



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG-Projekt "Digitale Sammlung Deutscher Kolonialismus"

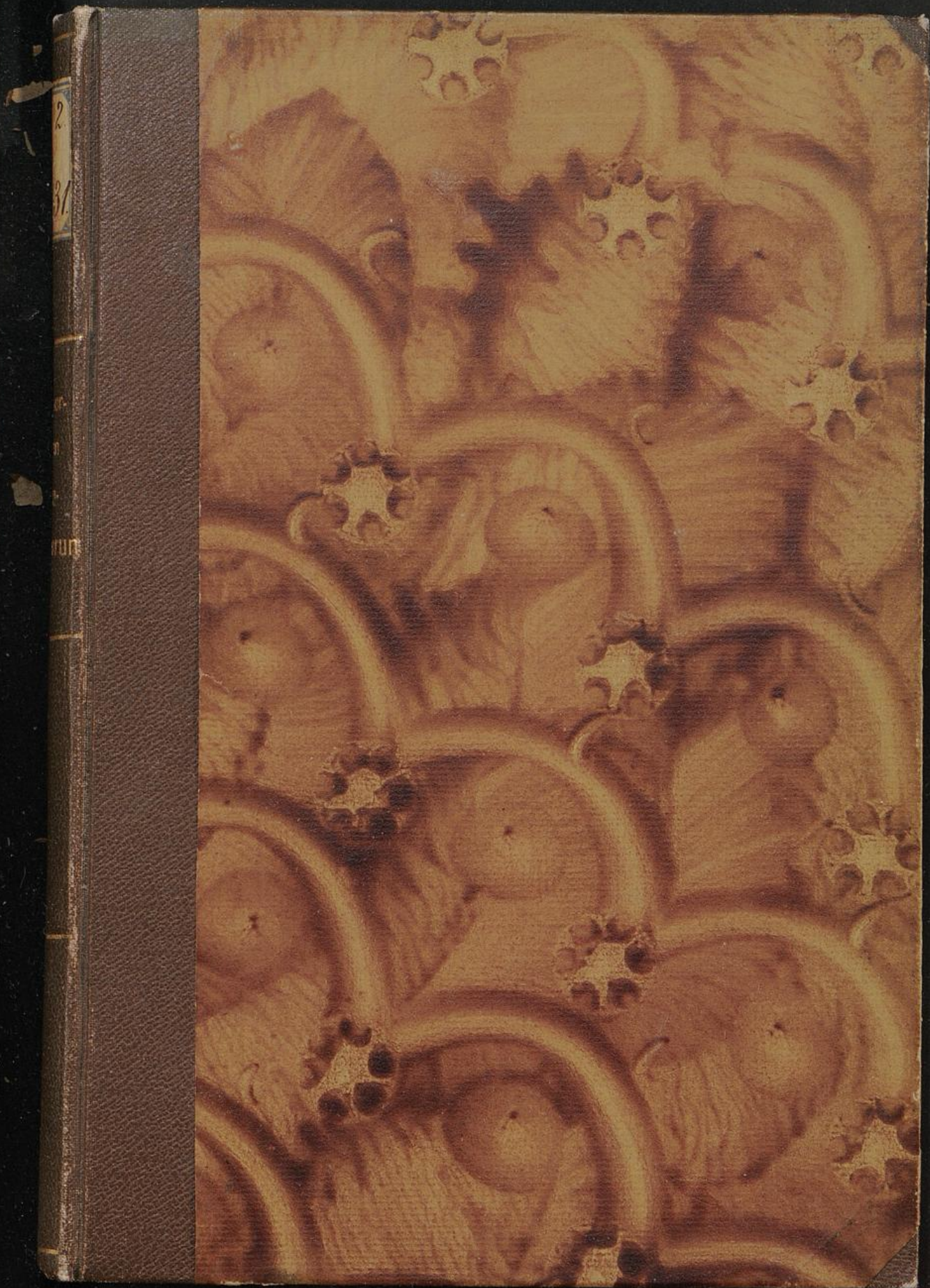
Neu-Kamerun

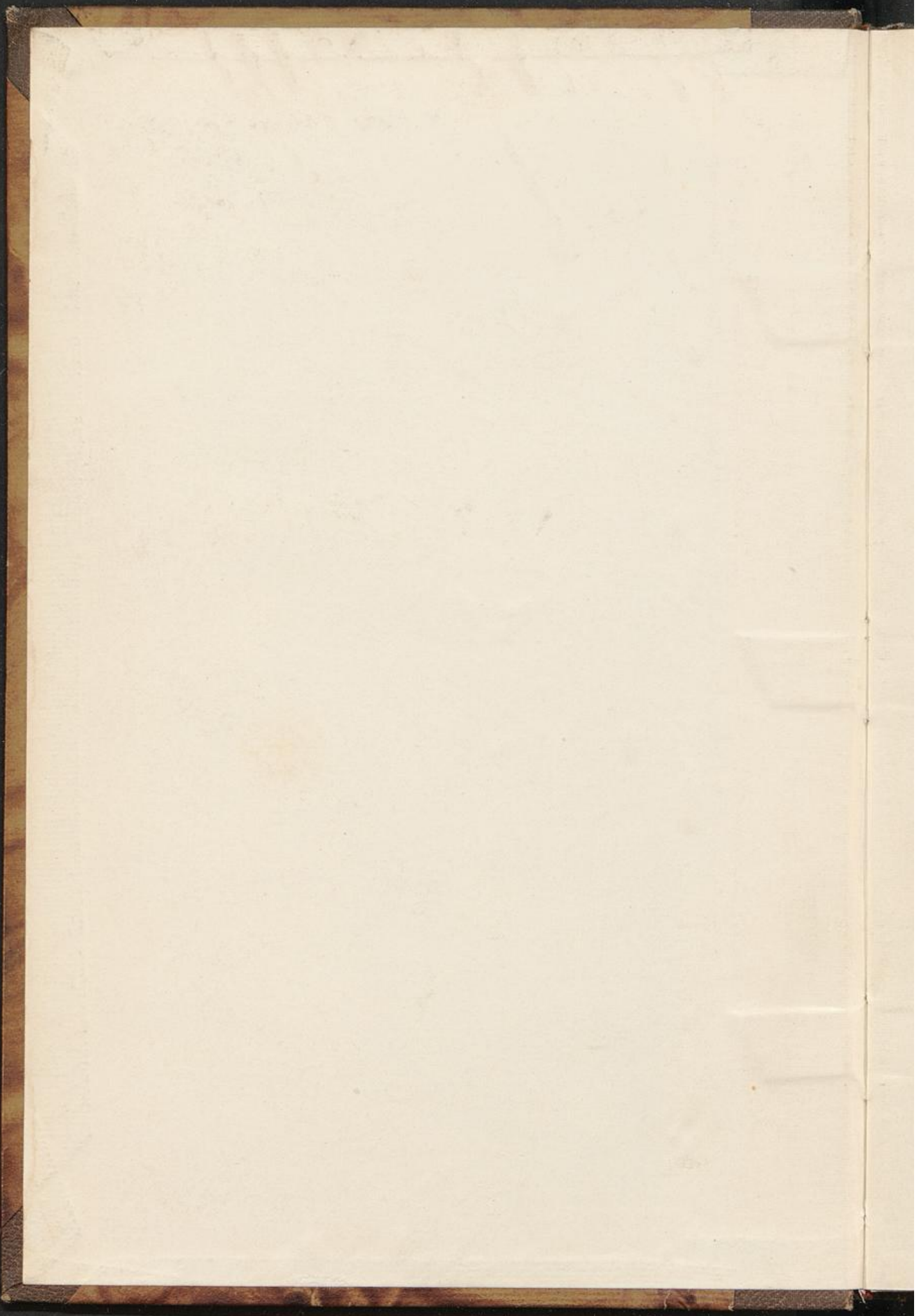
Zimmermann, Emil

Berlin, 1913

urn:nbn:de:gbv:46:1-10403







V. 2. c 4431.

1871



Neu-Kamerun

Reiseerlebnisse und
wirtschaftspolitische
Untersuchungen


Von

Emil Zimmermann




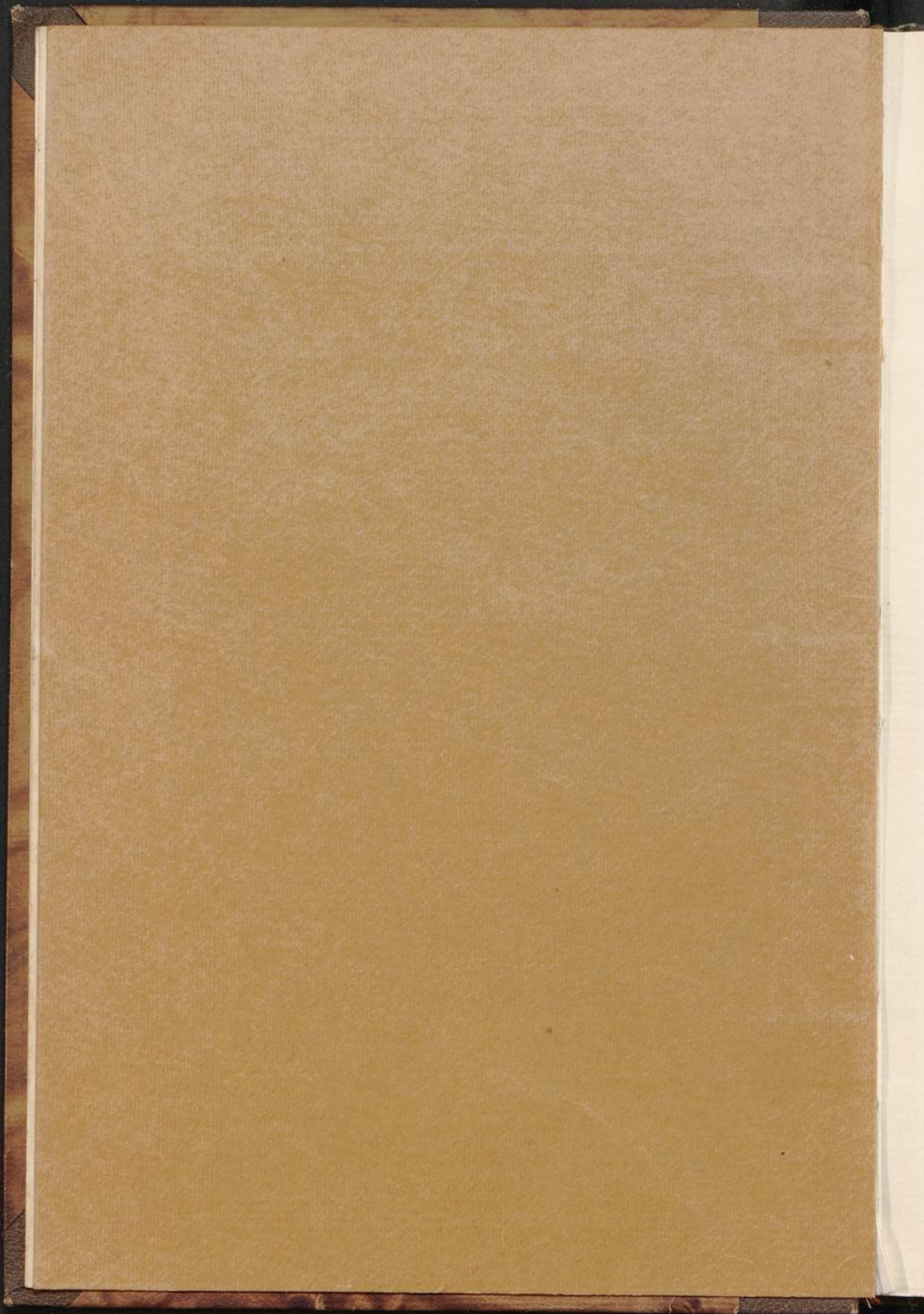
Mit einer Kartenskizze

BERLIN 1913



Ernst Siegfried Mittler und Sohn
Königliche Hofbuchhandlung :: Kochstr. 68-71





Neu-Kamerun

Reiseerlebnisse und wirtschaftspolitische Untersuchungen

Von
Emil Zimmermann

EMZ



V.2.c. 443A

Mit einer Kartenskizze

Berlin 1913

Ernst Siegfried Mittler und Sohn
Königliche Hofbuchhandlung, Kochstr. 68—71

Ja

Alle Rechte aus dem Gesetze vom 19. Juni 1901
sowie das Übersetzungsrecht sind vorbehalten.

Einleitung und Vorwort.

Da lag das erste Stück von Neu-Kamerun im Glanze der Vormittagssonne vor uns, ein welliges, grünes Grasland mit sehr lichtem Baumbestand. Weit schweifte der Blick hinein in das ersehnte Neuland, nach dem hin wir sechs saure Wochen unterwegs gewesen waren. An einem Bergkegel, von einem Eingeborenendorf gekrönt, blieb das Auge haften. Seit Baturi — seit drei Tagen — die erste menschliche Ansiedlung, das war immerhin ein Ereignis. Langsam holte ich meine Karawane, die etwas vorausgegangen war, auf. Die Träger hatten die Lasten abgesetzt und lagen schwatzend im Grase. Allein der Führer meiner Soldaten, ein schwarzer Unteroffizier, machte ein etwas ernstes Gesicht.

„Dort ist das Dorf von Dambura, Herr,“ meldete er, „der Bumbe fließt unterhalb. Zwei Stunden oberhalb liegt ein Baia-Dorf am Flusse. Willst du nicht lieber dorthin marschieren?“

Ich überlegte eine Weile; meine Leute wurden nun doch aufmerksam und hörten mit der lebhaft geführten Unterhaltung auf. Plötzlich ein Ruf in dem allgemeinen Schweigen: „Sie brennen das Dorf ab.“

Richtig, Flammen züngelten auf dem Berge empor, eine, zwei, drei, vier. Aufregung entstand unter den Leuten; denn auf dem Berge wohnte Dambura mit seinen Mannen, der Bruder des 1910 gefallenen Kaka-Häuptlings Baturi. Dambura war landflüchtig, und er mochte wohl annehmen, daß ich mit Soldaten im Anmarsch sei, ihn zu fangen.

„Master,“ sagt einer meiner Boys, „im Baia-Dorf wird eine Fahne aufgezogen.“

Ich sehe durchs Glas. Richtig, die Trikolore geht hoch. Der Boy hat scharfe Augen.

Alle Leute sehen in Aufregung nach mir; sie fühlen, eine unter Umständen folgenschwere Entscheidung steht bevor.

