf die von der Schlafkrankheit drohende Gefahr größere Abholzungen vornehmen

Mombassa, die Ugandabahn und der Viktoriyananza

müssen, dabei aber doch nach Möglichkeit den natürlichen Charakter der Halbinsel geschont.

Recht sehenswert ist der Botanische Garten, zu dem man auf bequemem Weg in einigen Minuten vom Dampfer gelangt und der gleichzeitig die Public Gardens Entebbes darstellt. Riesige Raphiapalmengebüsche mit großen Fruchtständen eiförmiger Früchte, Blumenbosketts und Kulturpflanzen formen ein Bild, das sich wirkungsvoll von dem spiegelnden See im Hintergrund abhebt. Aus dem Botanischen Garten gelangt man in den Hochwald, der mit seinen Riesenstämmen in mancher Beziehung an Usambara erinnert, wenn er auch bereits manche westafrikanische Form aufweist. Lohnend ist auch ein Besuch der Baumwollginnerei, wo die gepflückte Baumwolle entsamt und gepreßt wird.

Zu längeren Ausflügen wird der meistens nur 18 Stunden betragende Dampferaufenthalt nicht ausreichen, doch der Vollständigkeit wegen mögen einige hier angeführt sein:

1. Das Gouvernement unterhält einen täglich 2 Uhr Nachmittags vom Kollektorat abgehenden Automobilverkehr nach dem 25 Meilen entfernten Kampala. An Montagen fährt das Automobil nach Ankunft des Kisumudampfers vom Pier ab. Der Weg führt durch Hochwald und ist recht lohnend, aber durch den Umstand erschwert, daß man nicht am selben Tage zurückkehren kann. In Kampala befindet sich ein Hotel. Ein zweites

Mombassa, die Ugandabahn und der Viktorianyanza

ist im Bau. Die Kosten betragen für die Hin- und Rückfahrt 10 Rp.

Übrigens ist Kampala auch von Port Kampala (Luzira), das von den Kisumu-Entebbedampfern angelaufen wird, mit täglich laufendem Gouvernementsautomobil zu erreichen. Preis für Hin- und Rückfahrt 4 Rp. Eine Bahn von Luzira nach Kampala wird demnächst fertiggestellt.

2. Mit Rickshaw (zu mieten bei C. Chorley) nach der Missionsstation der Schwarzen Väter mit ihren prachtvollen Anlagen von Kaffee und Baumwolle. Der Hin- und Rückweg erfordert einschließlich der Besichtigung der Mission ungefähr 5—6 Stunden.

Im übrigen erklärt sich die Firma Hansing & Cie. in Entebbe zu jeder Auskunft an Reisende gerne bereit.

Von Entebbe wendet sich der Dampfer südlich, um nach Überschreitung des Äquators in den Seseearchipel einzufahren. Mit dem Namen Sesse verbindet sich eines der traurigsten Kapitel der jüngsten Geschichte. Diese Inselgruppe, die noch vor 15 Jahren von ungefähr 50 000 Eingeborenen bevölkert war, wurde im Laufe weniger Jahre durch die Schlafkrankheit vollkommen entvölkert. Um den verbleibenden Rest von etwa 10 000 Leuten zu retten, wurde er zwangsweise nach dem Festland überführt, und der Besuch der Inseln wurde von der englischen Verwaltung verboten. Robert Koch lebte 1906/7 mit einem Stab von Ärzten hier, um die Krankheit zu

Mombassa, die Ugandabahn und der Viktorianyanza

studieren und Mittel und Wege zu ihrer Bekämpfung zu finden. Bekanntlich wird die Krankheit durch den Stich einer Fliege (*glossina palpalis*) übertragen, die sich mit Vorliebe in dem Ufergebüsch der Flüsse und Seen aufhält. Von hier aus überfällt sie die Fischerboote, um sich von dem Blut ihrer Opfer zu nähren, sie dergestalt, wenn sie selbst mit Trypanosomen infiziert war, ansteckend. Es war deshalb die erste Sorge der englischen Verwaltung, den Bootsverkehr zu unterbinden, indem man einfach die Boote zerstörte und Neubauten verbot. Auf deutscher Seite brauchte man so rigoros nicht vorzugehen, man beschränkte sich vielmehr darauf, die Uferbüsche niederzuschlagen, um der Fliege die Lebensbedingungen zu unterbinden, und die Kranken auszusondern um sie, wie es auch im englischen Gebiet geschieht, in Konzentrationslagern einer Atoxyl- (Arsenik-) kur zu unterwerfen. Demgemäß entstand ebenso wie am Tanganyika am Ost- und Westufer des Viktoriassees eine Reihe von Schlafkrankenlagern, deren Bemühungen es im Verein mit den Abholzungsarbeiten gelungen ist, die Krankheit wesentlich einzudämmen. Es sei übrigens bemerkt, daß irgend eine Gefahr für Reisende auf der Dampferrundfahrt nicht besteht. Nachdem der Seseearchipel, auf dessen Inseln man zahlreiche Papageienschwärme beobachten kann, passiert ist, nähert sich der Dampfer der deutschen Küste des Sees. Zahlreiche Hütten liegen hier in dem ununter-

Mombassa, die Ugandabahn und der Viktorianyanza

brochenen grünen Streifen der Bananenpflanzungen verborgen, die den Eingeborenen die Hauptnahrung liefern. Eventuell wird noch die kleine Grenzstation Bukakata zu einstündigem Aufenthalt angelaufen, und bald dampfen wir vorbei an der Toteninsel Busiri in die Bucht von *Bukoba* ein, deren Hintergrund ein wieder mit Bananen bestandener flacher Bergzug, zu dessen Füßen sich die Gebäude der Kaiserlichen Residentur und die Häuser der Handelsfirmen ausdehnen, bildet. Mitten aus der Bucht erhebt sich die düstere, an 60 m aufsteigende Insel, die besonders bei Gewitterstimmung lebhaft an Böcklins Toteninsel erinnert. Tatsächlich ist sie auch unter dem Namen Toteninsel bekannt, weil früher die Waheia, die Bewohner der Umgegend von Bukoba, hier ihre Leichen in Höhlen niederlegten. Noch heute zeugen zahlreiche Gebeine in der Haupthöhle von diesem alten Brauch.

In Bukoba besteht kein Landungspier für Dampfer, die somit gezwungen sind, vor Anker zu liegen. Wegen der hier sehr häufig auftretenden mit heftigen Stürmen verbundenen starken Gewitter pflegen die Dampfer gegen Abend etwas weiter von Land abzudampfen. Bukoba wurde als Station 1891 auf Veranlassung Emin Paschas gelegentlich dessen letzter Expedition gegründet. Seit 1906 ist es Residentur, das heißt, die Verwaltung beschränkt sich in der Hauptsache auf die Kontrolle und Leitung der hier noch sehr einflußreichen Sultane,

Mombassa, die Ugandabahn und der Viktorianyanza

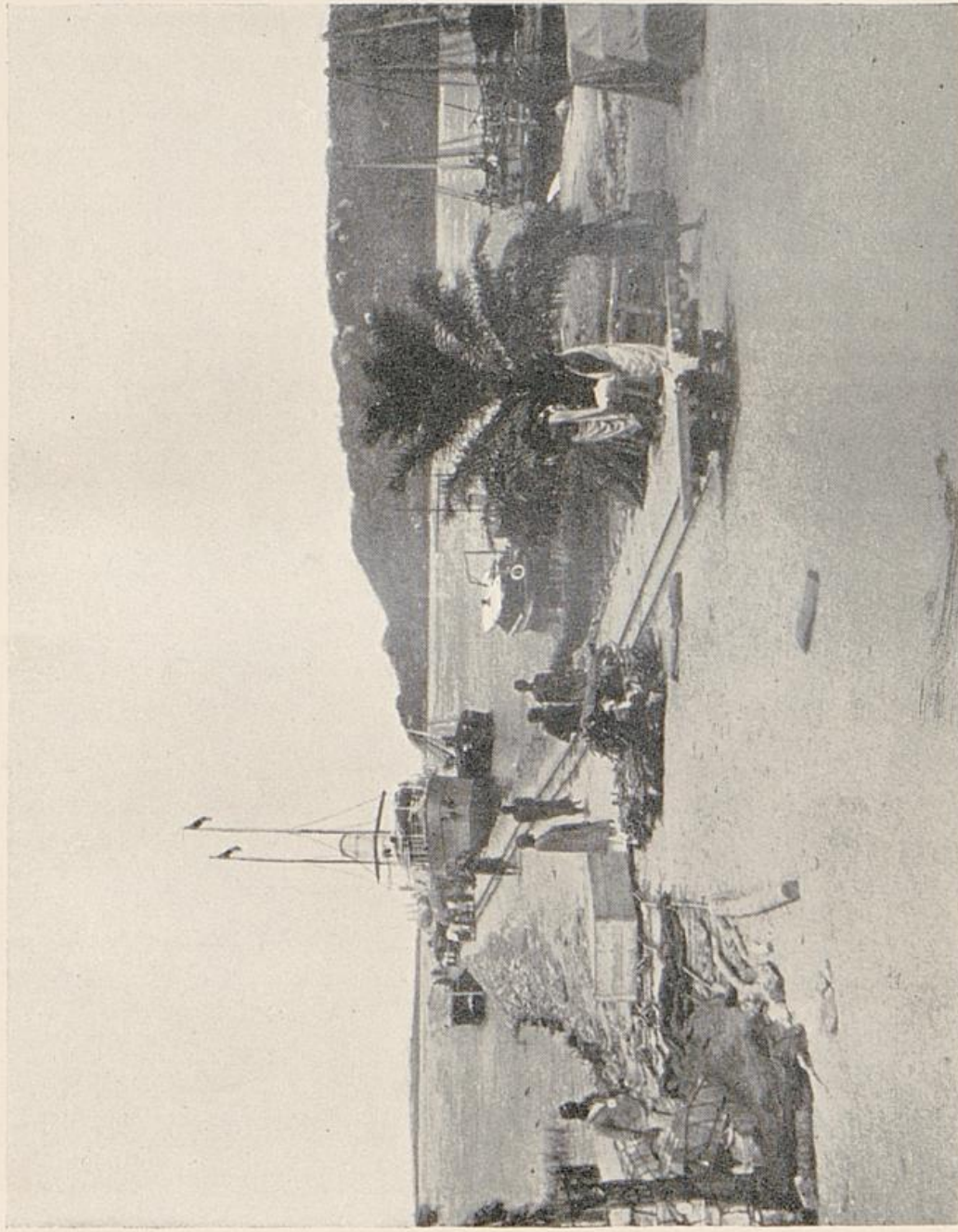
ohne sich in die Interna der Stammesangelegenheiten zu mischen. Eine Kompagnie der Schutztruppe sowie eine Abteilung Polizei stehen dem Residenten zu diesem Zweck zu Verfügung. Das Klima ist bei einer Durchschnittstemperatur von 20,4^o günstiger als an den übrigen Seeplätzen, und reichliche Niederschläge (jährlich fast 2000 mm) haben eine Entwicklung der Landwirtschaft begünstigt, die Bukoba zu einem der wichtigsten Exportplätze der Kolonie überhaupt gemacht hat. Zahlreiche Kaffeeplantagen der Eingeborenen sind im Hinterland entstanden und die letzten Jahre haben auch eine Reihe europäischer Plantagenunternehmen entstehen lassen. Auch in Bezug auf Viehzucht — es wird das schöne langgehörnte Mtussirind gezogen — wird hier von den Eingeborenen Gutes geleistet, wie überhaupt die Eingeborenen dieser Gebiete in Bezug auf Intelligenz und Unternehmungsgeist den Durchschnitt des Negers weit überragen. Sie nähern sich in dieser Beziehung schon den Waganda, den Japanern Afrikas, wie sie Johnston nennt.

Daneben hat Bukoba auch eine große Bedeutung als Durchgangsplatz für den Handel von und nach dem volk- und viehreichen Ruanda und dem nordöstlichen Kongo. Der Handel, der 1903 nur 108600 Mark betragen hatte, belief sich 1912 auf 5,4 Millionen Mark.

Gelegenheit zur Fahrt an Land bieten Privatleuten die Schiffboote und gelegentlich auch Eingeborenenboote.

uanza
heiten
sowie
iesem
Durch-
brigen
eh fast
tschaft
xport-
reiche
erland
Reihe
assen.
chöne
on den
e Ein-
nz und
es weit
schon
hnston

ng als
h dem
tlichen
rk be-
Mark.
ten die
boote.



Tafel 2. Hafen von Muanza *phot. Dr. Karstedt*

vanza
heiten
sowie
iesem
Durch-
origen
ch fast
sschaft
xport-
reiche
erland
Reihe
assen.
chöne
n den
e Ein-
z und
s weit
schon
hston
ng als
h dem
llichen
rk be-
Mark.
ten die
boote.



Tafel 2. Hafen von Muanza

phot. Dr. Karstedt

Mo

Vo

lieg

bef

ber

me

stra

Wo

19

kol

lich

den

mit

zah

Ka

gef

Ve

Zu

auf

ma

ent

ner

run

de

Be

ins

de

rec

—

10

Mombassa, die Ugandabahn und der Viktorianyanza

Vom Zoll, bei dem auch die neue katholische Kirche liegt, zieht sich die Strandstraße am See entlang zu dem befestigten Fort, der Boma, die die Verwaltung beherbergt. Die Besichtigung der Gebäude steht im Allgemeinen frei. Nördlich der Boma, an der die Strandstraße östlich vorbeiführt, liegen eine Reihe europäischer Wohn- und Geschäftshäuser, in deren Nähe auch der 1911 fertiggestellte, 60 m hohe Funkenturm, der Bukoba telegraphisch mit Muanza verbindet. Etwas westlich liegt die Eingeborenen- und Inderstadt, sowie der recht sehenswerte Markt, auf dem teilweise noch mit Kaurimuscheln (10 Stück gelten einen Heller) gezahlt wird. Weiter zur Boma hin kommt man an das Katikirodorf mit seinen sauberen, von Rohrzäunen eingefassten Hütten, in denen die zahlreichen Katikiros, Vertreter der Sultane bei der Residentur, wohnen.

Zu größeren Ausflügen reicht die Zeit eines Dampferaufenthalts im Allgemeinen nicht aus, es sei denn, daß man in offizieller Gesellschaft reisend, den etwa 4 Stunden entfernten Residenzen der Großsultane einen recht lohnenden Besuch abzustatten Gelegenheit habe. Ohne Führung und Empfehlung durch die Residentur wird man den Ausflug allerdings kaum ermöglichen können.

Bequemer ist ein Bootsausflug nach Busiri, der Toteninsel, mit seinem Columbarium. „Das ist grandios. Man denke sich Felswände, die von dem See aus völlig senkrecht aufsteigen und in Schluchten von oben bis unten

Mombassa, die Ugandabahn und der Viktoriаныanza

geborsten sind. Oben steht dichter grüner Urwald. Unten brandet und schäumt das Meer, der Wind heult in den Klüften; Möven, Taucher, Milane, Papageien fliegen und flattern um jeden kleinen Vorsprung. Aber fast schwindlig wird man, wenn die Vogelwelt, deren Zahl jeder Beschreibung spottet, durch einen Schuß aufgescheucht, die Luft in dichten Scharen erfüllt, die Sonne verdunkelt, mit fürchterlichem Gekrächz und Flügelknattern das Brausen des Meeres übertönt. Nur wenige schmale Stellen geben Raum zum Landen. Fischer haben sich dort kleine Schattenhütten errichtet und ihre Reusen aufgestellt.

Dem offenen See zugewendet, wo die Brandung am stärksten ist, die Felsen am schroffsten aus dem Meer aufsteigen und die Vogelscharen am dichtesten an die kahlen Felsen geklammert sitzen, da ist die Wohnung der Toten. Ein schmaler, kleiner Raum genügt ja für die stillen Bewohner. Zwei Höhlen, die Eingänge von dunklem Gebüsch überrankt, sind angefüllt von den matten umwickelten Leichen. Aus den Umhüllungen sehen die Knochenhände hier und da heraus, Schädel treiben sich am Boden umher. Wenn Böcklin diese Toteninsel sähe! Er würde zufrieden sein. Denn ein solcher See mit solchem Wasser, solchen Wogen, solcher Brandung, diese Felsen und dieser Urwald als großer Rahmen über der Einöde, dazu der Himmel und dann eine Sternen-

Mombassa, die Ugandabahn und der Viktorianyanza

nacht und Mondschein — er würde vielleicht das Malen vergessen.“ (Dr. Hildebrandt).

In der Stadt hat man vielfach Gelegenheit, von den Eingeborenen sehr schöne Armringe aus dünnem Kupferdraht sowie hölzerne Speere und geflochtene Schilde zu erwerben. Auch sehr gut verarbeitbare, ein hübsches Pelzwerk liefernde Fischotterfelle werden vielfach angeboten.

Die Weiterfahrt nach Muanza geht an der schönen, bananenbestandenen Insel Bumbide vorbei, mit deren Einwohnern Stanley ernste Kämpfe zu bestehen hatte, und dann südöstlich auf Muanza zu. Auf dieser Strecke verstärkt sich der meerartige Charakter des Sees um so mehr, als man hier zeitweise das Land vollkommen aus den Augen verliert. An den Inseln Kome und Juma entlang, in deren Schutz die Dampfer Nachts zu ankern pflegen, dampft das Schiff dem fjordartigen Hafen von *Muanza* zu, das nach 18 stündiger Fahrt erreicht wird. Grotesk geformte Felspartien säumen die Bucht von Muanza beiderseits ein, und im Hintergrund wird das Stadtbild durch die an 60 m hohe Felspyramide des Kalbenfelsens beherrscht. Das Ganze ist in der Nähe des Hafens von weißen Bureau- und Europäerwohnhäusern umsäumt, während die Berge von graubraunen Grashütten der Eingeborenen dicht besetzt sind.

Muanza, jetzt eine Stadt von etwa 15 000 Einwohnern mit ungefähr 70 Europäern, gehört als Station ebenso

Mombassa, die Ugandabahn und der Viktorianyanza

wie Bukoba zu den Gründungen der Emin Pascha Expedition. Trotz des reichen Hinterlands, seiner zahlreichen Viehherden und der großen, arbeitsamen Eingeborenenbevölkerung blieb es aber ein unbedeutender Platz, bis die Ugandabahn auch in dieses Gebiet Leben brachte. Es wurde bald der Hauptversorger der Ugandabahn, und das kleine Muanza, dessen Handel 1903 nur 280 000 Mark Wert gehabt hatte, importiert und exportiert jetzt jährlich für 5—6 Millionen Mark. Große Quantitäten an Häuten, Fellen, Wachs und Reis sowie Erdnüssen gehen von hier zum Indischen Ozean, und neuerdings gewinnt die Baumwollkultur der Eingeborenen eine solche Ausdehnung, wie wir sie in anderen Gebieten der Kolonie wohl kaum werden erhoffen können. Überhaupt beruht die wirtschaftliche Bedeutung Muanzas in erster Linie auf der Tätigkeit der Eingeborenen, deren Reisanbau z. B. bereits die Errichtung einer europäischen Reisschälmaschine veranlaßt hat. Von großer Bedeutung sind auch die eingeborenen Viehbestände: besitzt der Bezirk Muanza ohne Schirati doch alleine 1,2 Million Stück Großvieh (Südwestafrika hat knapp 200 000 Rinder). Weiterhin sind es vor Allem die in großen Mengen nach Marseille gehenden Erdnüsse, die Muanza als Ausfuhrplatz seine Stellung zugewiesen haben.

Vom Landungspier aus gelangt man, nach Durchschneidung des Zollhofs, rechts an die Post mit ihrem 85 m

Mombassa, die Ugandabahn und der Viktorianyanza

hohen Funkenturm, links das alte Fort lassend, an einen großen freien Platz, den Exzerzierplatz, an den sich die Markthallen anschließen. Ein lebhaftes Treiben spielt sich hier jeden Morgen ab, wenn die Eingeborenen zum Kauf und Verkauf hier zusammenkommen. Unter einigen Ölpalmen liegt dicht am Markt der Europäerfriedhof.

Südlich des Marktviertels erstrecken sich die Läden der indischen Klein- und Großhändler, in deren Händen ein guter Teil des Ausfuhrhandels liegt. Verfolgt man die sogenannte Ikomasstraße, so kommt man in das schluchtartige recht sehenswerte Löwental. Der Name erinnert an den Reichtum der Umgebung an Löwen, deren Brüllen man häufiger Abends bis in die Stadt hinein erschallen hört.

Westlich des Zolls liegen die Verwaltungs- und Beamtenhäuser (Muanza ist Sitz eines Bezirksamts und eines Bezirksgerichts), während die Häuser der Offiziere auf dem, eine prachtvolle Aussicht über den See gewährenden, den Markt beherrschenden hohen Hügel liegen, zu dem ein Serpentinweg hinaufführt. Geht man den Strandweg entlang nach Westen, so kommt man bald an eine eigenartige Felskuppe, die von Wasser umspült wird und einen nadelförmigen hohen, sogenannten Wackelstein trägt, der mit seiner kleinen Stützfläche den Eindruck macht, als ob sein Riesengewicht jeden Augenblick auf der abschüssigen Kuppe abrutschen müßte. Weiterhin gelangt man an ein kleines Baum-

Mombassa, die Ugandabahn und der Viktoriyanza

boskett, das sich links an die zerklüfteten Felsen lehnt und einige hochragende, schlanke Felsen umschließt, an deren Fuß in Form einer mit einem Medaillonrelief geschmückten Pyramide sich das von den Europäern Muanzas errichtete Bismarckdenkmal erhebt. Recht interessant ist an diesem idyllischen Plätzchen das Tierleben. Während murmeltierartige Klippschliefer aus den Felsspalten hervorlugen, ohne große Scheu zu verraten, hocken auf den Felsen Schlangenhalsvögel und Schreiseeadler, Eisvögel stehen flatternd in der Luft, um auf Fische zu fahnden und gelegentlich schiebt sich der Rücken eines Krokodils lautlos durch die Flut.

Der weitere Weg führt an den Gebäuden der Deutsch-Ostafrikanischen Gesellschaft vorbei zu einer in den Smithsund vorspringenden Halbinsel, die die Lokalbegeisterung mit einigem Recht Capri getauft hat. Ein prachtvoller Blick bietet sich von hier aus über den insel- und klippenreichen Smithsund und im Westen auf die Küste des vieh- und wildreichen Usinja.

Einen sehr schönen Ausblick bietet auch eine, freilich nur geübten Steigern zu empfehlende Erkletterung des Kalbenfelsens, an dessen Nordfuß das schöne Haus des Bezirksamtmanns liegt.

Östlich der Hafenanlagen erstrecken sich eine Reihe von Gouvernementshäusern, unter denen das Eingeborenenhospital erwähnt sei. Weiterhin finden sich hier die Anlagen der Reisschälmaschinen der Nyanzaschiffahrts-

Mombassa, die Ugandabahn und der Viktorianyanza

gesellschaft, Gebäude kaufmännischer Firmen und ein Teil des Eingeborenendorfes.

Recht zu empfehlen ist ein Ausflug in den Smithsund, der am besten mit einer von der Nyanza Schiffahrtsgesellschaft zu mietenden Dampfpinasse unternommen wird. Es bietet sich dabei Gelegenheit, Krokodile zu schießen (ohne Jagdschein erlaubt) und unter Umständen auf den Inseln Krokodileier zu sammeln (Vorsicht wegen des häufig in der Nähe liegenden Krokodils!).

Das Klima Muanzas steht dem Bukobas durchaus nach. Die Durchschnittstemperatur ist mit etwa $22,5^{\circ}$ an sich nicht so unangenehm, sie ist aber fast das ganze Jahr hindurch andauernd gleichmäßig und dadurch sehr erschlaffend. Der früher verrufene Gesundheitszustand hat sich in den letzten Jahren allerdings wesentlich gebessert. Von der Schlafkrankheit ist der Platz verschont geblieben.

Von Muanza aus steuert der Dampfer über den häufig recht stürmischen Spekegolf zu der Westküste der großen Insel Ukerewe, die Sitz einiger Pflanzungen und einer bedeutenden Missionsstation der Weißen Väter ist, und nach deren Umfahrung die kleine aber dicht bewohnte Insel Ukara rechts liegend lassend auf *Schirati* zu, dem deutschen Grenzposten, das nach etwa 12 Stunden erreicht wird. Die Landung in Schirati, wo der Dampfer nur kurze Zeit auf der Reede liegt, ist wegen des Seegangs meistens mit Schwierigkeiten ver-

Mombassa, die Ugandabahn und der Viktorianyanza

knüpft, verspricht auch nichts Sehenswertes. Schirati ist Ausfuhrplatz für das Wagayagebiet und führt in der Hauptsache Erdnüsse und Felle aus.

Häufiger kommen Wagaya in ihren kleinen Einbäumen zum Dampfer heran, interessante, fast nackte Erscheinungen mit hübschem, manchmal phantastischem Kopfschmuck, um Schmuckstücke, Waffen, riesige Schilde und ähnliches zu verkaufen.

Von Schirati aus läuft der Dampfer den kleinen englischen Grenzposten Karungu zu kurzem Aufenthalt an, um dann entlang der Küste Rusinga anzusteuern. Hohe vulkanische Berge, unter denen der Gwasistock mit 2250 m besonders hervorragt, begleiten die Fahrt, bis der Dampfer wiederum in die Kavirondobucht einläuft, um nach 9—10 tägiger Reise wieder in den Hafen von Kisumu zurückzukehren.

nza

rati
der

nen
hei-
opf-
ilde

ng-
an,
ohe
mit
bis
tuft,
von



Tafel 3. Fächerbananen in Tanga

TA

Ank

vor

Dam

größ

überl

an La

Dam

Preis

Hot

Kais

hotel

Verk

Stadt

stund

Spe

Firm

expe

Post

Werk

und

Dam

V

TANGA, USAMBARA, KILIMANJARO.

Ankunft. Die Dampfer liegen in der Nähe des Zolls vor Anker. Spediteure und Hotelvertreter pflegen bei Dampferankunft an Bord zu kommen. Die Landung größerer Gepäckstücke sowie deren Zollerledigung überläßt man am besten den Spediteuren. Bootsfahrt an Land für die Person 0,25 Rp. Gepäckträger sind bei Dampferankunft ebenso wie bei Zugankunft zur Stelle. Preis per Träger 0,25 Rp.

Hotels. Grand Hotel nächst dem Zoll, Hotel Deutscher Kaiser und Hotel Kaiserhof in der Kaiserstraße, Afrika-hotel am Markt. Sämtlich gut bei mäßigen Preisen.

Verkehrsmittel. Rikshaws sind allenthalben in der Stadt zu haben. Fahrpreis für die Person und Viertelstunde 0,25 Rp.

Spediteure. Kraut & Kaiser, P. Mascher. Beide Firmen befassen sich auch mit der Ausrüstung von Jagdexpeditionen.

Post und Telegraph. In der Kaiserstraße. Geöffnet: Werktags 8—12, 3—5, 6³⁰—7; Sonntags 9³⁰—10³⁰ und 6³⁰—7. Bezüglich der Taxen vergl. Seite 24.

Dampferlinien. Deutsche Ost-Afrika Linie, Gouver-

Tanga, Usambara, Kilimanjaro

nementsdampferlinie (Hauptzollamt), Messageries Maritimes (Hansahaus), Union Castle Mail Steamships Cie. (Westdeutsche Handels- und Plantagengesellschaft).

Banken. Handelsbank für Ostafrika am Markt.

Ärzte und Apotheken. Im Europäerkrankenhaus. Eine Privatapotheke (W. Müller) befindet sich am Markt.

Ausrüstungsgeschäfte. W. Müller, Usambaramagazin, Th. Zürn & Cie., Westdeutsche Handels- und Plantagengesellschaft, Hansahaus, Kaufmann & Cie.

Photographien. W. Dobbertin, Tanga Warenhaus.

Zeitungen, Bücher. Usambarapost.

Kuriositäten. Müller & Zellweger sowie verschiedene indische Firmen.

Tanga ist Sitz eines Bezirksamtes, eines Bezirksgerichts und eines Hauptzollamts. Neben den Europadampfern der Deutschen Ost-Afrika Linie laufen es mehrmals monatlich Dampfer derselben Gesellschaft, die den Küstenverkehr und den nach Indien vermitteln, an. Die Gouvernementsdampfer laufen zweimal monatlich nach Mombassa, Pangani, Saadani, Bagamoyo, Sansibar und Dar-essalam. Ein Dampfleichter der Deutschen Ost-Afrika Linie stellt außerdem im Anschluß an die Europadampfer den Verkehr mit Pangani und einigen Tanga benachbarten Plantagen her.

Von Zollamt kommend geht man rechts durch die Kaiserstraße, vorbei an dem 1891 zum Andenken an die wäh-

Tanga, Usambara, Kilimanjaro

rend des Araberaufstandes gefallenen Marinemannschaften errichteten Denkmal, neben dem sich an der Normaluhr einige alte arabische Gräber befinden, zu einem kleinen Park, den die nach dem ersten Stationschef von Tanga benannte Krenzlerallee schneidet. An der Kaiserstraße befinden sich eine Reihe Hotels, europäischer Geschäftshäuser, das Postamt usw. Von dem Steilufer an der Krenzlerallee bietet sich ein prachtvoller Blick über die Hafenbucht nach der Toteninsel. Unmittelbar an den Park stößt das alte Wißmannfort, die Boma, neben dem sich das neue Bezirksamt inmitten eines blumenreichen Parks befindet. Im Parterre der Boma befinden sich recht sehenswerte Wandgemälde (Löwengruppe und Kilimanjaro) des Afrikamalers W. Kuhmert. Voraussichtlich werden sie allerdings demnächst mit dem Abbruch der alten baufälligen Boma verschwinden.

Vom Bezirksamt südwestlich gehend gelangt man durch die Bahnhofstraße zum Bismarckplatz mit dem Bismarckdenkmal, der auf der einen Seite von den Gebäuden des Kasinos, des Klubhauses begrenzt wird. Das Kasino steht nur eingeführten Fremden offen. Auf der Nordseite des Platzes erhebt sich der schmucke Musikpavillon. Auf dem Bismarckplatz finden häufig, besonders an den Dampfertagen, Abends öffentliche Konzerte der schwarzen Schülerkapelle statt, deren Besuch unentgeltlich und dringend zu empfehlen ist. Sehenswert sind auf dem Platz

ferner die tropischen Pflanzen, unter denen besonders einige riesige Fächerbananen auffallen.

Durch die Bahnhofstraße gelangt man weiter zu der Eingeborenenschule, deren Besuch nicht versäumt werden sollte. Die Tangaschule ist die erste im Schutzgebiet eingerichtete. Von deutschen Lehrern, denen eingeborene Hilfslehrer zur Seite stehen, werden hier mehrere Hundert Kinder — Schulzwang besteht in Deutsch-Ostafrika noch nicht — in 6 Jahreskursen im Lesen, Schreiben, Rechnen und anderen Elementarfächern sowie im Deutschen unterrichtet. Eine Selektta bildet einen Teil der Absolventen der Vorschule zu Hilfslehrern aus, und dem Ganzen ist eine Handwerkerschule angegliedert, in der Tischler, Zimmerer und andere Handwerker ausgebildet werden. Nebenbei leistet die Schule noch gute Dienste als Akzidenzdruckerei für Behörden und Private, als Buchbinderei usw. Lange Zeit wurde in ihr die Usambarapost gedruckt, und noch jetzt wird hier die von Lehrern redigierte Eingeborenenzeitung Kiongozi (der Führer) hergestellt. Wenn man die geschickten kleinen Jungen am Setzkasten, an der Schreibmaschine usw. sieht, kann man sich nur rückhaltslos dem Lob anschließen, das bisher noch alle Besucher der Schule gezollt haben, und man wird auch ohne besondere Versicherung gerne glauben, daß die Ausbildung der Musikkapelle ebenso wie alles sonst auf dem Gebiete der Schule Erreichte ein kleines kulturelles Meisterstück ist,

Tanga, Usambara, Kilimanjaro

ein Beweis dafür, was Liebe zur Sache und Geduld auch beim Neger erreichen können.

Die Schule ist übrigens konfessionslos mit Rücksicht darauf, daß die Mehrzahl unserer Küsteneingeborenen sich zum Islam bekennt, und daß, wenn man überhaupt einen größeren Besuch der Schule erreichen will, alles vermieden werden muß, was auch nur nach einem Schein religiöser Beeinflussung aussieht. Das Schülermaterial findet nach der Ausbildung, soweit es sich nicht um Handwerker handelt, Beschäftigung als Schreiber und ähnliches in staatlichen und privaten Stellungen. Leider kann allerdings zur Zeit der Bedarf von der Schule immer noch nicht gedeckt werden.

Wie in Tanga so befinden sich auch in den übrigen größeren Plätzen des Schutzgebietes Eingeborenen-schulen unter deutscher Leitung, wenn sie auch nirgends den Umfang wie hier erreichen. Auf den Dörfern erteilen eingeborene Hilfslehrer, deren Tätigkeit häufig von Beamten kontrolliert wird, den Kindern, die sich freiwillig zum Schulbesuch melden, Unterricht in Elementarfächern.

Durch die Marktstraße führt der Weg zum Markt und an ihm vorbei durch eine Allee indischer Mandelbäume zu dem alten von mächtigen Mango- und Affenbrotbäumen eingefassten Gomaplatz. Von hier aus sich links wendend, gelangt man durch die Suahelistraße zur Hospitalstraße, auf der vorbei an der evangelischen

Tanga, Usambara, Kilimanjaro

Mission mit ihrer hübsch gelegenen Kirche und ihrem jetzt aufgegebenen Europäerfriedhof man zu den großen Krankenhausanlagen und weiterhin nach einer Viertelstunde Wegs zum Zacheturm am Ras Kasone gelangt. An klaren Abenden bietet sich von hier aus über die Bucht ein prachtvolles Bild auf die im Blau verdämmernden Usambaraberge, die zum Greifen nahe erscheinen, trotzdem die nächsten Bergzüge, die Segoma- und Magrottokette, noch rund 45 km entfernt sind.

Der Weg führt weiter an einer Reihe von Villen vorbei durch eine Kautschukpflanzung zum Schießstand, in dessen Nähe einige riesige Affenbrotbäume auffallen, und in einer halben Stunde zur Stadt zurück.

Recht hübsch ist auch der schattige Weg vom Bezirksamt über die katholische Mission durch den Stadtteil Chumbageni nach der Polizeikaserne, in der sich auch das Europäer- und Eingeborenengefängnis befindet.

Verfolgt man die Bahnhofstraße über die Schule und die Bahnkreuzung hinaus, so gelangt man in die sehr schönen Palmenanlagen am Panganiweg. In einigen ungefähr 3 km von der Stadt am Panganiweg gelegenen Teichen sind zeitweilig noch Krokodile zu beobachten.

Das eigentliche Eingeborenenleben spielt sich in den westlich der Bahnanlagen gelegenen Vorstädten Marembe und Ngamiani ab, wo Abends auch die Gomas veranstaltet werden.

An sonstigen kleineren Ausflügen sei zunächst der nach

Tanga, Usambara, Kilimanjaro

der Toteninsel empfohlen. Die Toteninsel, die ursprünglich alleine den Namen Tanga führte, scheint in alter Zeit der Sitz der Stadt gewesen zu sein. In den 40er Jahren des vergangenen Jahrhunderts fand sich hier noch ein kleines Fort, und noch vorhandene Moscheeruinien lassen den Schluß zu, daß tatsächlich die erste Anlage der Araber sich hier befand. Später sollen die Tangaleute die Insel als Rückzugsplatz bei den Einfällen der Wakilindi und Massai benutzt haben. Sehr schön erhaltene arabische Gräber, in die eingemauert man gelegentlich noch chinesische Porzellanteller findet, liegen unter den hoch aufragenden über und über mit Schlingpflanzen bedeckten Bäumen, und der alte Europäerfriedhof, der in die urwaldartige Vegetation eingebettet ist, bietet ein Bild des tiefsten Friedens, bei dem man vergessen kann, daß nur einige hundert Meter davon das regste Leben sich abspielt. Am hohen Ostabfall der Insel befindet sich die Quarantänestation. Recht lohnend ist auch ein Bootsausflug nach dem Sigi-
fluß und den Schwefelquellen von Amboni (Mundvorrat mitnehmen!). Der Ausflug läßt sich allerdings nur bei auflaufender Flut machen, da andernfalls die Fahrt zu lange dauert, und befürchtet werden muß, daß das Boot auf den Sandbänken des Sigi sitzen bleibt. Die Fahrt geht westlich der Toteninsel quer über die Tangabucht zu der am Mangrovengrün erkenntlichen Sigimündung. Bei Ebbe ist auf dieser Fahrt Obacht auf die zwischen

Toteninsel und Flußmündung liegenden Untiefen zu geben. Bei dem Dorf Mvuni am Sigi, das inmitten von Kokoshainen gelegen ist, tritt die Mangrovenvegetation zurück und bald erblickt das Auge in dem engen Tal Flußbilder, die zu den schönsten gehören, die Ostafrika bietet. Namentlich auch das Vogelleben ist sehr interessant. Tausende der beutelförmigen Webervogelnester finden sich im Ufergestrüpp, Papageientauben schwirren auf, Reiher hocken auf den Baumstümpfen und ab und zu verschwindet ein flüchtiger Tippu Tip im Busch. Krokodile sieht man auf dieser Strecke nur selten.

Nach 2—3 Stunden Fahrt kommt das Dorf Amboni in Sicht, dem gegenüber die bereits von weitem sich der Nase bemerkbar machenden Schwefelquellen am linken Ufer des Sigi an der Privatbrücke der Sisalpflanzung der Westdeutschen Handels- und Plantagengesellschaft liegen. Die mit einer Temperatur von 36—37° aus dem Fels hervortretenden Quellen sind einfach gefaßt und werden bereits vielfach von Europäern und Eingeborenen zu Heilzwecken benutzt. In der Nähe befindet sich ein Unterkunftshaus, wegen dessen Benutzung es sich empfiehlt, sich an die Stadtverwaltung in Tanga zu wenden. Ein sehr schönes Bild hat man etwas oberhalb der Plantagenbrücke von der Hängebrücke auf den sich zwischen üppigem Baum- und Buschwald hinwindenden Fluß.

Unmittelbar an der erstgenannten Brücke befindet sich

fen zu
en von
etation
en Tal
tafrika
inter-
lnerster
wirren
ab und
n. Kro-

poni in
ch der
linken
anzung
lschaft
is dem
ßt und
ebore-
et sich
es sich
u wen-
lb der
n sich
lenden

et sich



*Tafel 4. Aus dem Reich der Tausend Inseln
Fotozentrale Kolonialkriegerdank*

fen zu
en von
etation
en Tal
afrika
inter-
hvester
wirren
ab und
i. Kro-



*Tafel 4. Aus dem Reich der Tausend Inseln
Photozentrale Kolonialkriegerdank*

—
ei
sic
lob
un
gr
sch
Mi
zu
ris
Vo
au
rei
mit
mit
zw
Wo
mu
gel
seh
höl
bef
sine
arti
sen
sie,
sch
ist n
—
11 n

eine Fabrik zur Aufbereitung des Sisalhanfs, deren Besichtigung im Allgemeinen gerne gestattet wird und recht lohnend ist. Amboni gehört mit den Pflanzungen Kiongwe und Kiomoni zu einem einzigen, ungefähr 13000 ha großen Plantagenkomplex der bereits genannten Gesellschaft.

Mit Einbäumen kann man bei Hochwasser von hier aus zu den drei Stunden oberhalb Ambonis gelegenen maleischen Sigifällen.

Von Amboni aus lassen sich in ungefähr einer Stunde auch die im Mkulumuzital befindlichen Sigahöhlen erreichen. Besser ist der Ausflug hierhin an einem Nachmittag von Tanga aus zu machen. Man nehme Fackeln mit, und benutze Rikshaws (wegen des schlechten Weges zwei Mann Bedienung!). Durch Chumbageni führt der Weg zu großen Sisalpflanzungen, dann über den Mkulumuzi zur Pflanzung Kiomoni, wo die Rikshaws zurückgelassen werden müssen, weiter auf einem botanisch sehr interessanten Weg zu den Siga(Kaiser Wilhelms)-höhlen, die sich auf einer Flußterrasse des Mkulumuzi befinden und durch diesen ausgespült sind. Die Höhlen sind nicht besonders groß aber wegen ihrer kulissenartigen weißen Kalkformationen sehr sehenswert. Tausende und Abertausende von Fledermäusen bewohnen sie, die sich beim Schein der aufflammenden Fackel schleunigst ins Dunkel zu bergen suchen. Der Boden ist mit einer dicken Dungschicht bedeckt, und eine Zeit-

11 Karstedt, Deutsch-Ostafrika.

Tanga, Usambara, Kilimanjaro

lang hoffte man, in diesem Guano einen brauchbaren Exportartikel gefunden zu haben. Die Eingeborenen denken sich die Höhlen natürlich von zahlreichen Geistern bewohnt und gehen ungern hinein.

Beilängerem Aufenthalt in Tanga ist namentlich für Naturfreunde ein Ausflug mit Segelboot nach der ungefähr 12 km entfernten Leuchtturminsel Ulenge zu empfehlen. Bei Niedrigwasser empfiehlt es sich, sich während dieser Fahrt außerhalb des Ras Kasone möglichst nördlich zu halten, da dann bei Sonnenschein auf dem Boden des kristallklaren Wassers die lebenden Korallen in ihrer ganzen Farbenpracht zu beobachten sind. Auf Ulenge, auf dem sich die Gebäude eines leider aufgegebenen Sanatoriums befinden — die Stadtverwaltung in Tanga gibt Auskunft über die Möglichkeit, die Sanatoriumsgebäude zum Übernachten zu benutzen — sind sehr sehenswerte Felsbildungen. Eine natürliche Felsbrücke führt zu einem auf einer isolierten Felsklippe befindlichen Pavillon, und bei Niedrigwasser landet man, indem man auf einer Leiter durch einen natürlichen Kamin auf die Insel klettert. Ulenge gegenüber und bei Ebbe trockenen Fußes zu erreichen, liegt auf dem Festland das Fischerdorf Chongoleani, in alten Zeiten ein berühmter Sklavenmarkt und -ausfuhrplatz. Noch heute zeugen Mauer-ruinen von dem einstigen festungsartigen Charakter dieses Raubnests.

Tanga, Usambara, Kilimanjaro

Recht sehenswert ist auch das Tierleben auf den Korallenriffen bei Niedrigwasser.

Zu dem Ausflug nach Ulenge empfiehlt es sich wegen der scharfen Felsen alte Stiefeln anzuziehen. Die Mitnahme von Mundvorrat und Getränken ist unbedingt notwendig.

Tanga ist Ausgangspunkt der 1 m-spurigen, 1893 von einer Privatgesellschaft begonnenen aber bald vom Staat übernommenen und 1905 bis Mombo, 1912 bis Moschi durchgeführten Nord(Usambara-)bahn. Die Bahn wurde die eigentliche Lebensader des Usambara- und später des Kilimanjarogebiets. Erst durch sie wurde die Anlage der zahlreichen Kautschuk- und Sisalpflanzungen möglich, die bald an die Stelle des Buschwalds traten und ihn so zurückdrängten, daß das natürliche Bild auf meilenweite Strecken vollständig seinen ursprünglichen Charakter verloren hat. Sind doch alleine im Tangabezirk nahezu 25 000 ständige Arbeiter in den europäischen Pflanzungsbetrieben tätig!

Der Hauptwert Usambaras als Plantagengebiet beruht auf der Kultur des Sisals, des Kautschuks und des Kaffees, während Kapok, Kakao, Baumwolle und an der Küste Kokos, welche letzterer vorzugsweise von Eingeborenen gebaut wird, den genannten Hauptkulturen gegenüber nur untergeordnete Bedeutung haben.