Ich überlege lange. Von Zurückgehen war natürlich keine Rede. Es handelte sich nur darum, ob wir die Grenze bei Damburas Dorf oder angesichts des Baia-Dorfes überschreiten sollten.

„Wie du es für gut findest, so gehen wir“, sagte meine Frau, die ich fragend ansehe.

Ich rufe die Soldaten zusammen. „Wir gehen nach Damburas“, entscheide ich. Droht Gefahr, so ist es das Beste, ihr direkt entgegenzugehen. Der schwarze Unteroffizier nickt; „so ist es das Beste, Herr“, sagte er.

Ich lasse zwei Soldaten bei meiner Frau zurück mit dem Auftrage, sofort die ganze Karawane zurückzuführen, wenn ein Schuß fallen sollte; mit dem Unteroffizier, dem anderen Soldaten und meinem besten Boy rücke ich vorsichtig vor.

Drei fremde Leute verschwinden bei einer Wegbiegung im hohen Grase. Wieder stehe ich unschlüssig; das Herz klopfte doch etwas. Da hinten mein Weib mit der ganzen Karawane; was wird, wenn mir etwas zustößt?

Eine Hand legt sich zögernd auf meinen Arm. „Zurück können wir nicht mehr, Herr“, sagt der schwarze Unteroffizier.

Ja, der Mann hat recht, fühle ich. Schwanke ich jetzt noch, dann geht das Vertrauen meiner Leute verloren, und in der Gefahr, wenn sie kommt, stehe ich allein. Und alle Bedenken schwinden, entschieden geht es vorwärts.

Einige Tage später stand Dambura in Gaza als bittender Flüchtling vor uns. — — —

Deutschland hat die ostafrikanische Bahn über Tabora hinaus vorgetrieben, sie schreitet zum Tanganyikasee fort. Kamerun stößt jetzt an den Kongo; wir können in die Kongoschiffahrt eingreifen. Wenn wir wollen, können wir bei der wirtschaftlichen Entwicklung des ungemein reichen Zentralafrika das entscheidende Wort sprechen. Aber wir müssen vorwärts ohne Schwanken, die Augen aufs Ziel gerichtet . . .

Der deutschen Kolonialsache seien diese bescheidenen Blätter gewidmet; ihre Zukunft liegt in den Urwäldern und auf den sonnendurchglühten Steppen des schwarzen Erdteils, der den

nicht mehr losläßt, der ihn mit offenen Augen durchwanderte. Und wem er ans Herz gewachsen ist, der versteht über die Mühen hinwegzusehen, die eine Wanderung ins innerste Afrika immer noch macht; er sieht aus der oft noch wenig ansprechenden Gegenwart die vielversprechende Zukunft bereits mit den ersten verheißenden Anfängen herauswachsen.

Neu-Kamerun — mit schweren Zweifeln ging ich hin, schwerer wurden sie nach den ersten Märschen in dem uns unbekanntem Lande. Aber dann sahen wir freundlichere Bilder, sahen endlich sicheres Wachstum im Bereiche der großen Ströme, und mit gesundem Vertrauen bin ich zurückgekehrt.

Viel Pessimismus herrscht noch im Vaterlande.