Bereits kurz nach Erwerb der Kolonie hat man den Pflanzungsbetrieb in Lewa begonnen, zunächst mit

Tabak unter Mithilfe eingeführter chinesischer Kulis. Die Erfolge blieben aber aus, und die erzielten Produkte waren wegen ihrer schlechten Eigenschaften unabsetzbar. Man entschloß sich deshalb kurzer Hand zur Kautschukkultur, und zwar nicht zur Kultur der zwar höher bewerteten, dafür aber auch erst nach 6—8 Jahren Gummi liefernden Hevea, sondern für den Cearagummi, der in seiner Varietät als *Manihot glaciövii* bald in zahlreichen Pflanzungen kultiviert wurde. Die Bäume dieser Kautschukart liefern im allgemeinen bereits nach $2\frac{1}{2}$ —3 Jahren Erträge. Die Gewinnung des Gummis geht in der Weise vor sich, daß die zu zapfende Stelle zunächst oberflächlich gereinigt und mit einer verdünnten Säurelösung bepinselt wird. Mit kurzen Messern wird sie darauf mehrmals leicht angestochen und der aus den Wunden heraustretende Milchsaft, der unter dem Einfluß der Säure gerinnt (koaguliert), wird nun als fertiger Gummi abgelöst und aufgerollt. Bevor er zum Versand gelangt, wird er gewaschen und getrocknet, unter Umständen auch zu Platten oder Fladen ausgewalzt.

Leider sind neuerdings durch die Kautschukkrise die Pflanzungen teilweise ruiniert worden. Die geringere Bewertung des Ceara im Verein mit den hohen Gestehungskosten wird allmählich wohl Ostafrika als Lieferanten von Pflanzungsgummi gänzlich ausschalten. Wenn 1912 noch für mehr als 7,2 Millionen Mark Plan-

Tanga, Usambara, Kilimanjaro

tagenkautschuk aus Deutsch-Ostafrika ausgeführt wurden, von denen der Hauptteil über Tanga ging, so wird diese Ausfuhrziffer wohl nie wieder erreicht werden.

Eine ähnliche Krisis hat früher der Kaffee durchgemacht, den übertriebener Optimismus in der kolonialen Anfangszeit für die Kultur Usambaras eingeschätzt hatte. Die Erkenntnis, daß verhältnismäßig nur wenige Gebiete Usambaras für den Kaffeebau geeignet sind, hohe Arbeitslöhne und die Tatsache, daß die Bäume in Usambara nur 0,25 bis 0,50 Pfund gegen 2 Pfund am Kilimanjaro und noch mehr im Bukobabezirk tragen, hat diese Kultur stark zurückgehen lassen. Nicht zuletzt sprachen auch die Verwüstungen mit, die Parasiten vom Schlage der *Hemileya vastatrix* anrichteten. Immerhin ist trotz der Abnahme der Kaffeeplantagen die Qualität und damit der Marktwert des Usambarakaffees ständig gestiegen.

Einen dauernden Aufschwung hat der Anbau der hanfliefernden Sisalagave genommen. Anfang der 90er Jahre des vergangenen Jahrhunderts brachte Dr. Hindorf 2000 Pflänzlinge von Yukatan, dem Stammlande des Sisal, nach Deutsch-Ostafrika, von denen 72 angingen. Diese wurden die Stammeltern der heute ungefähr 40 Millionen im Lande plantagenmäßig angebauten Sisalagaven. Mehr als 21000 ha waren 1911 mit Sisal bestanden, die 1912 17000 Tons Hanf im Wert von 7,5 Millionen Mark lieferten. Die Kultur des Sisal,

der auf vielen Gebieten schon den historischen Ruf des Manilahans überholt hat, ist besonders auch nach dem Niederbruch der Kautschukkultur in ständigem Steigen begriffen.

Die Kultur ist nicht so einfach wie die des Kautschuk. Nach 2 1/2 bis 3 Jahren können die ersten Blätter — man schneidet nur immer die unteren, am meisten entwickelten — geschnitten werden. Mittels besonders konstruierter Maschinen, die in 10stündigem Betrieb an 150000 Blätter verarbeiten, werden die noch unverwertbaren Fleishteile abgeschlagen, der Hanf wird gewaschen, gebürstet und hydraulisch zusammengepreßt. Die Tonne Sisalhanf stellt sich im Verkauf je nach Marktlage auf 450—750 Mark.

Eigenartig ist die Art der Fortpflanzung der Agave. Nachdem sie eine Reihe von Jahren geschnitten ist, degeneriert sie und treibt aus der Mitte einen Stamm hervor, an dessen Spitze sich neue kleine Pflanzen, die Bulbillen, bilden.

Besonders in Westusambara hat man sich seit einigen Jahren dem Anbau der Gerberakazie (Black Wattle) zugewandt, die hier größere und besser bewertete Gerbstoffe liefert als in ihrem Stammland Natal.

Auf die übrigen Kulturen Usambaras wie Kakao, Chinin, Kampfer, Baumwolle, Kapok usw. kann hier nicht eingegangen werden. Die für den Plantagenbetrieb so

Tanga, Usambara, Kilimanjaro

wichtige Arbeiterfrage soll in einem anderen Abschnitt ihre Behandlung finden.

Als touristisch erschlossen können in Usambara bisher leider nur die Umgebungen von Amani, Wugiri und Wilhelmstal gelten. Diese Plätze bieten ebenso wie Moschi und Neu-Moschi genügende Unterkunfts- und Verpflegungsgelegenheit. Außerhalb derselben ist darauf nicht immer zu rechnen. Wer deshalb nicht infolge persönlicher Beziehungen auf Unterkunft auf den Pflanzungen und Missionen rechnen kann, muß für größere Reisen schon Zelt und Verpflegung mitnehmen. Sämtliche Pflanzungen usw. bieten zwar Durchreisenden gerne Unterkunft; aber einmal ist es nicht jedermanns Sache, Gastfreundschaft von Fremden in Anspruch zu nehmen, und zum andern sind die Ansiedlungen letzthin derartig von Reisenden in Anspruch genommen worden, daß es ein unbilliges Verlangen wäre, deren Etats noch weiter mit den recht bedeutenden Kosten für den Fremdenverkehr zu belasten. Es wäre wünschenswert, wenn die wirtschaftlichen Verbände des Schutzgebiets oder die Regierung durch Anlage von Rasthäusern, die Fremden gegen ein mäßiges Entgelt zur Verfügung ständen, dazu beitragen, das schöne Usambara mehr dem Touristenverkehr zu erschließen und gleichzeitig damit die einzelnen Pflanzungen und Missionen zu entlasten.

Zelte sind in Tanga leihweise bei den Spediteuren zu

Tanga, Usambara, Kilimanjaro

erhalten. Vorzuziehen ist es unter Umständen, eine neue Zeltausrüstung (6—700 Mark) von Europa mitzunehmen, da diese meistens wieder ohne Verlust im Lande loszuschlagen ist. Träger für Verpflegungs- und Zeltlasten sind mit Hilfe der Spediteure, Hotels usw. fast immer zu haben. Man bemühe sich aber rechtzeitig um sie!

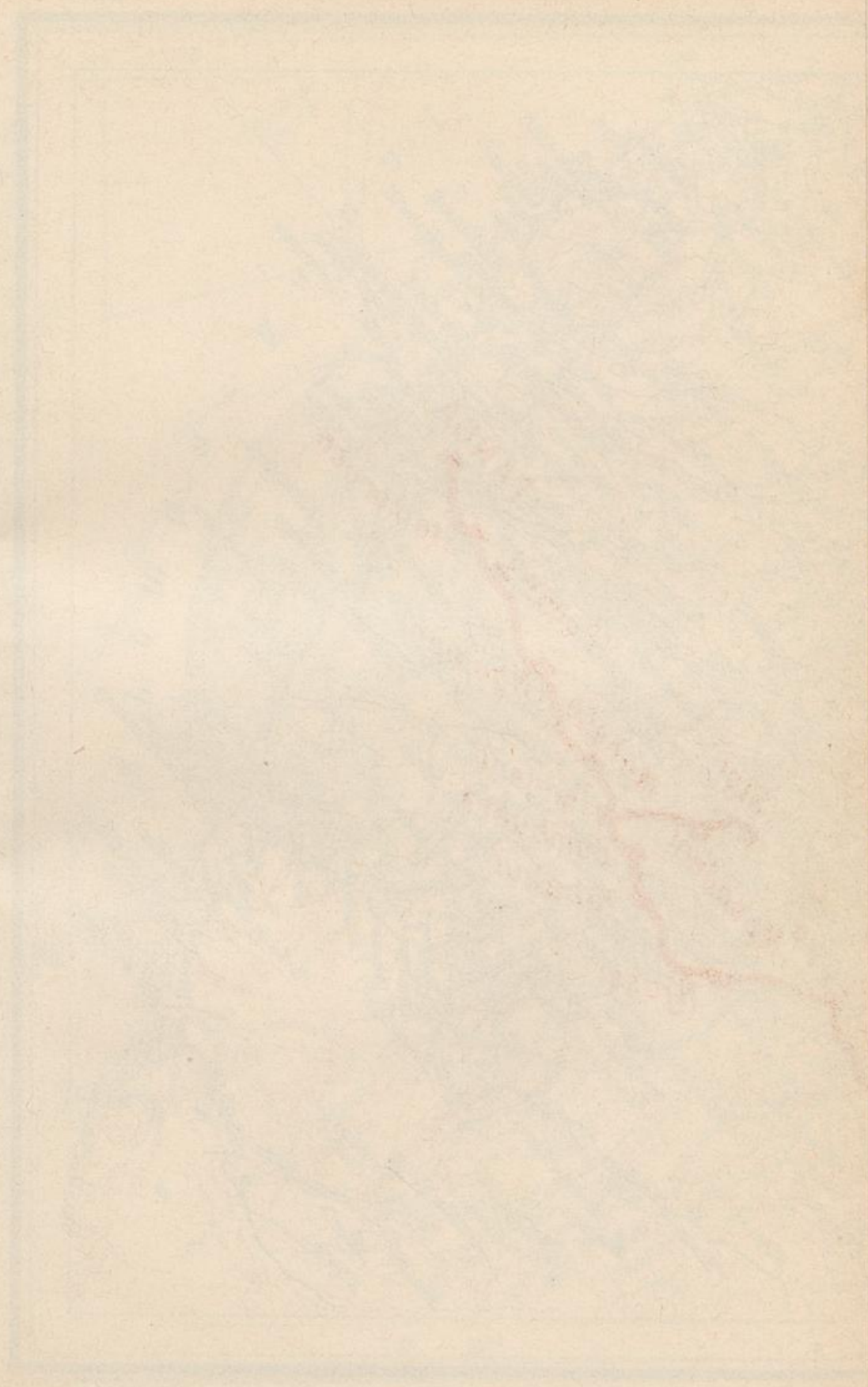
Von Tanga geht täglich ein Personenzug bis Buiko, der zweimal in der Woche bis nach Neu-Moschi durchgeführt wird. Eine entsprechende Anzahl von Zügen geht in umgekehrter Richtung. Sonntags gehen die Züge nur bis Korogwe. Die Fahrpreise betragen für die einzige Europäerklasse 9 Heller, für Eingeborene 0,75 bis 1,5 Heller per Kilometer je nach der Entfernung. Freigepäck wird nicht gewährt, jedoch können Eingeborene eine Traglast unentgeltlich mit sich führen. Vorläufig endet die Bahn in Neu-Moschi, doch ist ihre Verlängerung nach Aruscha an dem 4630 m hohen Meru geplant.

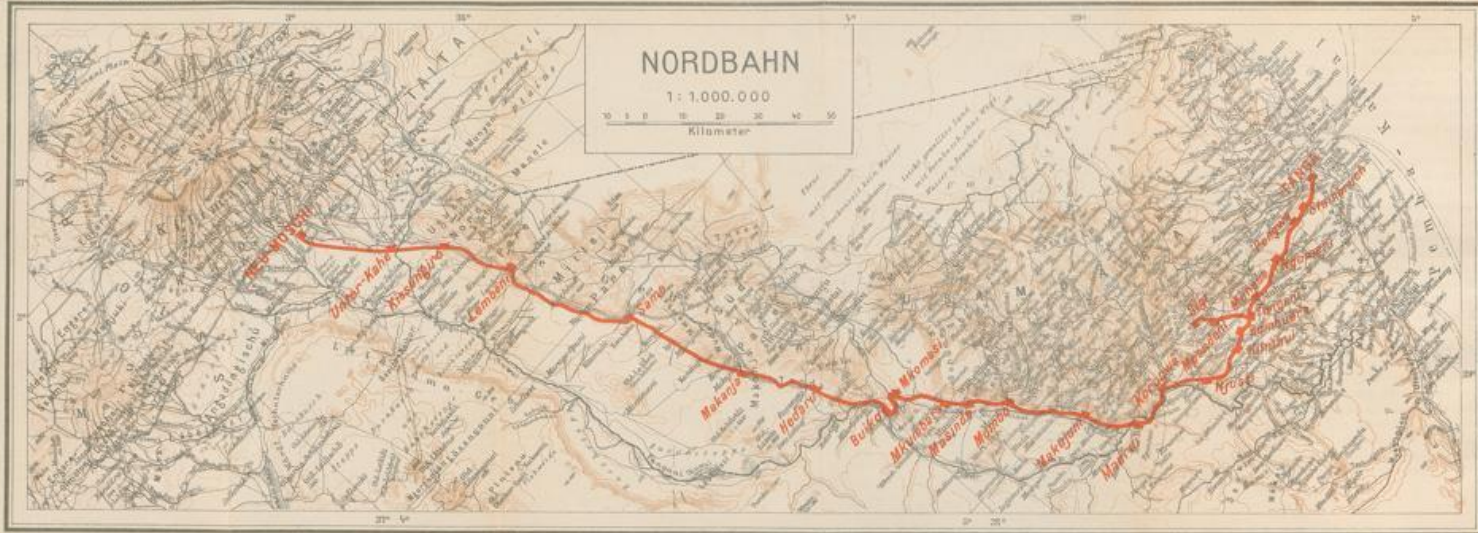
Nach dem Verlassen des Bahnhofs fährt der Zug zunächst durch den schönen aber schmalen Palmengürtel, der Tanga im Halbkreis umschließt, um dann bald rechts und links von den großen, sich häufig über mehrere Kilometer erstreckenden Sisalfeldern mit ihren endlosen, schnurgeraden Pflanzreihen umschlossen zu werden. Bei km 11 an der Station Steinbruch befindet sich rechts eine dem Gouvernement gehörige Teakholz-

n, eine
pa mit-
elust im
gs- und
els usw.
htzeitig

Buiko,
i durch-
Zügen
ie Züge
die ein-
ne 0,75
ernung.
en Ein-
führen.
ist ihre
hohen

Zug zu-
ngürtel,
d rechts
mehrere
adlosen,
werden.
let sich
eakholz-





Lithographisch von Druck- und Verlagsanstalt (Hans) Vahner, Berlin

Tanga, Usambara, Kilimanjaro

pflanzung. Hinter der Station Pongwe (km 14) beginnen dann die Sisalpflanzungen schon mehr den Kautschukbeständen zu weichen. Bei Ngomeni (km 29), Post und Telegraph, auf dessen Bahnhof Getränke zu erhalten sind, treten die Usambaraberge bereits deutlich hervor, besonders die Magrottogruppe. Ngomeni selbst ist Ausgangspunkt für eine Reihe von Anschlußwegen nach Segoma und anderen Pflanzungen des Ostabhanges der Usambaraberge.

Mit km 40 wird Muhesa (Restaurant) erreicht, der Hauptort der Landschaft Bondei. Post und Telegraph, Spediteur C. de Silva und Cie.

Muhesa ist Sitz eines Arbeiterkommissars und hat ein Krankenhaus für farbige Arbeiter. Von hier aus gelangt man südlich nach der ältesten ostafrikanischen Pflanzung, Lewa, nordwärts nach Magila, einem 1868 gegründeten Bischofsitz der Anglikanischen Universities Mission to Central Africa, den Magrottobergen, der Pflanzung Derema usw. Bequemer sind diese Plätze zum Teil über Tengeni (km 44) mit Hilfe der Sigibahn zu erreichen.

Tengeni ist Ausgangspunkt besonders für den Verkehr nach dem Biologisch-Landwirtschaftlichen Institut Amani. Es verkehren auf der 24 km langen Strecke Tengeni-Sigi wöchentlich drei Züge im Anschluß an die von Tanga kommenden bzw. dahin abgehenden. Der Fahrpreis beträgt für die genannte Strecke für Europäer

3,50 Rp., für Eingeborene 0,60 Rp. Es werden 30 kg Freigepäck gewährt. Die 75 cm spurige Bahn, die zur Aufschließung der reichen Holzgebiete Ostusambaras erbaut wurde, befindet sich im Privatbesitz, wird aber voraussichtlich demnächst vom Reich übernommen werden. Ihre Anlage, die teilweise durchaus verfehlt ist, weist einige Spitzkehren auf.

Die Bahn schneidet zunächst das fruchtbare, auch landschaftlich schöne Bondei, das ebenso wie der bald in Sicht kommende Magrottoberg dicht von Eingeborenen besiedelt ist. Auf der Höhe des wild zerklüfteten Berges befindet sich die Kaffeepflanzung Magrotto. Die Weiterfahrt geht dann hart am Abhang des eigentlichen Usambarastocks entlang. Bei km 12 hat man von der Kihuwibrücke einen prachtvollen Blick über die tropisch üppigen Talwände, die teilweise mit dichtem Urwald bestanden sind, der besonders die Schluchten wie ausgefüllt erscheinen läßt. Weiterhin wendet sich die Bahn in steilen scharfen Windungen am hohen Kirchturmfelsen entlang, in dessen Nähe der Sigi erreicht ist. Der dichte Urwald verdeckt ihn aber, so daß er erst an der Endstation beim Holzwerk Sigi sichtbar wird. Das Sägewerk, eine der ältesten industriellen Gründungen im Schutzgebiet, gehört einer Privatgesellschaft, die die Holzbestände hier ausbeutet, um das geschnittene Holz nach Tanga zu verschicken, wo es in erster Linie zu Möbeln verarbeitet wird. Hauptsächlich handelt es sich

um das schöne schwere Mwuleholz, die afrikanische Eiche.

Von der in dem kühlen Sigital gelegenen Bahnstation gelangt man zu Fuß in ungefähr $\frac{5}{4}$ Stunden nach Amani, jedoch kann man, wenn man rechtzeitig Reittier oder Tragstuhl beim Institut Amani bestellt, diese an der Station besteigen. Der Reitweg ist zwar bequemer und kürzer aber landschaftlich dem Fußweg nachstehend.

Von der Station kommend überschreitet man den wildschäumenden Sigi auf einer breiten Brücke und gelangt dann in die Tieflandversuchskulturen von Amani mit ihren zahllosen Anpflanzungen von Kautschuk, Mahagoni, Hanf, Chinin usw. An dem Wegweiser, an dem nach rechts der Weg nach der Pflanzung Lungusa abzweigt, passiert man eine weitere Reihe von Ylang-Ylang-, Kokain- und Pfefferbeständen, sowie einer Palmenanlage, in der besonders die Rotangpalme vertreten ist. Darauf gelangt man an die Kwamkuyubrücke, nach deren Überschreiten sich der Weg wiederum gabelt. Rechts, am Kwamkuyu entlang, führt ein sehr schlechter, steiniger Weg nach Amani hinauf. Von ihm zweigt nach ungefähr 700 m ein Nebenpfad ab, der zu den schönen, recht sehenswerten Kwamkuyufällen führt. Der Reitweg biegt an der Kwamkuyubrücke links ab und führt in einer Reihe von Serpentinaen verhältnismäßig bequem nach Amani hinauf, durch große Bestände einheimischer Nutzhölzer. Die letzten 10 Minuten vor Amani, die

durch Urwald führen, sind infolge der Steilheit des Weges recht beschwerlich. Nach Umgehung einer kleinen bepflanzten Talmulde steigt man durch den Ort Amani zum Fremdenhaus empor.

Hinter der Kwamkuyubrücke gabelt sich an der ersten Biegung des Reitwegs ein anderer Weg ab, der nach 10 Minuten Urwaldweg Gelegenheit zur Besichtigung der Sigifälle bietet. Überhaupt gestattet dieser Weg den besten Einblick in die grandiose Natur des Amani-gebiets. Ein tropisches Vogesenbild! Hier die imposanten Sigifälle und nach kurzem Weg durch Ficus-, Bambus- und andere tropische Baumbestände der schroffe Ilsenstein.

Durch Urwald und Eingeborenenchamben führt der Weg weiterhin auf die Höhe von Amani.

Das Kaiserliche Biologisch- und Landwirtschaftliche Institut, das 1902 von F. Stuhlmann, dem bekannten Begleiter Emin Paschas auf dessen letzter Reise, angelegt wurde, ist eine wissenschaftliche Station, die für Ostafrika ähnliche Aufgaben wie Buitenzorg für Niederländisch-Indien erfüllen soll. Von einem Stab von fünfzehn wissenschaftlichen Beamten werden mit Hülfe von einigen Hundert eingeborenen Arbeitern hier Versuche angestellt, die auf die Hebung der tropischen Landwirtschaft und auf die Ausschaltung der ihr drohenden tierischen und pflanzlichen Schädlinge hinzielen. Zu diesem Zweck sind neben einer Reihe von Labo-

Tanga, Usambara, Kilimanjaro

ratorien, Sammlungen usw. zahlreiche Versuchsplantagen en miniature angelegt, die durch die geschickte Art ihrer Bezeichnung auch dem Laien manche Aufklärung und Belehrung geben. Mehr als 50 Kilometer Wege sind vom Institut angelegt worden, die die einzelnen Anlagen miteinander und mit der Zentrale verbinden.

Fremden wird Unterkunftsgelegenheit in dem schön gelegenen Fremdenhaus geboten, das besonders von seiner Rückseite einen prachtvollen Ausblick auf die Walddäler bietet. Für die Benutzung eines Zimmers sind per Tag 2 Rp. an die Institutskasse und für Verpflegung 4 Rp. an den Pächter zu zahlen. Da das Institut einen der Hauptbesuchspunkte Fremder bildet, empfiehlt es sich dringend, wegen der Unterkunft rechtzeitig bei dem Institutsdirektor anzufragen! Amani hat Post- und Telegraphenamts sowie Fernsprechananschluß nach den benachbarten Orten. In 918 m Höhe gelegen ist es fieberfrei und bietet mit seinen kühlen Nächten auch eine gute Erholungsgelegenheit.

Die Zahl der von Amani zu machenden kleineren und größeren Ausflüge ist recht beträchtlich und machen es zum Standquartier um so geeigneter, als alle diese Ausflüge in einigen Stunden oder längstens in einem Tag zu machen sind, so daß die Mitnahme eines Zelts überflüssig ist. Dazu kommt, daß alle diese Ausflüge auf bequemen schattigen Wegen unter den dichten Kronen

der alten Urwaldbäume zu machen sind und so im kleinen ein charakteristisches Bild tropischer Üppigkeit geben, die sich im Usambaragebirge zu einer jubelnden Symphonie des Lebens und der Farbe konzentriert.

An kleineren Ausflügen seien die nach Monga (1 $\frac{1}{4}$ Stunde), Derema (1 Stunde), Ngambo (2 $\frac{1}{2}$ Stunden), Bulwa (2 Stunden) empfohlen. Die sämtlichen genannten Pflanzungen, die in der Hauptsache Kaffee bauen, sind auf schönen Urwaldwegen bequem zu erreichen. Im übrigen sind von der Institutsleitung meistens auch Reittiere zu ermietaen.

Einen Glanzpunkt Amanis stellt neben den bereits erwähnten Sigi- und Kwamkuyufällen ein Ausflug nach dem westlich gelegenen 1118 m hohen, in 50 Minuten zu erreichenden Bomole dar. Man verläßt Amani auf dem Kwamkoroweg und gelangt nach einigen Minuten Waldwegs an einen Wegweiser, an dem nach links der Weg zum Bomole abzweigt. Er teilt sich zwar wieder in mehrere Arme, die aber alle zum Ziel führen. In den Urwald, durch den die Wege führen, sind Anpflanzungen des Instituts eingestreut, die in der Hauptsache aus Chinarindenbäumen (Chinin) und Kampfer bestehen. Bekanntlich besteht schon lange das Bestreben, das Monopol, das Java und Formosa, dieses in Kampfer, jenes in Chinin hat, zu durchbrechen. Amani hat bereits längere Zeit daran gearbeitet, beide Pflanzen

Tanga, Usambara, Kilimanjaro

in Ostafrika heimisch zu machen, und die bisher in dieser Richtung in Amani und weiterhin auch auf Privatpflanzungen erzielten Erfolge sind so ermutigend gewesen, daß zu hoffen ist, Ostafrika werde in absehbarer Zeit in dem Markt dieser Produkte ein gewichtiges Wort mitsprechen. Ein Dauererfolg wäre um so wichtiger, als die gesamte Plantagenkultur bekanntlich durch die Kautschukbaisse von 1912/13 einen empfindlichen, schwer zu verwindenden Schlag erlitten hat.

Näher dem Gipfel zu finden sich Bestände der Kasuarine, eines von Australien eingeführten fichtenartigen Baumes, sowie der Usambarazeder und anderer Nadelhölzer, ferner die schöne australische Grevillia, Gerberakazie usw. Auf dem Felsengipfel des Bomole findet sich eine Schutzhütte, von der aus sich ein prachtvoller Rundblick über die gesamte Bergwelt Ostusambaras eröffnet. Über den Urwald hinweg leuchten von Osten her die Gebäude von Amani, die das tief eingesenkte Sigital zum Teil verdecken. Ein kleiner Berggipfel zeigt das Dorf Bulwa, und das Ganze wird überragt durch das schroffe Magrottomassiv und den 1079 m hohen Mlingastock. Am Magrottomassiv vorbei sieht man in die weiten Küstenebenen, die nach Osten zu der Indische Ozean einsäumt. Nach Süden hin schweift der Blick wieder über die Baumkronen des Urwalds hinüber zur Kaffeepflanzung Kwamkoro und dem Gonyaberg, hinter dem sich die weite Panganiebene erstreckt. Nach Westen,

wo der Bomole mehrere hundert Meter fast senkrecht abfällt, übersieht man jenseits des scharf ausgeprägten Luengeratals das Massiv von Westusambara, von dem die Häuser des 1030 m hoch gelegenen Sanatoriums Wugiri herüberleuchten. Näher zu sieht man nach Norden die Pflanzungen Derema, Ngambo und andere, und wirkungsvoll schließt das über 1400 m hohe Lutindimassiv genau nach Norden hin das Bild ab.

* * *

Von Tengeni aus gelangt man über die Stationen Bombuera und Kiuhuhwi, von wo auch ein allerdings nicht zu empfehlender Weg nach Amani führt und wo sich von der Station aus endlos erscheinende Sisalfelder erstrecken, nach Mnyussi, km 69 (Restaurant). Von hier führt ein Fußweg, der den von Sigi an landschaftlicher Schönheit noch übertrifft, in 6 Stunden nach Amani. Dieser Weg ist zwar anfangs etwas unbequem, es sollte ihn aber jeder Reisende benutzen, dem es die Zeit erlaubt, umso mehr, als die reichliche Hälfte der Strecke durch prachtvollen Hochwald auf überaus bequemem Weg führt. Man geht von der Bahnstation in einem Bogen zunächst durch das Dorf Mnyussi, wo man von dem dortigen Aki den einen Führer (unnötig) erhalten kann, gelangt dann in eine Gummipflanzung und durch diese nach ungefähr 40 Minuten zum Sägewerk Mnyussi. Von hier an wird der Weg unbequem und steil, wenn er auch dicht beschattet ist. Nach weiteren 1½ Stunden ist man nach

Tanga, Usambara, Kilimanjaro

rund 800 m Steigung in 1000 m Höhe auf dem Gonya
angelangt. Ein herrlicher Blick eröffnet sich von hier
auf das 800 m tiefer liegende hügelige Luengeratal, zu
dem der Gonya fast senkrecht abfällt. Jenseits des Tals
beherrscht das Massiv von Westusambara das Bild, in
dem man die Häuser von Wugiri erkennt. Nach links
hin erstreckt sich die leichtgewellte, in der Ferne ver-
schwimmende Steppe, durch die der Pangani sein viel-
fach gewundenes Silberband zieht. Am Panganifluß hart
am Westabfall von Westusambara sind die zahlreichen
Häuser von Korogwe erkennbar.

Vom Gonya ab, der mit seinem Rundblick eine reich-
liche Entschädigung für die Mühe des Aufstiegs gewährt,
wandert man durch Urwald, der nur in der Nähe von
Kwamkoro gelichtet ist, um den Kaffeepflanzungen
Platz zu machen. Machtvoll streben die schönen kräf-
tigen Nutzholzstämme häufig bis zu 50 m Höhe empor,
mit ihren Kronen eine Laube bildend, die kaum einen
Sonnenstrahl durchläßt. Dichter Farnbusch bedeckt
den feuchten Boden, Tausende von Lianen verbinden
die Bäume, an deren Stämmen sich wieder Farne und
Orchideen angesiedelt haben. Baumfarne und wilde
Bananen finden sich in den Schluchten und an den Bach-
ufern, zwischen denen das kristallklare Wasser schäu-
mend zu Tal wirbelt. Eine bunte Blütenpracht ziert den
Boden, und Schmetterlinge von ungeahnter Pracht und
Größe gaukeln um die modernden gefallenen Baum-

riesen. „Erst in diesen Wäldern, die fast unberührt stehen, die bis heute noch nicht einmal völlig botanisch erforscht werden konnten, bekamen wir eine deutliche Vorstellung von der Fruchtbarkeit der tropischen Natur. Was der Boden unter senkrechter Sonnenstrahlung und bei genügender Feuchtigkeit zu leisten vermag, läßt sich bei diesen wild durcheinander sich drängenden Riesenpflanzen erkennen, von denen jede der anderen Licht, Luft und Leben streitig machen will und die dann in in wilder Unordnung zum Himmel sich emporrecken.“ (Chr. Eckert.)

In der Nähe von Kwamkoro, einer der bedeutendsten ostafrikanischen Kaffeepflanzungen, die den Erben des Prinzen Albrecht, des früheren Regenten von Braunschweig, gehört, teilt sich der Weg mehrfach, ist aber allenthalben genügend durch Wegweiser gekennzeichnet. Gleich hinter der Fabrikanlage von Kwamkoro schließt sich der Urwald wieder zusammen, und erst nach einer weiteren Stunde Marsch, der über den Sigi führt, gelangt man an die Lichtung, in der die Häuser von Amani liegen.

Noch ein anderer touristischer Glanzpunkt ist von Mnyussi aus zu erreichen: die Margaretenfälle des Pangani, deren Besuch kein Reisender verabsäumen sollte. Allerdings ist hierzu die Mitnahme von Verpflegung und eines Zelts erforderlich. Wegen der Möglichkeit, in Mnyussi Träger zu erhalten, ist es zweckmäßig, sich auf dem Bezirksamt in Tanga zu erkundigen. Wenn man

den Weg von Amani aus macht, sind unter Umständen hier Träger zu bekommen.

Von der Station Mnyussi kommend, überschreitet der Weg die Bahn nach Süden. Auf einer breiten Straße gelangt man durch steppenartiges Gelände, in dem vielfach die keulenförmigen Borassuspalmen auffallen und das mehrfach durch Plantagen unterbrochen ist — unter Umständen kann man nach eingeholter Erlaubnis streckenweise eine Pflanzungsbahn benutzen — in ungefähr 1 1/2 Stunden zur Pflanzung Hale und nach einer weiteren kleinen Stunde an den Pangani, der hier wild über die Felsen dahinschäumt. Die Wasserkraft der kleinen Panganifälle, die man in der Kolonie nach ihrem Besitzer F. Hoffmann scherzend „Hoffmannstropfen“ nennt, werden mit Hilfe einer Turbinenanlage Pflanzungszwecken dienstbar gemacht. In den Schnellen liegt das von Waruvu, den Flußleuten, die zum Stamm der Waseguha gehören, bewohnte Dorf Hale.

Der Pangani wird hier auf einer primitiven Hängebrücke überschritten, die ängstliche Gemüter zwar etwas nervös machen kann, die aber vollkommen sicher ist. Auf der Jenseite liegt inmitten der Friedrich Hoffmann-Plantage das schloßartige weiße Herrenhaus, an dem vorbei, es rechts liegen lassend, der Weg zu den großen Panganifällen, den Margaretenfällen, führt. Dieser Weg ist schlecht und namentlich bei bedecktem Himmel unangenehm heiß. Er hält sich fast ständig in unmittelbarer

Nähe des Panganiufers. Nach ungefähr 6 km hinter der Paganibrücke wird das Dorf Makinjumbe erreicht, das inmitten zahlreicher Kokospalmen gelegen mit dem Festland durch eine schwankende Lianenbrücke verbunden ist. Kurz unterhalb von Makinjumbe beginnt sich der Fluß zu gabeln und bei Mhezamboga bildet er ein solches Gewirr von Inseln, Kanälen und Armen, daß die Bezeichnung „Reich der Tausend Inseln“ für dieses amphibische Gebilde wohl berechtigt ist. Die Inseln sind zum Teil durch Lianenbrücken miteinander verbunden und werden gleichfalls von den Waruvu bewohnt, die sich hierher vor den einfallenden Waseguha und Massai zurückzogen. Durch Abschneiden der die Inseln mit dem Festland verbindenden Lianenbrücken konnten sie sich jederzeit leicht sichern. Zahlreiche Palmen und die reichlichen Fische gewährten immer ausreichende Nahrung.

E. Kaiser, einer der besten Kenner dieses Gebiets, empfiehlt, bei Mhezamboga den Pangani, der hier dreizehn Arme hat, teils wattend, teils unter Benutzung der Lianenbrücken zu überschreiten (40 Minuten hin und zurück), sich hierzu aber der Mithilfe der Waruvu zu versichern, die die Furten kennen und schützend und stützend bei dem immerhin nicht ganz ungefährlichen Unternehmen eingreifen können.

Etwas unterhalb Mhezamboga gabelt sich der Weg. Man benutze den linken, der in Kürze zu den Fällen führt.

Tanga, Usambara, Kilimanjaro

Am besten beobachtet man sie von der kleinen, halb-
inselförmig in den Fluß vorspringenden Kuppe aus. Es
ist ein wundervolles Bild, das sich hier bietet. Gleich-
sam aus den Baumkronen heraus schießen mehrere
kleinere und ein größerer Fall, die sich in einer schmalen
Felsklamm zu einem brodelnden Gischt vereinigen, die
Luft weitherum mit Wasserdampf erfüllend. Leider über-
sieht man nur einen Teil der Fälle, da die übrigen Arme
in ihrem Fall durch hohe Waldinseln verdeckt sind.
Aber was man sieht, ist so grandios, in seiner Größe,
seiner Bewegung und seiner Einsamkeit so überwälti-
gend, daß es alleine einen Besuch des nördlichen
Deutsch-Ostafrika lohnen würde.

Unterhalb der Fälle, wo man häufiger Gelegenheit hat
Krokodile zu sehen, bildet der Fluß noch einige Schnellen,
um dann im ruhigen Lauf zum Ozean zu fließen.

Verfolgt man an der obengenannten Gabelung den
rechten Weg, so gelangt man in ungefähr einer halben
Stunde zu einer Fähre, von deren gegenseitigem Ufer
man in ungefähr 5 Stunden nach der Plantage Lewa
und weiter nach Muhesa oder Pangani marschieren kann.

Die Fallhöhe des Pangani von Kilondo etwas oberhalb
der Halebrücke bis zum Fuß der großen Fälle beträgt
bei einer Länge von 12 km 100 m. Die Margaretenfälle,
so benannt nach der Frau eines Bezirksamtmanns von
Tanga, die sie als erste europäische Dame besuchte,
haben eine Fallhöhe von 40 m. Sie repräsentieren un-

gefähr 20—30000 Pferdekräfte und sollen neuerdings industriell ausgebeutet werden. Eine dahingehende Konzession ist bereits erteilt worden.

Wer im Zelt an den Fällen übernachten will, dem sei entweder die in die Fälle vorspringende Halbinsel oder die Nähe des Dorfes Mhezamboga als Lagerplatz empfohlen.

* * *

Von Mnyussi gelangt der Zug in ungefähr 35 Minuten durch das Luengeratal nach Korogwe (km 84). Am Ort befindet sich ein Hotel (Usambarahotel, mäßig) sowie eine Gouvernements-Viehquarantänestation und eine Niederlassung der Universities Mission to Central Africa. Post und Telegraph in der Bahnstation. Spediteur G. Zusanatto (im Hotel).

Korogwe war bereits in alter Zeit ein wichtiger Karawanenplatz. Von Tanga, Pangani und Moa aus trafen sich hier die Karawanen, um durch Useguha nach dem 14 Tage entfernten Kondoa Irangi und dann weiter nach Unyamwesi oder nach dem 400 km entfernten Kilimanjaro zu gehen. Noch heute geht von hier eine wichtige Karawanenstraße ab über Handeni nach Kondoa Irangi, die in erster Linie dem Viehtrieb dient. Aus diesen Gründen wurde hier auch vor einigen Jahren die Untersuchungs- und Quarantänestation für das küstenwärts gehende Vieh eingerichtet.

Besondere Bedeutung hat Korogwe in neuerer Zeit als

Tanga, Usambara, Kilimanjaro

Ausgangspunkt für die in seiner Umgebung entstandenen Pflanzungen sowie für das in Westusambara gelegene, aus einem 100000 Mark betragenden Vermächtnis eines Württembergers 1904 errichtete Lienhardtsanatorium Wugiri, das bestimmt ist, den Kolonisten eine bequem zu erreichende Erholungsgelegenheit zu bieten.

Wugiri, das Post- und Telegraphenamts besitzt, empfiehlt sich mit seinem frischen Bergklima auch dem Reisenden umsomehr, als es, ähnlich wie Amani in Ostusambara, für Westusambara den Mittelpunkt eines touristisch recht sehenswerten Gebiets bildet. Die Unterkunfts- und Verpflegungsverhältnisse in Wugiri genügen auch verwöhnten Ansprüchen (Preis für Unterkunft und Verpflegung per Tag 6 Rp., bei längerem Aufenthalt 5 Rp.); Reittiere, Zeltausrüstungen stehen für größere Ausflüge zur Verfügung.

Der Weg Korogwe-Wugiri ist ohne größere Anstrengungen zu Fuß zu machen, doch empfiehlt es sich auf jeden Fall, Tragstuhl oder Reittier rechtzeitig bei der Sanatoriumsleitung anzufordern, die auch Träger zum Transport des Gepäcks an den Bahnhof schickt.

Vom Bahnhof Korogwe, von dem aus sich ein prachtvoller Blick auf die hier in scharfer Bruchstufe abstürzende dunkle Gebirgsmauer von Westusambara bietet, sieht man den 1480 m hohen Maschindeikegel, den Ambangulurücken und den Kaschiui oder Ganßerberg, so genannt nach dem später in Südwest-Afrika gefallenem

Hauptmann, der hier topographisch gearbeitet hat. Der Weg geht anfangs in nördlicher Richtung durch Pflanzungen. Etwa 10 Minuten hinter dem Bahnhof zweigt rechts der Weg nach der Kaffeepflanzung Sakarre ab, und bald kommt man in nordwestlicher Richtung in die Berge. An dem 764 m hohen Lukogamassiv (links) vorbei geht es allmählich in 500 m Höhe, wo sich 8 km hinter Korogwe der breite Fahrweg nach rechts wendet, um den Katole Lohatustock zu umgehen. Fußgänger können von hier ab den hier einmündenden kürzeren, wenn auch steileren Fußweg benutzen, der in ungefähr 7 km zuletzt durch Eingeborenenfelder zu dem 1030 m hoch gelegenen Wugiri emporführt, während der Reit- und Fahrweg annähernd doppelt so lang ist. Landschaftlich bieten beide Wege zwar nicht so viel, wie die geschilderten in Ostusambara, eröffnen aber doch eine Reihe schöner Ausblicke auf die Pflanzungen, das Luengeratal und die Panganisteppe.

Der Blick von Wugiri ist besonders nach Norden zu prachtvoll. Über das Kwabulutal, den schönen Garayafall und das malerische Berggewirre schweift der Blick nach den bis 1300 m hohen Bergen um die Pflanzung Sakarre. Nach Osten hin überblickt man das heiße hügelige Luengeratal mit den schön geschwungenen Waldbergen Ostusambaras im Hintergrund, während sich nach Westen zu, wo der Bergvorsprung, auf dem Wugiri liegt, sich von dem Gebirgsmassiv abtrennt,

Der
flan-
veigt
, und
erge.
geht
Ko-
den
nnen
wenn
7 km
noch
und
tlich
chil-
eihe
ratal

n zu
aya-
Blick
zung
eiße
enen
rend
dem
ennt,



*Tafel 5. Teilansicht der Margaretenfälle
phot. Dr. Karstedt*

—
prä
fäll
Da
lieg
kur
trie
vor
fre
jed
Ha
Di
seh
em
usa
Wi

Fe
zu
nut
hal
we
ein
ha
we
üb
ma
sic
—

prächtige Urwälder mit zahlreichen Bächen und Wasserfällen erstrecken.

Das eigentliche Sanatorium mit seinen Hauptgebäuden liegt auf einem Bergrücken, während einzelne Unterkunftshäuser fern von dem eigentlichen Wirtschaftsbetrieb ungefähr 15 Minuten westlich liegen. Das sonst vorzuziehende Wohnen in diesen Einzelhäusern birgt freilich den Nachteil in sich, daß deren Bewohner zu jeder Mahlzeit erst einen kleinen Spaziergang zum Hauptgebäude unternehmen müssen.

Die Zahl der von Wugiri aus zu machenden Ausflüge ist sehr groß. Umsomehr ist der Aufenthalt in Wugiri zu empfehlen, als er in bequemster Weise in die von Ostusambara doch in mancher Beziehung abweichende Wirtschaftsform Westusambaras einzuführen geeignet ist.

1. Nach der Kaffeepflanzung Ambangulu und Feenlust. Man geht auf einem bequemen Anschlußweg zu der großen Ambangulustraße und erreicht in 30 Minuten die Pflanzung. Der Weg führt nach einer weiteren halben Stunde zur Aufbereitungsanlage und dem Sägewerk und auf vielfach gewundener Straße zu dem auf einem Plateau wie eine Oase im Urwald gelegenen Herrenhaus Ambangulu. Der den Hochwald schneidende Reitweg, der zahlreiche hochromantische Ausblicke bietet, überschreitet eine Reihe von Bächen. Am 4. Bach kommt man zur Feenlust, einer eigenartigen Felsbildung, die sich ungefähr 15 m über der Bachübergangsstelle be-

findet und auf einem steilen schmalen Pfad erreichbar ist. In einer Art Felstunnel, der 4 m hoch, 2 m breit und 10 m lang ist und dessen Boden ein stiller Weiher bedeckt, stürzt sich im Hintergrund durch eine große Spalte ein dichter Staubregen, der die ganze Höhle anfüllt und die prächtigsten Farbeneffekte hervorruft. Je nach dem Stande des Sonnenlichts erscheinen die Nebel in allen Farben des Spektrums wie glühende Gase. Ein Bild von ganz eigenartiger und packender Wirkung.

Die Entfernung Wugiri-Feenlust beträgt ungefähr 12 km.