Französische Nachlässigkeit in der Erforschung der zentralafrikanischen Gebiete, welche Tücke, die uns das Erstrittene vereiteln möchte, und deutsche Hoffnungslosigkeit und übertreibende Kritik sind die Schöpfer des Bildes gewesen, das wir uns vielfach von Neu-Kamerun machen, und von dem großen, reichen Zentralafrika, dessen Güterbewegung weit über 100000 t beträgt, und die täglich wächst, wissen die meisten nur, was in den englischen und deutschen Anklageschriften über angebliche und wirkliche Mißwirtschaft gestanden hat. Möchten diese Blätter auch dazu beitragen, daß über Deutschlands Aufgaben und Stellung in Zentralafrika mehr nachgedacht wird.

Vielen Dank habe ich abzutragen, vor allem und zunächst der Wissenschaftlichen Stiftung in Hamburg, die durch Gewährung einer namhaften Summe die vollkommene Durchführung meiner Unternehmung sicherte, dann den Kolonialbehörden in der Heimat und in Kamerun, die mir nach Möglichkeit meine Aufgabe erleichterten. Dankbar gedenke ich auch des Entgegenkommens vom Hause Woermann und der mancherlei Hilfen und guten Ratschläge, die mir von Privatpersonen zuteil geworden sind. Die Schilderung der Vorgänge am Bumba II in diesem Buche weicht von der Darstellung ab, die seinerzeit in der Presse gegeben wurde. Damals mußte auf sorgende Familienglieder in der Heimat Rücksicht genommen werden.

Berlin, Mitte November 1912.

Der Verfasser.

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Einleitung und Vorwort	III—V
Erster Teil.	
Von Dume zum Lobay und Kongo. Reiseberichte.	
I. Von Dume-Station über Baturi zur alten Grenze. Großer Empfang bei Ngonga — Schwarze Gummi-Aufkäufer und schwarze Schwerenöter — Beim alten Njassi — Nachtmarsch über den Dume — Bei den Gummi-Löwen — Dorf Ngilabo — Der schwarze Altrömer — Der Tuki-Busch — Reste eines Kannibalensdimaufes — Glänzender Empfang am Kadei — Station Baturi — Die Kakas	1—12
II. Vom Bumbe II nach Gaza. An der Grenze von Neukamerun — Mißtrauische Dörfer — Ein unangenehmes Lager — Eine böse Nacht — Nahrungsmangel der Träger — Ein Pfingst-Frühstück — Verregneter Pfingstsonntag — Ameisen im Lager — Hamada und Buzi aus Gaza — Die Dörfer bei Gaza — Eisenarbeiten — Auf der Station Gaza	12—20
III. Hamada. Der dienstbereite Hamada — Zurückbehaltene Träger — Idylle in Gaza — Der Landflüchtige aus Baturi in Gaza — Unterhandlungen mit Dambura — Marsch nach Berberati — Im „gefährlichen“ Dorf Nassuri — Mano und Gangi — Empfang bei Diambara — Station Berberati — Abschied von Hamada	20—32
IV. Nach Carnotville. Im Baturi-Potter-Potter — Urwald-dunkel — Basio — Von Sandfliegen überfallen — Schlechter Marsch nach Carnot hinein — Der Mambere — Station Carnot	32—39
V. Die Baias und ihr Gebiet. Bevölkerungsziffern — Die Baias und ihre Bekleidung — Hausgerät — Zukunftsaussichten	40—44
VI. Vom Mambere zum Lobay und Mbaere. Abmarsch von Carnot — Die Carnot-Kumbe-Baias — Ernährung der Träger — Der Hauptsitz der Yanghere-Sultane — Schöner Marsch am Mbaere — Zwischen Bidua und Bula — Vorstoß von Bula nach Kolongo	44—50

	Seite
VII. Im Yanghere-Lande. Die Baias und Yangheres — Der materielle Besitz der Yangheres — Kritische Lage der Karawane in Makandjia — Trägerschwierigkeiten — Auf nach Toro — Durch den Urwald auf Negerpfaden — Gewitter im Urwald — Nachtmarsch im Urwalde — Spätes Lager am Belingafuß — Marsch nach Toro	50—58
VIII. Durch das Land der Bukongos. In Toro — Abmarsch von Toro — Prachtvoller Anbau — Dorf Bariſo — Große Menschenmassen in Mbuſſa und Mbango — Beim Bukongo-Oberhäuptling — Boulanger II. — Mächtiger Anbau bei Yemele — Merkwürdige Furcht vor den Deutschen — Am Lopoſuß — Die Bukongos — Der Bezirk Carnot	58—67
IX. Nola — Die Sangha Forêſtière. Regierungsſtation Nola — Die Anlagen der Shangha Forêſtière — Die Kautſchukgewinnung der Geſellſchaft	67—71
X. Auf der Sangha-ſtraße. Abſchied von Nola — Das Oſtgebiet am nördlichen Sangha — Unwetter in Lidjombo — Ein naffer Reifetag — Die Galgenvogel-Kolonie — Weſſo — Auf der Valérie — Unangenehme Mitreiſende — Ikelemba — Ueberraſchung in Bonga — Die Schlafkrankheit — Das Leben auf dem Dampfſer	71—80
XI. Die wirtſchaftliche Bedeutung Neu-Kameruns. Das Kerngebiet unſerer Neu-Erwerbung — Die einzelnen Stücke — Ihre Steuerkraft — Ihre vorausſichtliche Verwaltung — Einwohnerzahlen — Der Handel — Schlußfaſit	80—85

Zweiter Teil.

Neu-Kamerun und das Kongoſyſtem.

Deutschland in Zentralafrika.

I. Allgemeine Bemerkungen. Ein Verkehrſyſtem ohne gleichen in Afrika — Alt- und Neu-Kamerun müſſen zuſammen betrachtet werden — Die Sangha — Kongoſtraße und der Eiſenbahn- und Waſſerweg Duala—Njong—Dume—Kadeï — Schiffahrtsſtraßen von Bonga aus — Verkehrsweg Muni—Sangha—Belgien vor großen Aufgaben — Deutschland, Frankreich und Belgien im Kongobecken — Die Deutschland durch den Erwerb von Neu-Kamerun gewieſenen Aufgaben	89—94
II. Bonga. Falſche Auffaſſungen über Bonga — Eine hohe überſchwemmungsfreie Uferplatte — Ein großes Überſchwemmungsgebiet, kein Sumpf — Handel im Dorfe Bonga — Der ſüdliche Sangha-Zipfel bei Hochwaſſer — Wert unſerer Stellung am Kongo	94—101

	Seite
<p>III. Die belgische Kongobahn. Koloniale Tatkraft der Belgier — Große Anlagen in Kinshasha — Schwierigkeiten bei der Abfahrt in Kinshasha — Schwerer Betrieb — Thysville — Der Abstieg nach Matadi — Matadi — Pläne der Bahnverwaltung — Die entgegenstehenden Schwierigkeiten — Hohe Tarife</p>	101—109
<p>IV. Wie müßte sich eine Deutschland und Belgien zufriedensstellende Entwicklung in Zentralafrika gestalten? Der Kampf um den Tanganyikaverkehr — Überlegenheit der ostafrikanischen Zentralbahn — Notwendigkeit deutsch-belgischer Interessengemeinschaft am Tanganyikasee — Erschließung der belgischen Tanganyikaländer über die Ostafrikanische Zentralbahn — Belgische und französische Schiffe auf dem Kongo und seinen Nebenflüssen — Nutzen bei der Kongoschiffahrt — Deutsch-französische Möglichkeiten — Eine deutsche Eisenbahn von Duala zum Sangha ist nötig — Der Kongo—Sanghaweg und ein deutscher Njong—Dume—Kadeï—Weg — Transporte für eine deutsche Bahn Duala—Sangha — Der wirtschaftliche Schwerpunkt Kameruns im Süden — Die Flüsse als Zubringer — Entwicklung, falls Belgien sich unfreundlich stellt</p>	109—127
<p>V. Die voraussichtliche Entwicklung in Zentralafrika. Eine Vereinbarung über die Tarife der Lukugabahn — Deutsch-belgisches Zusammenarbeiten am Tanganyikasee — Deutsche Schiffahrt im Kongobedcken — Weitere Erschließung der belgischen Kolonie — Neue Tarife der Bahn Matadi—Kinshasha — Versuch, Neu-Kamerun über die Kongostraße zu entwickeln — Schneller deutscher Bahnbau zum Sangha ist nötig</p>	127—133
<p>VI. Schlußwort</p>	133—135

Erster Teil.

Vom Dume zum Lobay und Kongo.

Reiseberichte.

Zimmermann, In Neu-Kamerun.

1

Von Bruno von Lohy und Kongo.

Halle 1884.

I. Von Dume-Station über Baturi zur alten Grenze.

Die nachfolgenden Blätter sollen nur von Neu-Kamerun sprechen; es ist aber zweckmäßig, mit dem Marsche von Dume nach Baturi zu beginnen. Er führte durch das Gebiet der Kakas; Teile dieses großen Volkes leben noch in Neu-Kamerun. Der größte Teil freilich hat seine Wohnsitze auf Altkameruner Gebiet verlegt.

Anfang Mai schieden wir von Dume. Durch prächtigen, schattigen Urwald ging es zu den Dörfern Klein- und Groß-Pol, die mehr noch den kleinen Siedlungen der Waldneger zuzuzählen sind, aber doch schon einen Übergang zu den ansehnlichen Kaka-Dörfern darstellen, deren Häuptlinge, stark beeinflusst durch den Kameruner Norden und die Haussa, nach afrikanischen Begriffen schon als Herrscher anzusehen sind, wenn sie zumeist auch nicht über so viele Leute gebieten wie die Großen des Nordens.

Mehr noch wie in diesen Orten, trat uns in Ngonga der große Unterschied zwischen dem Kaka-Lande und den Gebieten zwischen der Küste und Dume entgegen. Etwa 1 $\frac{1}{2}$ Stunde vor Ngonga waren wir aus dem geschlossenen Urwald heraus und in welliges Grasland gekommen; nachdem wir eine höhere Bodenschwelle überschritten hatten, lag der Ort vor uns. Gleichzeitig wurden wir aber auch einer Menschenmenge von 200 Köpfen ansichtig, die uns erwartete. Einige Leute waren zu Pferde; das waren der „King“ und seine Head-Leute (Unterführer). Der King kam entgegen, uns zu begrüßen. Nachdem das vorüber war, setzte sich auf das Zeichen, daß ich weiter wollte, der ganze Zug in Bewegung. Die Spitze eröffnete das jüngere Volk, dann kamen Trommler, die mit Fingern und Fäusten das

Ziegen- oder Kuhfell bearbeiteten, Glockenschläger (man hat gußeiserne Glocken, die viel von den Baias in der Gegend von Gaza angefertigt werden), Haussa-Harfenspieler. In unserer Nähe hielten sich der King und seine Großen, dann kam mit unsern Trägern wieder eine ganze Menge Volk. So marschierten wir mit Lärm und Musik zum Dorfe, an dessen Eingang weitere Menschenmassen standen, die uns mit Freudengeheul begrüßten. Derartige königliche Ehren blühten uns von Ngonga ab in jedem Dorfe. Mit meinen zwei Begleitfoldaten, die mir gestellt worden waren, galt ich als „Governor“ (Regierungsmann); dann rannte das Volk auch viel zusammen, meine Frau zu sehen, die mich tapfer begleitet hat und in jenen entlegenen Gebieten als erste weiße Dame erschien.

Ngonga ist ein recht bedeutendes Dorf, weitläufig gebaut; ein halbes Dutzend Faktoreien befinden sich am Platze, eine ist von einem Weißen geleitet. An dreißig Wanderhändler hatten am Eingang des Dorfes Aufstellung genommen und zeigten ihre Steuerkarten vor. Sie haben 25 Mark Wander-gewerbesteuer jährlich zu zahlen, viel zu wenig. Denn diese wandernden schwarzen Gummiaufkäufer verdienen nicht unter 1500 Mark im Jahre; viele erzielen aber 3000 Mark Einnahmen und darüber. Ein besonders feiner schwarzer Herr im tadellosen Anzug mit weißem Oberhemde, weißem Kragen und feinen Kalblederstiefeln war Leiter einer Faktorei; als Notwendigstes hatte er sich drei junge schwarze Schönheiten zugelegt, die ihn sicher viel Geld kosteten. Womöglich sitzt der Mann schon in Dume an der Kette. Diese schwarzen Faktoristen und Wanderhändler verdienen viel Geld; aber die Ansprüche sind oft noch größer. Für Weiber und Spiel geht das Geld drauf; es folgen Unterschlagungen, und das Ende ist das Gefängnis.

Unsere nächste Station war Njassi am Dume; da kamen uns gleich zwei Könige einholen, der alte Njassi und der Haussa-König, beide mit großem Gefolge. Viel Volk war mit; eine Masse Händler und Wanderhändler kamen; unter großem Lärm zogen wir in das ausgedehnte Dorf ein, in dem sechs oder sieben Europäer leben, alle Agenten der großen Gummifirmen von der Küste. Njassi ist wichtig. Von da gehen Kanus den Dume und Kadei abwärts bis Meffo, und sie

bringen bis von da her Gummi nach Njassi, von wo er weiter geht über Dume nach Abong Mbang durch Trägerverkehr.

Die Dume-Brücke, die im Verlauf des Weges Njassi-Bertua über den Fluß gebaut ist, passierten wir bei Nacht und Nebel. Wir hatten eine Einladung zum Abendessen beim Vertreter der Firma Woermann angenommen, ohne zu ahnen, daß er ganz außerhalb des Dorfes wohnte. Nun hatten wir einen recht langen Marsch. Erst 15 Minuten durch Gras zum Flusse, dann 15 bis 20 Minuten durch den Waldstreifen, der den Fluß begleitet, endlich kletterten wir zur Höhe zum Woermann-Haus hinauf. Der Abend verlief ganz nett; wir bereuten nicht, der Einladung gefolgt zu sein, obgleich wir den im Flußtal abscheulichen Weg nochmals zurücklegen mußten. Wir brachten noch eine tüchtige Antilopenkeule vom Vertreter Woermanns mit, und am nächsten Abend gabs in unserer provisorischen Behausung eine fidele Schmauserei, bei der ziemlich alles zusammen war, was sich von Weißen in Njassi befand. Die Untertanen des alten Njassi machten nicht schlechte Augen, als ich für einige Blitzlichtaufnahmen ein paar Gramm Blitzlichtpulver aufflammen ließ.

Eine Flasche mit einem Rest Kognak war beiseite gestellt worden; am nächsten Morgen erwischte ich den kleinen Sohn Njassis, einen 9 bis 10jährigen Bengel, dabei, wie er gierig an der Flasche sog. Der Alte sah darin aber nichts Besonderes.

Die Gummilöwen hatten uns einen Tag in Njassi festgehalten; um die versäumte Zeit wieder einzuholen, machten wir am nächsten Tage einen sehr langen Marsch bis nach Ngilabo, nördlich des Dume im Graslande gelegen. Von Njassi marschierten wir zunächst in vier Stunden, bald durch geschlossenen Wald, bald durch offenes Gebiet, zum Dume; wir überschritten ihn auf einer mehrere hundert Meter langen Brücke. Der Unterbau ist aus starken Baumstämmen hergestellt, der Oberbau aus Ästen und Lianen zusammengeflochten. Der Dume-Fluß war an der Übergangsstelle bis 150 m breit und 1 bis 2 m tief.

Nachdem wir aus dem Tal des Dume emporgestiegen waren und das kleine Dorf Ndunge passiert hatten, bekamen wir Ngilabo zu Gesicht; stattlich breitete sich der Ort, von

einigen größeren Häusern überragt, an einem Berghange aus. Es war der größte Eingeborenenort, den wir bis dahin im Kameruner Hinterlande zu sehen bekommen hatten. Die Stadt schien recht nahe; aber es vergingen noch über zwei Stunden, ehe wir sie erreicht hatten. Noch zwei Flußtäler hatten wir zu kreuzen, mußten hinunter und wieder hinauf, und die Sonne brannte sehr heiß auf den schattenlosen Weg. So kamen wir dann recht müde an dem kleinen Flusse eine halbe Stunde vor seiner Stadt an, an dem uns Ngilabo erwartete. Der King, ein intelligent aussehender stattlicher Kaka-Mann, war mit großem Gefolge gekommen; unter seinen Head-Leuten fiel ein imposant aussehender Mensch auf mit einem Metall-Raupenhelm der französischen Pompiers, der ihn ganz vorzüglich kleidete; so wie er (nur die Hautfarbe war wohl etwas heller), mögen die altrömischen Legionäre ausgesehen haben. Er war der Sprecher. Er und der King gingen vor mir her, stimmten Lobgesänge an, verwünschten den Weg, der mich so müde gemacht hatte; endlich kamen noch die Haussa in bunten Gewändern und mit Pfeifen und Trommeln. Kurz, es war großer Empfang. Wir bauten unsere Betten in dem sehr sauberen Rasthause auf, das von großen Menschenmengen umlagert war. Ein schwarzer Clerk kam und fragte, ob die Weiber nähertreten dürften; sie hätten noch „keine weiße Weib“ gesehen. Und dann kamen sie nach der Gewährung ihrer Bitte. Die einen mit einer Kniebeuge, um von der weißen Frau die Hand zu bekommen, die andern nur in zehn Schritt Abstand das Wunder beäugend, den Finger im Mund, verlegen einander zulachend; die einen gingen, die andern kamen, standen, starrten mit großen, verwunderten Augen; die Völkerwanderung wollte kein Ende nehmen. Über eine halbe Stunde ließen wir die Leute gewähren, dann sprachen wir den Wunsch aus, allein zu sein, und fort waren sie. Ngilabos Leute benahmen sich ungemein lebenswürdig und entgegenkommend, suchten alle Wünsche zu erfüllen, und als Ngilabo abends kam und mitteilte, die Frauen wollten ihre Tänze zeigen, konnte ich ihm, obschon wir lieber Ruhe gehabt hätten, das nicht abschlagen. Wir hatten schließlich auch unsere Freude an den anmutigen Be-

wegungen der schlanken, in bunte Tücher gehüllten Leiber. Es hätte nicht der Anregung des Mannes mit dem Raupenhelm der Pompiers bedurft, der neben uns saß und auf die besonderen Schönheiten des Tanzes aufmerksam machte.