2. Zu der inmitten des Urwalds gelegenen Kaffeepflanzung Sakarre. Der Anschlußweg führt über den Bululu nördlich zur fahrbaren Sakarrestraße, teils durch Hochwald teils durch Eingeborenfelder. Bis zur Aufbereitungsanlage am fallreichen Garaya sind es rund 10 km. Dieser Ausflug kann unter Umständen bis nach der 2 Stunden entfernten Missionsstation Bungu ausgedehnt werden, ein prachtvoller durch Kaffeefelder und Restbestände des Urwalds führender Weg. Von Bungu aus über Feenlust zurück.

3. Nach Balangai, einer in 1260 m Höhe in einem von dichtem Urwald umhegten Kesseltal gelegenen Pflanzung, die metereologisch insofern interessant ist, als sie mit fast 3000 mm jährlichen Niederschlägen den feuchtesten Platz Ostafrikas darstellt. Der Weg führt nach Sakarre und von da durch prächtigen Hochwald in 3 Stunden nach Balangai. Von Balangai gelangt man wiederum

Tanga, Usambara, Kilimanjaro

durch Hochwald und über Hochweiden mit Eingeborenenkulturen in ungefähr 10 km nach der Missionsstation Bumbuli am westlichen Abhang des 1800 m hohen Kisimba. Der Weg nach dem Kisimbagipfel beträgt von Bumbuli ab ungefähr 2 Stunden, die sich bietende Aussicht lohnt aber vollkommen die Mühe der Ersteigung. Von Bumbuli führt eine längere Straße nach Wilhelmstal.

Ein recht lohnender Ausflug führt von Bumbuli aus durch prachtvollen in 1700 m Höhe gelegenen Hochwald nach 5 Stunden zur Missionsstation Wuga, dem alten Sitz der Usambarakönige. Bei Wuga bietet der 1759 m hohe Kwamongo einen prachtvollen Rundblick; der Berg ist allerdings nur mit großer Mühe zu ersteigen. Von Wuga ist die Eisenbahnstation Mombo in 19 km auf der neuen Wilhelmstalstraße zu erreichen.

4. Nach Lutindi und Bungu. Der Weg führt über Ambangulu und Feenlust zur Brücke über den Bululu. Vor ihr führt halb links ein Pfad nach Lutindi am Masussumassiv, dem südwestlichsten Ausläufer Usambaras. Lutindi war ursprünglich eine von der evangelischen Mission gegründete Sklavenfreistätte, während es jetzt seine Hauptbedeutung als Pflegeanstalt für eingeborene Irrsinnige hat. Es ist zurzeit die einzige Irrenanstalt des Schutzgebietes. Verfolgt man den eben genannten Weg über die Brücke, so gelangt man nach einer halben Stunde nach Bungu, das man übrigens auch von Lutindi

aus auf einem Eingeborenenpfad erreichen kann. Östlich von Bungu liegen, die Landschaft beherrschend, der 1300m hohe Mpemba und südlich von diesem der 1342m Kwemekula. Von dem Mpemba aus hat man einen prachtvollen Überblick über Sakarre, Ambangulu, Lutindi, Wugiri und die dazwischen gestreuten Urwaldparzellen, Hochweiden und Eingeborenenendörfer.

Wer größere Ausflüge unter Mitnahme eines Zelts machen will, dem stehen eine Reihe von Touren zur Auswahl, die sich in der Hauptsache natürlich nach der Art der verfolgten Interessen zu richten haben. Selbstverständlich können auch nicht alle von Wugiri aus zu machenden kleinen Ausflüge hier aufgezählt werden. Die oben angeführten sollen nur einen ungefähren Anhaltspunkt bieten.

* * *

Kurz nachdem der Zug Korogwe verlassen hat, überschreitet er zweimal den Pangani, der hier wiederum mit zahlreichen, von Waruvu bewohnten Inseln durchsetzt ist. An den Stationen Maurui (km 97) und Makuyuni (km 114) vorbei, die beide inmitten ausgedehnter Pflanzungen liegen, geht es nach *Mombo* (km 129), das, in 423 m Höhe gelegen, lange Jahre hindurch Endpunkt der Bahn war.

Hotels: Jägerhof und Parkhotel (G. Martienssen).

Spediteur: G. Martienssen.

Post und Telegraph auf der Bahnstation.

Tanga, Usambara, Kilimanjaro

Mombo ist Sitz eines Polizeipostens sowie einer Tieflandversuchsstation. Infolge seiner sumpfigen Umgebung gehört es zu den ungesundesten Plätzen der Kolonie, so daß Durchreisende am besten tun, möglichst noch am selben Tage das hochgelegene gesunde Wilhelmstal zu erreichen.

Bleibt man, wenn auch nur kürzere Zeit, hier, so sollte ein Besuch des eine halbe Stunde vom Parkhotel befindlichen Mombofalls nicht unterlassen werden. Der Weg führt im Tal des Mombobachs aufwärts durch die Anlagen der Versuchsstation. Mehr und mehr verengert sich das Tal, bis man nach halbstündigem Marsch am Fuße des imposanten donnernden Falls steht, der namentlich zur Regenzeit gewaltige Wassermengen befördert. Gegen den Hintergrund der steil aufragenden dunklen Berge bildet das weiße Band des Falls einen prächtigen Gegensatz.

Mombo ist Ausgangspunkt für die Gegend von Wilhelmstal mit ihrer Fülle von landschaftlich und wirtschaftlich interessanten Punkten. Mit Wilhelmstal ist es durch eine 36 km lange Landstraße verbunden. Ein Automobil, das auch Personen befördert, stellt die Verbindung in 3 Stunden her. Wegen der Abgangszeit des Automobils empfiehlt es sich, sich auf dem Bahnhof oder im Hotel zu erkundigen. Schneller als zu Fuß auf der neuen Strecke ist Wilhelmstal auf dem alten 24 km langen Weg zu erreichen, besonders wenn man die Ab-

kürzungswege benutzt. Diese Wege sind freilich nur geübten Steigern zu empfehlen, weil sie unglaublich steil sind. Einzelne Teile von ihnen sind ganz charakteristisch als Himmelsleitern bezeichnet worden. Am besten besteigt man sie mit Hilfe der sogenannten Himmelsdroschke, eines Gurts, der um den Körper gelegt und an dem man von Eingeborenen hochgezogen wird.

Die neue Straße hat nirgends mehr als 5% Steigung aufzuweisen, macht dafür aber auch bedeutende Umwege. Rechts und links begleiten die Straße hohe bewaldete Felspartien. Bei km 13 zweigt in scharfem Winkel rechts der 6 km lange Fahrweg nach Wuga ab. Im Tal des Mombobachs, der hier Zimui heißt, führt die Straße weiter, und damit gelangen wir an den schönsten Wegteil. Steil ragen hier die Hänge empor; mußte doch an vielen noch jetzt erkennbaren Stellen die Straße in den Fels hineingesprengt werden. Tief unten rauscht der Zimui über die Felsen hinweg, zeitweilig auch in unterirdischem Bett fließend. Bei km 26 wird der reißende schöne Sonifall überschritten, und damit macht der Weg eine scharfe Kehre nach links. Langsam am Mbuzirücken sich hinaufziehend, führt er in weiteren 10 km nach dem 1470 m hoch gelegenen Wilhelmstal.

Der Ort *Wilhelmstal* liegt in einem auf allen Seiten von Berghängen eingefassten Kessel. Eine Allee führt zu dem am Ende des Orts gelegenen Bezirksamt, und

Tanga, Usambara, Kilimanjaro

die ganze Landschaft erinnert weniger an die Tropen als an ein deutsches Mittelgebirge. Wesentlich trägt hierzu auch das gesunde malariafreie Klima bei; sind doch schon in Wilhelmstal Nachtfröste nicht selten, sodaß die Europäerhäuser mit Öfen ausgestattet werden mußten.

Wilhelmstal ist Sitz eines seit 1898 bestehenden Bezirksamts sowie eines Forstamts und einer Post- und Telegraphenagentur.

Hotels: Hotel Gerth. Sehr gut. Hier sind auch Reittiere und Tragstühle zu vermieten.

Infolge seiner günstigen klimatischen Lage ist das Gebiet um Wilhelmstal zum Siedlungsplatz für eine Reihe kleinerer Pflanzler geworden, die neben Kaffee, Gerberakazie und Ähnlichem europäisches Getreide, Gemüse, Obst usw. bauen. Daneben gedeiht auch die Viehzucht, die, wie auf Kwai, sogar Anlaß zu einer Konservenindustrie gegeben hat. Vielfach sind richtige deutsche Bauernwirtschaften entstanden, die durch den Fleiß und die Energie ihrer Besitzer gut gedeihen. Und wenn auch die Hoffnung, daß Ostafrika jemals in großem Maßstab ein Gebiet für deutsche Kleinbauern werden kann, allzu optimistisch ist, so ist hier doch bewiesen, daß ein neues bodenständiges Geschlecht in freier Position auf eigener Scholle, zwar nicht bedeutend an Zahl, aber an Wichtigkeit für die Entwicklung und Sicherung des Landes hier heranwachsen kann. Freilich ist der Raum, der für diese

Tanga, Usambara, Kilimanjaro

Art Siedelungen in Betracht kommt, nur beschränkt. Naturgemäß spricht auch die Entfernung von der Bahn in dieser Beziehung ein gewichtiges Wort mit. Große Teile Westusambaras, besonders im Norden, könnten noch der Besiedelung erschlossen werden, wenn nicht die 3—4 tägige Entfernung von der Eisenbahn hindernd im Wege stünde. In diesen Gebieten sind vorläufig noch die Missionen wie Neu Bethel (1620m) und Mlalo (1460m) die einzigen Vertreter europäischer Wirtschaft.

Der Wald in Westusambara beherbergt 56 verschiedene bisher bekannt gewordene Baumarten. Der deutsche Wald weist nur ungefähr die Hälfte auf. Bemerkenswert ist übrigens, daß hier unsere heimische Brombeere zahlreich wild vorkommt. Auch unser Veilchen ist in einer besonderen Variation hier vertreten. Biogeographisch interessant ist, daß fast sämtliche Tiere der heißen Steppe mit Ausnahme des Löwen in die höchsten Höhen des Gebirges vorgedrungen sind. Selbst der Leopard findet sich hier, obgleich die Temperatur doch wesentlich von der der Steppe abweicht.

Die Zahl der von Wilhelmstal zu machenden Ausflüge ist natürlich entsprechend den großen landschaftlichen Schönheiten und den interessanten Pflanzungs- und Siedelungsunternehmen recht zahlreich. Wer für Pflanzungen Interesse hat, wird nicht versäumen dürfen, die Pflanzung Sakkarani, westlich von Wilhelmstal gelegen, oder die Pflanzung Baga aufzusuchen. Freilich ist die Rück-

inkt.
Bahn
roße
nten
nicht
ernd
noch
(50m)

dene
sche
kens-
eere
st in
ogra-
der
asten
Leo-
doch

flüge
ichen
l Sie-
nzun-
Pflan-
oder
Rück-



*Tafel 6. Auf der Straße Mombo-Wilhelmstal
phot. Dobbertin*

keh
Aue
usar
wird
lass
sich
müs
führ
1. N
führ
hera
den
Aus
lieg
auf
2. N
ng
den
blic
hall
nac
rod
ma
nac
aus
lipp
Ge

kehr von diesen Plätzen am selben Tag nicht möglich. Auch der Besuch des nordwestlichen Teils von Westusambara, der Gegenden von Neu Bethel, Malo usw. wird sich nur mit größerem Zeitaufwand ermöglichen lassen. Der Reisende, dessen Zeit beschränkt ist, wird sich mit nachstehend anzuführenden Ausflügen begnügen müssen, die sich meistens ohne Mitführung des Zelts ausführen lassen.

1. Nach der Pflanzung Irente ($\frac{1}{2}$ Stunde). Der Weg führt westlich aus Wilhelmstal in langsamer Steigung heraus. Irente ist heute Privatbesitz, während es früher dem Trappistenorden gehörte, der das Gut anlegte. Dieser Ausflug ist besonders dem zu empfehlen, dem daran liegt, einen Einblick in eine deutsche Bauernwirtschaft auf afrikanischem Boden zu bekommen.

2. Nach Philippshof ($1\frac{1}{2}$ Stunde). Der Weg führt in langsamer Steigung nördlich auf den Magambapaß, der den 1750 m hohen Magambasattel (prachtvoller Rundblick) schneidet. Hier befindet sich eine Erfrischungshalle. Rechts führt der Weg von hier ab in einer Stunde nach Hedderode (Kwamkusu) und Kwai. Auf Hedderode, dessen Gemüse einen guten Ruf genießt, kann man übrigens auch wohnen. Nach links geht der Weg nach Neu-Hornow ab (5 Stunden), während er geradeaus in einer halben Stunde nach Philippshof führt. Philippshof ist eine größere Pflanzung, die hauptsächlich Gerberakazien kultiviert.

3. Nach der Domäne Kwai. Von dem Magambasattel in $\frac{3}{4}$ Stunde zu erreichen. Der Weg führt durch Hochwald, dessen Stämme teilweise über und über mit Bartflechten behangen sind, über Hedderode. Kwai liegt in 1600 m Höhe in einem rund von hohen, wenig bewaldeten Bergen umgebenen nach Süden geöffneten Talkessel, der zum Teil von den Hafer- und Kartoffelfeldern sowie den Obst- und Gemüsegärten von Kwai eingenommen wird. Dazwischen stehen in der Nähe des Gutshofs mächtige Zypressenbäume, Aloe- und Lorbeerbäume. Der Hauptwert Kwais, das früher Gouvernementsdomäne war, sich jetzt aber im Besitz des Herrn Illich, eines ehemaligen Wißmannkämpfers befindet, liegt in der Viehzucht. Bekanntlich ist die Viehzucht der Eingeborenen sehr unrationell und wenig ergiebig. Eine Eingeborenenkuh z. B. gibt täglich nur $1\frac{1}{2}$ bis 2 Liter Milch, und die Milchabgabe versagt sofort, wenn ihr das Kalb genommen wird. Der Besitzer von Kwai hat mit Erfolg versucht, mit Hilfe eingeführter Rassetiere den Rinderbestand zu verbessern.

Auch die Schweinezucht in Kwai hat schon bedeutende Erfolge erzielt. Wurst- und Fleischkonserven gehen von hier durchs ganze Schutzgebiet und über dessen Grenzen hinaus. Auch Pferde, die sonst in Afrika nur an wenigen Stellen gedeihen, hat Kwai gezüchtet. Auf dem ersten in Nairobi veranstalteten Rennen war es ein auf Kwai gezüchtetes Pferd, das den Preis davontrug.

4. Nach Neu-Hornow (6 Stunden) und dem Schumewald. Dieser Ausflug, zu dem, wenn man nicht in Neu-Hornow oder einem der Forsthäuser übernachten kann, die Mitnahme eines Zelts unbedingt erforderlich ist, bildet einen der Glanzpunkte der Usambarareise. Allerdings ist auch zu diesem Ausflug dringend die Mitnahme warmer Kleidung anzuraten, da besonders in der kalten Zeit (Juli bis September) die Temperatur häufig bis auf -4° heruntergeht.

Neu-Hornow bildet den Mittelpunkt des ungefähr 25000 ha großen, besonders an Zedern, Podocarpus und wilden Olivenbäumen reichen Schumewalds. Der Weg führt zum Teil durch prachtvollen Hochwald, teils über Waldwiesen, in die Kulturen von Hafer, Kartoffeln usw. eingestreut sind, über zahlreiche Bachschluchten, an deren Rändern mächtige Baumfarne stehen, vorbei an den Herden der Wambugu, allmählich in die Zedernbestände des Schume. Der Schumewald ist von zahlreichen Wegen durchzogen, unter denen der Hauptweg teilweise durch Farbenklexe an den Bäumen gekennzeichnet ist. Die kühle Luft des sich bis zu 2300 m erhebenden Schumewalds im Verein mit der eigenartigen Waldflora, den schmalen kilometerweiten Waldwiesen rufen einen so wenig tropischen Eindruck hervor, daß Paasche ihn nicht mit Unrecht mit gewissen norwegischen Gegenden vergleicht.

In Neu-Hornow, das unter anderem ein Sägewerk be-

Tanga, Usambara, Kilimanjaro

sitzt, ist der Ausgangspunkt der Drahtseilbahn nach Mkumbara, die zum Abtransport der mächtigen Zedernstämme dient, die bereits in großen Mengen nach Deutschland verschickt werden, um hier zu Bleistiften und anderen Dingen verarbeitet zu werden. Die Hauptzedernbestände, die zu besuchen man nicht unterlassen sollte, liegen bei dem Blockhaus Waldheil (Manolo), das auf einem durch Kartoffel- und Haferfelder führenden Weg in 2 Stunden von Neu-Hornow zu erreichen ist. Es führt übrigens auch eine Feldbahn von Neu-Hornow nach dort. Von Waldheil läßt sich in 2 Stunden — man achte aber auf den Weg — nach dem interessanten Gebirgsmassiv von Mbalu gelangen, von dem sich ein schöner Blick auf den Kilimanjaro und den Gonyafall in Pare bietet. Wenn man diesen Weg weiter verfolgt, so führt er in ferneren 3 Stunden nach Mtai (Neu Bethel). Wendet man sich von Waldheil nach Südosten, so gelangt man über einen langen Knüppeldamm später nach Süden gehend in ungefähr 22 km vorbei an dem 2240 m hohen Magambamassiv nach Philippshof. An diesem Weg wächst nach Pastor Döring vielfach der Mschunguti, ein Giftstrauch, der bei den Eingeborenen Verwendung zur Herstellung des Pfeilgifts findet. Er ist an den fleischigen, lanzettförmigen und gegenständigen Blättern, seinem milchigen Saft und den großen roten oder schwarzen Kirschen erkenn-

bar. Das frisch zubereitete Gift soll fast augenblickliche Herzlähmung herbeiführen.

Von Neu-Hornow führt ein kurzer Spazierweg entlang der Drahtseilbahn zur Hermannsplatte. Ein großartiger Rundblick bietet sich hier. Aus dem Walde heraustretend, öffnet sich vor dem Wanderer unvermittelt ein mehr als tausend Meter tiefer Abgrund, der Steilabfall des Gebirges zur Ebene. Von tief unten blitzt der Spiegel des Mangasees herauf, während vom Norden her das über 2000 m hohe Paregebirge herübergrüßt. Nach Westen zu verdämmert die Steppe von Useguha mit dem Pangani und dem sumpfigen Mkomasi, die sich erst hinter Korogwe vereinigen. Und über dem ganzen Bild leuchtet von ferne die Gletscherkappe des hohen Kibo, der meistens zu sehen ist, während sein Gegengipfel, der Mawensi, häufiger verschleiert ist. Ein Bild, so großartig und ergreifend, wie es eindrucksvoller auf der ganzen Welt kaum wieder zu sehen sein dürfte!

An der Hermannsplatte vorbei führt ein viel gewundener Pfad in das Tiefland nach dem 1450 m tiefer gelegenen Mkumbara. Er erfordert ungefähr 3 Stunden und zieht sich an der Drahtseilbahn entlang. Die Drahtseilbahn überwindet auf einer Länge von 9,5 km einen Niveauunterschied von 1435 m. Die Hauptspannung, zu den größten bisher gebauten gehörig, beträgt zwischen zwei Aufhängepunkten nahezu 950 m und führt über einen gewaltigen Abgrund hinweg. 88 Eisengerüste, von denen

Tanga, Usambara, Kilimanjaro

das höchste 30 m mißt, erbaut auf mächtigen Zementfundamenten, tragen die Seilleitung.

* * *

Von Mombo aus führt die Bahn entlang dem Gebirge nach Masinde (km 142), wo sich früher eine wichtige Militärstation zum Schutz des Weges nach dem Kilimanjaro befand. In der Nähe hatte der bekannte Sembodja, ein Sproß der aus Nordunguru eingewanderten Herrscherfamilie der Wakilindi, seine befestigte Niederlassung. Sembodja, ein übel berüchtigter Räuber, verursachte auch 1888 den Untergang der Meyerschen Expedition zum Kilimanjaro, wobei Meyer und Baumann von den Aufständischen gefangen genommen und von Buschiri erst nach Zahlung eines Lösegeldes nach Pangani entlassen wurden. Die deutsche Herrschaft hat die Macht der Wakilindi gebrochen, besonders nachdem ein Sohn Sembodjas, Mputa, in Masinde hingerichtet worden war. Bei Masinde, dessen Boma jetzt Mittelpunkt einer Privatpflanzung ist, befindet sich eine Reihe von Gräbern deutscher Militärs. Noch einmal bietet sich von hier aus ein schöner Blick auf den steil abfallenden Horst von Usambara.

Über Mkumbara (km 149), führt die Bahnlinie weiter, sich allmählich von Usambara entfernend, zu der am sumpfigen Mkomasi liegenden Station gleichen Namens (km 168). Rechts sieht man den 1262 m hohen Lassa-berg. Es folgen die Stationen Buiko (km 174), wo sich

Tanga, Usambara, Kilimanjaro

ent-
irge
tigelige
ma-
em-
rten
der-
rur-
spe-
von
Bu-
gani
acht
ohn
war.
Pri-
ern
hier
orst

ter,
am
ens
ssa-
sich

ein Hotel sowie eine Postagentur befinden und Hedaru (km 199). Am Westrand des Paregebirgs entlang, das sich über 2000 m hoch erhebt, touristisch aber gar nicht erschlossen und bei Weitem nicht so waldreich wie Usambara ist, zieht sich die Bahnstrecke, die weiterhin von steppenhaftem Gebiet begleitet wird, in das eine Reihe von Pflanzungen eingestreut ist, über Makania (km 218), Same (km 253), wo sich ein Bahnhofrestaurant befindet, Lembeni (km 291), Kissangiro (km 311), Unter-Kahe (km 325) nach Neu-Moschi (km 351). Bei km 284 hat die Bahn mit 1003 m Höhe ihren Scheitelpunkt erreicht.

Die Bahnfahrt Tanga—Neu-Moschi erfordert zur Zeit 14 Stunden.

Neu-Moschi ist eine infolge des Bahnbaus entstandene neue Stadt, nach der auch in Bälde das bisher in Moschi befindliche Bezirksamt verlegt werden wird. Vorläufig befindet sich hier ein Polizeiposten.

Hotels: Hotel Rothbletz. (Preis täglich 7 Rp.)

Spediteure: P. Mascher, A. Feyer.

In der Nähe der Bahnstation befindet sich die recht sehenswerte Prinz Louis Ferdinandquelle. Östlich von ihr erstreckt sich der ungefähr 2500 Hektar große quellenreiche Rauwald, ein Forstreservat, in dem Nashörner und Elefanten noch zahlreich vorkommen.

Von Neu-Moschi nach Moschi führt der Weg in ungefähr zwei Stunden. Man folgt der nach Aruscha führenden

Straße einige hundert Meter in westlicher Richtung und biegt dann, immer auf breitem Weg, nach Norden ab, oder aber man überschreitet die Rangiergeleise am Wasserturm und erreicht einen schmalen Fußpfad, der in nördlicher Richtung durch den Busch führt. Beide Wege vereinigen sich nach einer halben Stunde. Kurz darauf wird der 20 m breite Raubach im prächtigen Urwald überschritten. Über einige weitere Brücken führt der Weg an den Fuß des eigentlichen Berges, wo die Steigung beginnt. An dem sehr gelobten Hotel Förster und dem Krankenhaus vorbei führt er dann in Kürze zum Bezirksamt.

Träger sind in Neu-Moschi meistens zu haben, doch empfiehlt es sich auf alle Fälle, wenn man nach Moschi will, sich dieserhalb an Dr. Förster zu wenden.

Moschi, in 1180 m Höhe am Südabhang des Kilimanjaro gelegen, war bisher politischer und wirtschaftlicher Mittelpunkt des gesamten Kilimanjarogebiets. Nach Osten geht von hier der sechs Tage weite Weg nach Voi an der Ugandabahn, nach Westen in vier Tagen nach dem am Meru gelegenen Aruscha, dem Endpunkt der geplanten Verlängerung der Usambarabahn. Es liegt am äußersten Ende einer der scharfen Bergrücken, der zwei der zahlreich in den Berg eingerissenen Bergtäler trennt. Nach der Steppe zu fällt dieser Grat langsam ab, während der Anstieg nach Norden hin steiler ist. Der Blick, der sich von dieser Warte bietet,

und
a ab,
am
der
eide
Kurz
igen
eken
eges,
lotel
in in

loch
schi

ima-
cher
Nach
nach
agen
unkt
Es
ken,
nen
Grat
hin
etet,



phot. Dobbertin

Tafel 7. Gletscherkappe des Kibo

und
ab,
am
der
eide
Kurz
igen
eken
ges,
total
m in



Tafel 7. Gletscherkappe des Kibo

phot. Dobbertin

ist b
bläu
Aug
Nor
zwe
Kup
isol
ragt
Step
Erh
M
rich
Zol
Hot
Spe
Aus
tage
Mitt
steh
die
der
Der
in J
188
bis
stie
anz

Tanga, Usambara, Kilimanjaro

ist bei klarem Wetter prachtvoll. Vom Westen schimmert bläulich der Meru herüber, nach Süden zu erblickt das Auge die Berge von Pare über der Steppe und nach Norden hin überragen der schroffe, erst letzthin bezwungene Mawensi und die runde schneebedeckte Kuppe des Kibo den Urwald. Wie der Harz gleich einer isolierten Insel aus der norddeutschen Tiefebene emporragt, so erhebt sich der Kilimanjaro massiv aus der Steppe, nur daß er mit seinen 6010 m Höhe die höchsten Erhebungen des Harzes um das Fünffache überragt.

Moschi ist Sitz eines Bezirksamts, eines Bezirksgerichts, einer Post- und Telegraphenagentur und eines Zollamts.

Hotels: Hotel des Dr. Förster.

Spediteure: A. Feyer.

Ausrüstungsgeschäfte: Hanseatische Handels- und Plantagengesellschaft, Usambaramagazin.

Mittelpunkt der infolge des geringen zur Verfügung stehenden Raums etwas ungeordneten Stadtanlage ist die alte, nach dem Gefecht bei Moschi (1893) anstelle der erstürmten Feste Mandaras errichtete Boma.

Der Kilimanjaro, den Rebmann, Dr. Krapfs Mitarbeiter in Rabai, 1849 als erster Europäer gesehen hat, der 1889 von H. Meyer und L. Purtscheller zum ersten Mal bis zum Gipfel des Kibo, der Kaiser Wilhelmsspitze, bestiegen wurde, ist weniger als Berg denn als Gebirgsstock anzusprechen. Aus jungvulkanischen Gesteinen aufge-

Tanga, Usambara, Kilimanjaro

baut, bedeckt er mit rund 4500 qkm eine Fläche, die die des Herzogtums Braunschweig noch um ein Bedeutendes übertrifft. Im Osten kulminiert das Massiv in dem schroffen 5355 m hohen Mawensi, der im Westen von der schönen Kuppe des Kibo noch überragt wird. Zwischen beiden Gipfeln erstreckt sich ein 4000 m hoher Sattel. Nach Westen verläuft der Gebirgsstock in den durch Erosion stark zerklüfteten Schirakamm. Von Gletschern und ewigem Schnee ist nur der Kibo bedeckt, während der Mawensi infolge seiner Steilheit von Gletschern frei ist.

Seine vulkanische Tätigkeit hat der Kilimanjaro schon seit langem eingestellt.

Nach H. Meyer sind vier Aufbaustufen in der Struktur des Berges zu erkennen: 1) die erste Flachstufe von von 1100 bis 1800 m, die im Wesentlichen das besiedelte Dschaggaland umfaßt; 2) die erste Steilstufe, 1800 bis 3000 m; 3) die zweite Flachstufe, 3000 bis 4000 m und 4) die zweite Steilstufe, die die Gipfel umfaßt. Diesen orographischen Stufen und ihren klimatischen Verhältnissen entsprechend ist die Vegetation um den Berg herum in Zonen gegliedert. Der Fuß des Kilimanjaro ist Grassteppe mit eingestreuten Busch- und Baumparzellen, deren Bachränder mit einem schmalen Galeriewald bestanden sind. Höher hinauf steht Mischwald, der bei 1100 m ungefähr den Bananenhainen der Kulturgebiete, die von den Wadschagga bewohnt sind,

Tanga, Usambara, Kilimanjaro

Platz macht. Bei 1800 m beginnt der immergrüne Regenwald, die Urwaldregion, die in den unteren Lagen in ihren Formen ungefähr der von Usambara entspricht, natürlich im einzelnen stark von dieser abweicht. Besonders der Podocarpus ist hier stark vertreten, in unteren Lagen in großen Mengen die Adlerfarne, in den Schluchten 4—5 m hohe Baumfarne, ferner Lianen usw. Bunte Balsaminen und Orchideen kennzeichnen die Blütenwelt. Nach den Höhenlagen verkrüppelt der Wald mehr und mehr, und die Bäume sind über und über mit Schmarotzern bedeckt, unter denen besonders die grauen Bartflechten auffallen, die häufig mehrere Meter lang ganze Netzgewirre bilden. Hier gedeihen die Baumericaceen, die die Stärke unserer heimischen Eichen erreichen.

Bei 2900 bis 3000 m hört der Wald gänzlich auf und die alpine Graslandschaft tritt in ihre Rechte, durchsetzt vielfach mit den seltsam geformten vorzeitlich anmutenden Baumsenecien und Lobelien. Wenn auch Meyer noch bei 5055 m eine Senecio fand, so hört doch die Vegetation im Großen bei ungefähr 4400 m auf. Nur noch einzelne Flechten, unter ihnen die rote Steinflechte der Alpen, kommen noch bis zum Kibogipfel vor.

Die Gletschergrenze liegt im Süden und Südwesten bei 4500 bis 4700 m, während sie in den übrigen Teilen weiter nach oben rückt. In älteren Zeiten haben die

Gletscher, wie aus zahlreichen Spuren hervorgeht, mehr als 1000 m weiter nach unten gereicht.

Bewohnt wird das Kilimanjarogebiet von den Wadschagga, deren Unterwerfung die deutsche Verwaltung schwere Opfer an Menschenleben gekostet hat. Ihre Wirtschaft, die durch die Fruchtbarkeit des vulkanischen Bodens begünstigt ist, ist Ackerbau und Viehzucht. Besonders der Ackerbau steht auf einer teilweise recht hohen Stufe, da sie in ausgezeichneter Weise die zahlreichen Wasseradern zur künstlichen Bewässerung ihrer Felder ausgenutzt haben. Meilenweit leiten sie das Wasser her, stauen es, führen es über Schluchten usw. Die Hauptkultur ist die Banane. Daneben werden Hirse, Mais, Kürbisse, Gurken usw. gebaut.

Neben Ackerbau und Viehzucht spielte früher noch die Herstellung von Waffen eine Rolle. Die Massai betrachteten selbst die Herstellung von Waffen als etwas Unwürdiges und tauschten sie deshalb von den Wadschagga gegen Vieh ein. Die Wadschagga verstanden es meisterhaft, aus Eisendraht die eleganten Massaispeere, Schwerter und Ketten zu verfertigen. Nach dem Eintritt friedlicher Verhältnisse hat die Waffenindustrie naturgemäß an Wichtigkeit eingebüßt.

In neuerer Zeit hat die Ansiedlung hier größeren Umfang angenommen. Zahlreich mittelgroße Betriebe haben sich hier dem Anbau von Kautschuk, Weizen, Mais sowie der Viehzucht zugewandt, in erster Linie aber dem

Tanga, Usambara, Kilimanjaro

Kaffeebau, der bei Bewässerung und Düngung hier höhere Erträge als in Usambara abwirft (vgl. S. 165). Freilich ist das noch zur Verfügung stehende Land am Berg selbst nur noch knapp, so daß trotz des Bahnbaus die Zahl der Pflanzungen sich kaum vergrößern dürfte.

Touristisch ist der Kilimanjaro bisher noch wenig erschlossen. Erst in letzter Zeit hat Dr. Förster in Moschi in unermüdlicher Arbeit durch Anlage von Wegen, Unterkunftshäusern usw. die Besteigung des Kibo erleichtert. Der 1913 von ihm in Moschi gegründete Kilimanjaro-Bergverein, dessen Anschluß an den Deutsch-Österreichischen Alpenverein in die Wege geleitet ist, hat es sich zur Aufgabe gemacht, die Kenntnis des Kilimanjaro und der gesamten Bergwelt Ostafrikas zu erweitern, besonders mit Hinsicht auf die Erleichterung von Reisen und alpinistischen Touren im Gebiet des Kilimanjaro. Verkehrs- und Unterkunftsmittel sollen hergestellt und die vorhandenen nach Möglichkeit verbessert werden. Sitz des Vereins ist Moschi.

Dr. Förster hat die Besteigung des Kibo heute in bequemer und einfacher Weise geregelt, so daß sie von Neu-Moschi aus in 6 bis 8 Tagen hin und zurück zu machen ist. Bereits mehrfach hat er in der von ihm organisierten Weise einzelne Reisende und Touristengruppen zum Kibo geführt. Der Reisende hat außer warmer Kleidung nichts mitzubringen. Verpflegung stellt Dr. Förster. Bei ihm sind auch Bergstöcke und Schuhnägel zu mäßigem

Tanga, Usambara, Kilimanjaro

Preis zu haben. Die Kosten stellen sich, alles einbegriffen, auf 15 bis 20 Rp. für den Tag und die Person. Der Weg führt über Moschi, Marangu (5 Stunden), Bismarckhügel und Bismarckhaus (4 Stunden), Dr. Petershütte (4 Stunden) zum Kibogipfel. Dieser Weg hält sich also zunächst in östlicher Richtung bis Marangu; das Bismarckhaus liegt in 2800 m Höhe am Fuß des Mawensi. Die Dr. Karl Petershütte in 4200 m Höhe ist dann der vorläufig letzte Stützpunkt bis zum Kibogipfel, doch ist die Errichtung weiterer Unterkunftsgelegenheiten bereits in die Wege geleitet.

Der Mawensi, der bis vor kurzer Zeit als unbesteigbar galt, ist neuerdings mehrfach bezwungen worden. Ein demnächst erscheinender Führer für die Besteigung des Kilimanjaro sowie für dessen Nachbargebiete einschließlich des Meru aus der Feder von Dr. Klute, der 1912 mit E. Oehler zuerst den Mawensi bezwang, wird den Besuchern des Kilimanjaro nähere Auskunft geben, wie hierzu auch jederzeit Dr. Förster-Moschi sowie der Kilimanjaro-Bergverein bereit sind.

Auch den Besuchern Moschis, die eine Besteigung des Kilimanjaro nicht ausführen wollen, bietet sich eine Reihe von Möglichkeiten zum bequemen Besuch von Punkten, die landschaftlich zu dem Hervorragendsten in Ostafrika gehören. Hier sei nur der Weg Moschi—Nangaschlucht—Marangu—Bismarckhaus erwähnt, ein Weg, der ohne Anstrengung zu Fuß oder mit Reittier

Tanga, Usambara, Kilimanjaro

zu machen ist. Die Nangaschlucht, ein tiefes, von dem Nanga eingeschnittenes Erosionsbett, ist in anderthalb Stunden von Moschi zu erreichen. Kilometerweit zieht sich der Weg durch den Urwald an dieser tiefen steilböschigen Schlucht entlang, die zu den größten Naturschönheiten des Kilimanjaro gehört.

Marangu, das in 1400m Höhe liegt, besitzt ein Dr. Förster gehöriges Hotel. Der Ort ist Sitz des Wadschaggahäuptlings Mareale, der ständig treu zur deutschen Verwaltung gehalten hat.

Von Marangu führt der Weg in 4 Stunden durch Urwald zu dem in 2700m Höhe am Bismarckhügel gelegenen Bismarckhaus, das für die Unterkunft der Reisenden errichtet wurde. Es liegt hart am Urwaldrand und sieht nach der einen Seite auf den Mawensi und den gletschergekrönten Kibo, nach der anderen auf den üppigen Urwald. Die Schönheit dieses Rundblicks hat noch jeden Besucher überwältigt.

Der Vollständigkeit halber möge noch erwähnt werden, daß Moschi auch ein sehr geeigneter Ausgangspunkt für Jagdexpeditionen ist. Die Steppen um den Meru gehören zu den wildreichsten in Ostafrika überhaupt.

VI

*DARESSALAM
UND DIE TANGANYIKABAHN.*

Ankunft. Die Dampfer liegen in der Nähe des Zolls vor Anker. Spediteure und Hotelvertreter pflegen bei Dampferankunft an Bord zu kommen. Die Landung größerer Gepäckstücke sowie deren zollamtliche Erledigung überläßt man diesen am besten. Die Angestellten der Spediteure tragen meistens deren Namen auf dem Anzug. Bootsfahrt an Land oder an Bord für die Person 0,25 Rp. Amtliche Tariftafel hängt am Landungsplatz aus. Konzessionierte Gepäckträger, erkennbar an einem Messingschild am Oberarm, stehen am Zoll und bei Zugankunft auch am Bahnhof. Preis 0,25 Rp. für den Gang.

Hotels. Hotel Kaiserhof, Preis per Zimmer 3—8 Rp., Verpflegung 6 Rp. Bei längerem Aufenthalt billiger. Hotel Burger, Preis einschließlich Verpflegung 5—7 Rp. täglich. Für mäßigere Ansprüche Hotel Grüner Baum, Hotel zur Eisenbahn, Wißmannhotel, Hotel zum Fürstenhof. Da die Hotels bei Ankunft des Europadampfers meistens stark belegt werden, empfiehlt sich Vorausbestellung der Zimmer.

ahn

HN.

e des Zolls
pflegen bei
e Landung
tliche Er-
Die Ange-
Namen auf
ord für die
Landungs-
erkennbar
n am Zoll
s 0,25 Rp.

3—8 Rp.,
t billiger.
g 5—7 Rp.
er Baum,
n Fürsten-
adampfers
n Voraus-

Daressalam und die Tanganyikabahn

Verkehrsmittel. Besondere Rikshaws für Europäer stehen an vielen Plätzen der Stadt bereit. Preis 0,25 Rp. für die Person und Viertelstunde. Wagen sind leihweise bei Nassor Isa und bei H. Thomas, Schlächterei, zu haben. Fahrräder bei A. Dorn und Kadherbai.

Spediteure. Helfferich und Cie., Otto Grimmer, P. Fröse. Die genannten Firmen beschäftigen sich auch mit der Ausrüstung von Jagdexpeditionen usw.

Post, Telegraph und Fernsprechamt (mit öffentlicher Fernsprechstelle) am Kaiser Wilhelmsufer in der Nähe des Kaiserhof. Geöffnet Werktags 8—12, und 3— $\frac{1}{2}$ 6, Sonntags $\frac{1}{2}$ 10— $\frac{1}{2}$ 11.

Dampferlinien: Gouvernementsdampferlinie (Eisenbahnverwaltung), Deutsche Ost-Afrika Linie (Akazienstraße), Messageries Maritimes (Devers und Cie.)

Banken: Deutsch-Ostafrikanische Bank.

Konsulate: Belgisches Konsulat (Deutsch-Ostafrikanische Gesellschaft), englisches Konsulat (Akazienstraße).

Ärzte und Apotheken: Im Gouvernementskrankenhaus (Konsultationszeit Morgens 8—9 Uhr). Privatapotheke von Bretschneider und Hasche. Zahnarzt Friedrich. (Bismarckstraße)

Friseurgeschäft und Parfümerie: M. Mittensteiner (Akazienstraße), Parfümerien außerdem in sämtlichen Ausrüstungsgeschäften.

Ausrüstungsgeschäfte: Usambaramagazin, Max Steffens, W. Müller, Tr. Zürn & Cie., Kaufmann & Cie., Bremer Ostafrika-Gesellschaft, Devers & Cie., Bretschneider & Hasche, Charlotte Zimmermann.

Koffer und Reiseartikel: G. Becker. In zweiter Linie auch in vorgenannten Ausrüstungsgeschäften.

Zeitungen und Bücher. Deutsch-Ostafrikanische Zeitung.

Photographien und Bilder: W. Dobbertin, C. Vincenti.

Zigarren, Tabak: P. Keller (Spezialgeschäft), außerdem in den Ausrüstungsgeschäften.

Kuriositäten: Paul Bruno Müller (Seiden, Japanwaren usw.), Lalchand Ramchand (Silberwaren, Japan Sachen), de Silva & Cie. (Silber- und Goldwaren, Edelsteine, Elfenbeinschnitzereien), P. Keller (Jagdkuriositäten usw.), sämtlich in der Akazienstraße.

Vereine: Deutscher Klub, Mitgliedschaft bei längerem Aufenthalt zu empfehlen. Sportverein.

Daressalams wirtschaftliche Bedeutung beruht in erster Linie in seiner Stellung als Endpunkt der 1250 km langen Bahn, die den Tanganyikasee und damit einen großen Teil Zentralafrikas mit der Küste und dem Meer verbindet. Sein Aufstieg war der Niedergang Bagamoyos. Dieses, das bis dahin der festländische Brückenkopf Sansibars gewesen war, hatte den Träger-

Daressalam und die Tanganyikabahn

verkehr aus dem ganzen Innern angezogen und war damit zum Stapelplatz für Elfenbein, Wachs, Gummi, Kopal usw. geworden. Hier saßen neben europäischen Firmen die großen indischen und arabischen Herren, die ihre Karawanen mit Messingdraht, Pulver, Stoffen und Ähnlichem in das ganze Innere und nach Uganda und tief in den Kongo hineinschickten. Tausende von Trägern waren zeitweilig gleichzeitig in Bagamoyo versammelt, und in den 80er und Anfang der 90er Jahre sollen jährlich allein 100—200 000 Wanyamwesi nach Bagamoyo gekommen sein.

Dieser Trägerverkehr, der alljährlich Hunderttausende von Menschen der Produktion entzog, konnte natürlich nur wertvollere Lasten und Artikel von und zur Küste befördern. Wenn vom 1. Oktober 1903 bis zum 30. September 1904 z. B. in Ujiji 241 Karawanen mit 7064 Leuten und 6222 Lasten von der Küste ankamen und ungefähr ebensoviele von hier zur Küste abgingen, dann ist es selbstverständlich, daß nur hochwertige Produkte die hohen Unkosten tragen konnten, die für jede Last von 50 bis 60 Pfund, 30, 40 und sogar 50 Mark betragen. Eine Tonne von 1000 kg zu befördern hätte alleine 40 Träger benötigt und rund 1000 Mark gekostet, abgesehen von dem Zinsverlust, der durch den 3 Monate erfordernden Transport entstand. Elfenbein, Gummi usw. konnten diese Unkosten unbeschadet ihrer Wettbewerbsfähigkeit ertragen, nicht aber billigere Produkte

wie Erdnüsse, Sesam, Mais, Salz, Reis usw. Mais z. B. kann bei den heutigen Marktpreisen höchstens die Kosten eines Trägerwegs von 60—80 km und Sesam vielleicht einen solchen von 150 km ertragen, wenn man nicht zu hohe Trägerlöhne in Ansatz zu bringen braucht.

Es war deshalb ganz natürlich, daß man bereits bald nach der Niederwerfung des Araberaufstandes daran dachte, das Trägerunwesen auszuschalten, somit gleichzeitig die bisher für den Transport erforderlich gewesenen Arbeitskräfte der Produktion zuzuführen und die bisher für die Ausfuhr infolge der hohen Transportkosten unverwertbaren Produkte des Innern konkurrenzfähig zu machen.

Schon 1891 wurde der Gedanke einer von Daressalam — Bagamoyo kam wegen seiner schlechten Hafenverhältnisse nicht in Betracht — ausgehenden Bahn aufgenommen, aber erst 1895 wurde von der Regierung mit der Deutsch-Ostafrikanischen Gesellschaft und der Deutschen Bank ein Abkommen wegen der Vorarbeiten abgeschlossen, die 1896 begonnen wurden. Die Angelegenheit geriet bei der heimischen Interesselosigkeit aber wieder ins Stocken und 1900 lehnte der Reichstag sogar die Bewilligung von nur 100000 Mark zur Ergänzung der Vorarbeiten für die Strecke Daressalam-Morogoro ab. Noch eine Reihe weiterer diesbezüglicher Regierungsanträge wurden im Reichstag abgewiesen, bis endlich 1904 ein Bankkonsortium unter Führung der Deutschen

Daressalam und die Tanganyikabahn

Bank eine Konzession zum Bau einer 1 m spurigen Bahn nach Morogoro — 209 km — erhielt. Durch das Gesetz vom 31. Juli 1904 verpflichtete sich das Reich zu einer Zinsgarantie von 3% für ein Anlagekapital von 21 Millionen Mark und einer Garantie für die jeweils ausgelosten Anteilscheine zum Kurs von 120%. Am 9. Februar 1905 konnte der Prinz Adalbert von Preußen den ersten Spatenstich in Daressalam tun, und im Dezember 1907 wurde die Strecke bis Morogoro dem Verkehr übergeben. Inzwischen hatte der koloniale Gedanke in Deutschland, der allmählich vollkommen zu ersterben drohte, einen gewaltigen Impuls durch die Ereignisse in Deutsch-Südwestafrika und den tatkräftigen Kolonialdirektor und späteren Staatssekretär Dernburg erhalten. In Ostafrika selbst war es der 1906 zum Gouverneur ernannte Freiherr von Rechenberg, der in zielbewußter und klarer Weise erkannte, daß mit dem bisherigen kleinlichen Kolonialprinzip gebrochen werden mußte. Beide Männer waren sich klar darüber, daß die mit Mühe und Not errungene Morogorobahn ein Unding bliebe, wenn es nicht gelang, diese ursprünglich nur als Stichbahn gedachte Linie weiter ins Innere und bis zum Tanganyikasee hin durchzuführen. Im Jahre 1908 wurde deshalb dem Reichstag der Plan einer Bahnverlängerung bis Tabora vorgelegt und die Arbeiten konnten noch im selben Jahr begonnen werden. Dieselbe Gesellschaft, die Ostafrikanische Eisenbahngesellschaft, die 1904 be-

Daressalam und die Tanganyikabahn

reits den Bau und Betrieb der Bahn Daressalam-Morogoro gegen das Recht übernommen hatte, sich für je 1 km Bahn 2000 ha Land in einer bestimmten Gegend an der Strecke bis Morogoro auszusuchen, übernahm auch die Ausführung und den Betrieb der weiteren Strecken. Für den Weiterbau der Bahn über Morogoro hinaus wurden der Gesellschaft die erforderlichen Bar-mittel in Gestalt von Reichsdarlehn zur Verfügung gestellt, nachdem der Landesfiskus den größten Teil des Stammkapitals der Gesellschaft erworben und dadurch einen entsprechenden Einfluß auf das Unternehmen gewonnen hatte.

1912 bereits, zwei Jahre vor dem geplanten Zeitpunkt, konnte die Bahn bis Tabora — 848 km ab Daressalam — eröffnet werden. Inzwischen war Ende 1911 dem Reichstag eine Vorlage zum Weiterbau der Bahn nach Kigoma am Tanganyikasee zugegangen, die anstandslos genehmigt wurde. Ohne daß eine Stockung im Bau eintrat, konnten die Arbeiten fortgeführt werden, und im Februar 1914 erreichte die Gleisspitze die Ufer des Tanganyikasees. Die Strecke, zu deren Bewältigung noch die Reisenden der 90er Jahre Monate gebraucht hatten, kann jetzt mit der Bahn in 2 bis 3 Tagen zurückgelegt werden. Der Tanganyikasee und seine Randländer, die bis dahin wirtschaftlich im tiefsten Schlummer gelegen hatten, haben durch die Verbindung mit der Küste

jetzt eine Bedeutung erlangt, die an sich schon groß, in ihren Folgen aber noch gar nicht abzusehen ist.

Es ist bekannt, daß ein großer Teil des Kongogebiets, im besonderen das Manyemaland, wirtschaftlich nach dem Indischen und nicht nach dem Atlantischen Ozean hin gravitierte. Von Tabora und Ujiji ging ständig ein lebhafter Handelsverkehr nach dem Kongo, den auch die zur Zeit des Kongostaats getroffenen vertragswidrigen Maßnahmen nicht unterbinden konnten. Vertreter der arabischen und indischen Firmen saßen in Nyangwe und Stanleyville und schickten von hier ihren Kautschuk und ihr Elfenbein über Ujiji und Tabora zur Küste. Naturgemäß hatte nach der Reformierung des Kongostaats durch den jetzigen König von Belgien die belgische Regierung alles Interesse daran, den Handel der Kongokolonie auch über deren Gebiet zu leiten. Schon vorher hatte sie durch großzügige Bahnbauten und die Einrichtung eines regelmäßigen Schiffsverkehrs auf dem Kongo die Erschließung der Kolonie in die Wege geleitet, ein moderner direkter Zugang zum Tanganyikasee blieb ihr aber versagt. Als Deutschland seinerseits Miene machte, die Erschließung der Tanganyikaränder in die Hand zu nehmen, begannen die Belgier ihrerseits, eine Bahn von Buli, dem Endpunkt der Kongouferbahn, im Tale des Lukugafusses nach Albertville (Mtoa) am Tanganyikasee zu bauen. Diese Bahn wird voraussichtlich gleichfalls im Jahre 1914 fertiggestellt

Daressalam und die Tanganyikabahn

werden, und den Reisenden wird damit die Möglichkeit geboten, Afrika in bequemster Weise von Ost nach West zu durchqueren. Von Buli aus erreicht er in längerer Eisenbahnfahrt die Schiffbarkeitsgrenze des Kongo und fährt von hier auf dem Fluß, nachdem diese Fahrt an den Stanleyfällen noch einmal durch eine kurze Eisenbahnreise unterbrochen ist, nach Leopoldville am Stanleypool. Von hier geht bekanntlich schon seit längerer Zeit eine Bahn nach Matadi an der Kongomündung, das von einer großen Reihe auch deutscher Dampfer angelaufen wird.

Die Reise Daressalam-Matadi, für die die ersten Afrikadurchquerer noch Jahre brauchten, wird auf diese Weise in wenigen Wochen zurückgelegt werden können. Ob allerdings wirtschaftlich der belgische Verkehrsweg über den Westen den Wettbewerb mit dem östlichen über die deutsche Tanganyikabahn aufnehmen können, ist sehr zweifelhaft, wenn man bedenkt, daß der Kongoweg zur Küste ungefähr dreimal so lang ist wie der deutsche Weg. Die Wirtschaftlichkeit der Kongolinie wird naturgemäß außerdem stark durch die erforderlichen häufigen Umladungen benachteiligt.

Die Tanganyikabahn hatte ähnlich wie die Usambara-bahn bald nach Baubeginn Anlaß zur Entstehung einer Reihe von Plantagen gegeben, die entsprechend den klimatischen Bedingungen sich auf die Kultur rein tropischer Produkte beschränken mußten. Sisal und Kaut-

hkeit
West
gerer
o und
urt an
lisen-
Stan-
gerer
dung,
mpfer

rika-
Weise
n. Ob
über
über
men,
ngo-
e der
linie
rder-

para-
einer
den
ropi-
Kaut-



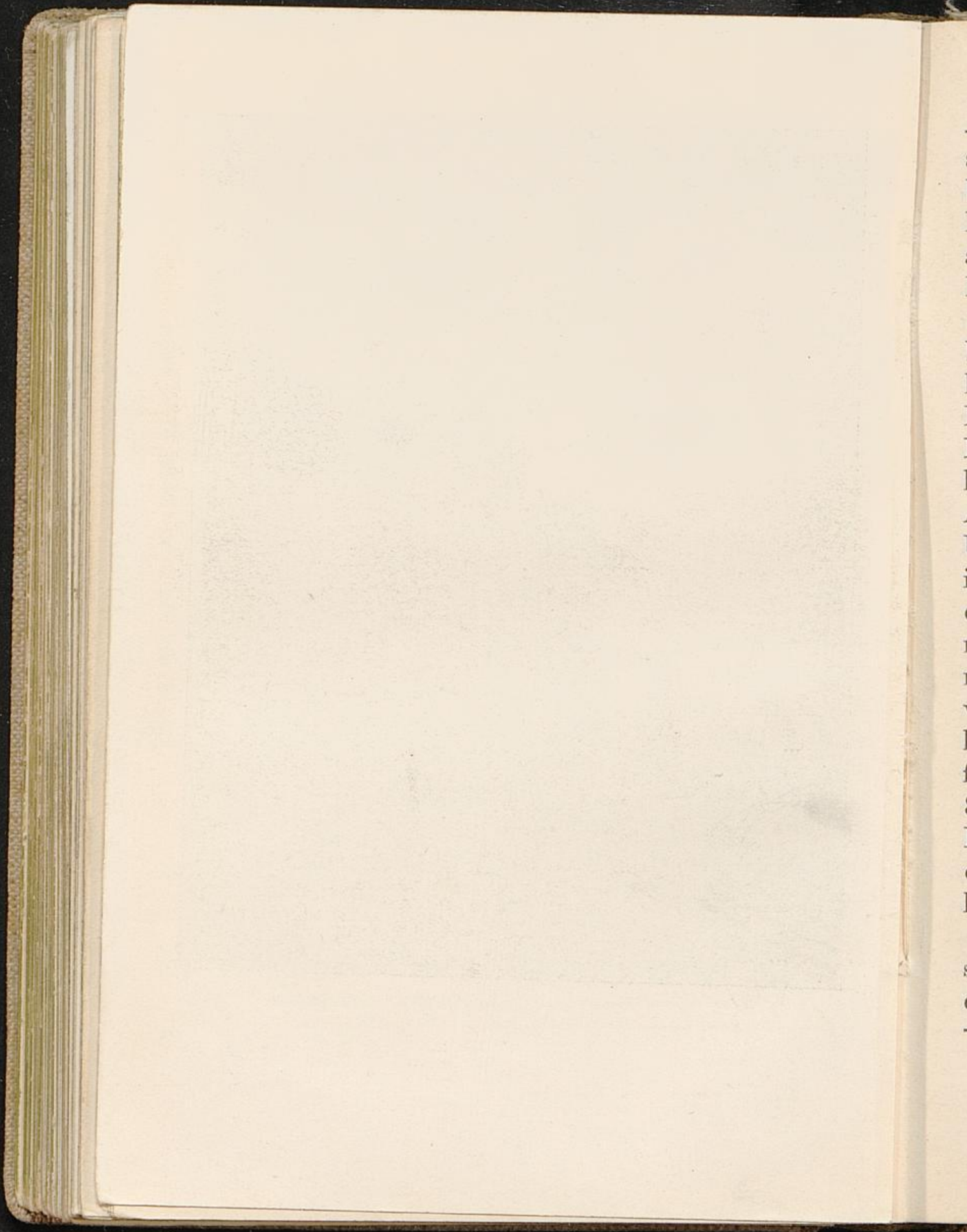
phot. Dobbertin

Tafel 8. Im Palmengürtel bei Daressalam



Tafel 8. Im Palmengürtel bei Daressalam

phot. Dobbertin



schuk wurden die Hauptkulturen, denen sich im Küstenbereich die der Kokospalme anschloß. Weiter nach Morogoro zu und besonders in dessen Umgebung sowie auch in einzelnen Teilen der Mkattasteppe und bei Kilossa ist außerdem viel Baumwolle gebaut worden.

Von den noch weiter nach Westen zu gelegenen Gebieten, in denen sich europäische Pflanzungen usw. bisher noch nicht befinden, befördert die Bahn große Mengen von Eingeborenenprodukten, wie Erdnüsse, Mais, Reis, Hirse, Wachs, Häute und Felle sowie Vieh herab.

Aus dem stillen Daressalam, das früher nicht ganz mit Unrecht als das afrikanische Potsdam bezeichnet wurde, ist durch die Bahn ein wichtiger Handelsplatz geworden, der bald dem älteren Handelsplatz Tanga fast nichts mehr nachgibt. Während noch 1907 der Wert seines Handels nur 10 Millionen betrug, stieg er 1912 auf 32,3 Millionen, von denen 26,9 Millionen auf die Einfuhr und 5,4 Millionen auf die Ausfuhr entfielen; in Bezug auf die Ausfuhr stand es damit gegen Tanga allerdings noch um fast 8 Millionen Mark zurück.

Der Hafen wurde in dem genannten Jahre von 267 europäischen Schiffen mit 660 000 Register-Tons angefahren. Die Zahl der eingelaufenen Dhaus betrug 776.

Das Klima Daressalams ist im allgemeinen für tropische Verhältnisse nicht ungünstig, was in erster Linie den intensiven Entsumpfungsarbeiten zuzuschreiben ist.

Daressalam und die Tanganyikabahn

Die mittlere Temperatur beträgt 24,7°. Die wärmsten Monate pflegen Januar und Februar zu sein, die kältesten Juli und August.

Die jährliche Niederschlagsmenge beläuft sich auf 1000 mm.

Daressalam ist Sitz des Kaiserlichen Gouvernements, eines Obergerichts, eines Bezirksamts, eines Bezirksgerichts und eines Hauptzollamts, sowie eines Truppenkommandos und Garnison der 10. Kompagnie der Schutztruppe und einer Maschinengewehrabteilung. Es zählt rund 25 000 Einwohner, unter denen sich annähernd 900 Europäer befinden. Die Eingeborenenbevölkerung setzt sich in der Hauptsache aus Wasuaheli, Wasaramo und Manyema zusammen. Inder, Araber, Somali und andere landfremde Stämme sind hier gleichfalls zahlreich vertreten.

Die Stadt Daressalam war bis zur Festsetzung der Deutschen nur ein unbedeutender Fischerort. Der Sultan Majid bin Said, der von 1856 bis 1870 in Sansibar regierte, hatte zwar beabsichtigt, seine Residenz nach hier zu verlegen. Sein Plan, hier einen Palast zu bauen, kam aber infolge seines Todes nicht zur Vollendung. Gelegentlich der Erbauung des Bahnhofes wurden die Ruinen des begonnenen Palastbaues beseitigt.

Im Araberaufstand (vgl. Seite 65) gelang es dem Verteidiger Leue, den Platz gegen die Rebellen zu behaupten, wenn auch die evangelische Mission, die an

Daressalam und die Tanganyikabahn

ihrer jetzigen Stelle an der Hafeneinfahrt lag, zerstört wurde und eine Reihe von Missionsangehörigen in den nahen Pugubergen den Tod von Mörderhand fand. 1891 wurde mit der Einrichtung der Zivilverwaltung Daressalam Sitz des Gouverneurs und seitdem hat sich der Platz zu einem der schönsten an der ganzen Ostküste Afrikas entwickelt.

Der Name Daressalam bedeutet übrigens nicht, wie vielfach übersetzt: Hafen des Friedens sondern Haus des Heils.

Ein Rundgang durch die Stadt beginnt am besten vom Zollamt aus. Direkt vor dem Zollamt liegt das schöne Bezirksamt, Sitz der Lokal- und Bezirksverwaltung, der Polizei und einer örtlichen Sparkasse. Wendet man sich nach links, so kommt man, vorübergehend an einer Reihe von Zoll- und Magazinanlagen, zu dem von einem Inder Sewa Haji gestifteten Krankenhaus für Eingeborene, dessen Besichtigung namentlich Ärzten empfohlen sei und gerne gestattet wird. Weiterhin kommt man zu zwei aufgegebenen Friedhöfen, die wegen ihrer malerischen Lage und Anlage sehenswert sind. Überschreitet man den nach dem Stadtteil Kurasini führenden Damm, von dem aus sich ein unvergleichliches Bild über die Stadt und den Hafen bietet, so gelangt man weiter zu den Anlagen der Werft, in denen vorzugsweise Inder beschäftigt sind, zu den Kasernements des Rekrutendepots und durch schöne Akazienalleen und Palmen-

pflanzungen zu dem 1913 vollendeten rund 100 m hohen Funkenturm (Achtung auf die Warnungstafel!).

Rückwärts führt der Weg an der Kaserne der 10. Kompanie der Schutztruppe entlang, deren Eingangspforte eine Ehrentafel für die in den ostafrikanischen Kämpfen Gefallenen ziert. Die Besichtigung des Kasernements wird auf Ansuchen bei dem wachthabenden Europäer gestattet. Sehr interessant ist das meistens Morgens vor der Kaserne stattfindende Exerzieren der farbigen Soldaten, deren Chargen sich mit Erfolg bemühen, deutsche Kraftworte in recht spaßhafter Form anzuwenden. Am Bezirksamt vorbei führt der Weg das Wilhelmsufer entlang links am Hafenturm und der Hauptwache vorbei, die auch das Eingeborenengefängnis beherbergt. Die Besichtigung dieses Gefängnisses wird auf Ansuchen vom Bezirksamt erlaubt.

In einer kleinen Parkanlage liegt neben dem Gefängnis die Baraza, die Gerichtshalle, in der fast jeden Morgen in summarischer Weise von 8 Uhr ab über die Eingeborenen abgeurteilt wird. Die Gerichtssitzungen sind öffentlich und als eine gute Gelegenheit zum Einblick in das Denken und Fühlen der Eingeborenen dem Besuch dringend zu empfehlen.

Weiterhin liegt am Wilhelmsufer die prächtige katholische Kirche mit dem Paterhaus der Benediktinermission sowie die Werkstättenanlagen dieser Mission. Das Schwesternhaus der Benediktiner mit einer Poliklinik

Daressalam und die Tanganyikabahn

sowie einem Waisenhaus für Eingeborene und einem Kindergarten für Europäerkinder liegt neben dem Bezirksamt. Die sämtlichen Missionseinrichtungen werden Besuchern gern gezeigt.

Geht man weiter auf die evangelische Kirche zu, so hat man linker Hand das Kaiser Wilhelmdenkmal und das Gebäude der Post und diesem gegenüber ein Araberhaus, in dem der 1896 von den Engländern verjagte Sultan Seyid Khalid bin Bargasch von Sansibar als Gast des Deutschen Reiches lebt, nachdem er sich nach seiner durch eine Beschießung seines Palastes erzwungenen Flucht unter deutschen Schutz gestellt hatte.

An der sehenswerten evangelischen Kirche vorüber kommt man an eine Reihe von Villen, in deren einer sich der Klub befindet. An diese schließen sich die Verwaltungsgebäude des Gouvernements und nach der Hafeneinfahrt zu die Häuser der evangelischen Missionsstation mit ihrer Schule und sonstigen sehenswerten Einrichtungen an. Von dem letzten Gouvernementsgebäude biegt man an diesem scharf nach links in die Magogonistraße und kommt zu dem Bismarckplatz mit seinem hübsch gelegenen Bismarckdenkmal. Durch einen prachtvollen Park, der seitlich von reizenden Villen begrenzt wird, gelangt man zum Palast des Gouverneurs und weiterhin zu dem großzügigen, in Parkanlagen gelegenen, in leicht arabischem Stil gehaltenen Europäerkrankenhaus, dessen Rückseite auf den Ozean sieht. Die breite

Fahrstraße verfolgend, kommt man an einigen Villen vorbei zum Strand, an den links der idyllisch gelegene Europäerfriedhof mit seinen Palmen und Kasuarinen grenzt. Man kann übrigens den an der evangelischen Mission vorbeiführenden Fahrweg am Strand entlang durch ein reizendes Kasuarinenwäldchen verfolgen, ohne den Gouverneurspalast zu berühren. Bei Sonnenschein ist dieser Weg allerdings nicht zu empfehlen, trotzdem Ruhebänke genug aufgestellt sind.

Beim Krankenhaus achte man auf einige riesenhafte Affenbrotbäume! (Suaheli: mbuyu).

Dem Strandweg folgend, gelangt man an sehenswerten alten arabischen Gräbern und dem Versammlungshaus der Banyanen, bei dem diese ihre Toten zu verbrennen pflegen, vorbei nach den Palmenpflanzungen von Upanga. Besonders bei Flut verlohnt sich dieser Ausflug, wenn die Brandung gegen den steilen Felsabsturz tobt. Der Blick von hier über den Ozean hinüber nach dem Leuchtturm der Insel Makatumba ist am schönsten gegen Sonnenuntergang.

Von den Schießständen empfiehlt es sich, die Johannesstraße bzw. Winterfeldstraße nicht weiter zu verfolgen, sondern auf der prachtvollen Upangastraße bis zu der Brauerei von W. Schulz nach der Stadt zurückzukehren, vorbei an dem großzügig angelegten Sportplatz mit seinen Tennis-, Golf- und Fußballplätzen. Von der Brauerei ab geht man durch eine der nach Süden verlau-

Daressalam und die Tanganyikabahn

fenden Straßen durch das Inder- und Eingeborenen-
viertel. Ein wenn auch nur flüchtiger Besuch dieses
Viertels mit seinen schmutzigen Inderläden, seinen
freundlichen grasgedeckten Eingeborenenhäusern, sei-
nem Gemisch von Eingeborenen in allen Farbenschat-
tierungen sollte Niemand versäumen. Viel Interessantes
bietet auch der Markt mit seinen Verkaufsständen für
Fleisch, Eier und den zahlreichen Arten an afrikani-
schen Früchten und Gemüse. Direkt neben diesem
Markt liegt der meistens von Schihiriarabern gehaltene
Fischmarkt, auf dem sowohl frische Fische als auch ge-
trockneter Haifisch und Rochen aus den arabischen und
persischen Gewässern verkauft werden. Die Geruchs-
nerven werden hier allerdings auf eine ziemlich harte
Probe gestellt.

Durch die Araberstraßen geht man an den großen
Gebäuden der Ostafrikanischen Zeitung sowie der Ost-
afrikanischen Bank vorbei in die Akazienstraße, an der
sich die hauptsächlichsten Ausrüstungs- und Kuriositäten-
geschäfte befinden, bis zu dem 1909 enthüllten Wißmann-
denkmal, das Freunde Wißmanns diesem verdienten
großen Gouverneur, dem Sieger im Araberaufstand, er-
richtet haben. Erwähnt sei hierbei die Auffassung, die
die Eingeborenen im Anfang von diesem Denkmal hatten.
Das Denkmal stellt Wißmann auf einem Felsblock dar,
zu dessen Füßen ein Askari die Fahne über einen toten
Löwen senkt. Die Eingeborenen, die symbolische Dar-

stellungen nur schwer oder gar nicht begreifen, legten sich das Standbild dahin aus, daß der Europäer vor dem Löwen auf den Felsen geflüchtet sei und der Askari den Löwen darauf getötet habe.

Vom Wißmannedenkmal gelangt man vorbei am Kaiserhof durch die Bismarckstraße am Wilhelmsufer entlang wieder zum Zoll.

Erwähnt seien übrigens noch die von einigen Indern betriebenen Ölmühlen, in denen mit Hilfe eines durch Kamele getriebenen Quetschwerks aus Sesam usw. Öl gewonnen wird. Die Mühlen wird man allerdings nur mit Hilfe eines Führers finden können.

Der geschilderte Rundgang erfordert mit einigen Besichtigungen rund drei Stunden, wenn man ihn zu Fuß erledigt. Bedient man sich einer Rikschaw, so kann man ihn bereits in anderthalb bis zwei Stunden absolvieren. Es ist aber aus gesundheitlichen Gründen dringend geraten, sich nicht zu beeilen.

Hat man mehr Zeit zur Verfügung, so empfiehlt es sich, einen Wagen zu mieten und folgende Ausflüge zu machen:

1. Entlang des Wilhelmsufers zur evangelischen Mission (prachtvoller Anblick bei untergehender Sonne auf die Stadt), von hier auf der Johannesstraße am Strand entlang bis zu den Schießständen und auf dem Winterfeldweg andauernd durch üppige Kokospalmenpflanzungen über das Waldschlößchen (Bewirtschaftung), auf schöner Straße bis zur Pugustraße, an der Eisenbahnkreuzung

Daressalam und die Tanganyikabahn

Schlachthaus, Eingeborenenfriedhof und Sägewerk, Ginanstalt für Baumwolle (sehenswert). Von hier zur Stadt. Dauer etwa 1 1/4 Stunde.

2. Von der Pugustraße (siehe 1) auf dieser entlang durch ein reich kultiviertes Gebiet mit vorwiegend Palmenpflanzungen bis nach km 11, dem sogenannten Sachsenwald, einem staatlichen Forstreservat. Der Sachsenwald bietet nichts Sehenswertes, dagegen ist das einige Kilometer weitergelegene Mbaruksruh ein landschaftliches Idyll, das des Besuches wohl wert ist. Unter Umständen kann man den Wagen von hier zurückschicken, um den dreimal in der Woche verkehrenden Zug gegen 5 Uhr zur Rückfahrt nach Daressalam zu benutzen. Man erkundige sich vorher in Daressalam auf der Bahnstation!

Mbaruksruh verdankt seine Entstehung dem Gouverneur von Wißmann. 1896 war der Beherrscher von Gazi, Mbaruk bin Raschid, nach längeren Kämpfen mit den Engländern bei Moa auf deutsches Gebiet übergetreten. Aus politischen Rücksichten entwaffnete Wißmann ihn und siedelte ihn mit der Mehrzahl seiner Leute in dem Gebiet des heutigen Mbaruksruh an. Mbaruk bin Raschid, der sich der deutschen Regierung gegenüber stets loyal verhalten hat, starb 1911.

Über Mbaruksruh hinaus die Pugustraße zu befahren empfiehlt sich nicht, da sie von hier ab einmal sehr schlecht wird und andererseits auch hier Tsetse nachgewiesen ist.

Kurz hinter Mbaruksruh beginnen die zwar nur einige

100 m hohen Puguberge, die aber landschaftlich so viel Romantisches und Interessantes bieten, daß sich ein Ausflug dahin wohl lohnt. (Vgl. unten.)

Die Dauer des Ausflugs nach Mbaruksruh einschließlich eines kurzen Aufenthalts dort ist, wenn die Rückfahrt wieder im Wagen angetreten wird, auf 3 bis 4 Stunden zu bemessen. Die Tour kann übrigens ebenso wie die unter 1 sehr gut mit dem Fahrrad gemacht werden.

3. Durch die Pugustraße, dann etwa 1500 m hinter dem Eisenbahnübergang rechts in die Fahrstraße einbiegen und auf dieser und der neuen Bagamoyostraße bis an die Simbasibrücken, unter Umständen auch über diese hinaus. Zurück direkt zur Stadt oder aber vor der Stadt links abbiegen und auf dem Winterfeldweg die unter 1 beschriebene Tour rückläufig. Diese Fahrt ist nur teilweise lohnend.

4. Über den Kurasinidamm am Funkenturm vorbei nach der Missionsstation Kurasini (Anlagen sehenswert, werden von den Missionspatres gern gezeigt). Weiter teils durch Pflanzungen, teils durch recht hübsch gelegene Dörfer, darunter das Christendorf Mbagara nach Mtoni (km 16). Zeitweise führt dieser Weg durch echten afrikanischen Busch.

Die Zeitdauer dieses Ausflugs, der sich nur bei gutem Wetter lohnt, ist auf 4 Stunden anzusetzen. Wenn möglich richte man sich so ein, daß man gegen Sonnenuntergang wieder zur Stadt zurückkommt. Es wird auf Jeden

Daressalam und die Tanganyikabahn

einen unauslöschlichen Eindruck machen, wenn von rechts herüber die Glocken von Kurasini über den still gewordenen Busch den Abend einläuten, während links die Puguberge im Purpur der untergehenden Sonne zu verbrennen scheinen.

Wenn man den Ausflug nicht bis nach Mtoni ausdehnt, läßt er sich sehr gut zu Fuß machen (etwa bis zum Kriek).

An Tagestouren sei in erster Linie ein Ausflug in die Puguberge empfohlen. Man fährt zweckmäßig Morgens (dreimal in der Woche) in einstündiger Eisenbahnfahrt bis nach Pugu (Fahrpreis 1. Kl. 1,90, 2. Kl. 1,10 Rp.). Von der Station Pugu führt ein schöner Waldweg nach dem Rasthaus Pugu, das auch für längere Zeit Aufenthalt gewährt (Pensionspreis für den Tag 6 Rp.). Von hier aus lassen sich eine Reihe kleinerer Ausflüge unternehmen, von denen nur ein solcher nach der Schihirigrotte, nach Minaki oder Alt-Kisserawe erwähnt sei. Für Ausflüge stehen im Rasthaus Tragstühle zur Verfügung, die auf Anfordern auch an die Bahnstation geschickt werden. Zur Rückfahrt von Pugu bietet sich am selben Tage Gelegenheit mit dem abwärts gehenden Zug, der gegen 5 Uhr Nachmittags in Daressalam eintrifft.

Auch ein Ausflug mit der Bahn nach Alt-Kisserawe mit anschließendem Marsch nach der Pflanzung Mikinginho ist hervorragend geeignet, einen Einblick in das mancherorts an Thüringen erinnernde Pugugebirge zu gewähren.

Sehr lohnend ist auch eine Bootsfahrt oder eine Fahrt

Daressalam und die Tanganyikabahn

mit einem gemieteten Motorboot oder einer Pinasse nach der Leuchtturminsel Makatumba. Diese Korallenklippe bietet mit ihren pittoresken Schluchten und Kaminen namentlich bei auflaufender Flut so malerische Brandungsbilder, daß sich die kleine Unbequemlichkeit der Fahrt wohl lohnt. Motorboote und Pinassen sind allerdings verhältnismäßig teuer — sie sind beim Hafenamt oder der Eisenbahnverwaltung zu ermieten —, nehmen jedoch mehrere Personen an dem Ausflug teil, so stellen sich die Kosten für den Einzelnen nicht übertrieben hoch. Der Ausflug ist nur bei ruhiger See ausführbar. Getränke und Verpflegung müssen mitgenommen werden. Wegen der Besteigung des Leuchtturms, von dem aus man eine prachtvolle Aussicht über die See bis nach Sansibar hat, setze man sich vorher mit dem Hafenamt in Daressalam in Verbindung. Dauer des Ausfluges 6 bis 8 Stunden.

Recht romantisch und eindrucksvoll ist auch eine Bootsfahrt gegen Sonnenuntergang in den Kurasinikriek. Der Eindruck ist am besten, wenn man sich möglichst auf der Westseite des Krieks hält.

Auch eine nächtliche Bootsfahrt namentlich bei Mondschein auf dem Hafen bietet überraschend schöne Naturbilder. Boote sind ständig am Zoll zu haben.

Wöchentlich dreimal verkehren Personenzüge in der Richtung Daressalam—Morogoro bzw. umgekehrt, die zweimal wöchentlich bis Tabora durchgeführt werden. Von Tabora bis Kigoma steht der Fahrplan zurzeit

Daressalam und die Tanganyikabahn

noch nicht fest, doch geht jetzt schon im Anschluß an die von Europa kommenden Dampfer zwei Tage nach deren Ankunft ein Expreszug direkt von Daressalam nach Kigoma. Dieser Zug verläßt Daressalam Morgens um 8, trifft am nächsten Abend um 7³¹ in Tabora ein und fährt nach 2 Stunden Aufenthalt in ungefähr 20 Stunden nach Kigoma. Später werden die Züge Daressalam—Kigoma in 52 Stunden durchgeführt werden.

Die Tanganyikabahn führt drei Wagenklassen, von denen die erste ausschließlich für Europäer, die dritte ausschließlich für Farbige bestimmt ist.

Die Fahrpreise betragen 9 Heller für den Kilometer in der ersten Klasse, 5 Heller in der zweiten Klasse und 0,75 bis 1,5 Heller je nach Entfernung in der dritten Klasse (bis Morogoro 18,60 bzw. 10,50 bzw. 3 Rp., nach Tabora 76,40 bzw. 42,40 bzw. 8,50 Rp., nach Kigoma 112,50 bzw. 62,50 bzw. 11,50 Rp.) Freigepäck wird nicht gewährt. Der Tarif für Reisegepäck ist nach den Entfernungen gestaffelt. 10 kg bis Tabora (848 km) kosten 3,60 Rp., nach Kigoma 4,95 Rp.

Die Züge verlassen Daressalam im Allgemeinen Morgens gegen 8 Uhr, so daß es sich empfiehlt, sein Gepäck bereits am Nachmittag vor Zugabgang aufzugeben und die Fahrkarten zu lösen, da unmittelbar vor Zugabgang ganz regelmäßig lebhafter Andrang am Bahnhof herrscht und es im Interesse der Reisenden liegt, sich rechtzeitig einen zusagenden Platz zu besorgen. Zum

Daressalam und die Tanganyikabahn

Ankauf von Reiselektüre ist auf dem Bahnhof meistens Gelegenheit geboten.

Die nach Tabora und Kigoma durchgehenden Züge werden Speisewagen mit sich führen. Auf einer Reihe von Stationen ist Gelegenheit zur Einnahme von Mahlzeiten. Sie sind im Folgenden näher gekennzeichnet. Die Wagen sind gut ausgestattet und haben für die Nachtfahrt Einrichtung zum Aufhängen eines Moskitonetzes, das von der Bahn gegen eine Leihgebühr von 2 Rp. gestellt wird, so daß nur die Mitnahme von Decken usw. erforderlich ist. Über Einzelheiten des Fahrplans usw. erteilt die Ostafrikanische Eisenbahngesellschaft Daressalam und Berlin W 8, Jägerstraße 1, jederzeit bereitwilligst Auskunft.

Kurz nachdem der Zug den Bahnhof Daressalam verlassen hat, fährt er an den Hauptwerkstätten der Bahn entlang und überschreitet die Pugustraße, an der die Beamtenhäuser der Bahn rechts, links eine private Dampfsägerei mit einer Ginanstalt für Baumwolle sichtbar sind. Weiterhin erheben sich die Gebäude des großen städtischen Schlachthofs sowie einiger Militärmagazine, und dann tritt der Zug in einen Gürtel von Palmenpflanzungen ein, die Daressalamer Bürgern gehören und den Bahndamm mehrere Kilometer rechts und links begleiten. Bei km 14 — Kilometersteine abwechselnd rechts und links des Bahnkörpers zeigen entlang der ganzen Bahn die Entfernung von Dares-

Daressalam und die Tanganyikabahn

salam an — wird die Haltestelle Mbaruku erreicht (vgl. S. 225). Hier fängt der Kulturgürtel allmählich an, in leichte Buschsteppe überzugehen, doch nicht für lange. Bald treten die Puguberge mit ihrem schönen Waldbestand der Bahn näher, und in dem engen Tal des rauschenden Simbasi windet sich der Zug durch die zwar nur bis 350 m hohen, aber schon an der Bahn an landschaftlichen Reizen reichen Berge. Über die Stationen Pugu und Kisserawe, von wo der Weg zu dem schön gelegenen Dorf und der gleichnamigen Mission führt, geht es nach Mpiyi, wo der Gürtel der großen Kautschuk- und Sisalpflanzungen beginnt, der sich bis über den Ruvufluß hinaus erstreckt. Mittelpunkt dieses Pflanzungsgebiets ist die auf km 57 inmitten großer Sisalpflanzungen gelegene Station Soga (Post). Kurz hinter Soga beginnt, während der Zug eine scharfe Steigung erklimmt, eine große, mehrere Kilometer lange Kautschukpflanzung, die von einer englischen Gesellschaft betrieben wird, und gelegentlich sind in der Pflanzung auch Kapokanlagen zu sehen, deren Kultur sich ständig wachsender Beliebtheit erfreut. Der quirlförmige Kapokbaum trägt große schwarze Kapseln als Früchte, die zu einer gewissen Zeit aufplatzen, um ihren Inhalt, eine seidige, baumwollartige Faser, hervorquellen zu lassen. Seitdem es einer sächsischen Fabrik gelungen ist, Kapok zu verspinnen, hat die Kultur dieses Baumes größere Aussichten erlangt,

umsomehr, als sie verhältnismäßig einfach ist. Daneben findet Kapok bekanntlich vielfache Verwendung als Kissenfüllmaterial und wegen seiner großen Tragfähigkeit als Füllmittel für Rettungsringe und Ähnliches. Über die Haltestelle Ngeta gelangt der Zug auf abfälligem Gelände zur Station Ruvu (km 84). Restauration. Station und Ort Ruvu liegen am Rande der großen, vom krokodilreichen Ruvu durchflossenen Ebene, die in der Regenzeit einem großen See gleicht. Kilometerweit ist das Flußtal dann überschwemmt, und dem Reis, der hier in großen Mengen gebaut wird, ist damit ein guter Boden bereitet. In der Nähe von Ruvu befand sich übrigens die aus der Anfangszeit der Kolonie bekannte Station Madimola. Die in der Literatur der Entdeckungsreisen vielgenannte Mafissifähre, über die jährlich Hunderttausende von Trägern gingen, befindet sich ungefähr 20 km flußaufwärts. Jagdexpeditionen in diesem Gebiet sind sehr aussichtsreich. Selbst Büffel kommen noch in unmittelbarer Nähe der Station vor, und flußaufwärts sollen sich nach den Mitteilungen der Eingeborenen gelegentlich sogar noch Elefanten vorfinden. Antilopen, Giraffen usw. sind hier noch häufig. Das heiße Überschwemmungsgebiet des Ruvu wird auf mehreren Brücken überschritten, und jenseits desselben begleiten den Bahnkörper noch eine Reihe von Pflanzungen. Dann tritt der Busch in seine Rechte, der sich hier in seiner abstoßendsten Form zeigt. Infolgedessen

sind die Siedelungen der Eingeborenen auch nur recht spärlich in ihm verstreut. Gelegentlich sieht man über den leichten Geländewellen die scharf umrissene, zackige Silhouette der blauen Uluguruberge. Über die Station Kidugallo geht es nach Ngerengere (km 149), das am gleichnamigen Nebenfluß des Ruvu oder Kingani liegt. Hier ist Gelegenheit zum Frühstück, auch kann bei rechtzeitiger Mitteilung an den Zugführer hier ein warmes Essen eingenommen werden.

Die Station Mikesse, die auf km 181 liegt, ist Mittelpunkt eines Gebiets, das noch recht reiche jagdliche Möglichkeiten bietet. Hier sind wir bereits am Fuß des Ulugurubirges angelangt, dessen 1770 m hohe Kungwespitze von links herüber grüßt. Mikesse wird in Zukunft vielleicht erhöhte Bedeutung als Ausgangspunkt einer von hier zum Nyassasee abzweigenden Bahn erlangen, deren Projekt sich in Bearbeitung befindet.

Die Bahn zieht sich, von zahlreichen Baumwoll- und Kautschukpflanzungen begleitet, über die Station Kingolwira nunmehr bis Morogoro am Nordabhang des Ulugurubirges hin, das mit seinen Schroffen und Schründen namentlich gegen Sonnenuntergang ein prachtvolles Bild bietet. Wenn die Tanganyikabahn landschaftlich auch nicht entfernt solche Reize bieten kann wie die Usambarabahn, so ist doch der Anblick der Uluguruberge — wie auch diese selbst — so schön und großartig, daß eine Fahrt mindestens bis Morogoro in keinem

Reiseprogramm fehlen sollte, wenn anders nicht die Reise ein unvollständiges Bild liefern soll.

Das Ulugurugebirge gehört zu dem Typus der an anderer Stelle geschilderten Inselmassive. Aus Gneis aufgebaut, erstreckt es sich 75 km in meridionaler Richtung bei nur halb so großer Breite. Seinen stärksten Abfall hat es nach der Mkattasteppe zu, wo es sich fast 2500 m hoch fast unvermittelt aus der flachen Mkattaebene emportürmt. Das ganze Gebirgsmassiv ist so zerrissen, daß man mit Ausnahme des (2430 m hohen) Lukwangulaplateaus kaum einen Fuß breit ebenen Landes antrifft. Sein Ostabhang steht stark unter dem Einfluß der von Osten wehenden feuchten Winde, so daß diese Seite des Gebirges zu den regenreichsten Teilen Ostafrikas gehört. Auf der Eminplantage wurde in 1000 m Höhe nach vierjährigen Messungen z. B. ein Jahresdurchschnitt von 4200 mm festgestellt. Dementsprechend sind die höheren Teile des Gebirges auch reich an Bächen, die sich bei dem unebenen Boden nirgends in größeren Becken sammeln können, sondern als zahlreiche Gebirgsbäche in vielen, teilweise sehr schönen Wasserfällen zu Tal stürzen, um den Ruvu und Ngeregere zu speisen. Die Waldflora erinnert vielerorts an die von Westusambara und des Kilimanjaro. Oberhalb des düsteren, hochstämmigen, immergrünen Regenwalds geht die Flora in ihrer Entwicklung immer mehr zurück. Riesige Bartflechten verleihen dem Wald, wie

Daressalam und die Tanganyikabahn

Meyer treffend sagt, einen greisenhaften Charakter, und die Baumericaceen verkrüppeln je höher desto mehr. Die höchsten Teile des Gebirges sind von Hochweiden eingenommen.

Der Westabhang liegt im Regenschatten. Er ist demgemäß bedeutend trockener und seine Vegetation entsprechend weniger reich und mehr großsteppenartig. Der Wald reicht hier nicht annähernd so hoch hinauf als im Osten.

Die Bevölkerung des Gebirges besteht in der Hauptsache aus Waluguru, einem scheuen dunklen Menschen-schlag, der sich von Ackerbau und wenig Viehzucht nährt.

Politischer und wirtschaftlicher Mittelpunkt Ulugurus ist der in ungefähr 500 m Meereshöhe am Nordwestabhang gelegene Ort *Morogoro* (km 209).

Morogoro ist Sitz eines Bezirksamts, einer Postagentur und besitzt ein Europäerkrankenhaus.

Hotels. Hotel Sailer (gut und billig), Hotel Kaiserhof.

Spediteure. Helfferich & Cie, F. W. Beyer.

Post und Telegraph in der zum Markt führenden Straße.

Ausrüstungsgeschäfte: Max Steffens, Wohlfahrt & Beckendorf.

Der Ort eignet sich wegen seiner schönen Lage und wegen seines namentlich Nachts recht kühlen Klimas sowie seiner frischen Winde ausgezeichnet zu einem

längeren Aufenthalt, umsomehr, als eine Reihe schöner und bequemer Ausflüge von hier ausführbar ist.

Wirtschaftlich datiert die Bedeutung des 1904 als Sitz des Bezirksamts gegründeten Morogoro von dem Zeitpunkt der Bahneröffnung her. Zahlreiche Baumwoll- und Kautschukpflanzungen entstanden auf dem fruchtbaren Boden in seiner Nähe, und eine Reihe von Glimmerbergwerken in den nahen Bergen wurde erst mit der durch die Bahn gebotenen billigen Transportgelegenheit lebensfähig. Vorher hatte der Platz bereits eine lokale Bedeutung als Sitz der katholischen Mission und als Karawanenmarkt gehabt. Die Sultanin Simbamwene, eine tatkräftige Herrscherin, deren Bruder Kingo noch jetzt als Sultan lebt, erhob hier Hongo (Durchgangszoll) von den Reisenden.

Der Ort beherbergt neben ungefähr 3000 Eingeborenen etwa 40 Europäer. Die eigentliche Stadt erstreckt sich vom Bahnhof westwärts, während die Anlagen des Bezirksamts ungefähr eine halbe Stunde vom Markt auf einer Bergstufe liegen. An der zum Bezirksamt führenden Straße, die an ihrem letzten Ende von den Häusern der Askaris usw. eingefasst wird, liegt die der Regierung gehörige Fruchtkulturstation.

Ein Aufenthalt in Morogoro bietet eine Reihe von Möglichkeiten zu recht schönen Ausflügen in die Bergwelt des Ulugurugebirges. Zum großen Teil sind die Aus-

Daressalam und die Tanganyikabahn

flüge mit Reittieren zu machen, die ebenso wie Wagen im Hotel Sailer leihweise zu haben sind.