Am nächsten Morgen schieden wir mit den angenehmsten Gefühlen von dem stattlichen, sehr sauber gehaltenen Orte und den freundlichen Leuten. Ich sah noch in einige Häuptlingsgehöfte hinein. Die Wohnräume waren auch sehr sauber, die großen Höfe aber weniger.

In Ngilabo sitzt ein Europäer der Afrika-Kompagnie; in Bimba, unserer nächsten Marschstation, wo wir den Dume wieder erreichten, hat die Gesellschaft Südkamerun einen Hauptsitz mit drei Europäern. Bei Bimba beginnt das Konzessionsgebiet der Gesellschaft, dessen Nordgrenze südlich des Dume von Bimba bis zum Einflusse des Mbang in den Dume verläuft. Bimba ist gewissermaßen Kontrollposten der Gesellschaft, die wohl nicht zu Unrecht argwöhnt, daß ein Teil des Kautschuks, der in den Dörfern nördlich des Dume verkauft wird, in ihrem Konzessionsgebiet geschnitten wird. Wer gefaßt wird, erhält sechs Monate Gefängnis; wer aber soll in diesem dichten Urwaldbusch Kontrolle üben? Unter Riesenstämmen wachsen eine Unmenge kleinerer, dazwischen drängen sich Gebüsch und hochstengelige Kräuter empor; nur mühsam kommt man in diesem Gewirr vorwärts, und jede Übersicht fehlt. Daß das Gummischneiden in diesem feuchten, meist vor Nässe triefenden halbdunklen Walde, in dem die Arbeiter sechs bis acht Tage leben müssen, keine leichte Sache und sehr ungesund ist, kann man sich denken. Nach und nach wird das Sammeln auch immer schwerer. Die Bestände in der Nähe der Dörfer sind erschöpft; die Leute müssen bereits ein bis zwei Tage in den Busch gehen, und wenn die Ansicht, daß es mit dem ganzen Gummifegen in drei bis fünf Jahren zu Ende sein wird, auch zu pessimistisch sein mag, muß man doch den Gedanken ins Auge fassen, daß die Gummiproduktion in Alt-Kamerun eines Tages erheblich nachlassen wird.

In Bimba trafen wir nur einen Herrn der Südkamerun-Gesellschaft; die anderen beiden Herren waren ins Konzessionsgebiet gegangen.

Von Bimba, das auf einem hohen Bergkegel hart am Dume liegt, wandten wir uns nordöstlich; wir kamen nach Wanji, wo ein Herr Rath, ein Württemberger, Gummi kauft. Was er auf Lager hatte, roch auf einige hundert Meter Entfernung. Die Kaufleute bekommen einen elenden Gummi, mit Harzen aller Art gemischt; aber sie kaufen. Nehmen sie das Zeug nicht ab, dann kauft's die Konkurrenz. Der Gummi muß erst mühsam gereinigt werden, aber solange das Kilo auch von dieser Sorte noch 7 bis 8 Mark bringt, wird Süd-Kamerun — abgesehen von der Produktion der Gesellschaft Südkamerun, die einen erstklassigen Kautschuk auf den Markt bringt — keine besseren Waren liefern, wenn nicht ein Zusammenschluß der Firmen erfolgt.

Bei Herrn Rath verlebten wir eine angenehme Stunde. Er begleitete uns bis Bengoabo, wo wir den Dume verließen und nach Norden abbogen. Wir schliefen in Kiluffu, einem Dorfe mit 300 bis 400 Einwohnern; das ganze junge Volk war in den Busch, Gummi schneiden. Wie die Leute selber sagten, kann jemand, der die Sache einigermaßen versteht, in acht Tagen vier bis fünf Kessel Gummi machen, wofür er in der Faktorei 32 bis 40 Mark erhält.

In Kiluffu kam früh $\frac{1}{2}$ 5 Uhr ein Gewitter mit starkem Regen, der bis gegen 7 Uhr anhielt; wir kamen erst um 8 Uhr fort. Über eine Anzahl kleiner Bäche marschierten wir durch einzig schönen Urwald mit wahren Prachtexemplaren von Nutzholzbäumen. Wir waren im Tuki-Busch, einem herrlichen Urwaldgebiet mit noch großem Gummireichtum. Viele Kickxien sahen wir am Wege.

Den Tuki, einen Fluß von 40 bis 50 m Breite und 2 m Tiefe zur damaligen Zeit, überschritten wir auf Kanus; vielleicht ist er teilweise schiffbar. Auf Urwaldwegen ging es von da nach Jama. Als ich ankam, hatten meine Soldaten bereits das Zelt aufbauen lassen. Es stand schlecht, wie ich gleich bemerkte, auf einem sanften Hange, den das Regenwasser herunterkommen mußte; abrechen mochte ich aber nicht lassen; ich hoffte, daß der Nachmittag trocken bleiben würde. Da hatte ich aber die Rechnung ohne den Himmel gemacht. Über den Urwald her kamen dunkle Wolken; bald

goß es in Strömen. Und dann dauerte es auch gar nicht mehr lange, bis wahre Gebirgsbäche sich auf unser armes Zelt ergossen, das im Nu unter Wasser stand. Alle Mann mußten heran, den Kampf aufzunehmen; nach schwerer Arbeit erst war der schützende Damm ums Zelt hoch und fest genug. Kaum hatten wir uns von diesem Zwischenfall etwas erholt, als meine Boys schreckensbleich ankamen und meldeten, in dem Hause, wo sie schlafen sollten, hingen Menschenzähne. Bis ich dazu kam, hatten Dorfleute die Zähne entfernt, und sie brachten sie nicht zurück. Möglich, daß die Jungen die Reste eines Kannibalschmaufes gesehen hatten. Der Sultan, der alte Jama, meinte freilich, bei ihm würden Menschen nicht verzehrt, und er machte dazu ein treuherziges Biedermannsgesicht.

Meine Boys aber waren nicht zu beruhigen; sie ruhten nicht, bis sie eine andere Hütte hatten, und nachts kamen sie und holten mir die Lastenboxen fort, um damit die Tür ihres Hauses zu verbarrikadieren.

Von Jama hatten wir nicht weit nach Beri, einem recht bedeutenden Eingeborenenplatz mit großer Haussa-Kolonie; der Häuptling Beri und der Haussa-King kamen mich begrüßen. Mit letzterem fand sich eine etwas alternde Haussa-Schöne ein, die in früheren Jahren ihrer Gefälligkeit wegen in Jaunde recht beliebt war und da eine Rolle spielte; jetzt denkt sie in Beri über die Herrlichkeit früherer Tage nach und empfindet bitter die Wahrheit des alten Spruches: Schönheit vergeht, Tugend besteht. Sehr tugendhaft scheint sie aber auch in Beri nicht zu leben.

Von Beri zum Kadei sind's $2\frac{1}{2}$ Stunden; ich fand da am Übergang nach Baturi einen 80 bis 100 m breiten, aber nicht viel über 2 m tiefen Fluß; in der Trockenheit soll man bequem durchwaten können. Ein Verkehr mit flachgehenden Fahrzeugen ist aber im größten Teile des Jahres bis zur Dume-Mündung möglich.

Morgens 9 Uhr trafen wir am Kadei-Übergange ein; auf dem jenseitigen Ufer erwartete uns eine nach afrikanischen Verhältnissen riesige Menschenmenge mit einer Menge Trommler und Signalbläser. Da waren erschienen der Kaka-King Bassari,

dessen Dorf eine halbe Stunde nördlich der Regierungsstation Baturi liegt, der Haussa-King, Chef der großen Haussa-Stadt, 20 Minuten von der Station gelegen, ferner der Kukuman der kleinen Baia-Town, die bei Baturi entstanden ist. Alle kamen mit glänzendem Gefolge.

Zuerst begrüßte uns der „König“ Bassari, ein noch junger, angenehm aussehender Kaka-Mann; er trug ein reiches Haussa-Gewand, Mütze mit mächtiger Troddel und hatte sich mit einem Haussa-Schwert in verzierter Lederscheide umgürtet. Das Imponierendste an ihm aber waren seine Schuhe aus Ziegenleder mit großen schwarzen Marabufederbüscheln besetzt und die tadellosen schwarzen Strümpfe. Zwei Fliegenwedler treiben von Zeit zu Zeit mit Federbüscheln die Fliegen von dem schwarzen Kopf der Majestät fort. Würdevoll erschien der Haussa-König in weichen, hohen Reitstiefeln mit feinem reich gestickten, aber einfach aussehenden Haussa-Gewande; die bunten, goldbestickten Stoffe, wie sie in den Faktoreien zu kaufen sind, hatte er seinem Gefolge zu tragen überlassen. Der mittelgroße, schlanke, in seiner Art vornehm gekleidete Mann machte einen recht guten Eindruck.

Am einfachsten erschien der Kukuman der Baia, der nur 70 bis 80 Männer hat. Sein Vater Sambo, ein alter, wild aussehender Menschenfresser mit langem weißen Barte, wartete am Wege nach Baturi unser Kommen ab und sprang mit wildem Schrei hoch, als er mich sah. Eine eigenartige Begrüßung.

Nachdem meine ganze Karawane übergesetzt war, setzte sich der Zug mit Trommellärm, vielem Gebläse und Geschrei in Bewegung; die berittenen „oberen Zehntausend“ um und hinter uns. So hielten wir, von Beifallsgeschrei umbraust, unseren Einzug in Baturi, und hinterher kamen noch die Weiber in Haufen, die weiße Frau anzustauen.

Der Posten Baturi ist auf dem Platze der alten französischen Faktorei errichtet worden, die bis zur Grenzregulierung von 1907 da bestand und den Platz räumen mußte, nachdem das linke Kadeiufer bis zum Bumbe II deutsch geworden war. Der Posten ist also noch sehr jung, aber es ist tüchtige Arbeit geleistet worden. Farmen sind angelegt; der jetzige eifrige Postenführer baut Reis, Erdnuß, hat eine kleine Kautschuk-

plantage geschaffen, so erhält sich Baturi fast vollständig aus eigener Arbeit. Eine Menge guter Wege sind durch freiwillige Arbeit der Dörfer entstanden; so ziemlich ohne Geldausgabe ist auch die Station gebaut worden, wie sie jetzt besteht. Baturi ist auf einem Berge gelegen und ganz offen; es gibt bis jetzt kein festes Haus, nur sogenannte Buschhäuser, aus Stämmen, Bambus, Baumrinde gebaut und mit Blättern der Raphiapalme gedeckt. Die Häuser stehen um einen großen viereckigen Hof; einziger Schutz der Station sind dichte Agavenhecken, die die Anlage umziehen. Jetzt soll ein erstes festes Haus für Aufnahme der Munition und Stationskasse aus Ziegeln erbaut werden. Unterhalb der Station liegt die Haussa-Stadt mit großem Markt, auf dem lebhaft gehandelt wird, weiter ab wohnen die Eingeborenen in ihren großen Dörfern. Neben den Kakas haben sich Yanghere, Baias und einige Njem-Leute angesiedelt.

Der Hauptstamm in der von Dume bis Baturi durchzogenen Gegend sind die Kaka, ein im allgemeinen kräftiges und sich etwas fühlendes Volk; ob sie politisch zuverlässig oder unzuverlässig sind, läßt sich schwer entscheiden. Ich persönlich habe von den Leuten einen durchaus günstigen Eindruck erhalten. Es ist anzunehmen, daß sie bei fester, aber gerechter und etwas wohlwollender Behandlung keine Dummheiten machen werden, solange das Gummigeschäft blüht, und wenn im Gummihandel Reformen eingeführt werden. Auf die ärgsten Auswüchse habe ich bereits aufmerksam gemacht; es sei auch darauf hingewiesen, daß die schwarzen Faktoristen eine gewisse Gefahr bilden. In manchen Dörfern kommt auf drei bis vier Eingeborenenhäuser ein Haus eines schwarzen Clerks; das ist ein höchst ungesundes Verhältnis. Wir blieben $2\frac{1}{2}$ Tage in Baturi, besichtigten die Anlagen, die große Haussa-Stadt, dann vor allem das Dorf Bassaris, in dem bis 1910 der alte Baturi herrschte.

Vielleicht hat es ihm und andern Kakas nicht gefallen, daß sie unter straffe deutsche Herrschaft kamen; im Jahre 1910 erschienen die Kakas jedenfalls unsicher. Es hieß, daß am Zusammenfluß des Kadei mit dem Dume Unruhen ausgebrochen sein sollten; auf die Nachricht hin marschierte der Postenführer

von Baturi mit 30 Soldaten dahin ab. Auf Station Baturi blieben nur zwei Weiße und 15 Soldaten zurück. Im Dunkel der Nacht schlichen da Baturi-Leute auf den Stationsberg und schossen in die Wohnungen der Weißen. Die Folge war ein längerer Kampf, in dem Baturi fiel; sein Bruder Dambura entfloh mit einer Anzahl Leute auf französisches Gebiet und baute sich hart am Bumbe II an.

* * *

Von Baturi brachen wir Mitte Mai nach Gaza auf; der Marsch bis zum Bumbe II bot nichts Bemerkenswertes. Er ging durch menschenleeres Gebiet. Ich hatte mich auf den Rat des Stationsleiters von Baturi mit Baia-Trägern versehen. Wir rechneten damit, daß ich an der Grenze möglichenfalls keine Träger vorfinden würde.

II. Vom Bumbe II nach Gaza.

Wir lagen am Bumbe II, dem Dorfe des Kaka-Mannes Dambura gegenüber. Der Anmarsch hatte sich in etwas aufregender Weise vollzogen. Dambura, der wohl glauben mochte, eine deutsche Truppenabteilung sei im Kommen, um ihn, der 1910 nach dem mißglückten Putsch bei Baturi über die Grenze entflohen war, zu fangen, hatte einige Häuser abbrennen lassen, und dreimal hatten wir auf dem Wege zum Flusse Kundschafter des Dambura aufgestöbert. Was der Mann beabsichtigte war unklar.

Eine Knüppelbrücke über den 20 Meter breiten, reißenden Fluß trennte uns noch vom französischen Boden. Wir schrieben den 24. Mai 1912; Neu-Kamerun war noch in französischer Verwaltung. Ich hatte nach Gaza, das ich noch durch einen weißen Stationschef besetzt glaubte, mein Kommen schon von Dume aus gemeldet und hatte um Sendung von Trägern nach der Grenze gebeten; nichts war da als eine mißtrauische Bevölkerung zweier Grenzdörfer, von der wir uns unter Umständen übler Dinge zu versehen hatten. Unser Nahrungsvorrat ging auf die Neige. Die Leute hatten in dem menschenleeren Strich zwischen Baturi und der Grenze nur halbe Rationen bekommen können; sie waren erschöpft. Daher mußte ich

noch vier Tage Marsch bis Gaza rechnen. Drei Körbe Süßkartoffeln für meine 45 Mann, das war der ganze Lebensmittelvorrat.

Meine Soldaten durfte ich nicht auf französisches Gebiet überführen; so sandte ich denn zunächst zwei Kundschafter den Berg zum Dorfe Damburas auf französischem Ufer hinauf. Sie sollten zusehen, ob sie nicht wenigstens einen Bewohner des Ortes finden könnten. Nach einer Stunde kamen sie zurück und meldeten, daß außer einigen Hühnern und einer Ziege nichts Lebendes anwesend wäre. Vier Häuser aber seien niedergebrannt worden.

Es galt zu handeln. Ich entschloß mich zum Abmarsch und führte meine Karawane über die Brücke. Die vier Soldaten erhielten den Auftrag, am deutschen Ufer liegen zu bleiben und weitere Befehle abzuwarten. Wir andern aber gingen vorsichtig durch offenes Gelände eine Schleife des Flusses entlang und dann zum Bergkegel hinüber, den wir langsam emporstiegen. Das ganze Dorf fand ich menschenleer. Ich sandte Leute bis in die entferntesten Hütten, aber nicht eine Seele wurde gefunden.

Die Träger kamen und schlugen vor, im Dorfe zu schlafen, damit wir die Soldaten in der Nähe hätten, mir schien es aber geratener, nach dem 1½ Stunden entfernten Baia-Dorfe zu marschieren, und ich sandte zwei Leute nach dahin ab, die unser Kommen ankündigen sollten und den Leuten sagen, sie möchten nicht fliehen; es würde ihnen nichts geschehen.

Wir ließen uns wartend in der Palaverhalle (Gerichts- und Versammlungshütte) des Dambura nieder. Sie war geräumig und hoch und zeigte, daß der Erbauer kein gewöhnlicher Negergeist war. Die geflochtene Bank, auf der ich und Frau Platz genommen hatten, mochte in gewöhnlichen Zeiten dem Dambura als Ruheplatz gedient haben. Nach zwei Seiten war die Halle offen; das erlaubte einen Überblick über das 70 bis 80 Hütten zählende Dorf. Es war sauber gehalten; die Felder waren gut bestellt.