An erster Stelle sei hier ein Ausflug nach den Morogoroglimmerwerken empfohlen. Man geht entweder über das Bezirksamt oder vom Bahnhof über Kingos Dorf. Kingo, ein Sohn des gleichnamigen Eroberers aus Useguha, der sich Morogoro unterwarf und es zu seiner Residenz machte, ist in der Kolonialgeschichte ebenso durch seine der deutschen Regierung bewiesene Treue als auch durch seinen guten Humor und seinen großen Durst bekannt geworden. Sein Vater hatte sein Dorf mit einer starken Befestigung aus Steinen und Lehm umgeben, die sein Sohn allerdings allmählich auf Abbruch verkauft. Immerhin ist noch manches von dieser für Afrika ungewohnten Befestigung zu erkennen. Auf einer gut angelegten sauberen Straße am Morogorobach entlang gelangt man durch einige Eingeborenendörfer in anderthalb Stunden nach dem Glimmerbergwerk Kalte Platte, dem ersten Stollenbetrieb in Deutsch-Ostafrika. Ein anderes sehr sehenswertes Bergwerk gleichfalls mit Stollenbetrieb liegt unterhalb des Luhungu etwas oberhalb des Bezirksamts.

Ein anderer lohnender Ausflug führt in $\frac{3}{4}$ Stunden zu der 1882 gegründeten katholischen Mission, der ältesten Europäerniederlassung im Bezirk Morogoro, die in der Eroberungsperiode manchem Forscher wertvolle Hilfe geleistet hat. Die Kulturanlagen sind ebenso sehenswert

wie der prachtvolle Blick, der sich von hier über die Ebene bietet.

Für Reisende, die gut angelegte Pflanzungen interessieren, sei ein Besuch der Pflanzung Mgolole bei Kingolwira empfohlen. Kingolwira war Sitz der alten Sultanin Simbamwene, der Schwester des jüngeren Kingo. Die Entfernung von Morogoro nach Mgolole beträgt anderthalb Stunden. Der Weg ist fahrbar.

An Tagesausflügen sei in erster Linie ein solcher nach dem Luhungu empfohlen, einem dem Pagaliberg vorgelagerten Massiv, der einen prachtvollen Blick auf die Mkattasteppe und das Usagaragebirge bietet. Ungefähr eine Stunde vom Luhungu entfernt befindet sich die Niederlassung Schlesien der evangelischen Mission in 1300 m Höhe. Schlesien ist ein Seminar für eingeborene Lehrer. Die Mission gewährt vorübergehenden Aufenthalt und Verpflegung gegen den billigen Satz von 5 Rp. Vorherige Anfrage ist zweckmäßig, da die Zahl der zur Verfügung stehenden Räume beschränkt ist.

An Schlesien vorbei, am Urwald, liegt der sogenannte Picknickplatz mit einem einzelnen Baum, der einen hübschen Ausblick auf die Mkattasteppe gestattet. Der beste Weg auf den Luhungu führt über das Bezirksamt, wo der Weg bei der letzten Beamtenwohnung rechts (westlich) abbiegt und von dort bis auf die Höhen hin unter dem Namen Kanonenstraße bekannt ist. Der Name ist entstanden in Anlehnung an die Eingeborenenbezeich-

Daressalam und die Tanganyikabahn

nung barrabarra ya mizinga, die ihrerseits davon herührt, daß bei dem Bau der Straße eine Menge von Sprengungen notwendig waren. Mizinga heißt auf Deutsch Kanone oder Kanonenschläge. Der Weg Morogoro—Luhungu erfordert ungefähr $4\frac{1}{2}$ Stunden, der direkte nach Schlesien ungefähr 3 Stunden. Es ist übrigens beabsichtigt, die Kanonenstraße durch den Urwald nach der Forststation Bunduki fortzuführen, so daß dem Reisenden später Gelegenheit gegeben sein wird, eine verhältnismäßig bequeme Höhentour durch das gesunde und kühle Hochland zu machen.

Der Besichtigung zu empfehlen ist auch die 5 Stunden entfernte Pflanzung Kiroka. Der Weg dorthin führt durch eine Reihe europäischer Pflanzungen und den landschaftlich sehr schönen Kirokapaß. Der über Kingolwira führende Weg nach Kiroka ist fahrbar.

* * *

Die Züge haben in Morogoro einen längeren Aufenthalt, der Gelegenheit zur Einnahme des Essens in dem in der Nähe des Bahnhofs gelegenen Hotel Sailer läßt. Nachdem der Zug den etwas oberhalb Morogoros gelegenen Masimbopaß überstiegen hat, rollt er zu der 60 km breiten, 100 m tiefer gelegenen Mkattasteppe ab, die das Ulugurugebirge von den Usagarabergen trennt. Er folgt hier im Großen der alten Karawanenstraße, für die das jenseits der Steppe gelegene Kilossa der letzte

große Ruhe- und Verproviantierungsplatz für den Marsch durch das gefährliche Ugogo war. Die Mkattasteppe war besonders zur Regenzeit, wenn Mkatta und Mukondokwa, Zuflüsse des Wami, sie weit überschwemmt, auch für europäische Reisende wegen ihrer Hitze recht unbeliebt. Heute stellt sie, nachdem sie nicht mehr durch die Bahnbauten und die großen Karawanen belebt wird, eines der besten Jagdgebiete an der Tanganyikabahn dar. Giraffen, Zebras und zahlreiche Antilopenarten, darunter der Wasserbock, sind hier noch vielfach vertreten. Der beste Ausgangspunkt für Jagdexpeditionen in die Steppe ist die Station Mkatta (km 249).

Sonst bietet die Fahrt durch die Mkattasteppe im Allgemeinen nicht allzuviel des Interessanten, abgesehen davon, daß man recht häufig Giraffen und anderes Wild zu sehen bekommt. In der Nähe der Station Kimamba befinden sich einige, auch von der Bahn sichtbare Baumwollpflanzungen.

Über Kondoa, eine alte arabische Niederlassung, führt die Bahn nach *Kilossa*.

Hotel. Bahnhofhotel Kilossa.

Spediteur. W. Kontzi.

Post und Telegraph in der Boma.

Kilossa ist Sitz einer Bezirksnebenstelle, die sich in der in der Nähe befindlichen auf einem Hügel gelegenen Boma befindet. Die Station wurde 1891 zum Schutz der

Daressalam und die Tanganyikabahn

Karawanenstraße und gegen die häufig einfallenden Wahehe angelegt. Mehrfach ist sie von Letzteren angegriffen und sogar im Majimajiaufstand wurde sie noch ernstlich von den Aufständischen bedroht. Eine Reihe von Gräbern deutscher Soldaten legt Zeugnis davon ab, welche erbitterten Kämpfe hier durchgeföchten wurden. Heute ist Kilossa ein unbedeutender Ort, der zwar sehr schön angelegt ist, aber gesundheitlich zu einem der gefährlichsten der Kolonie gehört. Nach Möglichkeit sollten Reisende wegen der Gefahr einer Malariainfektion einen Aufenthalt hier vermeiden. In der Nähe Kilossas befindet sich eine Reihe von großen Baumwollplantagen. Botanisch interessant ist, daß hier, fast 200 km vom Meer die Kokospalme noch sehr gut gedeiht. Kilossa ist Ausgangspunkt für das 2000 m hohe Usagarabergland, das touristisch überhaupt noch nicht erschlossen ist, nach allem aber, was darüber bekannt geworden, auch in dieser Hinsicht Nichts bietet.

Die Bahn tritt bei Kilossa in das schöne enge Mukondokwatal ein, das, wie die zahlreichen Gehöfte und Rundhütten der Wasagara zeigen, dicht besiedelt ist. Der Mukondokwa begleitet die Bahn, ohne aber häufiger sichtbar zu werden, da der Uferwald ihn verdeckt. 16 km hinter Kilossa wird Mwinisagara erreicht, das in der deutschen Kolonialgeschichte eine denkwürdige Rolle spielt. Hier nämlich wurde am 4. Dezember 1884 von Karl Peters der erste Vertrag mit dem Sultan von

Daressalam und die Tanganyikabahn

Usagara geschlossen, der den Grundstein zu unserem heutigen afrikanischen Besitz legen sollte.

Bei Kidete verläßt die Bahn das Mukondokwatal, und die Landschaft geht hier allmählich in den Steppenwald über, der durch die Schirmakazie charakterisiert ist. Die Besiedelung ist hier weniger dicht, und bis Gulwe (km 374) behält die Landschaft einen etwas öden Charakter bei.

Gulwe ist Ausgangspunkt für den Verkehr nach dem alten Karawanenplatz Mpapua, den die Bahn rechts liegen läßt. Zahlreiche Temben, jene flachdachigen, zur Verteidigung bestimmten Gebäude zeigen an, daß wir uns Ugogo nähern, und die Landschaft geht allmählich in eine flache Grassteppe über. Zahlreiche Rinderherden erblickt man zu beiden Seiten der Bahn auch weiterhin, die von den einst als Karawanenräuber so gefürchteten Wagogo mit den charakteristischen, ausgeweiteten Ohrlöchern gehütet werden. Die Wagogo sind in der Hauptsache Viehzüchter, während sie den sehr aussichtsreichen Ackerbau den Weibern überlassen. In ihrem äußern Habitus haben sie sich sehr stark den Massai, ihren alten Feinden, genähert. F. Ratzel würde sie als Massaiaffen bezeichnen. Sie sind ein hinterlistiges, diebisches und feiges Gesindel, das so lange die Karawanen ungestraft brandschatzen konnte, als nicht die deutsche Verwaltung ihnen auf die Finger sah. Kein Wunder, daß unter diesen Umständen der Marsch durch

Ugogo in alten Zeiten von den Karawanen sehr gefürchtet war. Ganz charakteristisch nannten die Eingeborenen dieses sieben Monate des Jahres trockene Land die *marenga mkali*, d. h. die scharfe Wüste. Für viele Teile Ugogos mag diese Bezeichnung auch heute noch zutreffen, besonders in den westlich vom Graben gelegenen Gebieten, wo der Dornbusch ein Durchdringen fast zur Unmöglichkeit macht, aber im Großen und Ganzen hat sich doch erwiesen, daß Ugogo wertvoller ist, als man ursprünglich annahm. Die Wagogo beginnen langsam sich auch dem Ackerbau zuzuwenden, und in den Zehntausenden von Rindern, die das Land beherbergt, stecken Werte, die noch gehoben werden sollen.

Jagdlich bietet das ganze Gebiet, namentlich seitdem die Beunruhigung durch den Bahnbau aufgehört hat, noch recht viel. Es sei hier besonders die große Schraubenantilope, das Kudu, erwähnt.

Bei Gulwe beginnt der Aufstieg zum östlichen Grabenrand steiler zu werden. Über die Stationen Kikombo (km 434) und Humwa geht es nach dem in über 1100 m Höhe gelegenen Dodoma (km 463), dem Gipfelpunkt des östlichen Grabenrands. Dodoma, auf einer Hochebene gelegen, auf der sich mit Felstrümmern übersäte Höhenzüge hinziehen, ist eine infolge des Bahnbaus entstandene Stadt. Hier befindet sich auch das Bezirksamt, das früher in Mpapua residierte, sowie ein Post- und Telegraphenamt.

Auf dem Bahnhof befindet sich ein Eisenbahnrestaurant.

Von Dodoma geht es in steilem Abstieg durch eine dichte Dornlandschaft zur Grabensohle hinab, deren tiefster Punkt über die Stationen Singe (km 477) und Kigwe (km 499) bei Bahi (km 523) in 830 m Meereshöhe erreicht wird. Eine Anzahl schöner Dumpalmen unterbricht hier die einförmige Landschaft. Der Abstieg zum ostafrikanischen Graben macht hier allerdings nicht den imposanten Eindruck, den er in Britisch-Ostafrika hervorruft. Dagegen ist die nächste Strecke, die in 77 km eine Niveaudifferenz von 470 m zu überwinden hat, recht interessant. Hoch vom westlichen Grabenrand her leuchten die weißen Gebäude der ehemaligen Militärstation Kilimatinde, die früher Westugogo verwaltete, als solche nach Erbauung der Bahn aber aufgegeben wurde. Der Blick, der sich beim Erklimmen des Grabenrands rückwärts auf den Graben bietet, steht dem Eindruck, den man z. B. bei Londiani hat, keineswegs nach, wenn auch der Regenwald fehlt. Über die Stationen Kintinku (km 538) und Makutupora (km 554) wird Saranda (km 576) erreicht, die Station für das zwei Stunden entfernte Kilimatinde. Besonders von hier aus ist der Blick auf den 300 m tiefer gelegenen Graben von hervorragender Schönheit. Das umliegende Gebiet ist reich an Sansivieren, die vorläufig allerdings noch nicht ausgenutzt werden.

Daressalam und die Tanganyikabahn

Bei Manjoni (km 593) tritt die Bahn in das große Miombogebiet, das sie erst kurz vor Tabora wieder verläßt. Der Miombowald gehört auch zu den Dingen, die besser sind als ihr Ruf. Besonders zur Regenzeit, wenn die Akazien in frischem Grün stehen, und ein dichter Blumenflor den Boden bedeckt, kann er einen sehr schönen Eindruck hervorrufen. Allerdings ist zuzugeben, daß eine längere Fahrt durch den Wald sehr ermüdend wirken kann. Aus guten Gründen aber vermeidet die Bahn die offene Steppe, weil diese in der Regenzeit meist überschwemmt ist und Verkehrsstörungen damit Tür und Tor geöffnet wären.

Auf der Station Itigi (km 633) ist Gelegenheit zur Einnahme von Mahlzeiten gegeben.

Bei km 641, kurz vor der Station Kitaraka, wird die Wasserscheide zwischen dem Atlantischen und dem Indischen Ozean überschritten. Eine Steinpyramide zeigt hier an, daß wir uns in 1326 m Höhe auf dem Scheitelpunkt der Tanganyikabahn befinden; nun senkt sie sich langsam zu dem in etwas über 1200 m Höhe gelegenen Tabora. Die Strecke Itigi-Tabora bietet wenig Interessantes. Schnurgerade, manchmal 30 bis 40 Kilometer lang, führt der Bahnkörper durch den Miombowald. Von Siedelungen ist hier nichts zu sehen, da diese fast ausschließlich noch an die alte Karawanenstraße gebunden sind, die die Bahn Anfangs rechts, später links liegen läßt. Wild zeigt sich gelegentlich,

tritt aber in unmittelbarer Nähe der Bahn nicht so zahlreich auf als etwas abseits. Besonders das Gebiet des Tschayasees (Station Tschaya km 684) ist reich an allen Arten des afrikanischen Wildes; namentlich kommen hier zahlreiche Elen- und Schwarzfersenantilopen vor. Ein Ausgangspunkt für noch bessere Jagd Gelegenheit ist die Station Tura (km 714). Von hier aus gelangt man in 3 bis 4 Tagen in die Wemberesteppe, über die als Jagdgebiet hier kein Wort gesagt zu werden braucht. Erwähnt sei nur, daß hier noch Büffel und Gnus in großer Zahl auftreten.

Ein verhältnismäßig recht gutes Jagdgebiet bietet sich übrigens auch in der Nyahuasteppe zwischen den Stationen Malongwe (km 738) und Nyahua (km 773). Es finden sich hier namentlich Zebra, Elen-, Schwarzfersen- und Konziantilopen.

Bei Igalula (km 812) beginnt der Miombowald dem offenen Kulturland mehr und mehr zu weichen. Die Rundhütten der Wanyamwesi tauchen auf, und die tief ausgehobenen Beete der Maniokkulturen sowie Mais- und Hirsefelder legen Zeugnis ab von der hoch entwickelten landwirtschaftlichen Tätigkeit der Bewohner. Über die Station Itulu (km 833) rollt der Zug vorbei an dem von der Boma gekrönten Hügel von Uleia in den Bahnhof von *Tabora* (km 848), das inmitten einer Reihe von Hügeln, die mit zerklüfteten Blöcken übersät sind, liegt.

Hotels. Hotel Tabora (Preis 7 Rp.) und Bahnhofshotel (Preis 6 Rp.).

Spediteure. Otto Grimmer, Helfferich & Cie.

Post und Telegraph in der Missionsstraße in der Nähe des Bahnhofs.

Apotheke. Außer der Gouvernementsapothek be-
findet sich eine Privatapothek (Hatzig) am Ort.

Ausrüstungsgeschäfte. Hatzig, O. Gerlach,
Deutsch-Ostafrikanische Gesellschaft, Max Steffens,
Devers, mehrere Inderfirmen.

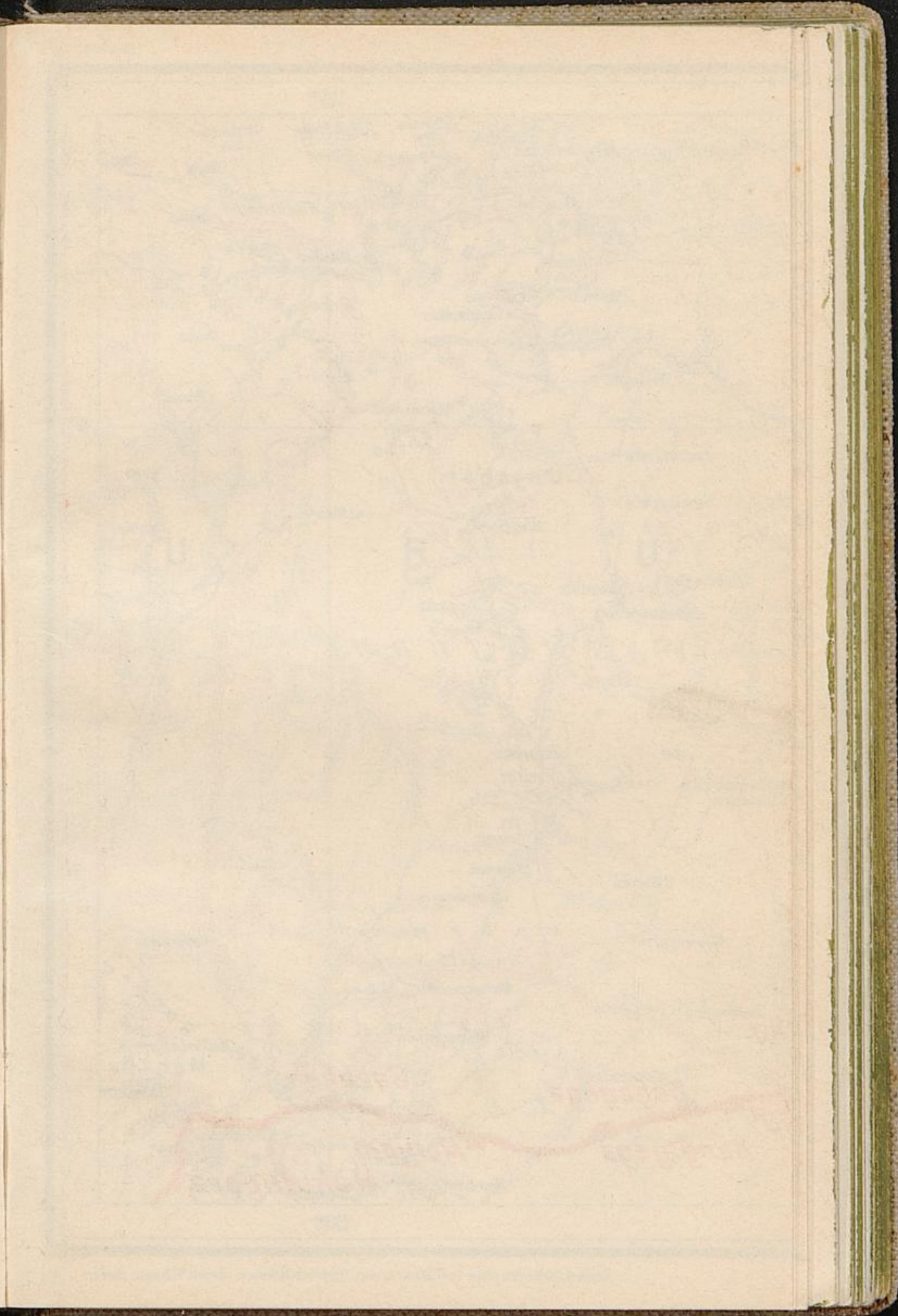
Tabora ist Sitz eines Bezirksamts und eines Bezirks-
gerichts. Außerdem liegt hier eine Kompagnie der
Schutztruppe. Als deutsche Station wurde Tabora am
4. August 1890 durch Emin Pascha gegründet.

Tabora ist ein sehr alter Karawanenplatz, der besondere
Bedeutung erhielt, als Ende des 18. oder Anfang des
19. Jahrhunderts die Araber begannen, sich in größerer
Zahl hier niederzulassen. Der Sultan von Sansibar hielt
hier einen Wali, der allerdings kaum mehr als nur die
Bedeutung eines Richters für die Araber selbst hatte.
Es gelang den Arabern nicht einmal, sich den Be-
drückungen durch die Wanyamwesisultane und der
Hongozahlung an diese zu erwehren. Ständig lagen sie
mit den Wanyamwesi im Krieg, die namentlich unter
ihrem großen Häuptling Mirambo in den 80er Jahren
des vergangenen Jahrhunderts den arabischen Einfluß

mehr als einmal auszuschalten drohten. Von Mirambo, der aus irgendeinem Grund einen besonderen Haß auf die Araber hatte, wird erzählt, daß er eine Halskette trug, die aus den Zähnen getöteter Araber hergestellt war. Jeder Zahn in ihr bedeutete einen erschlagenen Araber. Damals wohnten die Araber übrigens nicht in dem jetzigen Tabora, sondern mehr in dem nahen Kwi-hara, das auch heute noch seinen arabischen Charakter nicht verleugnet. Auch Tabora hat durch und durch arabischen Charakter. Tausende von Mangobäumen haben die Araber hier angepflanzt und die hübschen Mangohaine unterbrechen in angenehmer Weise das landschaftlich nicht gerade berückende Bild Taboras. Sogar Kokos- und Dattelpalmen sind von den Arabern hier mit Erfolg angebaut worden, die sich sonst im ganzen Innern der Kolonie nur dort finden, wo gleichfalls langjähriger arabischer Einfluß sich geltend gemacht hat. Wer z. B. Gelegenheit hat, einen Blick in den Garten des jetzigen Walis mit seinen zahlreichen Fruchtbäumen und Veranden hinter abgeschlossenen Mauern zu tun, wird erstaunt sein, wie hartnäckig sich auch hier die Araber bemühen, ihre heimischen Gebräuche und Gewohnheiten in der Fremde zu bewahren.

Der deutschen Herrschaft stellten sich anfangs noch recht große Schwierigkeiten entgegen. Namentlich war es ein einheimischer Häuptling namens Sike, der von Anfang an der Stationsgründung durch die Deutschen

rambo,
Maß auf
alskette
gestellt
agenen
nicht in
en Kwi-
arakter
durch
bäumen
ibsch
ise das
laboras.
Arabern
onst im
gleich-
end ge-
Blick in
reichen
ossenen
kig sich
en Ge-
wahren.
gs noch
lich war
der von
utschen





Mißtrauen entgegengebracht hatte. Nach langen Kämpfen wurde 1894 seine dicht bei Tabora gelegene Boma gestürmt, er selbst sprengte sich, als er keinen Ausweg mehr sah, mit seinen Frauen und seinem Besitz in die Luft. Seitdem ist Tabora unbestrittener deutscher Besitz geblieben.

Die wirtschaftliche Bedeutung Taboras beruhte früher in erster Linie auf dem Karawanenverkehr. Hunderttausende von Trägern, die mit Elfenbein, Gummi usw. beladen waren, kamen hier jährlich auf dem Weg zur Küste durch, und ebensoviele berührten es rückkehrend. Hier kreuzten sich die Straßen vom Tanganyikasee, von der Küste, vom Viktoriasee (Muanza ist von hier in einem Marsch von 15 oder 16 Tagen zu erreichen) und von Uganda und Unyoro, und es war ganz natürlich, daß Tabora dadurch den Charakter eines großen Marktes bekam, wo der Eingeborene alles fand, was sein Herz erfreute. Gingen doch 1903 noch 1141 Karawanen von hier zur Küste, die unter anderem 459 Elfenbein- und über 12000 Flußpferdzähne beförderten. Hinzu kam, daß die Umgebung Tabora reich an Vieh und Feldfrüchten war. Mit Leichtigkeit konnte sie die zahlreichen Passanten und Einwohner nähren. Das Alles hat sich seit 25 Jahren wesentlich geändert. Zunächst war es das Verbot des Sklavenhandels, das die Bedeutung Taboras herabdrückte. Die durch die deutsche Besitzergreifung hervorgerufenen Kämpfe beeinträchtigten

naturgemäß auch den Karawanenverkehr stark. Dazu kam, daß das Anwachsen der europäischen Plantagen an der Küste mehr und mehr dem Lande die Kräfte entzog, die andernfalls produktiv arbeiten konnten. Die Bevölkerung von Unyamwesi nämlich, das schon immer als Lieferant des besten Trägermaterials galt, stellt auch die besten Arbeiter. Aufnahmefähig, kräftig und unverdrossen, wie der Mnyamwesi ist, kam er umsomehr als Arbeiter für die Küstenpflanzungen in Betracht, als bekanntlich die Küstenbevölkerung für schwerere Arbeiten nicht brauchbar ist. Zehntausende sind im Laufe der Jahre zur Küste gewandert, aber leider hat Unyamwesi von dieser Küstengängerei nur Nachteil gehabt. Vielfach zogen die Leute es vor, an der Küste zu bleiben, oder sie kamen mit Krankheiten behaftet in die Heimat zurück. Die Kraft der zurückgebliebenen Frauen reichte nicht aus, um die Felder zu bestellen, und die zahlreichen Affen und Wildschweine von ihnen fernzuhalten. Die Geburtenzahl nahm ab, und die einsam gelegenen Dörfer wurden, der Not gehorchend, von den Zurückgebliebenen geräumt, die entweder auch zur Küste wanderten, um hier im besitzlosen Proletariat zu versinken oder sich an größere Gemeinwesen angeschlossen. So ist Unyamwesi in kurzer Zeit recht heruntergekommen. Es steht zu hoffen, daß nach Freierwerdung der vielen am Bahnbau beschäftigten Tausende und infolge einer bereits begonnenen gesünderen Arbei-

terpolitik ein Wandel in dieser Beziehung eintritt. Das Land ist reich und hat bei Wachsen der Bevölkerung gute Zukunftsaussichten.

In die Wanyamwesibevölkerung eingesprengt leben in der Umgebung Taboras in den Gebieten, die frei von Busch und somit von Tsetse sind, zahlreiche Watussi als Viehbesitzer. Es spricht aber für den starken Charakter der einheimischen Bevölkerung, daß es den hamitischen Watussi hier nicht wie in Uha, Urundi und Ruanda gelungen ist, sich zu Herren aufzuwerfen. Als Geduldete leben sie unter ihrem in Tabora wohnenden Chef und haben die Bugas, d. h. die offenen, zwischen den Felshügeln liegenden in der Regenzeit häufig überschwemmten Grassteppen okkupiert, die von den Wanyamwesi zum Ackerbau nicht benötigt werden. Die Rinderbestände in unmittelbarer Nähe Taboras belaufen sich auf viele Tausende.

Die Eingeborenenbevölkerung Taboras ist recht bunt und beziffert sich auf ungefähr 30 000. Neben Arabern und Indern sind hier fast alle Stämme Mittelafrikas vertreten, Suaheli von der Küste, Manyema vom Kongostaat, Waganda vom Viktoriasee und Wafipa vom Tanganyika. Der Markt bietet infolgedessen ein so lebhaftes und buntes Bild, wie sonst nirgends in Ostafrika.

Die Stadtanlage Taboras ist sehr weit und verleugnet keineswegs den Charakter einer schnell entstandenen europäischen Niederlassung, die auf eine Eingeborenen-

siedelung aufgepfropft ist. Es liegt etwas Gemachtes, nicht Gewordenes auf ihr. Von einem Ende zum anderen braucht man gute anderthalb Stunde. Im Wesentlichen zerfällt sie in drei Teile: das Eisenbahnviertel um den Bahnhof, den Markt und das europäische Viertel um die Boma. Das eigentliche Leben konzentriert sich um den Markt, in den die Hauptstraßen münden. Hier liegen die Niederlassungen der europäischen Firmen, die Dukas der Inder, der Schlachthof usw. Ein reges Treiben pulsiert hier namentlich in den Morgenstunden, wenn die Eingeborenen von nah und fern kommen, um zu kaufen oder ihre Produkte an den Mann oder noch mehr an die Frau zu bringen. Besonders lebhaft ist das Getriebe in der Halle, wo das einheimische Bier verkauft wird, wo Dutzende von Trägern hocken, um sich bei der Pombe von den Entbehrungen der Safari zu erholen. In der Nähe liegt die sogenannte Polizeiboma, dicht bei der Stelle, wo das erste deutsche Fort stand. Hier werden die kommenden und abgehenden Karawanen kontrolliert; aber die Zahl der Karawanen ist gesunken, je weiter die Bahn fortschritt. Noch vor einigen Jahren gehörte das Geläute der Schellen, die sich die Träger zum Schutz gegen böse Geister und zum Verjagen wilder Tiere um die Fußknöchel banden, zu den charakteristischen Eigentümlichkeiten des Taboramarktes und der Karawanenträger. Jetzt verschwindet es mehr und mehr.

Daressalam und die Tanganyikabahn

Vom Markt führen mehrere Straßen konzentrisch auf das Bezirksamt, das, ungefähr 50 m über der Stadt gelegen, den Hügel von Uleia krönt und von ferne wie von nahe einen recht düsteren Eindruck in seiner kalten Größe macht. Rund um das Bezirksamt liegt eine Reihe hübscher Einzelhäuser, die von Beamten und Militärs bewohnt werden. Überraagt wird das Ganze von dem ungefähr 100 m höheren Kazeh, von dessen Gipfel man einen hübschen Überblick über die von zahlreichen Mangohainen durchsetzte, mit phantastischen Felsgebilden überstreute Taboraebene hat.

Erwähnt sei noch die katholische Mission, die, wenn auch nicht mit großem Erfolg, so doch in unermüdlicher Arbeit wirkt und kulturell schon viel Gutes geleistet hat. Hier befindet sich unmittelbar an der Missionsstraße ein zwar kleiner, aber recht hübscher Dattelpalmenhain.

An landschaftlichen Reizen bietet die Umgebung Taboras Nichts, umsomehr dagegen an volkscundlich Interessantem. Wer hierfür Interesse hat, dem sei ein Ausflug nach Itetemia, dem anderthalb Stunden entfernten Sitz der Sultanin Bibi Kalunde oder nach dem eine Stunde entfernten Kwihara empfohlen. In den Watussidörfern hat der Besucher Gelegenheit, sehr schön geflochtene Korbarbeiten zu erwerben.

Jagdlich bietet das Gebiet 6 Stunden nördlich von Tabora am Gombe eine Reihe von Möglichkeiten.

* * *

Daressalam und die Tanganyikabahn

Jenseits Taboras durchschneidet die Bahn die offene Ebene von Unyanyembe, die zahlreichen Rinderherden der Watussi Weide bietet. Im übrigen ist dieses Gebiet verhältnismäßig dicht besiedelt, und weite Hirse- und Maisfelder sind in der Nähe der Bahn zu erblicken. Über die Stationen Ilanguru (km 873) und Mabama (km 885) geht es nach Ussoke (km 908). Dicht bei der Bahnstation erblickt man ungefähr zwei Marschstunden nach Süden die weißen Gebäude der Herrnhuter Mission Ussoke. Hier beginnt wiederum der Miombowald, der sich, nur durch die Flußebenen unterbrochen, fast unmittelbar bis an den Tanganyikasee heranzieht. Häufig fallen hier die röhrenförmigen Bienenstöcke auf, die die Eingeborenen in die Baumkronen hängen. Überhaupt gibt der Miombowald mehr her, als man gemeinhin anzunehmen geneigt ist. Einzelne Bäume liefern ein tadelloses, insektenfestes Bauholz, andere wieder einen zähen Bast, der als Bindematerial von großer Festigkeit geschätzt wird. Reich sind die Wälder an eßbaren Pilzen, die in großen Mengen auf den benachbarten Märkten zum Kauf angeboten werden. Wild ist hier noch recht zahlreich, namentlich die Elenantilope und jenseits des Mlagarasi auch der Büffel. Leider beherbergt der Miombowald gerade in diesen Gegenden die Tsetsefliege in fast unglaublicher Anzahl, so daß jede Viehhaltung hier ausgeschlossen ist. Offener wird der Blick, sobald der Zug sich der Station

Daresalam und die Tanganyikabahn

Ugaga (km 1082) nähert, wo der Mlagarasi überschritten wird. Dieser Fluß, der in Uha, unweit der Tanganyikaküste entspringt, fließt in einem großen, nach Westen offenen Bogen dem See zu, in den er sich südlich von Ujiji ergießt. Er ist der Hauptzufluß des Sees, kommt aber leider wegen seines wechselnden Wasserstandes und seiner vielen Riffe, Barren und Stromschnellen verkehrstechnisch nicht in Betracht. Er ist der typische afrikanische Fluß: mit nur 40 m Breite in der Trockenheit harmlos und ungefährlich, wird er zum mehrere Hundert Meter breiten, rasenden Strom, wenn hoch oben in Uha die Regenzeit einsetzt. Das Überschwemmungsgebiet ist an der Übergangsstelle dann zuweilen mehrere Kilometer breit. Aus diesem Grunde war auch der Mlagarasi-Übergang für den Bahnbau eines der schwierigsten Dinge. Aus 21 Teilen mit eisernem Überbau setzt sich die Brücke zusammen, deren größter eine Stützweite von 50 m hat. Riesige Steinpfeiler mußten in dem morastigen Flußbett niedergebracht werden, um die Stützpunkte für die das 265 m breite Strombett überspannende Brücke zu liefern. Ugaga ist Restaurationsstation.

Die Mlagarasi-Niederung ist noch recht wildreich. Auch der Marabu kommt hier häufiger vor. Der Fluß selbst beherbergt zahllose Nilpferde und Krokodile.

Das Landschaftsbild verändert sich auch nach Überschreitung des Mlagarasi nicht. Der Miombowald

herrscht noch weiterhin vor. Über die Station Ilunde (km 1114) geht es nach Neu-Gottorp am rechten Ufer des Mlagarasi dicht an der Einmündung des Rutschugi. Hier ändert sich das Bild vollkommen. Der Wald ist zurückgetreten, und am jenseitigen Ufer erhebt sich die großzügige Anlage einer der bedeutendsten industriellen Unternehmen Ostafrikas: die Saline der Zentralafrikanischen Seengesellschaft.

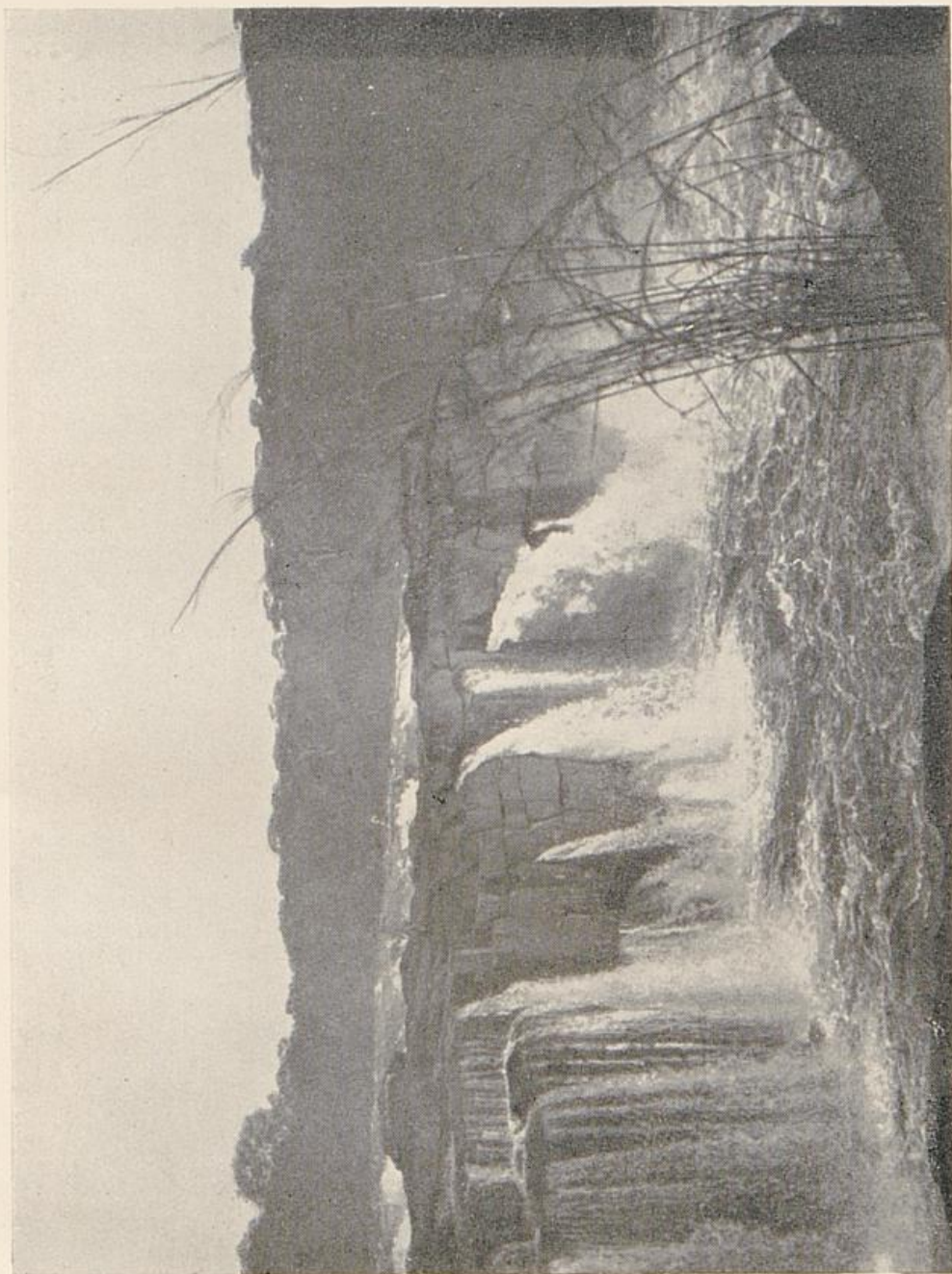
Bereits vor der deutschen Herrschaft bestand hier unter Ausnutzung der zahlreich zutage tretenden Salzquellen eine lebhafte Eingeborenenindustrie, die in dem Bestreben jedes Stammes, möglichst viele Quellen für sich zu beanspruchen, zu häufigen blutigen Reibereien und Konflikten führte. Ostafrika ist bekanntlich nicht reich an Salz, so daß die Eingeborenen sich vielerorts in der Weise helfen, daß sie die Asche verbrannter Gräser auslaugen und den Absud verdampfen. Das grauweiße Produkt hat mit dem, was wir als Kochsalz anzusehen gewöhnt sind, freilich nur den Namen gemeinsam. Ganz natürlich also, wenn die umwohnenden Stämme die Salzquellen des Mlagarasi begehrten, umsomehr, als das Salz auch einen guten Handelsartikel für das salzarme Kongogebiet und die Viehgebiete von Urundi und Uha abgab.

Unter der deutschen Herrschaft sind die Ansprüche der Eingeborenen an die Salzquellen gegen eine Barentschädigung abgelöst und das Recht zu ihrer Ausnutzung

Munde
en Ufer
schugi.
ald ist
ich die
riellen
afrika-

r unter
quellen
m Be-
en für
ereien
nicht
lerorts
annter
. Das
chsalsz
en ge-
enden
, um-
artikel
e von

ne der
arent-
tzung



*Tafel 9. Die Goma Italefülle des Mlagarasi
phot. Ostafr. Eisenbahnges.*

Blunde
n Ufer
schungi.
ald ist
ich die
riellen
afrika-
r unter
uellen
m Be-
en für
ereien
nicht
erorts
amter
. Das
chsatz
en ge-
enden
, um-
artikel
e von
te der
arent-
tztung



*Tafel 9. Die Goma Italefälle des Mlagarasi
phot. Ostafr. Eisenbahnges.*

—
de
wo
Ge
nic
da
Ve
Os
die
Sie
um
Se
zw
Ko
Pa
zei
Ur
den
kau
lok
Un
den
Be
De
Stu
den
Rit
hie
—
17

der Zentralafrikanischen Seengesellschaft übertragen worden, die hier nun bereits seit Jahren arbeitet. Wer Gelegenheit dazu hat, sollte sich den Besuch der Saline nicht entgehen lassen; denn sie ist ein Musterbeispiel dafür, was bei Energie und Ausdauer, gepaart mit dem Verständnis für die Behandlung der Eingeborenen in Ostafrika, zu erreichen ist. Auf Trägerköpfen mußten die Maschinenanlagen und die Einzelteile der ersten Siedepfanne von Daressalam heraufgebracht werden, um die Anlage zu schaffen, die jetzt fast dem ganzen Seengebiet ihren Einfluß aufprägt. Monatlich werden in zwei Pfannen hier jetzt gegen 350 000 kg gutes weißes Kochsalz hergestellt, das in den charakteristischen Packungen von 9 kg in Bananenblättern — man bezeichnet ein solches Salzbündel als Kihiga — nach Urundi, Uha, Ujiji und dem Kongo geht. Salz ist hier der Wertmesser für alles. Mit Salz werden Rinder gekauft, und nach dem Preise des Salzes richtet sich der lokale Marktwert vieler Güter.

Ungefähr 6 Stunden unterhalb von Neu-Gottorp bildet der Mlagarasi die prachtvollen Goma Italefälle, deren Besuch zurzeit allerdings noch etwas beschwerlich ist. Dem Rutschugi aufwärts folgend, gelangt man in einer Stunde zu dem verlassenen Militärposten Rutschugi, der, an 80 m hoch am Ufer gelegen, wie eine alte Ritterburg die Fährstelle beherrscht. Der Blick von hier oben auf das Rutschugital ist entzückend.

Von Rutschugi führt ein Weg in das bis 2000 m hohe Bergland von Uha, das äußerst reich an Rindern ist. Die Waha werden von Watussi beherrscht, deren Sitten und Gewohnheiten sie vielfach übernommen haben. Das Land ist sehr wasserreich, so daß die Felder allenthalben, selbst zur Trockenzeit, prachtvoll stehen, umsomehr, als die Waha vielfach, ähnlich wie die Wadschagga, künstliche Bewässerung anwenden. Mittelpunkt von Uha ist der in 1400 m Höhe inmitten bewaldeter Bergzüge gelegene Posten Kassulo.

Die Umgebung von Rutschugi ist sehr reich an Wild; sämtliche Antilopenarten, unter denen besonders das Elen zu erwähnen ist, und zahlreiche Reiher und Marabus kommen hier vor. Auch der Büffel ist noch vielfach vertreten.

Die Weiterfahrt nach Kigoma bietet ein vollkommen anderes landschaftliches Bild. Das Gelände, in dem zahlreiche Bäche zu Tal rauschen, ist stark zerschnitten. Zwar herrscht der Miombowald noch vor, aber gelegentlich sind hier schon Bestände von Bambus zu sehen. Überhaupt macht die ganze Flora, ähnlich wie in Entebbe und Bukoba, schon mehr einen westafrikanischen Eindruck. Auch die Fauna scheint mehr west- als ostafrikanisch zu sein. Kommt in der Nähe von Ujiji doch schon der Schimpanse vor!