Es wurde eine halbe Stunde nach Mittag, wurde später; wir marschierten nach dem Baia-Dorfe ab. Den Soldaten ließ ich Auftrag zugehen, auf deutscher Seite bis zu der Flußübergangs-

stelle nach diesem Dorfe vorzurücken und dort die Nacht zu lagern. Wir stiegen den Berg, auf dem Damburas liegt, wieder hinab, überschritten eine Sumpfstelle und dann einen kleinen Fluß; durch hohes Gras ging es weiter auf schmalem Wege zu der Baia-Town, von der wir nichts sahen als eine französische Fahne an langer Stange auf einem Hügel. Als wir etwa noch eine halbe Stunde von diesem Hügel entfernt waren, kamen meine Kundschafter mit der Nachricht, der „King“ sei mit vier Mann im Anmarsch, sonst hätte man keine Leute im Dorfe gesehen. Bald kam auch der „Chef“ der Baia-Siedlung, gefolgt von sechs Leuten und einem dunkelbärtigen Haussa-Mann. Die Leute traten zögernd und mißtrauisch näher; durch große Ruhe mußte ihr Vertrauen erst gewonnen werden. Wieder und wieder ließ ich dem Chef (Sultan) Godawa erklären, ich sei nur gekommen, das Land anzusehen; es würde ihm und seinen Leuten aber auch nicht das mindeste geschehen, wenn nach drei bis vier Monaten die Deutschen kämen. Endlich erklärte Godawa, er hätte keine Furcht mehr; sein Gesicht hellte sich auf, und er begann zu plaudern. Auch die bis dahin außerordentlich gedrückte Stimmung meiner Träger hob sich.

Wir überschritten einen kleinen Fluß auf schlechter Brücke und einen niedrigen Höhenzug, dann lag die Höhe mit dem Flaggenmast direkt vor uns, und zu meiner großen Überraschung fanden sich nun auch einige Trommler ein, so daß wir mit Musik unsern Einzug in Godawas Dorf halten konnten. Es sah alt und verfallen aus; erst als ich mein Zelt bereits aufgestellt hatte, sagte der Sultan, um den sich inzwischen an 30 Männer gesammelt hatten, er baue 15 Minuten entfernt ein neues Dorf und habe mit einem Teile seiner Leute das alte bereits verlassen. Das gefiel mir nicht recht; ich beschloß auf der Hut zu sein. Zunächst wurde einer meiner vertrauten Leute ins neue Dorf entsandt, damit er feststelle, ob Frauen und Kinder anwesend seien; solange der Neger sie nicht fortgebracht hat, plant er nichts Schlimmes. Das erste mal wie auch beim zweiten Patrouillengang kurz vor Sonnenuntergang fand mein Sendbote Frauen und Kinder im neuen Dorfe vor. Godawa brachte dann schließlich noch ein wenig

Essen für meine Leute, das ich sehr reichlich bezahlte, und endlich erschien mit scheidender Sonne in Begleitung zweier Männer ein etwa zehnjähriger Knabe, der Sohn des Häuptlings Buzi von Gaza. Buzi hatte von unserer Ankunft gehört und sandte seinen Erben, uns zu begrüßen. Das waren alles gute Zeichen, und einiges Vertrauen kehrte ins Lager zurück. Trotzdem ließ ich zwei meiner besten Leute vor dem Zelte wachen, und ich erhob mich in kurzen Zwischenräumen vom Bette, auf dem ich in dieser Nacht nur wenig Ruhe fand, um selber nach dem Rechten zu sehen.

Ruhelos wie wir war wohl alles. Godawa hatte ein Haus in der Nähe unseres Zeltes bezogen, und bis weit nach Mitternacht kam der Schall gedämpfter Stimmen von da her. Von ihm war nichts zu befürchten, aber er fürchtete wohl einen Verzweiflungsschritt des Dambura und wollte auf der Hut sein, um nicht verantwortlich gemacht zu werden.

Gegen $\frac{1}{2}$ 3 Uhr nachts verschwand der Mond hinter den niedrigen Bergen; wir verdoppelten unsere Aufmerksamkeit. Auch die Träger, die in einigen Hütten um das Zelt lagen, riefen sich gegenseitig an und wurden munter; an Schlaf war nicht mehr zu denken.

Froher wie am Morgen des 25. Mai hatten wir seit langem nicht den werdenden Tag begrüßt. Meinem und dem Empfinden aller in der Karawane hätte es entsprochen, wenn wir in aller Morgenfrühe von dem gefährlichen Grenzort hätten fortkommen können; aber die Ernährungsfrage hielt uns fest. „Kein Dorf bis Gaza“, hatten die Sendlinge des Buzi gesagt; mit meinen erschöpften Leuten hatte ich auch noch vier Marschtage zu rechnen, und jeder hatte höchstens noch eine Handvoll Süßkartoffeln zur Verfügung. Lange unterhandelte ich mit Godawa, der nur sehr zögernd noch etwas Nahrung brachte; gegen $\frac{1}{2}$ 8 Uhr mußten wir fort mit nur einer halben Tagesration für jeden Mann.

Wir stiegen langsam bergan; der Weg hielt sich stundenlang auf der Höhe. Es ging das menschenleere und sehr unbekannte Hochplateau hinan, das sich zwischen Damburas (Safais), Godawas und Gaza von Westen nach Osten erstreckt. Auf der Moifelschen Kamerunkarte Blatt G 4 Baturi ist seine

Lage richtig angegeben. Nachdem wir das Flußtal gekreuzt hatten, das sich östlich um das Dorf Godawas herumzieht, stiegen wir auf engem Pfade sanft empor; die weiten grünen Grasflächen mit den zerstreut stehenden niedrigen Bäumen boten einen lieblichen Anblick. Lange noch winkte uns das Dorf Damburas auf beherrschendem Bergkegel als Landmarke. Unter uns sahen wir Flüsse rieseln. Unser Weg ging nach Osten; die kleinen Wasseradern unter uns führten ihr Naß nach Westen und Nordwesten dem Bumba II zu. Mit uns marschierte eine Weile der Sohn von Buzi aus Gaza; als wir eine halbe Stunde haltmachten und uns zum Frühstück niedersetzten, kam er und bat um die Erlaubnis, vorausgehen zu dürfen, er wolle seinem Vater Nachricht geben, sagte er. Ich empfahl ihm, schnell zu gehen und seinem Vater zu sagen, er möchte Essen entgeschicken und einige Leute, meine schwer erschöpften Träger abzuholen.

Wir lagerten an diesem Pfingstsonnabend an einem kleinen, klaren Flusse; mein Zelt stand hundert Schritte davon auf freier Wiese. Die Träger hatten sich unter den nahen Bäumen provisorisch Hütten gebaut. Ich verteilte Erbswurst und Bohnenmehl an die hungrigen Leute, da die Jagd nicht viel ergab. Einige gingen auch auf den Krebs- und Fischfang aus, hatten aber auch nur geringen Erfolg. In den späten Nachmittagsstunden kam ein heftiges Gewitter mit starken Regengüssen. Nachts erhob ich mich noch alle zwei Stunden, um nach dem Rechten zu sehen; es ereignete sich aber nichts Auffälliges, und wir gingen am nächsten Morgen ganz fröhlich in den ersten Pfingstfeiertag hinein. Vor 6 Uhr früh waren wir aufgebrochen und hatten noch einige sumpfige Wiesen zu durchschreiten; um 8 Uhr schon lagerten wir bei einem Fließchen, das bereits sein Wasser nach Osten entsandte; es begann der Abstieg nach Gaza. Talianu nannten meine Baia-Träger (zum großen Teil Leute aus Mbun, südlich Baturi, die früher bei Gaza gewohnt hatten) den Fluß, und wir setzten auf einer natürlichen Brücke über das Gewässer, einer großen Felsplatte, unter der das Wasser hindurchfließt. Für das Pfingstfrühstück hatten wir noch eine Büchse Kaviar aufbewahrt; unsere Pfingstbowlé war Kirschsaft mit Sodawasser, vermittels Soda-

patronen in einer Sparkletflasche selbstbereitet. Es schmeckte vorzüglich. Wir rasteten bis $\frac{3}{4}$ 9 Uhr.