Das Gelände fällt in der Nähe des Tanganyikasees stark ab. Die Randberge machen teilweise einen recht

Daressalam und die Tanganyikabahn

imposanten Eindruck. Ein großes Hindernis für den Bahnbau bedeutete hier die Überschreitung des Luitsche, eines südlich von Ujiji mündenden Flusses, der zwar klein ist, aber ähnlich wie der Mlagarasi in der Regenzeit ein kilometerweites Überschwemmungsgebiet bildet. Wirtschaftlich ist das Luitschetal aber sehr wertvoll; ist es doch eines der besten Reisgebiete Ostafrikas. In der Nähe des Luitsche sieht man bereits eine Anzahl von Ölpalmen, die bekanntlich im Norden des Tanganyikasees in großer Zahl von den Eingeborenen angebaut werden. Kurz nach Überschreitung des Luitsche wird noch ein Bergzug durchfahren, und dann blickt das Auge über die schöne, namentlich im Süden von steilen Felsen eingefasste Bucht von Kigoma hinüber zu den alpenhohen Bergen des jenseitigen kongolesischen Ufers. Der Tanganyikasee ist erreicht! *Kigoma* ist eine Neugründung. Bisher hatte es nur eine geringe Bedeutung als Liegeplatz des einzigen deutschen Seedampfers. Als Endpunkt der Bahn wurde es erwählt, weil es im Gegensatz zu dem nahen Ujiji, das nur eine offene flache Reede besitzt, eine gut geschützte große Hafengebucht von ungefähr 14 m Tiefe hat. Am Ort befindet sich ein kleines Hotel, das Hotel zur Kigomabucht. Die Erbauung eines größeren Hotels ist geplant.

Eine gute Straße führt in $\frac{5}{4}$ Stunden nach dem südlich gelegenen Ujiji, das Sitz des Bezirksamts, der Post und Garnison einer Kompagnie der Schutztruppe ist.

Ujiji ist ähnlich wie Tabora ein altes Handelszentrum, dessen Bedeutung in erster Linie in seiner Stellung als Brückenkopf für den Verkehr nach dem Kongo liegt. Ungefähr im Anfang des 19. Jahrhunderts kamen die ersten Araber hierher und die Stadt verleugnet auch heute noch ihren alten Charakter als eines wesentlich arabisch beeinflussten Platzes nicht. Zahlreiche Mangohaine, Dattel- und Kokospalmen gestalten das landschaftliche Bild Ujijis im Verein mit dem lebhaft bewegten See im Hintergrund zu einem recht freundlichen. Ähnlich wie Tabora ist es über eine große Fläche auseinandergezogen und zerfällt in eine Reihe von Quartieren, unter denen das von Ugoi, unmittelbar am Strande gelegen, wohl das älteste ist. Übrigens heißt die Stadt bei den Eingeborenen selbst nicht Ujiji sondern Ugoi. Unter Ujiji begreifen sie die ganze umliegende Landschaft.

Ujijis wirtschaftliche Bedeutung beruhte in alter Zeit in erster Linie auf dem Kautschuk-, Elfenbein- und Sklavenhandel. Der Sklavenhandel war es auch, der weite Gebiete südlich Ujijis entvölkerte. Erzählt doch Cameron, der Mitte der 70er Jahre als erster Europäer Zentralafrika von Osten nach Westen durchquerte, daß in den Gebieten südlich von Ujiji zwei Sklaven für eine Ziege gekauft wurden, die vielleicht eine oder zwei Mark wert war. Immerhin hatte auch nach Aufhören des Sklavenhandels Ujiji eine nicht geringe Bedeutung

Daressalam und die Tanganyikabahn

als Handelsplatz. Von hier schickten die arabischen und indischen Händler ihre Agenten und Karawanen bis tief in den Kongostaat hinein. Noch 1904 wurden amtlich 1719 abgehende Karawanen mit 13630 Trägern registriert.

Als deutsche Station besteht Ujiji seit 1896.

Sehenswertes bietet die Stadt an sich wenig. Um die auf einem Hügel 20 Minuten vom See entfernt liegende Boma ist die Stadtanlage angeordnet. Von einer Stadtanlage zu sprechen, ist freilich etwas optimistisch; denn es handelt sich mehr um ein regelloses Häusergewirr, in das Ordnung zu bringen infolge des hügeligen Geländes nur schwer ist. In Ugoi wird heute noch an einem verkrüppelten Mangobaum der Platz gezeigt, an dem der auf die Suche nach dem verschollenen Livingstone ausgeschickte Stanley jenen traf. Livingstones Haus ist allerdings verschwunden. Interessant ist es, daß dieser Platz, der 1871 als Marktplatz unmittelbar am See lag, jetzt rund 400 m von diesem entfernt ist. Der Seespiegel sinkt schon seit langer Zeit und hat es unter anderem bewirkt, daß die Insel Bangwe, auf die sich früher die Wajiji bei den Einfällen der Waha zurückzuziehen pflegten, landfest geworden ist und jetzt als Ras Bangwe die Reede von Ujiji nach Nordwesten abschließt.

Sehenswert ist in Ujiji das dicht beim Krankenhaus gelegene Schlafkrankenlager, wo die infizierten Eingeborenen mit Atoxyl behandelt und durch die Inter-

nierung als Verbreiter der Krankheit ausgeschaltet werden. Die Umgebung Ujijis ebenso wie die von Kigoma ist frei von der Palpalis, der Überträgerin der Schlafkrankheit.

Recht lohnend ist ein Besuch des in der Nähe des Bezirksamts gelegenen Markts, der einen typischen Einblick in das mittelafrikanische Händlerwesen gestattet.

Für Jäger bietet sich in der nahen Luitschemündung Aussicht, auf Nilpferde, Krokodile und Reiher abzukommen.

An größeren Ausflügen sei nur ein solcher im Einbaum nach Kigoma empfohlen. Das hohe Steilufer des Sees bietet hier eine Reihe von romantischen Partien, die lebhaft an Capri erinnern.

Der Tanganyikasee, der 1858 von Burton entdeckt wurde, bedeckt bei einer Länge von 650 und einer Breite von 50 km rund 35000 qkm und weist Tiefen bis zu 1500 m auf. Seine Ufer, die an der kongolesischen Seite bis zu 3900 m aufsteigen, verraten deutlich den Charakter des Sees als Grabeneinbruch, eines Teils des großen zentralafrikanischen Grabens, in dem auch der Kivusee liegt.

An landschaftlicher Schönheit übertrifft er den Viktoriasee bedeutend, und eine Dampferrundfahrt auf ihm zeigt Uferschönheiten, namentlich in den Gebieten der Steilufer, die einzig dastehen. Der Blick z. B. gegen Abend über den See nach den Kongobergen gegenüber Ujiji

Daressalam und die Tanganyikabahn

gehört mit den eigenartig schönen Beleuchtungsercheinungen bei Sonnenuntergang zu dem Prachtvollsten, was mir Ostafrika zeigte.

Noch eine Eigenart hat der Tanganyikasee den Reisenden zu zeigen: die schönen nächtlichen Bilder in seinem nördlichen Teil. Hier fischen die Leute in der Weise, daß sie durch am Vorderteil der Boote angebrachte Feuerbrände die Fische anlocken. Es gewährt einen prachtvollen Anblick, wenn Dutzende dieser Flammen in der dunklen Nacht zitternde Reflexe auf das Wasser werfen, ein Bild, das lebhaft an die bekannten Gemälde von der nächtlichen Venediger Lagune erinnert.

Reisende, die von Kigoma bzw. Ujiji aus eine Reise in das sagenumwobene fast 3000 m hohe Urundi oder das Bergland Ruanda antreten wollen, haben hierzu Gelegenheit mit Hilfe des kleinen Gouvernementsdampfers Hedwig von Wißmann, des einzigen deutschen Dampfers, der seit 1900 auf dem See verkehrt. Ausgangspunkt für derartige Reisen ist das am Nordende des Sees gelegene deutsche Usumburá.

Nach dem Kongo wird ein regelmäßiger Dampferdienst in Anschluß an den von der Küste kommenden Expreßzug hergestellt. In 6—7 Stunden Fahrt läuft der Dampfer unmittelbar nach Eintreffen des Zuges nach Albertville (Mtoa). Von hier aus stellt die Lukugabahn den Anschluß an die Kongobahn her, die ihrerseits wieder die Verbindung mit den Kongoflußdampfern von Kindu ab

Daressalam und die Tanganyikabahn

vermittelt. Näheres ist über diese Reisemöglichkeit auf belgischem Gebiet noch nicht bekannt. Gegebenenfalls wird die Ostafrikanische Eisenbahngesellschaft hierüber Auskunft geben.

Der Dampferverkehr auf dem Tanganyikasee ist in seiner jetzigen Form nur ein Provisorium. Im Laufe dieses Jahres wird ein größerer Dampfer „Götzen“ seitens der deutschen Eisenbahnverwaltung im Betrieb gesetzt werden, dem bald ein zweiter folgen wird, die dann ähnlich wie die Ugandabahndampfer auf dem Viktoriasee den Reisenden eine bequeme Möglichkeit bieten werden, die Schönheiten des Tanganyika kennen zu lernen.

VIII

DARESSALAM—KILWA—LINDI.

Von Daressalam aus bietet sich mehrmals im Monat Gelegenheit zum Besuch der südlichen Plätze des Schutzgebiets, und zwar entweder mit den Gouvernementsdampfern oder den bequemerem, größeren Bombay- und Küstendampfern der deutschen Ostafrikalinie. Der Preis der Fahrkarte 1. Klasse auf letzteren beträgt bis Kilwa 30 Rp., bis Lindi 37,50 Rp. Die Küstendampfer laufen noch über Lindi hinaus bis zu den letzten kleinen Häfen an der portugiesischen Grenze, die aber uninteressant sind, so daß der Reisende, der mit demselben Dampfer wieder nach Daressalam zurückkehren will, gut daran tut, seine Rückkehr in Lindi abzuwarten. Die Reise erfordert bis zur Rückkehr nach Daressalam rund 10 Tage.

Besonderes Interesse bietet sie nicht, es sei denn, daß der Reisende die Pflanzungen besichtigen will, die in der Nähe von Lindi entstanden sind oder vielleicht aus historischen Gründen Kilwa wegen seiner alten Ruinen aufzusuchen beabsichtigt.

Zwei Tage nach der Abfahrt von Daressalam pflegen die Dampfer vor Kilwa zu ankern, nachdem kurz Bagamoyo, Kilindoni auf der Insel Mafia und Salale an der

Rufijimündung angelaufen sind. Die Dampfer liegen hier weit von der Küste ab und landende Passagiere müssen erst nach längerer Bootfahrt weit durch den Schlick getragen werden.

Kilwa ist ein Platz von ungefähr 5000 Einwohnern, Sitz eines Bezirksamts, einer Postagentur und eines Zollamts. Über seine ältere Geschichte wurde im Allgemeinen Teil berichtet. Im Araberaufstand wurde es von den Rebellen erobert, wobei die zwei Beamten der Deutsch-Ostafrikanischen Gesellschaft, Hessel und Krieger, nach heldenmütiger Verteidigung erlagen. Ein Denkmal ist ihnen in der Stadt errichtet worden.

Wirtschaftlich spielt Kilwa heute nur eine geringe Rolle, da das Hinterland nicht allzu reich an Menschen ist und eine größere Plantagenwirtschaft hier nicht hat aufkommen können. So ging sein Handel von 1910 bis 1911 um fast 1 Million Mark auf 2,2 Millionen Mark zurück. Eine größere Rolle hat es in älterer Zeit gespielt, besonders in den Jahren, als die englischen Kriegsschiffe die Küste bewachten, um die Sklavenausfuhr zu hintertreiben. Der breite Sandstrand und die vielen Krieks bei Kilwa verboten eine Annäherung europäischer Schiffe ebenso sehr, wie sie ein Verbergen der flachgehenden eingeborenen Fahrzeuge begünstigten. 1862/67 sind nach den Zollregistern alleine über Kilwa 97 200 Sklaven verschifft worden. (A. Ebeling.)

Sehenswertes bietet Kilwa außer seiner Boma und einem

sehr hübsch angelegten aus Privatmitteln errichteten Schwimmbad nichts. In seiner Nähe erhebt sich der 165 m hohe Singino mit einem Klubhaus und einem Bismarckturm, der einen sehr hübschen Rundblick gestattet.

Besser als der Hafen von Kilwa Kiwinje (d. h. Kasuarinen Kilwa) ist der des kleinen Orts Kilwa Kisiwani (Kilwa auf der Insel), das ungefähr 25 km südlicher liegt, das Quiloa der Portugiesen und Kiloat der Araber. Hier ließen sich 987 die Schirasi nieder und Ibn Batuta, der die Stadt 1331 besuchte, schildert sie wohl allzu euphemistisch als eine der bestgebauten der Erde. Immerhin müssen die Schirasi einen strategisch gut geschärften Blick gehabt haben, ihre Anlagen sind so günstig ausgewählt, auf einer Insel, nahe am Festland, an genügend Tiefwasser bei gleichzeitigem Vorhandensein einer Gelegenheit, die den Dhaus das Trockenfallen gestattete, daß sie auch heute noch vorbildlich für die Anlage tropischer Kolonialbefestigungen sein könnten.

Naturgemäß ist nicht mehr allzu viel von den alten Gebäuden erhalten. Auf der Stelle, an der jetzt das Dorf Kilwa Kisiwani steht, erhob sich die alte Araberstadt, die noch an zahlreich vorhandenen Ruinen und Trümmern erkennbar ist. Am Nordostufer steht eine, wohl aus dem Anfang des 19. Jahrhunderts stammende arabische Burgruine, die noch recht gut erhalten ist. Ihre Länge beträgt 20 m bei einer Mauerhöhe von 12 und einer

Turmhöhe von 15 m. Die Mauern sind gezinnt und an den Ecken zu Türmen erweitert. An dieser Ruine befinden sich besonders gute Holzschnitzereien.

Südlich von dem Dorf liegen die Ruinen von zwei großen Moscheen, die anscheinend einer früheren Periode angehören. Die Decken dieser Moscheen bestehen aus kleinen flachen Kuppeln, alte Porzellanteller, wie sie sich auch anderweitig an alten Moscheen und Gräbern befinden, sind in die Mauern eingelassen, und bei dem ungewissen Dämmerlicht erscheinen die Dimensionen des Innern ins Unendliche vergrößert. Wenn allerdings v. d. Decken den Eindruck mit der Alhambra vergleicht, so scheint das Urteil etwas allzuenthusiastisch. Im Westen der Insel liegt die alte portugiesische Burg, die noch fast vollständig erhalten ist. Sie besteht aus der mit Ecktürmen versehenen Umfassungsmauer, die drei Höfe umschließt. Die Gebäude scheinen später von den Arabern umgebaut und nach den dunklen engen Verließen zu urteilen als Sklavenmagazine verwendet worden zu sein.

Die eigentliche Schirasiniederlassung liegt auf einem Hügel, der nach drei Seiten schroff zum Hafen abfällt. Von ihr ist verhältnismäßig nur noch wenig übrig geblieben. Der Grundplan dieser Anlage war nach den Trümmern ein Viereck von 100 m Länge und 70 m Breite, das an den vier Ecken wie im Mittelpunkt von achteckigen massiven Türmen überragt wurde.

Es ist nicht ausgeschlossen, daß noch weitere Ruinen

Daressalam-Kilwa-Lindi

vorhanden sind, jedoch sind eingehendere Ausgrabungsarbeiten bisher nicht in die Wege geleitet worden.

Im Gegensatz zu Kilwa ist *Lindi* ein machtvoll aufstrebender Platz. Landschaftlich wunderhübsch am Fuß eines bis zu 200 m Höhe aufsteigenden Hügelzugs und am Ausfluß des hier fast 1000 m breiten Lukuledi in den Ozean gelegen, hat es Kilwa gegenüber vor allem den Vorzug des besseren Hafens, wenn auch größere Schiffe nicht bis unmittelbar an die am linken Lukulediufer gelegene Stadt herangelangen können. Diese selbst beherbergt rund 4000 Eingeborene, ist Sitz eines Bezirksamts, eines Hauptzollamts, Garnison einer Schutztruppenkompagnie und hat ein einfaches Hotel. Die Anlagen des Bezirksamts, der europäischen Firmenhäuser usw. ziehen sich entlang eines hübsch gehaltenen Strandwegs. Sehenswert ist das geschnitzte arabische Tor des Bezirksamts, das bereits das Gefängnis von Lindi schmückte, als die Küste noch Bargasch bin Said gehorchte.

Als Mittelpunkt eines bedeutenden Pflanzungsbezirks, der neben Sisalhanf und Gummi auch Baumwolle produziert, wächst seine Bedeutung von Jahr zu Jahr mit den steigenden Produktionen der Pflanzungen. Hinzu kommt eine recht bedeutende Ausfuhr von Ölfrüchten, die namentlich von den Eingeborenen kultiviert werden.

Erwähnt sei noch, daß Lindi Ausgangspunkt für eines der reichsten und besten Jagdgebiete Ostafrikas ist.

IX.

SANSIBAR.

Die beste Gelegenheit zum Besuch Sansibars bietet sich von Daressalam aus. Sämtliche Europadampfer der Deutschen Ost-Afrika Linie, auch die von Daressalam nach Südafrika weiterfahrenden, laufen es an. Ferner stellen die Bombaydampfer der genannten Linie häufigeren Verkehr mit ihm her, die Dampfer der Gouvernementslinie laufen es von Daressalam an, und daneben bietet sich auch häufiger Gelegenheit, mit einem Zollkreuzer hinüberzufahren, wenn dieser die Post zu den Sansibar berührenden englischen und französischen Postdampfern bringt oder sie von dort holt. Der Fahrpreis für die Strecke Daressalam—Sansibar, die rund 4 Stunden erfordert, stellt sich auf den Dampfern der Deutschen Ost-Afrika Linie auf 20 Mk. erster Klasse.

Die Dampfer halten sich zunächst nordöstlich, bis sie frei von den Riffen kommen, um dann nordnordwestlich zu steuern. Die Stadt Sansibar liegt nämlich, was vielfach übersehen wird, nicht östlich, sondern eine Kleinigkeit westlich von Daressalam.

Ankunft: Mietsboote kommen zu jedem einlaufenden Dampfer. Der Überfahrtspreis für die Person 0,25 Rp.

Sansibar

Hotels: Afrikahotel mit Dependance (Preis 9—12 Rp.).

Postamt: In der Main Road. Geöffnet von 8—12 Uhr Vormittags und 2—4 Uhr Nachmittags. Gewöhnliche Briefe nach englischen Kolonien und den Pennyportoländern kosten 6 Cents, nach dem Ausland 15 Cents, Postkarten 6 Cents.

Telegraphenamt: Im Bureau der Eastern and South-Africa Telegraph in Shangani. Preis für das Wort nach Deutsch-Ostafrika außer Ujiji und Bismarckburg via Kapstadt 8 Annas, nach Mombassa 6 Annas, nach Europa 1 Rp. 14 Annas.

Dampferlinien: Deutsche Ost-Afrika Linie, Messageries Maritimes, British East Africa Linie, Union Castle Mail Steamship Company, Navigazione Generale Italiana, Deutsche Gouvernementsdampferlinie.

Konsulate: In Sansibar sind Deutschland, Österreich-Ungarn, Italien, die Vereinigten Staaten von Nord-Amerika, Frankreich, Belgien, Portugal und Norwegen durch Konsulate vertreten.

Münzsystem: Die Britisch-Ostafrikanische Rupie gilt in Sansibar nicht, vielmehr wird nach der indischen, in 16 Annas = 64 Pesa geteilten Rupie gerechnet. Offiziell ist seit einigen Jahren zwar die Hundertteilung der Rupie in Cents eingeführt, doch zirkulieren bisher ausschließlich noch die alten Münzen. Die Post rechnet im allgemeinen 6 Cents = 1 Anna. An Banknoten gibt

es 5, 10, 20, 50 und 100 Rp.-Noten, deren Wert von dem Sansibar-Gouvernement und der National Bank of India verbürgt wird.

Die Stadt *Sansibar*, die sich um die Reede herumzieht, ist das administrative und wirtschaftliche Zentrum für die gleichnamige Insel und deren Dependancen (Pemba, Tumbatu usw.). In früheren Zeiten war sie der Brennpunkt des gesamten ostafrikanischen Handels, der seine Fühler bis weit in den Kongostaat hineinschiebt. Wo sich jetzt die zweitürmige englische Kirche erhebt, war der Sklavenmarkt, auf dem die Tausende der aus dem Innern Afrikas beigebrachten Sklaven verhandelt wurden. Hier in Sansibar, wo nicht zuletzt auch der Sultan Handelsgeschäfte nicht verschmähte, hatten die großen arabischen Handelsfürsten vom Schlage Tippu Tips ihre Residenz, von der aus sie ihre Handelsexpeditionen zum Viktoria- und Tanganyikasee, zum Nyassa, nach dem Kongo und nach Uganda ausschickten, um Elfenbein und Sklaven gegen Draht, Stoffe und Perlen einzutauschen. Auf den Plantagen der Insel arbeiteten Tausende von Sklaven, um die Gewürznelken einzubringen, die neben Elfenbein und Sklaven der Hauptexportartikel waren.

Die Fruchtbarkeit Sansibars, das namentlich an der Westküste eine große Reihe gut geschützter, für den Dhauverkehr hervorragend geeigneter Buchten aufweist, sein nicht zu heißes Klima ($26,5^{\circ}$) und seine ausrei-

Sansibar

chende Feuchtigkeit hat bereits die Portugiesen veranlaßt, sich im Mittelalter hier niederzulassen. Die Tätigkeit der Portugiesen, die hier wie anderswo im Wesentlichen wohl aussaugender Natur war, fand 1729 ein Ende, als sich die Eingeborenen empörten und der portugiesische Verwalter sich mit seinen Leuten in die Luft sprengte.

Mitte des 18. Jahrhunderts hatten die Bewohner von Mombassa das in Oman herrschende Geschlecht zur Hilfe gegen die Portugiesen angerufen. Selbst mit inneren Zwistigkeiten beschäftigt, hatten sich diese bisher nicht sonderlich um ihre schon seit Jahrhunderten in Ostafrika und den afrikanischen Inseln wohnenden Landsleute gekümmert. Nunmehr aber sandte Sef bin Sultan Hilfstruppen, die unter anderem auch Sansibar besetzten, ohne aber als Herrscher dauernde Anerkennung zu finden. Ständige Streitigkeiten füllten die nächsten Jahre aus, in denen namentlich die schon immer widerhaarigen Bewohner von Mombassa eine Rolle spielten, bis endlich Said bin Sultan von Maskat den ewigen Widersetzlichkeiten mit Hilfe seiner großen, gut bewaffneten Flotte 1829 mit der Unterwerfung der ganzen ostafrikanischen Küste bis zum Kap Delgado ein Ende machte. 1832 verlegte Said bin Sultan seine Residenz von dem armen Maskat, wo er seinen Sohn Thueni als Statthalter regieren ließ, nach Sansibar, und nun setzte hier eine Blütezeit ein, die als

Sansibar

das letzte Aufflackern der mohamedanisch-orientalischen Glanzzeit gelten kann. Handelskarawanen kamen und gingen und hinterließen Hunderttausende von Werten, an denen der Sultan seinen bedeutenden Anteil hatte. Sansibar wurde zum ostafrikanischen Paris, in dem aller Glanz und Luxus vorhanden war. Europäische Schiffe begannen den Platz in größerer Zahl anzulaufen, um Kopra, Nelken, Amber und Elfenbein zu laden. Amerikanische Walfischfänger wählten es als Stützpunkt, und dem amerikanischen Konsulat folgte 1843 ein englisches und 1847 ein französisches.

Leider dauerte dieser Glanz nicht lange. Als Said 1856 auf der Reise von Maskat nach Sansibar unter Hinterlassung von 36 Kindern (insgesamt hatte er deren 112) starb, setzten bald Palastumwälzungen ein, die um so verderblicher waren, als auch Maskat und Sansibar nunmehr nicht mehr in einer Hand vereinigt blieben. Die nachfolgenden Herrscher Majid und Bargasch konnten nur noch einen Schein der Selbständigkeit wahren, da die Residenten der europäischen Mächte die Unterbindung des Sklavenhandels zu veranlassen gewußt hatten und damit der Wirtschaftsform ein um so schärferer Schlag versetzt war, als sie ausschließlich auf die Sklavenarbeit aufgebaut war. Die großen Einkünfte der Sultane wurden geringer und damit in Übereinstimmung mit der orientalischen Anschauung auch ihr Einfluß und ihre Macht. Beschleunigt wurde diese Ent-

Sansibar

wicklung durch das Eintreten Deutschlands in die Reihe der Kolonialmächte. Bargasch mußte eine deutsche Flottendemonstration über sich ergehen lassen, und wutknirschend mag dieser echt orientalische Despot das Anbrechen einer neuen Zeit empfunden haben. Seine Festlandsansprüche mußte er fallen lassen, und als er 1888 starb, war von dem großen Maskat-Sansibarreich Saids nur noch ein Torso mit den Inseln Sansibar und Pemba übriggeblieben. Deutschland, das Sansibar zwar nominell nicht besaß, aber dortselbst doch großen und ausdehnungsfähigen Einfluß hatte, verzichtete in dem Helgolandvertrag vom 1. Juli 1890 auf seine sansibaritischen Ambitionen, und seitdem ist das Sultanat englisches Protektorat geworden, das vom Sultan unter Aufsicht und Leitung eines englischen Residenten verwaltet wird.

1896 schien noch einmal die bis dahin friedliche englische Herrschaft einen Stoß erleiden zu sollen. Nach dem Tode des Sultans Hamed bin Thueni bemächtigte sich Khalid bin Bargasch, der bereits einmal bei der Thronbesteigung übergegangen war, mit Waffengewalt der Herrschaft. England zog aber eine Flotte vor Sansibar zusammen, die den Sultanspalast zusammenschloß und Khalid nötigte, Schutz im deutschen Konsulat zu suchen. Das noch heute im Hafen liegende Wrack des sansibaritischen Kriegsdampfers Glasgow zeugt von der Tapferkeit, die die Beludschensoldaten bei dem Kampf gegen

Sansibar

die englischen Kreuzer zeigten. Aller Mut war aber vergebens, und Khalid bin Bargasch lebt seitdem in Daressalam, wohin er trotz des englischen Widerspruchs auf einem deutschen Kriegsschiff geleitet wurde.

Seit 1890 ist die Bedeutung Sansibars infolge des Wettbewerbs von Daressalam und Mombassa ständig gesunken. Nur als Transitplatz für den Handel von Indien mit Ostafrika und als Nelkenexportplatz hat es noch eine gewisse Bedeutung, die aber auch von Jahr zu Jahr geringer wird. Die Ausfuhr von Nelken z. B. betrug 1910 nur noch $\frac{3}{5}$ der Menge von 1890, und der Wert des Handels hat in demselben Zeitraum um 20% abgenommen.

Immerhin laufen es jährlich noch an 200 Dampfer, in der Hauptsache deutsche, und 6000 Dhaus an.

Es beherbergt heute etwa 150 000 Einwohner (Suaheli, Araber und Inder) und rund 100 Europäer. Vor 100 Jahren betrug seine Einwohnerzahl das anderhalb- bis zweifache.

Die Stadt Sansibar selbst dürfte nicht mehr als 40 000 Einwohner zählen, doch fehlen neuere sichere Angaben hierzu. Immerhin gehört die Insel mit 66 Einwohnern auf den qkm noch heute zu den dichtest besiedelten Gebieten Afrikas.

Die Stadt zerfällt in eine Reihe von Quartieren, von denen hier nur Shangani am gleichnamigen Kap, Malindi nördlich des Sultanspalastes und die Eingeborenen-

Sansibar

stadt Ngambo jenseits des Krieks genannt seien. Im Übrigen ist die Stadt ein wüstes Gewirre von Straßen und Gassen, durch die sich der Fremde nur schwer hindurchfinden wird. Es empfiehlt sich deshalb, sich eines der außerhalb des Zolls wartenden, konzessionierten und an einer Messingplatte am Arm erkenntlichen farbigen Führer zu bedienen, die häufig etwas deutsch oder englisch radebrechen. Der an diesen Führer zu zahlende Preis beträgt für die erste Stunde 1 Rp, für die zweite 12 Annas und für die dritte und jede weitere 8 Annas.

Die Hauptstraße ist die von dem Sultanspalast nach der Mnazi moyá führende Main Road. Aus dem Zollhof kommend gelangt man durch einen alten Torbogen an das rechts liegende Haus der Deutschen Ost-Afrika Linie. An derselben Straße liegen außer einer Reihe Kuriositäten- und Silberläden das Postamt und das alte Hotel Tippu Tip. Dieses ist historisch insofern interessant, als hier lange Jahre der 1905 gestorbene bekannte arabische Großkaufmann und Sklavenhändler Hamed bin Mohamed, mit seinem afrikanischen Spitznamen Tippu Tip genannt, wohnte. An der Druckerei der Official Gazette und dem Portugiesischen Konsulat vorbei gelangt man in den besten Teil der Stadt. Geradeaus erstreckt sich eine breite mit Bäumen bepflanzte Allee und der englischen Residentur gegenüber liegen die Gärten der Kaiserin, die anlässlich des Regierungsjubiläums der

Sansibar

Königin Viktoria von dem damaligen Sultan gestiftet wurden. Hier ist man bereits in Mnazi moyo, der Esplanade Sansibars angelangt.

Die Portugiesenstraße geht vom Postamt nach links ab und mündet an der Rückseite des Sultanspalastes. An ihr befinden sich gleichfalls eine Reihe von Juwelier- und anderen Läden.

Im übrigen tragen die meisten Straßen überhaupt keine Namen. Eng gebaut und ohne jeden Plan in der Anlage mit Straßen, die häufig kaum 2 m breit sind, verleugnet Sansibar in nichts den Charakter einer orientalischen Stadt. Die Häuser, die meistens ohne Veranden sind, sind so angelegt, daß die Sonne möglichst wenig Zutritt in ihr Inneres hat. Vielfach unvollendet oder verfallen, prägen sie der Stadt einen etwas verkommenen Eindruck auf. Sehenswert ist an vielen Häusern die reiche Schnitzerei der Haustüren. Die Araber neigten dazu, gerade für derartige Schnitzereien große Geldsummen auszugeben. Das ist aber auch so ziemlich das Einzige, was von dem alten arabischen Glanz übrig geblieben ist; denn wirtschaftlich stellen nicht mehr die Araber, sondern die Inder die Hauptmacht dar, von denen auf Sansibar und Pemba annähernd 20 000 wohnen sollen.

Das Hauptgebäude Sansibars ist der am Hafen liegende Sultanspalast. Er ist allerdings an sich ein sehr geschmackloses Gebäude oder vielmehr ein Komplex von Gebäuden, deren Bau von Bargasch begonnen, aber

Sansibar

nach der Beschießung von 1896 manchen Änderungen unterworfen worden ist. Im linken Flügel war der Harem untergebracht. Die Türen und Balkons tragen prachtvolle Handschnitzereien mit Korantexten. Der Garten wird von einer steinernen Mauer eingefast, und an der einen Seite befindet sich ein großer aus Steinen aufgemauerter Schiffsrumpf, der früher als Wasserbehälter diente. Der Palast hatte mit seiner großen Anlage und seinem Komfort einen solchen Eindruck auf die Eingeborenen gemacht, daß er bis weit ins Innere Afrikas als Bet el Ajab, das „Haus der Wunder“ bezeichnet wurde.

Jetzt hat die englische Verwaltung den Palast für ihre Zwecke in Benutzung genommen.

Links vom Palast befindet sich ein Gitterturm, auf dem von Sonnenuntergang bis Mitternacht ein Leuchtfeuer brennt, wenn der Sultan daheim ist.

Ein weiteres interessantes Gebäude Sansibars ist die Gereza zwischen der Treasury-Passage und den Gouvernementshäusern. Es ist ein gewaltiger Bau mit vier tonnenförmigen Ecktürmen und gezinnten Mauern, ein altes arabisches Fort, das lange Zeit den Statthaltern von Oman als Residenz diente. Heute ist es Magazin. Vollendet ist das Gebäude im 18. Jahrhundert von dem Statthalter Abdallah bin Juma, einem der machtvollsten Satrapen der Omandynastie.

Recht sehenswert ist auch die zweitürmige englische Kathedrale, für die 1873 der Grundstein gelegt wurde.

Sie steht auf dem Platz des alten Sklavenmarkts, der in dem genannten Jahre auf Befehl des Sultans aufhörte zu bestehen. 50—60000 Sklaven sind noch in den 60er und 70er Jahren des 19. Jahrhunderts hier jährlich verkauft worden. War doch Sansibar nach Timbuktu und Kairo der größte Sklavenmarkt der Welt!

Es sind in Sansibar aber weniger die Gebäude, die das Interesse erwecken, als vielmehr das Volksleben. Bis auf den heutigen Tag ist die Stadt der Sammelpunkt für die sämtlichen Völker des westlichen Indischen Ozeans und der versprengten Teile wohl aller innerafrikanischer Stämme geblieben. Inder, Perser, Singhalesen, Araber, Wanyamwezi, Komorensen, Wangoni, Manyema usw.: sie alle tragen dazu bei, dem Volksleben das Sansibar eigentümliche Bunte und Abwechslungsreiche zu geben. Besonders tritt diese Buntheit auf dem Markt in Erscheinung, dessen Besuch dringend zu empfehlen ist. Zu empfehlen besonders auch wegen des Fruchthandels. Sansibar bringt eine Reihe von Früchten hervor, die anderswo nicht oder nur wenig bekannt sind, wie z. B. die saftige stachelige Tschoketschoke.

Lohnend ist für den, der Interesse am Volksleben hat, ein abendlicher Gang durch das Geschäftsviertel. „Hier sieht man einen Araber, das Antlitz nach Norden gewandt, seine Gebete verrichten, dort einen Hindu lange Zahlenreihen in sein Kassabuch schreiben, während ein Haufen Kinder in den unmöglichsten Verrenkungen

Sansibar

und Lagerstätten im tiefsten Schlaf liegt. Hier sitzt ein engbrüstiger goanesischer Flickschneider in einem Berge von Lumpen, und dort feilscht ein Negerweib auf Tod und Leben um ein Stück Tuch mit einem hellfarbigen Parsen, dessen Kopf das Stammeszeichen, eine schwarze, an die friderizianischen Helme erinnernde Papiermütze bedeckt. Ballen mit Zeug, die eine Dhau von Bombay gebracht hat, werden ausgepackt und von der ganzen Nachbarschaft kritisch gemustert, während im Laden nebenan schwedische Streichhölzer, österreichische Glaswaren, deutsche Uhren usw. auf die Regale gestapelt werden, die sich die Wände entlang ziehen. Weiber, mit Wasserkrügen auf dem Kopf, ziehen schwatzend und lachend und graziös in den Hüften sich wiegend zum Brunnen; schimpfende Askaris treiben eine Kette von Gefangenen von den Arbeitsstätten am Hafen zur Boma zurück, und Lastträger schleppen unter eintönigem Gesang Kisten und Säcke an Tragstangen in die Läden der Händler. Leute von Ceylon, die mit ihren langen, hinten zu einem griechischen Knoten geschürzten Haaren und dem rockartigen Lendentuch den widerlich-komischen Anblick schnurrbärtiger Weiber bieten, preisen einem Europäer die kostbaren Erzeugnisse ihrer Heimat aus Gold, Schildpatt und Elfenbein in einem ohrenmarternden Pidginenglisch an. Und dort bei dem Schein einer auf dem Boden stehenden Lampe prüft ein gelber Banyane wohl schon zum dritten Male einen der Ele-

fantenzähne, die ein schwarzer Karawanenführer weit aus dem Innern von jenseits des Tanganyika heimgebracht hat und jetzt in klingende Rupien umwerten will.“ (R. Kandt.)

Übertroffen wird das, was die Stadt selbst bietet, durch die Schönheiten, die ihre Umgebung in so reichem Maße gewährt. Wenn die alten Landhäuser auch verfallen sind und mancherorts sich der Eindruck des Verkommen-seins aufdrängt, so bietet doch die Natur in den Hainen der Obstbäume, den Nelkenpflanzungen, den Strandbildern so viel des Schönen und des Eigenartigen, daß sich der Eindruck des Verfalls leicht verwischt.

In erster Linie sei hier ein Ausflug nach Bububu genannt. Es führt eine Bahn dorthin, die bis vor Kurzem einer amerikanischen Gesellschaft, der Erbauerin, gehörte, nunmehr aber in den Besitz der Regierung übergegangen ist. Sie fährt zweimal am Tag von dem Platz vor dem Sultanspalast ab, überschreitet den Kriek auf der Darjanibrücke, durchquert das Eingeborenenviertel Ngambo und läuft dann durch eine Reihe von Pflanzungen der Eingeborenen und Araber, die ein farbenfreudiges, üppiges Bild abgeben, nach dem 7 engl. Meilen entfernten Bububu. Der landschaftlich prachtvolle Eindruck, den diese Fahrt gewährt, wird erhöht, wenn man den Nachmittag zu dem Ausflug benutzt. Es bleibt dann Zeit genug zur Besichtigung der am Endpunkt liegenden Nelkenpflanzungen übrig, und bei Sonnenuntergang,

Sansibar

wenn die Farben nicht mehr so grell und kraß erscheinen und die Schatten sich vertiefen, bietet sich auf der Rückfahrt ein Bild, das in seiner Ruhe und Harmonie nicht zu schildern ist.

Der Fahrpreis für die Strecke Sansibar—Bububu beträgt erster Klasse 1 Rp. Ähnlich schöne Bilder gewähren Fahrten nach Chueni und Chukwani. Hier befinden sich Sultanspaläste, deren Besichtigung nur gegen vorher einzuholende Erlaubnis gestattet wird.

Die Insel wird von zahlreichen guten Straßen durchzogen. Für Reisende, die sich längere Zeit auf Sansibar aufhalten, empfiehlt es sich deshalb, Pferd und Wagen oder ein Automobil zu mieten, um auf die Weise auch die entfernteren sehenswerten Plätze kennen zu lernen. So wird besonders ein Ausflug nach dem Badeort Chwaka an der Ostseite der Insel empfohlen. Wagen und Pferde sowie Automobile sind ständig mietweise zu haben. Im Bedarfsfalle empfiehlt es sich, sich dieserhalb an die Hotelleitung zu wenden, die Preise aber vorher ausmachen zu lassen.

In der Stadt bietet eine Reihe von Läden Gelegenheit zum recht preiswerten Kauf von Silber- und Goldwaren, Edelsteinen, Elfenbein- und Ebenholzschnitzereien, Seide, Spitzen, China- und Japanwaren. Im Allgemeinen kann allerdings nur geraten werden, beim Einkauf sehr vorsichtig zu sein. Die Händler verlangen von Unbekannten meistens das Doppelte des Werts. Silberwaren

Sansibar

werden übrigens nach Gewicht in der Weise verkauft, daß auf die eine Seite der Wage der Gegenstand, auf die andere Seite Rupiestücke gelegt werden. Man bezahlt dann die Zahl der Rupies zuzüglich eines geringen Zuschlags für die Arbeit.

Allerdings sei bemerkt, daß eine Menge der in Sansibar zu kaufenden Kuriositäten usw. nicht teurer in Daresalam erhältlich ist. Freilich ist hier bei der Ausfuhr ein 10%iger Wertzoll zu zahlen, der in Sansibar fortfällt.¹

¹ Unter dem Titel *A Handbook of Zanzibar* hat die Verwaltung einen recht empfehlenswerten Führer herausgegeben, der zum Preis von 8 Annas überall zu haben ist.

IX

**ZEITTAFEL ZUR GESCHICHTE
OSTAFRIKAS.**

8. Jahrhundert: Die Emusaiden unter Said wandern von Arabien ein.
870: Aufstand der afrikanischen Sklaven in Arabien.
960—1000: Einwanderung der Schirazi unter Ali.
10. Jahrhundert: Mogdischu gegründet.
1331: Ibn Batuta besucht Mogdischu, Mombassa und Kilwa.
1430: Die letzte chinesische Handelsflotte an der ostafrikanischen Küste.
7. April 1498: Vasco da Gama erreicht Mombassa.
28. Januar 1499: Vasco da Gama ankert vor Sansibar.
26. Juli 1500: Cabral erreicht Kilwa.
14. Juli 1502: Kilwa wird Vasco da Gama tributpflichtig.
1503: Sansibar wird den Portugiesen tributpflichtig.
24. Juli 1505: Kilwa wird von F. d'Almeida erstürmt, Beginn des Fortbaus.
15. August 1505: Mombassa wird von d'Almeida erstürmt.
1509: Die Portugiesen errichten ein Fort in Malindi.
1512: Kilwa wird von den Portugiesen geräumt.
1585: Mirale Beque brandschatzt Ostafrika.
-

Zeittafel zur Geschichte Ostafrikas

- 1588: Zweite Invasion Mirale Beques.
1588 (?): Die Zimbas zerstören Kilwa.
1589: Rückeroberung Mombassas.
1592: Verlegung des portugiesischen Gouvernements nach Mombassa.
1631: Ermordung der Mombassagarnison durch Jussuf bin Hassan.
1632: Rückeroberung Mombassas durch die Portugiesen.
1660—1665: Wiederholte Belagerung Mombassas durch die Araber.
1698: Erstürmung Mombassas durch die Araber.
1728: Besetzung Mombassas durch die Portugiesen.
1729: Die Portugiesen geben Sansibar und Mombassa auf.
1739: Mombassa erhält einen arabischen Gouverneur von Oman und wird bald darauf unter den Mazrui selbständig.
1769: Letzter Versuch der Portugiesen zur Besetzung Mombassas.
1784: Sansibar erhält ein Maskatgouvernement.
1824—1826: Englisches Protektorat über Ostafrika von Malindi bis zum Pangani.
1827: Said bin Sultan von Maskat beschießt Mombassa.
1832: Said bin Sultan verlegt seine Residenz nach Sansibar.
1836: Das erste Konsulat wird in Sansibar errichtet.
1837: Die Maskataraber besetzen Mombassa endgiltig.
Ende der Mazrui.
-

Zeittafel zur Geschichte Ostafrikas

- 1856: Said bin Sultan stirbt. Sein Nachfolger in Sansibar wird Majid bin Said, in Maskat Thueni bin Said.
- 1870: Bargasch folgt in Sansibar auf Majid.
- 1875: Annektionsversuch der Ägypter an der ostafrikanischen Küste.
- 1884: K. Peters, Pfeil und Jühlke erwerben Usagara.
- 1887: Die Brit. East Africa Company erhält von Bargasch eine Charter.
- 1889/1890: Araberaufstand in Deutsch-Ostafrika.
- 1890: Sansibar kommt unter englisches Protektorat.
1. April 1891: Übergang der Verwaltung in Ostafrika von der Deutsch-Ostafrikanischen Gesellschaft an die deutsche Regierung.
17. August 1891: Expedition Zelewski bei Lula vernichtet.
20. April 1896: Der letzte Mazruiherrscher, Mbaruk bin Raschid, tritt auf deutsches Gebiet über.
- August 1896: Versuch Khalids bin Bargasch, das englische Protektorat über Sansibar abzuschütteln.
- 1897: Sudaneseaufstand in Uganda.
- 1904: Sansibar verliert die Benadirküste an Italien.
- 1905/1906: Majimajiaufstand in Deutsch-Ostafrika.

ZUR LITERATUR ÜBER OSTAFRIKA.

Geschichtliches:

Strandes, Die Portugiesenzeit von Deutsch- und Englisch-Ostafrika, Berlin 1899.

Peters, Die Gründung von Deutsch-Ostafrika, Berlin 1906.

Graf Pfeil, Zur Erwerbung von Deutsch-Ostafrika, Berlin 1907.

Brode, Tippu Tip, Berlin 1905.

Stuhlmann, Beiträge zur Kulturgeschichte Ostafrikas, Berlin 1909.

Über die frühere Geschichte Ostafrikas informieren sehr gut: Salil ibn Razik, History of the Imams and Seyyids of Oman, London 1871, und Guillain, Documents sur la géographie et l'histoire de l'Afrique orientale, Paris 1856.

Landeskundliches:

H. Meyer, Das deutsche Kolonialreich, Band I, Leipzig 1909 (mit ausführlicher Literaturangabe).

Kandt, Caput Nili, eine empfindsame Reise zu den Quellen des Nils, 2. Aufl., Berlin 1904. (Die beste Einführung in Natur und Volkskunde Ostafrikas.)

Zur Literatur über Ostafrika

Volkskundliches:

Merker, Die Masai 2. Auflage, Berlin 1910.

Merker, Rechtsverhältnisse und Sitten der Wadschagga, Gotha 1902.

Nigmann, Die Wahehe, Berlin 1908.

Weiß, Die Völkerstämme im Norden Deutsch-Ostafrikas, Berlin 1908.

Wirtschaftliches:

Paasche, Deutsch-Ostafrika, wirtschaftliche Studien, Berlin 1906.

Schanz, Ost- und Südafrika, Berlin 1902.

Militärisches:

Nigmann, Geschichte der Kaiserlichen Schutztruppe für Deutsch-Ostafrika, Berlin 1911.

Graf Götzen, Deutsch-Ostafrika im Aufstand 1905/06, Berlin 1909.

Sansibar:

Lyne, Zanzibar in contemporary times, London 1905.

Britisch-Ostafrika:

Eliot, The East-Africa Protectorate, London 1905.

Uganda:

Johnston, The Uganda Protectorate, London 1902.

XI

SUAHELIWÖRTERVERZEICHNIS.

sh wird wie *sch*, *ch* wie *tsch*, *gh* und *kh* wie *ch* in Rachen gesprochen. *th* wird wie das englische *th* gelispelt, ebenso wird *w* wie das englische *w* in *water* gesprochen. *z* und *s* werden meistens wie französisches *z* in *zèle* gesprochen.

Im Allgemeinen wird die vorletzte Silbe betont. Wo, wie bei den arabischen Worten, eine Ausnahme von dieser Regel eintritt, ist die zu betonende Silbe durch einen Akzent bezeichnet.

Aufeinanderfolgende Vokale werden getrennt gesprochen, mit Ausnahme natürlich solcher Wörter, die wie *boy* usw. erst aus einer europäischen Sprache übernommen sind.

Zahlworte.

moya 1
mbili 2
tatu 3
nne 4
tano 5
sitta 6
saba 7
nane 8

tissa 9
kumi 10
kumi na moya 11
kumi na mbili 12
kumi na tatu 13
ésherin 20
thálathin 30
árbain 40

Suaheliwörterverzeichnis

<i>khamsin</i> 50	<i>mitén</i> 200
<i>sittain</i> 60	<i>mitén na tissain na sitta</i>
<i>sábain</i> 70	296
<i>thémanin</i> 80	<i>thalatha mia</i> 300
<i>tissain</i> 90	<i>arba mia</i> 400
<i>mia</i> 100	<i>tano mia</i> 500
<i>mia na moyá</i> 101	<i>sitta mia</i> 600
<i>mia na thálathin na moyá</i>	<i>elfu</i> 1000
131	<i>elfu na mia tatu na árbain</i>
<i>mia na khamsin na tissa</i>	<i>na moyá</i> 1341
159	<i>elfén</i> 2000

Die Zahlworte werden meistens hinter das Hauptwort gesetzt. Also: *rupi esherin na mbili*, 22 Rupies.

Zeitwörter.

ankommen <i>fika</i>	gehen <i>kwenda</i>
anziehen <i>vaa</i>	kaufen <i>nunua</i>
ausziehen <i>vua</i>	lassen <i>acha</i>
baden <i>koga</i>	machen <i>fanya</i>
bezahlen <i>lipa</i>	nähen <i>shona</i>
bitten <i>omba</i>	öffnen <i>fungua</i>
bleiben <i>kaa</i>	reinigen <i>safisha</i>
bringen <i>leta</i> (fortbringen <i>peleka</i>)	reisen <i>safira</i>
essen <i>kula</i>	rufen <i>kwita</i>
folgen (gehörchen) <i>fuata</i>	ruhen <i>pumzika</i>
geben <i>kupa</i>	schlagen <i>piga</i>
	sagen <i>ambia</i>

Suaheliwörterverzeichnis

schließen <i>funga</i>	trinken <i>kunywa</i>
schreien, brüllen <i>lia</i>	tragen <i>chukua</i>
sehen <i>ona</i>	vorbeigehen <i>pita</i>
sprechen <i>sema</i>	warten <i>ngoya</i>
setzen, stellen <i>weka</i>	wechseln (von Geld) <i>vunya</i>
tanzten <i>cheza</i>	wecken <i>amsha</i>
taugen <i>faa</i>	wollen, wünschen <i>taka</i>
treffen <i>kuta</i>	

Konjugiert wird nach folgendem Muster:

<i>ninaona</i> ich sehe	<i>niliona</i> ich sah
<i>unaona</i> du siehst	<i>uliona</i> du sahst
<i>anaona</i> er sieht	<i>aliona</i> er sah
<i>tunaona</i> wir sehen	<i>tuliona</i> wir sahen
<i>mnaona</i> ihr seht	<i>mliona</i> ihr saht
<i>wanaona</i> sie sehen	<i>waliona</i> sie sahen

<i>nimeona</i> ich habe gesehen	<i>nitaona</i> ich werde sehen
<i>umeona</i> du hast gesehen	<i>utaona</i> du wirst sehen
<i>ameona</i> er hat gesehen	<i>ataona</i> er wird sehen
<i>tumeona</i> wir haben gesehen	<i>tutaona</i> wir werden sehen
<i>mmeona</i> ihr habt gesehen	<i>mtaona</i> ihr werdet sehen
<i>wameona</i> sie haben gesehen	<i>wataona</i> sie werden sehen

Die Frage wird bei unveränderter Wortform nur durch den Tonfall ausgedrückt.

Also: *umeona?* Hast du gesehen?

Der Infinitiv wird durch Vorsetzung von *ku* gebildet.

Suaheliwörterverzeichnis

Also: *nitaomba kukaa*, ich werde zu bleiben bitten. Der Imperativ wird in der Einzahl durch den Infinitiv ohne das Präfix *ku* ausgedrückt. Z. B. *chukua kiti*, trag den Stuhl.

Bäume, Früchte usw.

Affenbrotbaum <i>mbuyu</i>	Kaffeebaum <i>mbuni</i>
Ananas <i>mnanasi</i>	Kapokbaum <i>msuji</i>
Apfelsine <i>mchungwa</i>	Kardamom <i>iliki</i>
Bambus <i>mwanzi</i>	Kasuarine <i>mvinje</i>
Banane <i>ndizi</i>	Kokospalme <i>mnazi</i>
Baum <i>mti</i>	reife Nuß <i>nazi</i>
Baumwolle <i>pamba</i>	Trinknuß <i>dafu</i>
Betel <i>tambuu</i>	Palmwein <i>tembo</i>
Bohne <i>kunde</i>	Mais <i>mhindi</i>
Borassus <i>mvumo</i>	Mandelbaum <i>mkungu</i>
Dattel <i>tende</i>	Mangobaum <i>mwembe</i>
Dumpalme <i>mnyaa</i>	Frucht <i>embe</i>
Ebenholz <i>mpingu</i>	Mangrove <i>mkoko</i>
Erdnuß <i>karanga</i>	Maniok <i>mhogo</i>
Frucht <i>tunda</i>	Nelkenstrauch <i>mkárafu</i>
Gemüse <i>mboga</i>	Ölpalme <i>mwezi, ngazi</i>
Guayave <i>mpera</i>	Reis <i>mpunga</i> (ungeschält)
Gummibaum <i>mpira</i>	<i>mchele</i> (geschält)
Gurke <i>tango</i>	Tomate <i>nyanya</i>
Hanf <i>katani</i>	Zitrone <i>ndimu</i>
Hirse <i>mavele</i>	

Tiere.

Affe	Heuschrecke <i>nzige</i>
Meerkatze <i>kima</i>	Huhn <i>kuku</i>
Pavian <i>nyani</i>	Hund <i>mbwa</i>
Ameise <i>siafu</i>	Hyäne <i>fisi</i>
Antilopen	Insekt, Käfer <i>ndudu</i>
Elen <i>nimba</i>	Kamel <i>ngamia</i>
Hartebeest <i>kongoni</i>	Katze <i>paka</i>
Springbock <i>dondoro</i>	Klippschliefer <i>perere</i>
Schraubenantilope <i>kudu</i>	Kranich, Storch, Reiher
Wasserbock <i>kuru</i>	<i>korongo</i>
Gazelle <i>paa</i>	Kröte, Frosch <i>chura</i>
Biene <i>nyuki</i>	Krokodil <i>mamba</i>
Büffel <i>mboko</i>	Leopard <i>chui</i>
Chamäleon <i>kinyonga</i>	Löwe <i>simba</i>
Eidechse <i>mnyussi</i>	Manguste <i>kuchiro</i>
Leguan <i>kenge</i>	Maultier <i>nyumbu</i>
Elefant <i>ndovu, tembo</i>	Maus <i>panya</i>
Ente <i>bata</i>	Mücke, Moskito <i>mbu</i>
Esel <i>punda</i>	Nashorn <i>faru</i>
Fisch <i>samaki</i>	Papagei <i>kassuku</i>
Fledermaus <i>popo</i>	Perlhuhn <i>kanga</i>
Floh <i>kiroboto</i>	Pferd <i>frasi</i>
Flußpferd <i>kiboko</i>	Rind <i>ngombe</i>
Giraffe <i>twiga</i>	Sandfloh <i>funza</i>
Hai <i>papa</i>	Schaf <i>kondoo</i>

Suaheliwörterverzeichnis

Schlange <i>nyoka</i>	Spinne <i>buibui</i>
Puffotter <i>mpiri</i>	Strauß <i>buni</i>
Riesenschlange <i>satu</i>	Tier, Wild <i>nyama</i>
Schildkröte <i>kasa</i>	Zebra <i>punda milia</i>
Schmetterling <i>pepeo</i>	Zecke <i>papasi</i>
Schnecke <i>koa</i>	Ziege <i>mbuzi</i>
Schwein <i>nguruwe</i>	

Hausgerät, Reise usw.

Arbeit <i>kazi</i>	Führer <i>kirongozi</i>
Berg <i>kilima</i>	Geld <i>feza</i>
Bett <i>kitanda</i>	Gewehr <i>bunduki</i>
Bezirksamt <i>boma</i>	Glas <i>bilauri</i>
Bild <i>picha</i>	Haus <i>nyumba</i>
Bleistift, Federhalter <i>kalamu</i>	Hemd, Oberhemd <i>fulana, sherti</i>
Boot <i>mashua</i>	Hose <i>suruali</i>
Brief <i>barua</i>	Kerze <i>mshumaa</i>
Brille <i>miwani</i>	Kleider <i>nguo</i>
Buch <i>kitabu</i>	Klosett, Baderaum <i>choo</i>
Bürste <i>burashi</i>	Knopf <i>kifungo</i>
Dampfer <i>meli</i>	Koffer <i>sanduku</i>
Eisenbahn <i>gari la moshi</i>	Korb <i>kikapo</i>
Essen <i>chakula</i>	Kragen <i>kala</i>
Fell, Haut <i>ngozi</i>	Krieg <i>vita</i>
Fernglas <i>darbini</i>	Lager <i>kambi</i>
Flasche <i>chupa</i>	Lärm <i>kelele</i> (auch Ruhe!)

Suaheliwörterverzeichnis

Lampe <i>taa</i>	Stadt <i>mji</i>
Land <i>inchi</i>	Straße <i>njia</i>
Last <i>mzigo</i>	Stuhl <i>kiti</i>
Laterne <i>fanuzi</i>	Tabak <i>tumbaku</i>
Lohn <i>mshahara</i>	Tanz <i>goma</i>
Matte <i>mkeka</i>	Tasche <i>mfuko</i>
Moskitonetz <i>chendarua</i>	Taschentuch <i>leso</i>
Mütze <i>kofia</i>	Tisch <i>meza</i>
Papier <i>kartasi</i>	Tinte <i>vino</i>
Parfüm <i>marashi</i>	Träger <i>mpagazi</i>
Patronen <i>risassi</i>	Tuch <i>kitambaa</i>
Pflanzung <i>shamba</i>	Uhr <i>saa</i>
Preis <i>kiazi</i>	Wagen <i>gari</i>
Pulver <i>baruti</i>	Wald <i>mwitu</i>
Rasiermesser <i>mwembe</i>	Wasser <i>maji</i>
Reise <i>safari</i>	Zahnbürste <i>msuaki</i>
Schuhe, Stiefel <i>viatu</i>	Zelt <i>hema</i>
Seife <i>sabuni</i>	Zimmer <i>chumba</i>
Soldat <i>askari</i>	Zollamt <i>forza</i>
Spazierstock <i>bakora</i>	Zündhölzer <i>vibiriti</i>
Spiegel <i>kioo</i>	

Kuriosa.

Bogen <i>uta</i>	Fell <i>ngozi</i>
Dolch (arabischer) <i>jambia</i>	Gehörn <i>pembe</i>
Ebenholz <i>pingu</i>	Gold <i>thahabu</i>
Elfenbein <i>pembe</i>	Griff <i>kipini</i>

Suaheliwörterverzeichnis

Silbergriff <i>kipini cha feza</i>	Pfeil <i>mshale</i>
Goldgriff <i>kipini cha thahabu</i>	Ring <i>pete</i>
Gitarre <i>kinanda</i>	Schild <i>ngao</i>
Hals schmuck <i>ndorossi</i>	Schildpatt <i>ngamba</i>
Keule <i>rungu</i>	Schwert <i>upanga</i>
Matten, geflochtene <i>mkeka</i>	Seide <i>hariri</i>
Messer <i>kisu</i>	Speer <i>mkuki</i>
Schlagmesser <i>mhoru</i>	Teppich <i>zulia</i>

Adjektive.

alt <i>zee</i>	schlecht <i>baya</i>
billig <i>rakhisi</i>	schmutzig <i>chafu</i>
breit <i>pana</i>	schmal <i>embamba</i>
fertig <i>tayari</i>	schön <i>zuri</i>
fleißig, tüchtig <i>hodari</i>	schwarz <i>eussi</i>
groß <i>kubwa</i>	teuer <i>ghali</i>
gut <i>ema</i>	viel <i>tele</i>
hart, streng, scharf <i>kali</i>	warm <i>moto</i>
hart, zäh <i>gumu</i>	weich <i>laini</i>
kalt <i>baridi</i>	weiß <i>eupe</i>
klein <i>dogo</i>	wieviele <i>ngapi</i>
rot <i>ekundu</i>	

Zeitausdrücke.

Abend <i>jioni</i>	jetzt <i>sasa</i>
früh <i>assubuhi</i>	morgen <i>kesho</i>
gestern <i>jana</i>	nach (3 Tagen) <i>baada ya</i> (<i>siku tatu</i>)
heute <i>leo</i>	

Suaheliwörterverzeichnis

nachher *khalafu*
Nacht *usiku*

sofort *sasa hivi*
übermorgen *kesho kutwa*

Verschiedenes.

ich *mimi*
du *wewe*
er *yeye*
wir *sisi*
ihr *ninyi*
sie *wao*
nina ich habe
una du hast
ana er hat
tuna wir haben
mna ihr habt
wana sie haben
aber *lakini*
auf, oberhalb *juu ya*
dort *kule*
durchaus *kabisa*
früher *zamani*
für, zu, an, auf *kwa*
geh *nenda*
hier *hapa*
hinter, hinten *nyuma*
ja, in der Tat *kweli*

ja *ndio*
jeder *killa*
komm *njoo*
langsam *polepole*
mit *na*
nach *katika*
nahe *karibu*
nein *sio, la*
nicht, nein *hapana*
noch, noch nicht *bado*
schnell *upesini*
sehr *sana*
und *na*
unten, unter *chini*
vor, vorne *mbele*
vorwärts, los *haya*
wann? *lini?*
was? *nini?*
weit? *mbali?*
wer? *nani?*
wo? *wapi?*

Suaheliwörterverzeichnis

Verkehr mit Rikshawjungen, Bootsleuten usw.

Ich will ein Boot, um an Land zu gehen (an Bord)	<i>Nataka mashua kwenda pwani (melini)</i>
Das Boot ist fertig	<i>Mashua tayari.</i>
Bringt die Koffer an Land (ins Boot)	<i>Pelekeni masanduku pwani (mashuani)</i>
Wieviel kostet es?	<i>Kiazi gani?</i>
Das ist zu viel. Tarif ist eine halbe Rp. (1,2 Rp.)	<i>Nyingi mno. Desturi nuss rupia (rupia moya, mbili)</i>
Rudert schnell.	<i>Vuteni upesi.</i>
Rufe eine Rikshaw!	<i>Mwite rikshaw!</i>
Bringe mich zu Herrn X!	<i>Nipeleke kwa Bwana X.</i>
Ich will Träger haben!	<i>Nataka wapagazi!</i>
Bringt die Koffer ins Hotel!	<i>Pelekeni masanduku katika</i>
Folgt mir!	<i>Fuateni! [hoteli!]</i>
Geht voraus!	<i>Tangulieni!</i>
Ich will eine Stunde spazieren gehen (fahren)	<i>Nataka kutembea saa moya!</i>
Warte hier, bis ich zurückkomme!	<i>Ngoya hapa, hatta narudi!</i>
Laßt uns gehen (fahren) zum Markt, Bezirksamt, Zollamt, Laden von Herrn X!	<i>Twende sokoni, bomani, forzani, duka la Bwana X!</i>

Verkehr mit Boys.

Zeige mir das Haus von Herrn X!	<i>Unionyeshe nyumba ya Bwana X!</i>
---------------------------------	--------------------------------------

Suaheliwörterverzeichnis

Ist der Herr zu Hause?	<i>Bwana yuko?</i>
Nein, der Herr ist ausgegangen.	<i>La (hapana), Bwana ametembea.</i>
Gut, gib ihm diese Karte und sage ihm Grüße!	<i>Bassi, umpe karata hii mwambie salam!</i>
Boy, komm hierher!	<i>Boy, njoo hapa!</i>
Du mußt mich hier erwarten!	<i>Lazim kuningoyea hapa!</i>
Wecke mich morgen um 1, 2 Uhr (7 oder 8 Uhr europ. Zeit)	<i>Uniamshe kesho saa moya, mbili.</i>
Heute abend werde ich zu einer Festlichkeit gehen. Lege die Gesellschaftskleider zurecht!	<i>Jioni nitakwenda karamu. Tengeneza nguo za karamu!</i>
Wo ist der Kofferschlüssel?	<i>Ufunguo wa sanduku uko wapi?</i>
Wenn du die Kleider zurechtgelegthast, schließe den Koffer und das Zimmer ab und bringe mir die Schlüssel. Ich werde unten sein (bei Herrn X).	<i>Kama umetengeneza nguo, funga sanduku na chumba nilete funguo. Nitakaa chini (kwa Bwana X.)</i>
Nachher kannst du gehen. Morgen komm um 12 Uhr (6 Uhr europ. Zeit).	<i>Khalafu rukhsa. Kesho njoo saa kumi na mbili.</i>
Morgen werden wir auf	<i>Tutakwenda safari kesho.</i>

Suaheliwörterverzeichnis

Reisen gehen. Schließe alle Koffer.	<i>Funga masanduku yote.</i>
Jawohl, Herr! Aber da ist noch eine Sache.	<i>Ndio, Bwana, lakini liko shauri.</i>
Wenn du etwas willst, komm mit zu Herrn X! Ich kann dich nicht verstehen.	<i>Kama unataka kitu, njoo kwa Bwana X! Siwezi kukufahamu.</i>
Ich will borgen.	<i>Nataka kukopa.</i>
Ich will gehen.	<i>Nataka rukhsa (rukhsa kabisa ist Entlassung).</i>
Bring diese Kleider zum Wäscher.	<i>Peleka nguo hizi kwa dobi.</i>
Rufe den Wäscher.	<i>Mwite dobi.</i>
Du hast sehr schlecht gewaschen. Ich werde deinen Lohn kürzen.	<i>Umefua vibaya sana. Nita-kata mshahara yako.</i>
Wieviel Geld verlangst du?	<i>Unataka feza ngapi?</i>
Das ist zuviel. Du wirst eine, zwei Rp. bekommen.	<i>Nyingi mno. Utapata rupia moya, mbili.</i>
Das kann ich nicht, Herr.	<i>Siwezi, Bwana.</i>
Komm, wir wollen uns vor Herrn X. einigen.	<i>Njoo, tupatane mbele ya Bwana X.</i>
Gib mir das Fernglas! (Flasche, Glas, Hut).	<i>Nipe darbini! (chupa, bilauri, kofia).</i>

Suaheliwörterverzeichnis

Wo hast du das Brot hingelegt? (Buch, Seife, Brille).	<i>Umeweka wapi mkate? (kitabu, sabuni, miwani).</i>
Wir werden gleich ankommen. Pack alle Sachen fort.	<i>Tutafika sasa hivi. Funga vitu vyote.</i>
Vergiß nichts.	<i>Usisahau kitu.</i>
Suche Leute um meine Sachen zu tragen.	<i>Tafuta watu ya kuchukua vitu vyangu.</i>
Kauf für 50 Heller Bananen (Ananas, Mango)	<i>Nunua ndizi (nanasi, embe) kwa heller khamsin.</i>
Wann wird der Dampfer kommen?	<i>Meli itakuja lini?</i>
Er wird bald kommen.	<i>Itakuja karibu.</i>
Ich werde alleine reisen. Du wirst (Deine) Entlassung bekommen.	<i>Nitasa firi pekeyangu. Wewe utapata rukhsa kabisa.</i>

Erkundigungen nach dem Weg usw.

Verkehr mit Eingeborenen.

Wo ist der Weg zur Eisenbahn?	<i>Njia ya gari la moshi iko wapi?</i>
Geh den Weg nach links (rechts)	<i>Nenda njia ya kushoto (kulia)</i>
Geht dieser Weg nach Mabibu? Upanga?	<i>Njia hii inakwenda Mabibu? Upanga?</i>
Nein, Herr! Dieser Weg	<i>Hapana (la) Bwana! njia</i>

Suaheliwörterverzeichnis

<p>(ki- i). nga kua nbe) ewe a. iko ku- ibu? nja</p>	<p>führt nach Kurasini, Amboni. Komm, Herr! Ich werde dir (ihn) zeigen. Danke sehr. Geh nur voraus. Ich werde etwas ausruhen. Du Hausbesitzer, bringe einen Stuhl. Ich will eine Trinknuß. Ja, Herr. Du wirst sofort bekommen. Trinknüsse habe ich nicht. Aber willst du Bananen, Ananas, Mango? Ja, ich will! Leb wohl, Herr! Guten Tag, Kinder. Es ist nötig zurückzukehren, die Nacht ist nahe. Ich will diesen Speer, Pfeil kaufen. Wieviel verlangst du? Sag du (es), Herr. Willst du (es) für 1,2 Rp. verkaufen? Gut, gib mir 3 Rp.</p>	<p><i>hii inakwenda Kurasini, Amboni.</i> <i>Njoo, Bwana! Nitakuonyesha.</i> <i>Ahsante sana. Tangulia tu.</i> <i>Nitapumzika kidogo.</i> <i>We mwenyi nyumba, lete kiti kimoya.</i> <i>Nataka dafu moyo.</i> <i>Ndio, Bwana. Utapata sasa hivi.</i> <i>Madafu sina. Lakini unataka ndizi, nanasi, embe?</i> <i>Ndio, nataka!</i> <i>Kwa heri, Bwana!</i> <i>Jambo, watoto.</i> <i>Lazim kurudi, usiku karibu.</i> <i>Nataka kununua mkuki, mshale huu.</i> <i>Unataka ngapi?</i> <i>Sema we, Bwana.</i> <i>Unataka kuuza kwa rupia moyo, mbili?</i> <i>Bassi, nipe rupia tatu.</i></p>
--	---	---

Suaheliwörterverzeichnis

Boy, trag diesen Schild.	<i>Boy, chukua ngao hii.</i>
Wessen Haus ist dieses?	<i>Nyumba ya nani hii?</i>
Die Pflanzung des Jumben, Akiden, Walis.	<i>Shamba la jumbe, akida, liwali.</i>
Können wir hier gehen?	<i>Tunaweza kwenda hapa?</i>
Es ist dort Sand, Schlamm.	<i>Iko mchanga, topetope.</i>
Es macht nichts, Herr.	<i>Haizuru, Bwana. Tutaku- chukua.</i>
Wir werden dich tragen.	
Ist dort eine Fähre? (Brücke).	<i>Iko kivuko (daraja)?</i>
Rufe ein Boot! (mit Aus- legern) Ich kann hier nicht durchgehen.	<i>Ita ngalawa! Siwezi kupita hapa.</i>
Die Ngalawa ist fertig.	<i>Ngalawa tayari.</i>
Tragt mich hier.	<i>Nichukueni hapa.</i>
Wieviel Stunden sind es noch bis Daressalam?	<i>Bado saa ngapi hatta D?</i>
Eine, zwei Stunden, eine halbe Stunde, 40 Mi- nuten.	<i>Saa moya, mbili, nussu saa, dakika arbaini.</i>
Gehe nicht diesen Weg, Herr. Er ist sehr weit.	<i>Usiende njia hii, Bwana. Ni mbali sana.</i>
Dieser Weg ist nahe.	<i>Njia hii karibu.</i>
Sind dort Leute (Euro- päer)?	<i>Wako watu (wazungu)?</i>
Dort sind keine Leute (Europäer)	<i>Hakuna watu (wazungu)</i>

Suaheliwörterverzeichnis

Dieses Land ist sehr *Inchi hii mbaya (nyema)*
schlecht (gut). *sana.*
Ist Wild dort? (Löwe, *Iko nyama? (simba, nyani,*
Hundsaffe, Nashorn) *faru)*
Nein! Aber Nilpferde und *Hapana! Lakini viboko viko*
Krokodile sind dort. *na mamba.*

NAMENVERZEICHNIS

- Abessinien 33, 34
Achmed bin Said 59
Adalbert, Prinz von
 Preußen 213
Aden 85, 89, 91 ff.
Ägypten 54, 63, 64, 78
Ätna 72
Aga Khan 47
Ain Musa 83
Akaba 85
Albertsee 34
Albertville 215, 263
Ali, Prinz von Schiras 53
Almeida, Francisco d' 53,
 55, 101
Alt Kisserawe 227
Amani 2, 39, 167, 169 ff.,
 178, 179
Ambangulu 183, 185, 188
Amboni 159 ff.
Antwerpen 3, 20
Araber 46, 47, 53, 57, 65,
 86, 102, 103, 105, 107,
 108, 110, 155, 218, 223,
 247, 248, 251, 266, 267,
 277
Arabia felix 90
Arabien 32, 61, 68, 97
Aruscha 39, 168, 199
Aspromonte 72
Assab 86
Bab el Mandeb 86, 91
Baga 192
Bagamoyo 45, 50, 65, 006,
 108 ff., 154, 210 ff., 265 ff.
Bagdad 53
Bagrara 71
Bahi 244
Balangai 186
Ballahsee 80
Banyanen 47, 54, 55, 222
Barawa 55
Bargasch bin Said 63, 269,
 274, 275, 278
Basra 53
-

Namenverzeichnis

- | | |
|--|---|
| Baumann, O. 198 | Bungu 186, 187 |
| Baur, Pater Etienne 110 | Burton 62 |
| Beira 4, 5 | Buschiri 65, 107, 109, 198 |
| Benadirküste 53, 98 | Busiri 143, 145 ff. |
| Bender Abas 61 | Cabreira, Francisco de
Seixas de 117 |
| Bismarck 65 | Cameron 260 |
| Bismarckburg 114 | Cana 54, 55 |
| Bismarckhügel 206, 207 | Caprera 70 |
| Bitterseen 81 | Capri 71, 150, 262 |
| Boma 104 | Chaka 103 |
| Bombuera 176 | China 54 |
| Bomole 174 ff. | Chongoleani 105, 162 |
| Bondei 169 ff. | Chueni 283 |
| Bonifacio, Straße von- und
Stadt 70 | Chukwani 283 |
| Bububu 282, 283 | Chwaka 283 |
| Buddha 47 | |
| Bugefume 45 | Dädalus Shoal 89 |
| Buiko 168, 187 | Daressalam 2, 3, 7, 17, 25,
39, 49, 51, 52, 65, 69,
70, 106, 109, 111, 118,
154, 208 ff., 225, 228 ff.,
257, 265, 270, 276, 283 |
| Bukakata 133, 143 | Daudi, Herrscher von
Uganda 138 |
| Bukoba 2, 24, 39, 133 ff.,
148, 165 | Decken, v. d. 268 |
| Buli 215, 216 | Delgado, Kap 61, 273 |
| Bulwa 174, 175 | |
| Bumbide 147 | |
| Bumbuli 187 | |
| Bunduki 239 | |

Namenverzeichnis

- | | |
|-------------------------------------|-----------------------------------|
| Derema 169, 174, 176 | El Schaluf 82 |
| Dernburg, Staatssekretär
67, 213 | Emin Pascha 143, 148, 172,
247 |
| Die Brüder 89 | Entebbe 2, 133, 137 ff. |
| Djebel Ataka 84 | Escarpment 125, 130 |
| Djebel Hasan 91 | |
| Djebel Merheli 91 | Faro, Kap 78 |
| Djebel Mirjam 81 | Faza 56 |
| Djebel Schamscham 93 | Fichtelgebirge 35 |
| Djebel Serbal 89 | Förster, Dr 200, 205 ff. |
| Djebel Tair 89 | Formosa 174 |
| Djidda 88 | Fort Ternan 132 |
| Dodoma 243 | Fourteen Streams 5 |
| Döring, Pastor 196 | Fra Mauro 101 |
| Dschaggaland 202 | Frémiet 73 |
| Dufour-Feronce 77 | Gama, Vasco da 46, 54, 55 |
| Durban 4, 5 | Garaya 186 |
| Ebeling, A. 266 | Garibaldi 70 |
| Eckert, Chr. 178 | Gazi 61, 225 |
| Eduardsee 34 | Georgi 77 |
| Elburgon 132 | Goa 57 |
| El Fardan 81 | Goanesen 48 |
| El Giser 81 | Goma Italefälle 257 |
| El Huthera 103 | Gombe 253 |
| Eliot, Sir Charles 120 | Gondokoro 139 |
| El Kaka 89 | Gonya 175, 177, 196 |
| El Kantara 80 | Gravenreuth 109 |
-

Namenverzeichnis

- Guardafui, Kap 64, 96
Gulwe 242
Gwasistock 152
- Hale 179
Hamburg 3, 4, 13, 20, 121
Hamed bin Mohamed s.
 Tippu Tip
Hamed bin Thueni 275
Handeni 182
Hanischinseln 89
Hedaru 199
Hedderode 193, 194
Hermannsplatte 197
Hessel 266
Hildebrandt, Dr. 147
Hindorf, Dr. 165
Hodeida 88, 89
Humwa 243
- Ibn Batuta 101, 267
Igalula 246
Ilanguru 254
Ilunde 256
Inder 46, 54, 86, 103, 105,
 110, 119, 121, 218, 219,
 223, 251, 252
- Indien 7, 32, 63, 88, 97,
 121, 154
Irak 53
Irambaplateau 50
Irente 193
Ischia 70
Ismaili 47
Ismailia 78, 81
Ismail Pascha 64
Itetemia 253
Itigi 245
Itulu 246
- Jambe 104
Janbo el Bar 88
Java 174
Jemen 90
Jinja 133, 136 ff.
Johannesburg 4, 5
Johnston, Sir H. H. 144
Jordantal 85
Juba 64, 99
Jühlke 64, 99
Julanda, i. Ibaditenimam
 53
Juma 147
Jussuf bin Hassan 57
-

Namenverzeichnis

- Kairo 81, 82
Kaiser, E. 180
Kaiser Wilhelmspitze 201
Kalabrien 72
Kalikut 55
Kamerun 6
Kampala 138, 140
Kandt, Dr. R. 282
Kanonenstraße 238
Kapstadt 4, 5, 114
Karibib 6
Karungu 133, 152
Kassulo 258
Kavirondo 133
Kazeh 253
Kenia 34, 62, 125
Khalid bin Bargasch 221,
275, 276
Khartum 139
Kibo 197, 201 ff.
Kidete 242
Kidugallo 233
Kigoma 214, 228 ff., 258 ff.
Kigwe 244
Kijabe 130
Kikombo 243
Kikuyu 37, 129
Kilimanjaro 2, 34, 37, 62,
106, 124, 125, 155, 163,
165, 182, 196, 198, 200 ff.
Kilimatinde 244
Kilindini 100, 102, 113 ff.
Kilindoni 265
Kiloat s. Kilwa
Kilondo 181
Kilossa 217, 239 ff.
Kilulu 104
Kilwa 3, 53 ff. 65
Kimamba 240
Kindu 263
Kingani 233
Kingo 236 ff.
Kingolwira 233, 238, 239
Kintinku 244
Kiomoni 161
Kiongwe 161
Kiroka 239
Kirungavulkane 34
Kismayu 64, 99
Kissangiro 199
Kisserawe 231
Kisumu 2, 39, 45, 121,
132 ff. 137, 139, 152
Kitaraka 245
-

Namenverzeichnis

- | | | |
|---------------------------------------|---|---|
| , 62,
163,
00 ff.

13 ff. | Kitschalikani 105
Kiu 125
Kiuhuhwi 176
Kivusee 33, 34
Kivuvulkane 42
Klute, Dr. 206
Koch, Robert 141
Kome 147
Komoren 64
Kondoa 240
Kondoa Irangi 182
Korogwe 168, 177, 182 ff.
197
Korsika 70
Krapf, Dr. 62, 201
Kreta 72
Krieger 266
Kuhnert, W. 155
Kurasini 112, 219, 226, 227
Kwai 193, 194
Kwamkoro 175, 177
Kwamkuyu 171, 172
Kwamongo 187
Kwihara 248, 253

Lamu 56, 61, 99
Lassaberg 198 | Lavigerie, Kardinal 65
Leibniz 77
Lembeni 199
Leopoldville 216
Lesseps, Ferdinand de 73 ff.
Leue, A. 218
Lewa 163, 169, 181
Lienhardtsanatorium s.
Wugiri
Lindi 3, 36, 49, 265 ff.
Lissabon 3, 20, 54
Livingstone 261
Livingstonegebirge 37
Liwale 33
Londiani 132, 244
Longnot 130
Lourenço Marques 5
Lüderitzbucht 5
Luengera 176, 177, 182,
Luhungu 237 ff. [184
Luitsche 259
Lukuga 215, 263
Lukuledi 269
Lumbwa 132
Lungusa 174
Lutindi 176, 187, 188
Luzira s. Port Kampala |
|---------------------------------------|---|---|
-

Namenverzeichnis

- | | |
|------------------------------------|--|
| Mabama 254 | Mareale 207 |
| Mackinnon, Sir William
116 | Margaretenfälle 2, 178 ff. |
| Madimola 232 | Marseille 1 ff. 13, 20, 70 |
| Mafia 265 | Masimbopaß 239 |
| Mafissifähre 232 | Masinde 198 |
| Mafiti 45 | Maskat 59 ff., 102, 273, 274 |
| Magadisee 125 | Massai 45, 105, 126, 151,
180, 204, 242 |
| Magamba 193, 194, 196 | Massaua 86, 88 |
| Magila 169 | Matadi 216 |
| Magrotto 158, 169, 170,
174 | Maukette 131 |
| Majid bin Said 63, 218, 274 | Maurui 188 |
| Makania 199 | Mawensi 197, 201, 202,
206, 207 |
| Makatumbe 111, 222, 228 | Mazeras 124 |
| Makinjumbe 180 | Mazrui 58 ff. 68 |
| Makupa 101, 119, 123 | Mbagara 226 |
| Makutupora 244 | Mbalu 196 [225 |
| Makuyuni 188 | Mbaruk bin Raschid 68, |
| Malindi 45, 54 ff., 59, 99,
276 | Mbaruksruh 225, 226, 231 |
| Malongwe 246 | Mc Killop Pascha 64 |
| Mandara 201 | Mekka 79, 82, 88 |
| Mangasee 197 | Mengo s. Kampala |
| Manjoni 245 | Mensalehsee 80 |
| Manyema 215, 218, 251 | Meru 34, 201, 206, 207 |
| Marangu 206, 207 | Messina, Straße von und
Stadt 71, 72 |
-

Namenverzeichnis

Meyer, H. 39, 198, 201 ff.	39, 54, 56 ff. 99 ff 113 ff.
235	154, 271, 273 ff.
Mgolole 238	Mombo 163, 187, 188 ff.,
Mhezamboga 180, 182	Monga 174 [198
Mikesse 233	Morogoro 2, 50, 212, 213,
Mikinginho 227	214, 217, 228, 229, 233,
Minaki 227	235 ff.
Mirale Beque 56, 57	Moschi 2, 106, 163, 167,
Mirambo, Häuptling 247,	199 ff.
248	Moses 81, 83
Mirjam 81	Mosesquelle s. Ain Musa
Mkatta 217, 234, 238 ff.	Mpapua 33, 242, 243
Mkomasi 197, 198	Mpiyi 231
Mkulumuzi 161	Mputa 198
Mkumbara 196 ff.	Mtesa, Herrscher von U-
Mlagarasi 50, 254 ff., 259	ganda 135
Mlalo 192, 193	Mtoa s. Albertville
Mnyussi 176, 178 ff.	Mtoni 226, 227
Moa 69, 104, 105, 182, 225	Muanza 2, 24, 133, 145,
Moçambique 54	147 ff., 249
Mogdischu 54, 56, 61, 98 ff.	Muhesa 169, 181
Mohamed 92	Mukondokwa 240, 242
Mohamed Ankoni 55, 56	Mvuni 160
Mohamed bin Athman 58	Mwiniagara 241
Mokka 88, 90	
Molo 132	Nairobi 2, 39, 122, 125 ff.
Mombassa 1, 2, 20, 22, 25,	194

Namenverzeichnis

- Naivasha 130
Nakuru 2, 131
Namasagali 136
Nandi 132, 133
Nanga 206, 207
Napoleon I. 77
Napoleongolf 136
Nassor bin Suliman 60
Neapel 1 ff. 13, 20, 70
Neu Bethel 192, 193
Neu-Gottorp 50, 256, 257
Neu-Hornow 193, 195 ff.
Neu Langenburg 39
Neu-Moschi 167, 168, 199,
200, 205
Ngambo 174, 176
Ngerengere 233, 234
Ngeta 232
Ngomeni 169
Nil 2, 68, 78, 137
Nimule 139
Nyahua 246
Nyangwe 33
Nyassasee 32, 34, 36, 37,
38, 45, 50, 62, 233, 272

Oehler, E. 206

Ogovebucht 136
Oman 46, 58, 59, 63
Ostusambara (s. auch U-
sambara) 170 ff. 183, 184
Otavi Minen 6

Paasche, H. 195
Pangani, Fluß und Ort 2,
37, 59, 65, 106 ff. 154,
175, 177 ff. 182, 188, 197,
198
Paregebirge 37, 196, 197,
199, 201
Parsen 95
Pemba 54, 55, 59, 60, 103,
272, 275
Perim 90, 91
Persien 32, 53, 97
Peters, Dr. K. 64, 99, 241
Pfeil, Graf 64
Philippshof 193, 196
Philitoris 72
Pompeji 70
Pongwe 169
Port Alice s. Entebbe
Port Ibrahim s. Port Tew-
fik
-

Namenverzeichnis

- | | |
|------------------------------|-------------------------------------|
| Port Kampala 133, 141 | Rechenberg, Freiherr von
67, 213 |
| Porto, S. 62 | Reggio 72 |
| Port Reitz 119 | Reich der Tausend Inseln
180 |
| Port Said 72 ff. 81, 96, 100 | Rift Valley 131 |
| Port Sudan 88 | Rikwasee 34, 36, 38 |
| Port Tewfik 82 ff. | Riponfälle 2, 137 |
| Prätorien 4, 5 | Roscher 62 |
| Puguberge 226, 227, 231 | Rotes Meer 4, 52, 56, 77,
84 ff. |
| Purtscheller, L. 201 | Rotterdam 3, 20 |
| Quilwa s. Kilwa | Rovuma 37, 45, 62 |
| Rabai 201 | Ruanda 51, 251, 263 |
| Ramses II. 79 | Rufiji 37, 266 |
| Ras Asir 96 | Rungwevulkane 34 |
| Ras Bangwe 261 | Runsewe 45 |
| Raschid bin Salim 60, 68 | Runsoroberge 34 |
| Ras es Sean 91 | Rusinga, Insel 136, 152 |
| Ras Hafun 97 | Rutschugi 257 |
| Ras Kasone 104, 162 | Ruvu, Fluß 108, 231, 232,
234 |
| Ras Makabe 112 | Ruvu, Ort 232 |
| Ras Muhesa 108 | Saadani 154 |
| Ras Serani 57, 100, 119 | Sagasig 78 |
| Ratzel, F. 242 | Sagitu 136 |
| Rau 199, 200 | |
| Rebmann 62, 201 | |
-

Namenverzeichnis

- Said, Begründer der Dynastie 53
Said bin Sultan 59 ff. 68, 102, 273
Said Pascha, Vizekönig 77
Sakarre 184, 186, 188
Sakkarani 192
Salale 265
Salomo 87
Samburu 124
San Georgio 72
San Lazaro 72
Sansibar 2, 19, 20, 23, 25, 53, 55, 59, 61 ff. 65, 69, 102, 103, 105, 107, 108, 110, 154, 210, 221, 247, 270 ff.
Saranda 244
Sardinien 70
Scheich Othman 93
Scheich Said 91
Schiiten 47, 53
Schirakamm 202
Schiras 53
Schirasi 54, 267, 268
Schirati 2, 45, 133, 148, 151 ff.
Schire-Sambesi 38
Schlesien, Missionsniederlassung 238, 239
Schumewald 195
Scilla 72
Sef bin Sultan 273
Segoma 158
Sekenke 50
Sembodja 198
Serapeum 181
Serras de Sam Rafael 105
Sesearchipel 141
Sethos I. 77
Sigahöhlen 161
Sigi 159 ff., 169 ff., 176, 178
Sike, Häuptling 248
Simbamwene 236, 238
Simbasi 226, 231
Sinai 84, 89
Singe 243
Singino 266
Sirah 93
Sizilien 71
Smithsund 150, 151
Sofala 54, 56
Soga 231
-

Namenverzeichnis

- Somali 86, 99
Somalihalbinsel 96
Somersetnil 137
Sonifall 190
Sorrent 70
Speke 62, 134, 137
Spekegolf 151
Stanley 134, 147
Stanleyfälle 216
Stanleypool 216
Steamer Point 93 ff.
Steinbruch 168
Strandes 102, 117
Stromboli 71
Stuhlmann, F. 172
Suakin 88
Südwestafrika 148, 213
Suez 20, 76, 77, 78, 81 ff.
Suezkanal, 73 ff.
Sunniten 47
Swakopmund 5, 6
- Tabora 2, 33, 39, 41, 213,
214, 215, 228 ff., 245 ff.,
260
Takaungu 61, 68, 99
Tanga 2, 39, 40, 45, 49,
65, 69, 103 ff. 118, 153 ff.
178, 181, 182, 199, 217
Tanganyikabahn 2, 208
229, 233
Tanganyikasee 3, 32 ff. 37,
38, 42, 50, 62, 142, 210,
214, 215, 249, 251,
254 ff., 272, 282
Tanger 20
Tarudesert 124
Taveta 124
Tendaruguruberg 36
Tengeni 169, 176
Thenascheri 47
Thueni bin Said 62, 273
Timbuktu 280
Timsahsee 81, 82
Tippu Tip 272, 277
Togo 6
Tor 89
Totes Meer 85
Tsavo 125
Tschaya 246
Tsumeb 6
Tumbatu 110, 272
Tura 246
-

Namenverzeichnis

- | | |
|---|--|
| Ugaga 255 | Usakos 6 |
| Ugandabahn I, 14, 68, 101,
103, 119 ff, 148, 264 | Useguha 64, 182, 197, 237 |
| Ugogo 242 | Usinja 150 |
| Ugoi 260, 261 | Usoga 136 |
| Uha 42, 251, 255 ff. | Ussoke 254 |
| Uhehe 37, 42 | Usukuma 35 |
| Ujiji 2, 34, 39, 50, 114,
211, 215, 257, 259 ff.,
271 | Usumbura 263 |
| Ukara 151 | Uyoma Point 136 |
| Ukerewe 151 | Vesuv 70 |
| Uleia 246, 253 | Vidal 60 |
| Ulenge 104, 162 | Viktoriafälle 4, 5 |
| Uluguru 233 ff. | Viktoriasee 2, 23, 24, 34,
38, 45, 62, 68, 119, 121,
122, 132 ff., 249, 251,
264, 272 |
| Unguru 37, 198 | Villa San Giovanni 72 |
| Unter-Kahe 199 | Voi 124, 200 |
| Unyamwesi 35, 45, 108,
182, 250 ff. | Wadschagga 202, 204, 204 |
| Unyanyembe 254 | Wafipa 251 |
| Upanga 222 | Waganda 135, 144, 251 |
| Urundi 42, 251, 256, 257,
262 | Wagaya 45, 152 |
| Usagara 37, 64, 99, 238 ff. | Waghorn, Leutnant 77, 83 |
| Usambara 2, 25, 37, 103,
105, 140, 163 ff., 198,
199, 200, 203, 205 | Wagogo 242 ff. |
| | Waha 258, 261 |
| | Wahehe 241 |
| | Waheia 143 |
-

Namenverzeichnis

- | | | |
|------|-----------------------------|------------------------------|
| 237 | Wahina 44 | Webi Schehbeli 98 |
| | Wahuma 44 | Wemberesteppe 246 |
| | Wakavirondo 45 | Westusambara (s. auch |
| | Wakilindi 159, 198 | Usambara) 40, 166, 177, |
| | Waldheil 196 | 183 ff., 193, 234 |
| | Waluguru 235 | Wilhelmstal 2, 167, 187, |
| | Wambugu 195 | 189 ff. 193 |
| | Wami 240 | Windhuk 6 |
| | Wanga 104 | Wißmann 52, 66, 69, 107, |
| | Wangoni 45 | 109, 110, 223 |
| | Wanyamwesi 44, 211, | Wuga 187, 190 |
| | 246 ff. | Wugiri 167, 176, 177, 183ff. |
| 34, | Wanyaturu 44 | |
| 21, | Waruvu 179, 180, 188 | Yukatan 165 |
| 251, | Wasagara 241 | |
| | Wasaramo 218 | Zache, Bezirksamtmann |
| | Wasegeju 45 | 104 |
| | Waseguha 180 | Zandj, Zendj, Zendsch |
| 204 | Wassandau 44 | 53, 101 |
| | Wasuaheli 46, 54, 103, 218, | Zimui 190 |
| | 251 | Zelewski 67 |
| | Wasukuma 44 | Zimbas 57 |
| 83 | Watussi 44, 251, 253, 254, | Zulu 45, 57 |
| | 258 | |
-

In
Frü

H

Ha
So
nic
die
be

”

Zu
Er
In
kr
Vo

D

Hygiama

Wohlschmeckend,
Leichtverdaulich,
Nahrhaft.

In den Tropen ganz besonders geeignet als tägliches
Frühstücks- u. Abendgetränk für **Kinder u. Erwachsene,**
Gesunde und Kranke.

Bei fieberhaften Erkrankungen unentbehrlich!

Hygiama-Tabletten

Gebrauchsfertige Kraftnahrung.

Handliche Packung. — — Bequem überall mitzuführen.

Sollten in der **Ausrüstung für Tropenreisende**
nicht fehlen, da die Tabletten schon während der Seereise
die besten Dienste leisten können. Dieselben haben sich
bei starker Seekrankheit als leichtverdauliches, vollwertiges
Nahrungsmittel bestens bewährt.

„Retter in der Not“ bei strapaziösen
Märschen, Jagden etc.

Infantina

(Dr. Theinhardt's
Kindernahrung)

Zuverlässiger Zusatz zur verdünnten Kuhmilch für die
Ernährung gesunder und kranker **Säuglinge**
In vielen **Ärztfamilien, Säuglingsheimen, Kinder-**
krippen etc. des In- und Auslandes ständig im Gebrauch.

Vorrätig in den Apotheken u. Drogerien des In- u. Auslandes.

Sonst wende man sich direkt an die Fabrik:

Dr. Theinhardt's Nahrungsmittelgesellschaft m. b. H.
Stuttgart-Cannstatt.

Warnholtz & Gossler

Telegr.-Adresse
WARNGOSSEL

Hamburg

Tel. Gruppe 3
2996, 2997, 2998

Afrika-Haus große Reichenstraße 25—33

**Export und Import
Kommission**



Verkauf von Produkten aus den deut-
schen Kolonien und anderen über-
seeischen Ländern.

Photo-Apparate u. Ausrüstungen

(auch die Weiterbearbeitung der
Platten und Bilder)

ganz zuverlässig brauchbar, speziell für

Tropen-Reisen,

liefert auf Grund 25jähriger Erfahrung die Spezialfirma

Dr. Adolf Hesekei & Co.

Berlin W. 35

Lützowstraße 28

Inhaber ist öffentlich angestellter, beeideter Sachverständiger
für Photographie bei der Handelskammer zu Berlin.

Die Firma lieferte sehr zahlreichen Forschungsreisenden und wissenschaftlichen Expeditionen, u. vielen A. derjenigen Sr. Hoheit des Herzogs Adolf Friedrich zu Mecklenburg durch Zentral-Afrika, ferner den Herren Hauptmann Dr. Weiß (Kolonialamt), Dr. Mildbread, Dr. Brühl, Tessmann etc. etc. etc.

Im April jeden Jahres

gelangt zur Ausgabe:

**Deutscher
Kolonialatlas**
mit Jahrbuch

Herausgegeben auf Veranlassung der
Deutschen Kolonialgesellschaft

Bearbeitet von

P. Sprigade und M. Moisel.

Inhalt:

Jahrbuch und Bemerkungen von Hubert Henoch. —
1. Weltkarte — 2. Afrika — 3. Togo — 4. Kamerun —
5. Deutsch-Südwestafrika — 6. Deutsch-Ostafrika —
7. Deutsche Besitzungen im Stillen Ozean — 8. Kiautschou
und Umgebung.

==== Preis 1 Mark =====

Elegant gebunden Mk. 1.40

(Porto für direkte Zusendung Mk. 0.20)

Dietrich Reimer (Ernst Vohsen) Berlin S. W. 48

Rob. Reichelt

BERLIN C 2/9 Stralauerstraße 52

Spezialfabrik für kompl.

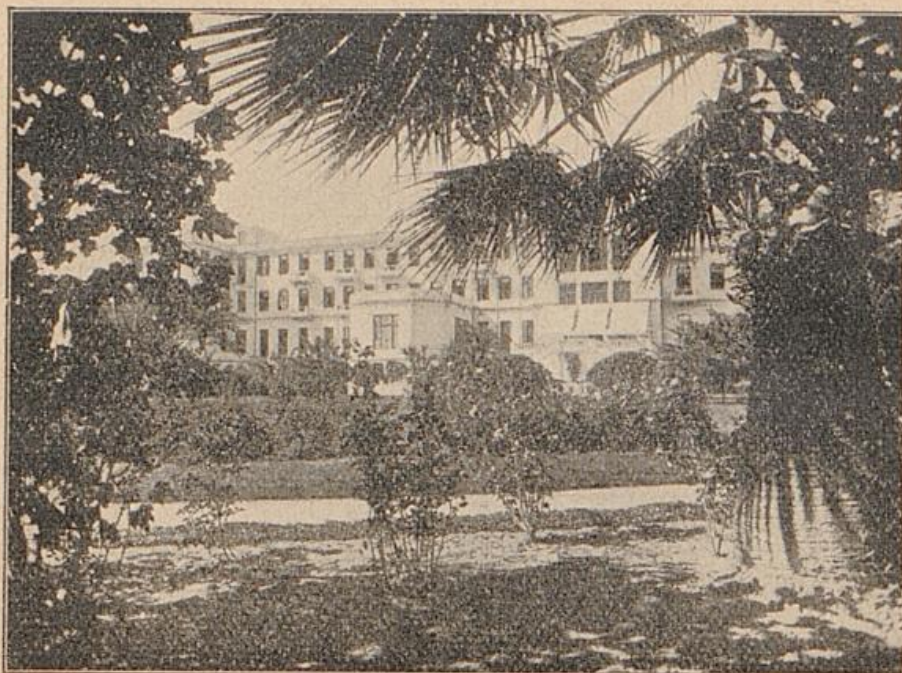
Tropenzelte und

Tropenzelt-Ausrüstungen



Wasserdichte Segeltuche bis 300 cm
Ochsenwagen- sowie Bagagedecken

Lieferant Kaiserl. und Königl. Behörden,
:: Expeditionen, Gesellschaften ::
:: Illustrierter Zeltkatalog gratis ::
Telegramm-Adresse: ZELTREICHELT, Berlin



Luxor

Winter Palace Hotel

OBERÄGYPTEN

LUXOR

THE WINTER PALACE HOTEL, am Nil gegenüber Theben, eins der am luxuriösesten ausgestatteten Hotels in Ägypten mit den neuesten sanitären Einrichtungen. Schöner Park. Tennis- und Krocket-Plätze. Gymkhanas. Eigene Musikkapelle spielt beim Nachmittagstee und jeden Abend. Abends oft Tanz. Ganze Suiten bestehend aus: Salon, Schlafzimmer, eigenem Bade- und Toilettenzimmer.

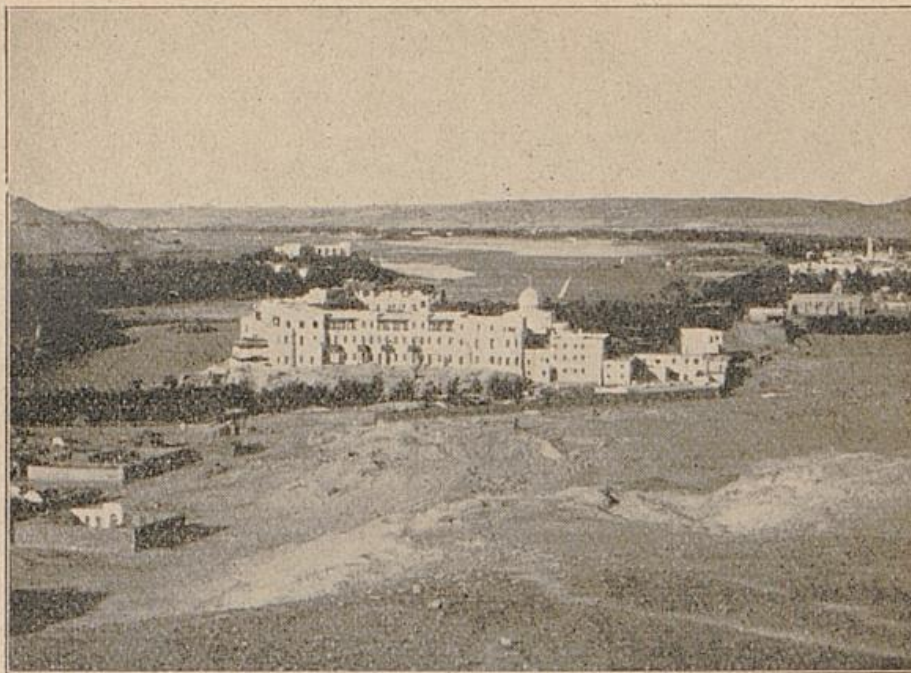
Pension je nach Saison, Größe und Lage der Zimmer von 80 P. T. aufwärts.

LUXOR HOTEL, altrenommiertes, behagliches Haus, schöne Lage inmitten von Gartenanlagen. Tennis- und Krocketplätze.

Pension je nach Saison, Lage und Größe der Zimmer von 60 P. T. aufwärts.

KARNAK HOTEL, Dependance des Luxor Hotels, schöne Lage am Nilufer mit Gartenanlagen. Mäßige Preise.

SCHÖNSTES, REGENLOSES KLIMA



Assuan

Cataract Hotel

OBERÄGYPTEN

ASSUAN

CATARACT HOTEL, großartiges Gebäude auf Granitfelsen mit Aussicht auf den Nil und sein Tal. Modernster Komfort. Das Cataract Hotel ist der Mittelpunkt aller sportlichen Veranstaltungen: Gymkhana, Tennisturniere, Segeln, Fischen, Golf, Tanzen etc. Eigene Musikkapelle spielt beim Nachmittagstee und jeden Abend.

Pension je nach Saison, Lage und Größe der Zimmer von 80 P. T. aufwärts.

SAVOY HOTEL auf der historischen Elefanten-Insel, inmitten schöner Anlagen. Ruhiges exclusives Haus mit jedem nur denkbaren Komfort. Tennis- und Krocketplätze, Segelboote, Dampf- und Motorboote. Benutzung des Fährbootes für die Hotelgäste unentgeltlich.

Pension je nach Saison und Lage der Zimmer von 80 P. T. aufwärts.

GRAND HOTEL am Fluß gegenüber der Elefanten-Insel, gut gebautes behagliches Haus, hübscher Garten. Billard, elektrisches Licht. Preise je nach der Saison und Lage der Zimmer von 60 P. T. aufwärts.

HERRLICHSTE LANDSCHAFT

Wm. O'Swald & Co.

Export — Import

HAMBURG

Zanzibar; Mombasa,
Kissumu, Jinja, Bukoba, Muanza
Tanga, Daressalam, Tabora
Majunga, Nossibe, Tulear
Tamatave, Tananarivo, Vatomandry
Mananzary, Farafangana

Ratgeber

für die Ausrüstung von Reisenden
— nach Übersee und Tropen —

von Ch. F. Harford

Deutsche Ausgabe bearbeitet von F. Paech und J. Steiner. (148 Seiten.)
Preis mit Porto M. 1.30.

Einleitung — Allgemeine Bemerkungen — Die Bekleidung — Die Lagerausrüstung — Feldmenagen und Kochgeräte — Nahrungsmittel — Mückenschutz — Das Gepäck — Medizin — Filter — Toilettengegenstände — Photographie — Optische und Präzisionsinstrumente — Literatur — Verschiedenes — Jagdausrüstung u. Waffen — Wissenschaftliche Instrumente — Eingeborenenartikel — Deutsche Konsulate in den Nachbarländern der deutschen Kolonien — Anleitung für Auswanderer und Stellensuchende in den deutschen Kolonien — Vorschriften des Reichskolonialamts, betr. die Untersuchung auf Tropendiensttauglichkeit — Formulare für ärztliche Zeugnisse, betr. die Tropendienstfähigkeit — Bücher und Karten über überseeische Länder — Münzentabelle.

Dietrich Reimer (Ernst Vohsen) Berlin SW. 48

Abonnements durch jede Buchhandlung, Postanstalt oder direkt beim Verlag!

Koloniale Rundschau

Monatsschrift für die Interessen unserer Schutzgebiete und ihrer Bewohner

Mit Kartenbeilagen und Illustrationen.

Herausgeber: ERNST VOHSEN

Schriftleitung: D. WESTERMANN

Jährlich 12 Hefte :--: Preis M. 10.—

Bei direkter Zusendung unter Streifband: Deutschland und deutsche Kolonien: M. 12.—, übriges Ausland M. 14.—, Einzelhefte à M. 1.—.

Die Ziele der „Kolonialen Rundschau“ sind: Mithelfen an der Erschließung und Entwicklung unserer Schutzgebiete. — Die in den Kolonien enthaltenen Schätze für das Mutterland nutzbar zu machen. — Die Produktionsfähigkeit der Kolonien zu steigern, den Eingeborenen neue Produktionsmöglichkeiten zu zeigen, dadurch unser heimatliches Wirtschaftsleben zu befruchten und unserer Industrie neue Absatzgebiete zu schaffen.

Die Koloniale Rundschau sucht diese Ziele zu erreichen durch Erziehung der Eingeborenen und Ausbildung ihrer Fähigkeiten, durch Anleitung der Eingeborenen zu neuen Kulturen und selbständigem modern europäischem Landwirtschaftsbetrieb. — Durch geistige und sittliche Hebung der Eingeborenen. — Durch Verbreitung von Mitteilungen über das Leben und die Kultur der Naturvölker. — Durch Besprechung aller wichtigen kolonialen Fragen.

Dietrich Reimer (Ernst Vohsen), Berlin SW. 48

Probehefte sind vom Verlag erhältlich.

Alfred C. Stuerken

Hamburg

Zippelhaus 18

Telegramme: Guineahaus

Export – Import – Consignation

Sämtliche Ausrüstungsgegenstände, Lebensmittel
Baumaterialien, Plantagen-Geräte und Maschinen

Verkauf aller Produkte für eigene Rechnung oder in
= Consignationen. — Korrespondenz erbeten. =

Kochbuch für die Tropen

Nach langjährigen Erfahrungen
in den Tropen und Subtropen

zusammengestellt von

Antonie Brandeis,
geb. Ruete

Zweite,

durch über 200 Rezepte vermehrte Auflage

Preis gebunden Mark 4.50.

Der außerordentliche glückliche Gedanke, der diesem Kochbuch zu Grunde liegt, ist der, daß in den Tropen eine sorgfältig zubereitete Kost eine der ersten Bedingungen für die Erhaltung der Gesundheit ist. Da viele der in Europa gebräuchlichen Materialien dort nicht verfügbar sind und man meist nicht versteht, die reichlich zuwachsenden verschwenderisch schönen Gaben der tropischen Natur in einer den europäischen Gewohnheiten angepaßten Art zu verwerten, so entsteht leicht eine große Einförmigkeit des Küchenszettels und die Ernährung leidet darunter. Frau Brandeis, die selbst viele Jahre in den Tropen gelebt hat und eine vorzügliche Hausfrau ist, hat es nun unternommen unter Berücksichtigung der vorhandenen Landesprodukte eine möglichst abwechslungsreiche, gesunde, aber auch den europäischen Bedürfnissen entsprechende Kost zusammenzustellen. Der Erfolg war ein glänzender. Nach wenigen Jahren wurde eine zweite Auflage notwendig, die heute vorliegt. Sie enthält eine ganz erhebliche Anzahl von neuen Rezepten, die der Verfasserin insbesondere aus der Südsee, Java und Kamerun von dort ansässigen Personen zugegangen sind. Außer den eigentlichen Rezepten gibt der einleitende Text wertvolle Ratschläge betreffs der Kücheneinrichtung, der Einrichtung der Vorratsräume, der Aufbewahrung von Lebensmitteln, der Verwendung von Resten und Konserven und der Behandlung des Eingeborenenpersonals. Mit diesem Kochbuch in der Hand kann die junge Hausfrau mutig hinausziehen in die Kolonien, die Krankenpflegerin schlägt es auf, wenn sie die Ernährung ihrer Patienten verbessern will und der Forschungsreisende leitet daraus seinen Koch an, ihm im Zelt eßbare Gerichte zu bereiten. Übrigens enthält es auch allerhand in der heimischen Küche sehr verwendbare Rezepte, z. B. für die Zubereitung von Eierspeisen, Fisch, Geflügel, Reis, Tomaten, Mais, Bananen, vegetable marrow, Eierpflanzen (aubergines) usw. und wer Sinn für kulinarische Ungewöhnlichkeiten hat, wird sich für die vielen spanischen, amerikanischen, englischen, türkischen, chinesischen usw. Varianten interessieren.

Verlag von Dietrich Reimer (Ernst Vohsen) Berlin

Usambara-Magazin

G. m. b. H.

Niederlassungen:

Daressalam, Lindi, Tanga und Moschi

übernimmt

sachgemäße Ausrüstung von

Jagdexpeditionen

und empfiehlt ihr stets reichhaltiges Lager in

Zelten u. Ausrüstungsgegenständen

— der Firma Robert Reichelt, Berlin. —

Getränke und Konserven

stets am Lager.

Soeben ist erschienen

Gesundheits-Ratgeber für die Tropen

von

Prof. Dr. Hans Ziemann

— Charlottenburg —

Früher Med. Referent in Kamerun

Mit 16 Abbild. Preis 1 Mk. Vierte vermehrte u. verbesserte Auflage
Prof. Dr. Hans Ziemann, der langjährige Medizinal-Referent und Chef-
arzt in Kamerun, gibt in diesem Büchlein Belehrungen über Wesen, Ent-
stehung, Behandlung und Verhütung der in unsern deutschen Schutzge-
bieten vorkommenden tropischen Krankheiten. Da die Erfahrung gelehrt
hat, daß ausführliche hygienische Anweisungen meist nicht gelesen werden,
sind die Darlegungen in kürzester Form abgefaßt. Dadurch ist ein außer-
ordentlich brauchbares und handliches Büchlein entstanden, das dem Europäer
in den Tropen vorzügliche Dienste leisten wird.

Jeder Deutsche, der in die Schutzgebiete hinausgeht, sollte das Werk zu
dem billigen Preise von Mark 1.— erwerben, ebenso sollte es drüben in
keinem Hause fehlen.

Dietrich Reimer (Ernst Vohsen) Berlin SW. 48.

Die Nutzpflanzen unserer Kolonien

und ihre wirtschaftliche Bedeutung

für das Mutterland

von D. Westermann

Mit 36 farbigen Tafeln,

größtenteils nach der Natur gezeichnet von K. Bock

Preis in Leinwand M. 5.—

Nachträge 1910, 1911, 1912/13 werden kostenlos mitgeliefert

In dem Buche werden die wichtigsten Kulturpflanzen unserer Kolonien
nach Herkunft, botanischen Merkmalen, Kultur und Verwendung beschrieben
und durch prächtige farbige Tafeln veranschaulicht. Von jedem Pflanzen-
produkt ist auch die jährliche Gesamterzeugung, der Gesamtverbrauch, so-
wie die Art der Herstellung angegeben. Am Schluß des Buches wird in
übersichtlichen Zusammenstellungen die gesamte Produktion unserer Kolonien
nach Menge und Wert gezeigt.

Der Inhalt des Buches ist besonders dadurch für Lehrer und Schüler
gleich wichtig, daß er über die zum täglichen Hausgebrauch gehörenden
Dinge, von deren Herkunft wir oft so viel wie nichts wissen, in unter-
haltender und doch erschöpfender Weise Aufklärung gibt.

Dietrich Reimer (Ernst Vohsen) Berlin SW. 48, Wilhelmstr. 29.

Dietrich Reimer (Ernst Vohsen) in Berlin SW. 48

Soeben ist erschienen:

Wirtschaftsalllas der deutschen Kolonien

im Auftrage der Deutschen Kolonialgesellschaft
entworfen und bearbeitet von Prof. Dr. Max Eckert-Aachen.
Topographische Grundlage von Paul Sprigade und Max Moisel.
52 Karten, Stadtpläne und Diagramme in mehrfarbigem Steindruck.

Preis M. 3.—, gebunden M. 4.—.

In dem vorliegenden Atlas wird ein ebenso interessantes, wie **wertvolles und reichhaltiges Anschauungsmaterial** geboten, wovon die eine Hälfte auf Karten und die andere auf Diagramme entfällt. Eine **staunenswerte geographische Tatsachenfülle** ist hier verarbeitet und wiedergegeben, dabei übersichtlich, klar und belehrend. Die Hauptkarten bringen auf topographischer Grundlage die Verbreitung des Waldes in den Kolonien, sowie die Verkehrswege. Die Gebiete, die über 1000 m hoch liegen, werden durch eine besondere Höhenlinie umfaßt. Zusammengehörige Gruppen werden auf kleinen, aber doch gut übersichtlichen Karten zusammengefaßt, wie z. B.: **Wirtschaftliche Grundlage, Nahrungs- und Genußmittel, Kautschuk- und Ölpalmen, mineralische Schätze und anderes mehr**; dazu kommen die **vorzüglichen Stadtpläne** der Hauptorte unserer Kolonien.

Der Herausgeber, Herr Prof. Dr. Max Eckert, Aachen, hat mit diesem Atlas ein außerordentlich praktisches Hilfsmittel geschaffen.

RUDOLF KMUNKE

QUER DURCH UGANDA

Mit 3 Karten, 4 farbigen und 64 Schwarztafeln sowie 21 Textabbildungen. Preis gebunden M. 16.—.

Das Buch Kmunkes, der sich schon durch ein Werk über seine ostgrönländische Expedition einen bekannten Namen als Forscher und Reiseschriftsteller gemacht hat, wird nicht verfehlen, in weiten Kreisen Beachtung zu finden. Es ergänzt alle bisherigen Veröffentlichungen über Ost- und Zentralafrika in gründlichster Weise und wird den Gelehrten in demselben Maße fesseln, wie den Laien, der es liebt, sich in Werke über fremde, unerforschte Länder zu versenken und dadurch sein Wissen zu erweitern.

Inhalt des Werkes: Vorbereitung der Expedition — Von Wien nach Uganda — Am Victoriasee — Aufbruch der Karawane — Am Fuße des Elgon — Auf dem Elgon — Weihnachten und Neujahr in Mbale — Von Mbale nach Kumi — Am Salisbury-See — Ein Steppenbrand — Am Rande der Kultur — Durch das unerforschte Uganda — Ein geplanter Überfall — In den Nuqabergen abgeirrt — Bei den Acholi — In Eilmärschen vorwärts — In Nimule — Elefantenjagd — Von Nimule nach Gondokoro — Auflösung der Karawane — Ein Rückblick — Auf dem Nil — In Chartum und Cairo.

DIETRICH REIMER (ERNST VOHSEN) VERLAG IN BERLIN

Graf von Götzen

früher Gouverneur von Deutsch-Ostafrika

Deutsch-Ostafrika im Aufstand

Mit 6 farbigen Lichtdrucktafeln, nach Originalbildern des
Orient-Malers WILH. KUHNERT

an Ort und Stelle während des Aufstandes gemalt,
einer Übersichtskarte von Deutsch-Ostafrika und mehreren Kartenskizzen.
Quartformat in zweifarbigem Druck. Preis elegant gebunden Mk. 14.—

Kapitel-Einteilung: I. Einleitung und geographisches Kapitel. — II. Die Eingeborenen und die deutsche Machtstellung. — III. Der Maji-Maji-Zauber. — IV. Der Aufstand im Wachsen. — V. Der Zug des Hauptmanns Nigmann. — VI. Der Aufstand erreicht seinen Höhepunkt. — VII. Beginn der planmäßigen Unterwerfung. — VIII. Die Unterwerfung der Wapogoro und Wabunga. — IX. Die letzten Kämpfe am Ruaha. — X. Die Unterwerfung der Wangoni. — XI. Der Ausgang des Kampfes. — XII. Einige Schlußfolgerungen.

M. Merker (†)

Hauptmann in der ostafrikanischen Schutztruppe

Die Masai.

**Ethnographische Monographie eines
: ostafrikanischen Semitenvolkes :**

Mit 89 Figuren, 6 Tafeln, 61 Abbildungen und 1 Übersichtskarte.
Preis in elegantem Leinwandband Mk. 12.—

Merker führt uns ein Volk vor, dessen strenger Monotheismus es weit über den Standpunkt aller uns bisher bekannten afrikanischen Naturvölker emporhebt, dessen Sitte und Lebensweise uns lebhaft an die Erzväter des alten Testaments erinnern. Wer sich für die Frage der Urzeitüberlieferung, für die Entstehung der Sittengesetze, wie sie uns in der Bibel aufbewahrt sind, interessiert, der wird in diesem Buche eine Fülle von Anregungen finden.

Urteile der Presse:

Naturwissenschaftliches Wochenblatt: Dies Werk stellt die bedeutendste Leistung auf ethnographischem Felde dar, die unsere Kolonien bis jetzt gezeitigt haben. So müssen wir die Völker studieren, so müssen wir sie kennen lernen, wenn wir einen erzieherischen Einfluß auf sie ausüben wollen.

Globus: Merkers Buch wird nicht nur in der Wissenschaft willkommen sein und von ihr als eine Monographie, wie wir sie in ähnlicher Vollständigkeit nur für wenige afrikanische Stämme besitzen, hochgeschätzt werden; es wird auch dem Laien, dem Freunde unserer Kolonien und der afrikanischen Völkerkunde eine interessante und anregende Lektüre bieten.

**Dietrich Reimer (Ernst Vohsen), Verlagshandlung
Berlin SW. 48, Wilhelm-Straße 29.**

A. Miethe

Geh. Regierungsrat, Professor und Laboratoriumsvorsteher
an der Königl. Technischen Hochschule, Charlottenburg.

Unter der Sonne Oberägyptens

Neben den Pfaden der Wissenschaft.

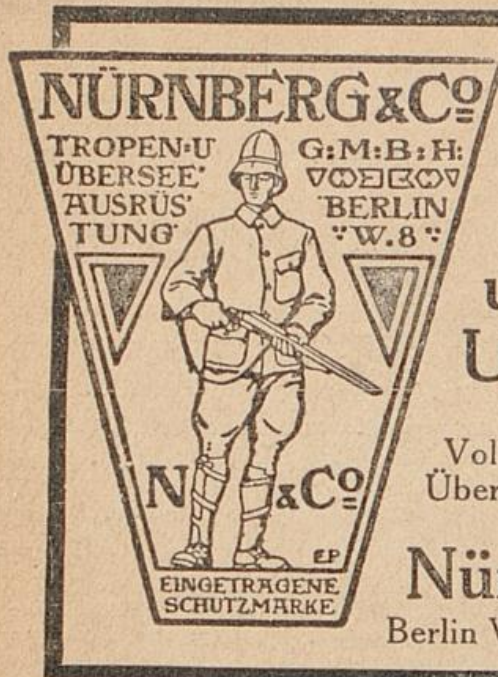
Mit 45 Dreifarbendruckbildern und 163 Netzätzungen nach
photographischen Naturaufnahmen des Verfassers.

Preis in mehrfarbigem Leinwand-Einband mit Goldschnitt
Mk. 16.—

Preis in elegantem Liebhaber-Einband mit Goldschnitt
Mk. 25.—

Der Verfasser unternahm im Winter 1908 eine Reise nach Assuan, um unter dem ewig klaren Himmel Oberägyptens die Phänomene der Abend- und Morgendämmerung zu studieren. Das vorliegende Werk schildert die Eindrücke, wie sie der Naturfreund in Ägypten sammelt, Gedanken, die sich ihm aufdrängen, wenn er die alte Pharaonenherrlichkeit im Rahmen des heutigen Landes und seiner sprunghaft sich entwickelnden modernen Gesittung betrachtet, sowie heitere Reminiszenzen aus dem Leben und Wirken der Expedition. Was aber dem Ganzen ein besonderes Gepräge verleiht und das Buch weit über den Durchschnitt der Reiseliteratur erhebt, das sind die Illustrationen. Zum erstenmal ist hier der Buchdruck durch Reproduktionen von direkt nach der Natur aufgenommenen, in den Text gedruckten Miethe'schen Farbenphotographien geschmückt und zwar handelt es sich bei diesen farbigen Lichtbildern nicht etwa um ein beliebiges, durch glückliche Zufälle gewonnenes Material, das, so gut es angeht, durch einen verbindenden Text in Zusammenhang gebracht worden ist, sondern um die wirkliche Illustration vorhandener Aufzeichnungen durch die Auswahl der gelungensten Bilder aus einer Fülle von zu diesem Zweck gemachten Aufnahmen. Der Leser erblickt die Wunder der altägyptischen Baukunst, den Zauber der Wüste, die eigentümlichen Reize der Nillandschaft in jener nach Form und Farbe vollkommen naturgetreuen Wiedergabe, welche die Farbenphotographie gewährleistet und der künstlerischen Auffassung, die Kenner der Miethe'schen Landschaftsbilder seit Jahren an ihm schätzen und bewundern.

Dietrich Reimer (Ernst Vohsen), Verlagshandlung,
Berlin SW. 48, Wilhelm-Straße 29.



Referenzen und Aufstellungen
umgehend. Tropen-Katalog für
Damen und Herren kostenlos

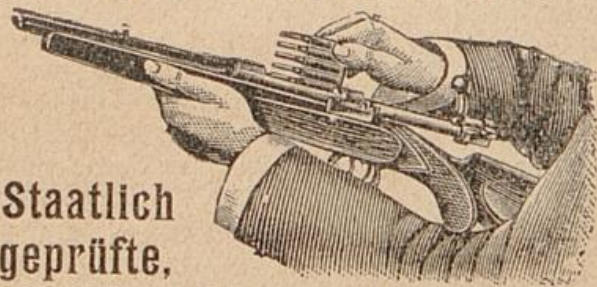
Tropen-Ober- und Tropen- Unterkleidung

Vollständige Ausrüstungen für
Übersee, Kolonien und Tropen

Nürnberg & Co. G. m. b. H.
Berlin W. 8, Französische Strasse 17

Deutsche Waffenfabrik

Georg Knaak, Berlin S.W. 48, Friedrichstr. 15.



**Staatlich
geprüfte,**

in Qualität und Schußleistung unübertroffene

Tropen-Rep.-Büchsen

mit Ladungen bis zu 5 $\frac{1}{2}$ gr. Bl.-P.,
Blg.-Game-Rifles bis zu 120 grs. Cordite, sämtl. übrigen Waffen wie:
autom. Rep.-Gewehre, autom. Rep.-Pistolen, Drillinge, Büchsfinten, Doppel-
flinten, Teschings, Revolver sow. Munition und Jagdgerätschaften zu kon-
kurrenzlos niedrigen Preisen.

Für Waffen „6 Jahre Garantie!“

Illustr. Katalog „7 K“ auf Verlangen sofort kostenlos.

Für Reisende nach Ostafrika bietet die von Tanga —
dem deutsch-ostafrikanischen Hamburg — ausgehende

Usambara- Eisenbahn

beste und schnellste Verbindung mit dem Kilimandjaro-
Gebiet. Die Züge verkehren von Tanga über Muhesa,
Tengeni, Korogwe und Mombo nach Buiko und zurück
täglich und im Anschluß hieran von Buiko über Same
nach Moschi und zurück 2 mal wöchentlich.

Fahrzeiten:

Tanga-Buiko 8 Stunden

Buiko-Moschi 6 Stunden

**Gute Verpflegung ist auf den
größeren Bahnstationen vorhanden**

Nähere Auskunft erteilen:

**Deutsche Kolonial-Eisenbahn-Bau-
und Betriebs-Gesellschaft
Berlin NW 7, Neue Wilhelmstr. 1,
und die Betriebsleitung
der Usambara-Eisenbahn in Tanga.**

Bei Ankunft in Tanga, Deutsch-Ostafrika, für Gepäckerledigungen:

Krauf & Kaiser, Amtliche Bahnspediteure

Wir erbieten uns

Zur Daressalamer Landesausstellung Reisenden für Hafen Tanga zur Übernahme von Gepäck an Bord und Besorgung aller Kommissionen.

Passagiere belieben sich nach Einlaufen des Dampfers an unsere an Bord anwesenden Vertreter zu wenden, welche es sich angelegen sein lassen werden, den Reisenden jegliche Mühe zu ersparen durch Übernahme des Gepäcks, Erteilung von Auskünften und Hilfsleistungen aller Art.

Wir befassen uns mit

der gesamten Ausrüstung von Jagd- und Vergnügungsexpeditionen, wie Gestellung von Trägern, leihweiser Überlassung von Zelten und Safari-geräten, Besorgung aller Gebrauchsgegenstände während der Landreise.

Wir empfehlen

Größeren Expeditionen, möglichst früh Anmeldungen und Details, die Landreise betreffend, an uns ergehen zu lassen, zum Zwecke möglicher Zeitersparnis, indem auf diese Weise entsprechende Vorbereitungen getroffen werden können.

**Krauf & Kaiser, Tel. Adr. Spediteure, Tanga,
Spedition, Gepäckbeförderung, Kommission, Incassi**

Otto Bohne Nchf., Berlin S. Prinzenstr. 90

Stations-Höhenmeß- u. Nivellier-Barometer, Haar-Hygrometer, Thermo-, Baro- und Hygrographen, sowie sämtliche registrierenden Instrumente.

**ALLE KARTEN UND BÜCHER
über DEUTSCH-OSTAFRIKA
sind vorrätig in der
Sortiments- und Export-Abteilung von
Dietrich Reimer (Ernst Vohsen)
BERLIN SW. 48, Wilhelmstraße 29.**

DEVERS & Co., G. M. B. H.

DEUTSCH-
OSTAFRIKA

DARESSALAM

DEUTSCH-
OSTAFRIKA

Kommission, Spedition
Auskunftei :: Inkasso

WARENHAUS

Erstes und ältestes Haus am Platze für Aus-
rüstungen von Jagd- und wissenschaftlichen
Expeditionen und Karawanen.

Gestellung von Trägern u. revierkundigen
Jagdführern.

Katalog gern zu Diensten
Korrespondenz erbeten

Sachgemässe
Verpackung von Jagdtrophäen auf Grund
zwanzigjähriger Erfahrungen

OTTO GRIMMER

Daressalam

Telegramm-Adresse: Grimmer. Fernruf: 38

**Spedition,
Kommission, Zollabfertigung
Beförderung von Reisegepäck**

**Sammelladungen bis zum
Tanganikasee**

**Vermittlung von Grundstücks-
verkäufen u. Hypotheken**

*

**Ausrüstung u. sachverständige Führung
von Jagdsafaris**

Auf allen anlegenden Dampfern vertreten

CAPUT NILI

Empfindsame Reise zu den Quellen des Nils

von

Richard Kandt

Neuherausgesehene Auflage

2 Tafeln und 1 Karte

gebunden M 12.—

46\$0003199304



Staats- und Universitätsbibliothek

Bremen

Richard Kandt sch.: „— Mag er vom Leben
den ersten Sturm im Urwald, von der lieb-
lichen, aktiven Vulkanen Kiwumbas, vom
Nubi oder den räuberischen Batwa-
den zu uns ein haarscharfer Beobachter, ein
empfindsamer Empfänger, ein philosophischer
Künstler der Gestaltung. Man
soll, den Mann der Wissen-
schaft vielleicht alle gleich groß. Ich
das bestgeschriebene, am feinsten
afrikanische Natur und über die
klären, das ich kenne.“

Richard Kandt in dem angezeigten
und feinsten gehört, welche die Reise-
schreibung in andern Sprachen werden
eindeutlich nachweisen lassen, deren Ver-
ständnis für den Leser in gleichem Maße

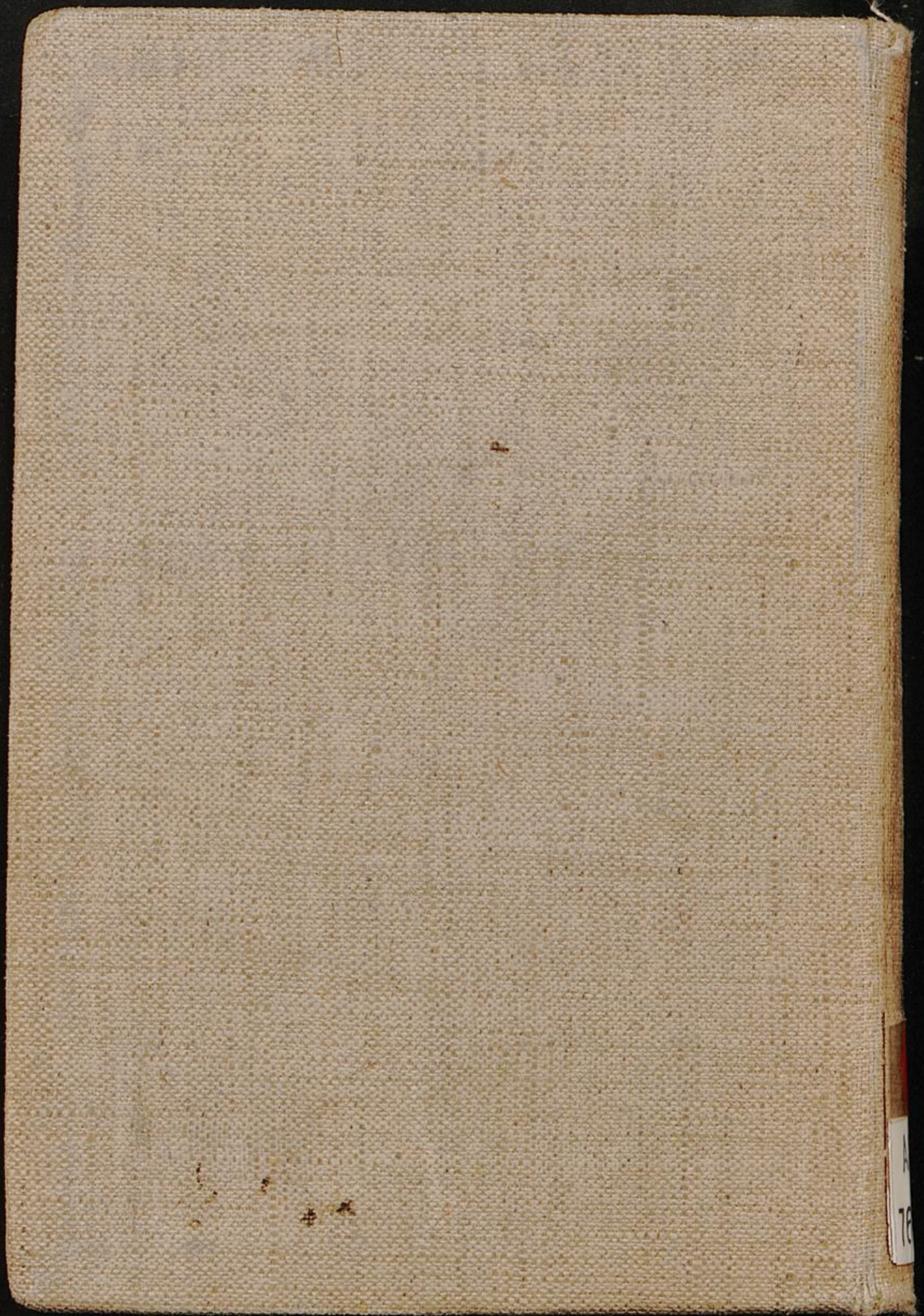
der eigenartigsten Erzeugnisse der
durch die Kunst einer vollendeten
selbständigen Weise Einblick in den
einer Bevölkerung.“

Kandt dem Gegenständlichen gegen-
über nimmt und seine Erlebnisse auf sich
die Reiseliteratur ein, ein in ganz
Element, das ihm das Recht gibt,
Vielleicht wird man nach einem
Ergebnissen vergebens suchen.“

gewesen: „Der Lehrer gewinnt hier
Bilderungen und geradezu methodische
Natur- und Volksleben.“

Richard Kandt: „... das in
der afrikanischen Reiseliteratur an vorderster
Rang.“

Richard Reimer (Ernst Vohsen) in Berlin.



Handwritten text on the spine of the book, likely the title or author's name, written vertically in a dark ink. The text is partially obscured by a red diamond-shaped sticker and a white label at the bottom.



A M
7674