Bis dahin war der etwas trübe und kühle Tag gut verlaufen, bald aber änderte sich das Bild. Als wir gegen 10 Uhr über einen mächtigen Felsen marschierten, begann Regen zu fallen, bald goß es in Strömen. Wir kamen dann noch in hohes Gras, das über dem Kopfe zusammenschlug, und in zehn Minuten war ich bis auf die Haut naß. Zum Glück hielten die Träger und stellten das Zelt notdürftig auf, so daß wir unterkriechen und, nachdem der ärgste Guß vorüber war, uns umziehen konnten. Gern hätte ich meinen schwer erschöpften Leuten Ruhe gegönnt; aber wir mußten weiter. Auf dem völlig durchweichten Boden konnten wir nicht lagern. So machte ich dann eine Kiste Zigarren auf und gab jedem der Träger eine; dann setzte sich die Karawane wieder in Bewegung. Ein starker Landregen hatte den heftigen Gewitterguß abgelöst; es schien, als wollte sich der Himmel an dem Tage nicht mehr klären. Lange dauerte es nicht, und wir waren wieder bis auf die Haut naß; die Träger waren noch gar nicht trocken geworden. Die Unterkleider klebten am Leibe; in den Stiefeln stieg bei jedem Tritt das Wasser hoch. An Haltmachen dachte niemand mehr; eine Art Galgenhumor hatte uns alle erfaßt. Die Träger suchten nicht mehr nach Früchten; ich dachte nicht an Essen; nur fort aus dieser Nässe war der einzige Wunsch, aus diesem triefenden Grase, das sich um Hals, Leib und Beine legte. Nach 3 Uhr nachmittags begann sich endlich der Himmel zu klären; wir konnten daran denken, uns einen Lagerplatz zu suchen. In der Nähe eines kleinen, von Sumpfniederung begleiteten Flusses wurde er gefunden; ich gab Auftrag, einen Platz vom hohen Grase zu säubern, das Zelt aufzustellen und Lager zu schlagen. Während die Träger das hohe, nasse Gras entfernten, standen meine Frau und ich in der Nähe unter Bäumen, Schutz suchend gegen den abziehenden Regen. Nun der Körper nicht mehr in Bewegung war, begannen wir heftig zu frieren; sehnfüchtig erwarteten wir das erste heiße Getränk. Aber trotz reichlicher Anwendung von Petroleum dauerte es gegen eine halbe Stunde, ehe das nasse Holz in Brand kam, und als das Wasser kochte,

klapperten wir bereits derart mit den Zähnen, daß ich eine Flasche Rum öffnete, deren halben Inhalt wir mit heißem Wasser und etwas Zucker zu uns nahmen. Das gab neuen Lebensmut.

Nun aber die armen Träger! Die Leute hatten nichts außer Feuer und etwas Tabak. Hungernd und erschöpft lagen sie umher; die letzte Büchse Erbswurst hatte ich ihnen gegeben; aber was war das für die etwa 40 Mann, die mir folgten! Alles sprach von Gaza und der Hoffnung, daß am selben Abend noch Leute aus Gaza mit Essen kommen würden; aber diese Hoffnung stand auf sehr schwachen Füßen.

Kurz vor 5 Uhr — die Sonne war durchgebrochen — eine neue Plage; große Ameisenzüge brachen ins Lager. Mit Feuer, Wasser, Petroleum wurde gegen die Bestien wütend angekämpft; aber wir erlagen der Übermacht. Seufzend mußte ich Befehl geben, einen neuen Lagerplatz herzurichten. Wir waren noch dabei, als um 5 $\frac{1}{2}$ Uhr dumpfe Trommelschläge in der Ferne das Nahen von Leuten ankündeten.

„Leute von Gaza, Essen, Essen!“ schrie alles durcheinander; die Freude war groß. Und im Handumdrehen war unser Zelt von neuem aufgestellt, brannten die Feuer auf dem neuen Platze.

Dann kamen zwei Männer zu Pferde, die Sultane Buzi und Hamada aus Gaza. Beide trugen Haussa-Gewänder und waren mit dem Haussa-Schwerte umgürtet. Hamada, der jüngere und energische, war Sprecher. Er zeigte einen Zettel vor vom Chef der deutschen Station Baturi. Im Jahre 1909 hatte Hamada auf deutsches Gebiet übertreten wollen und hatte bereits einen Platz angewiesen bekommen; weil die Franzosen ihm Versprechungen machten, war er wieder in Gaza geblieben. Essen für meine Leute hatte weder Hamada noch Buzi mitgebracht, Hamada erklärte aber, daß er 30 Mann zur Verfügung stelle; sie würden meine Lasten tragen helfen. Ich opferte noch zwei Tin Mehl für meine erschöpften Träger, und dann waren sie zufrieden.

Hamada zeigte sich sehr dienstfertig. Während Buzi schnell heimwärts zog und erst wieder erschien, als wir die Station Gaza betreten hatten, ließ Hamada es sich nicht

nehmen, auf uns zu warten und uns vom letzten Lager bis nach Gaza zu begleiten.

Der letzte Marsch dauerte sechs Stunden; er brachte mir eine etwas bessere Meinung von den Stechgras-Hochebenen zwischen Baturi und Gaza bei. Zwei Stunden vor Gaza stießen wir auf die Ruinen großer Dörfer, die sich lang am Wege hinziehen; eine Menge Leute haben früher da gefessen. Sie sind alle auf deutsches Gebiet gezogen, zumeist nach Mbun, wo sich eine große Baia-Ansiedlung gebildet hat. Die schlecht aussehende Gegend hat also eine verhältnismäßig bedeutende Anzahl Menschen ernähren können. Kurz nach Mittag trafen wir im Dorfe des Hamada ein; es liegt rechts vom Stationsberge, unterhalb desselben. Das Dorf hat etwa 120 Hütten; nach französischer Zählung hat es aber nur 91 Männer, 84 Weiber und 64 Kinder. Das zweite Hauptdorf des Häuptlings Buzi mit mindestens 250 Hütten liegt nordöstlich vom Stationsberge am Flusse M'Boi, der $1\frac{1}{2}$ Stunden unterhalb Gaza sich in den Bumbe I ergießt. Im Merkbuch, das Buzi mir überreichte, hatte die französische Verwaltung als Bevölkerungsziffer eingetragen 132 Männer, 145 Weiber, 99 Kinder. Neben diesen Hauptniederlassungen gibt es noch Narké-Muffuku-Sundian mit 11 Männern, 12 Weibern, 10 Kindern, Zaru-Pinga mit 65 Männern, 65 Weibern, 36 Kindern, Gaibongo mit 40 Männern, 48 Weibern, 41 Kindern, Bardi mit 9 Männern, 7 Weibern, 3 Kindern. Alles in allem gehören zu Gaza etwa tausend Menschen. Die Bewohner sind Baias, bauen Rundhütten, sie pflanzen Mais und Maniok, dazu etwas Tabak an; sie ziehen Hühner und Ziegen. Früher wurde etwas Gummi im Gebiet gewonnen, und es bestand eine Faktorei in Gaza, die vor 6 bis 10 Jahren nach Baturi ging. Im Dorfe des Buzi wohnt ein Schmied, der aus Raseneisenstein durch rohes Schmelzen in Erdgruben Eisen gewinnt, das er in seiner Schmiede weiter verarbeitet. Originell sind seine Blasebälge. Er fertigt sie aus großen Blättern, die an einem Holzstock befestigt sind. Durch Auf- und Abbewegen der Stöcke führt er Luft in ein Tonrohr, unter dessen zweiter Öffnung das Holzkohlenfeuer angefacht wird, in dem sein Roheisen veredelt und verarbeitet wird. Der Mann fertigt

große und kleine Messer, Haarpfeile, Lanzenspitzen. Er ist ein ganz geschickter Schmied. Eine Besichtigung seiner Werkstatt war mit einigen Schwierigkeiten verbunden, da er unter bis fast auf den Erdboden herabhängendem Dach arbeitet.

In Gaza angekommen, zogen wir auf den Stationsberg und nahmen von den Baulichkeiten, zu denen Hamada die Schlüssel in Händen hatte, Besitz. Sehr bedeutend ist die Anlage nicht. Wir fanden ein Europäerhaus mit drei Zimmern, verschließbaren Fenstern und Türen darin, daneben ein Europäerhaus mit verschließbarer Tür; vor beiden Häusern befindet sich eine kleine Gartenanlage. Hinter den Häusern erheben sich Küche mit Boy-Wohnung, über den Garten hinweg ein weiteres kleines Haus. Alles dies liegt in einem mit Bananen eingezäunten Viereck. Links von dieser Anlage haben sich Gemüsegarten und kleine Süßkartoffelplantage befunden, hinter ihr auf einem mit Bananen umhegten Viereck der Ziegelei-platz. Einige tausend fertige Ziegel fand ich vor; die Franzosen hatten noch bauen wollen, als sie vom politischen Gewitterregen fortgetrieben wurden. Rechts hinter den Stationsgebäuden fand ich fünf schon verwahrloste Soldatenhäuser; andere waren eingestürzt. Die Station ist ganz offen. Zehn Minuten entfernt gibt eine Quelle ausgezeichnetes Wasser.

III. Hamada.

Es war am Abend vor dem Abmarsch nach Berberati. Hamada hatte mit einiger Mühe die 42 Träger zusammengebracht, die wir brauchten. Bei einbrechender Dunkelheit hatte ich die Leute auf dem Stationshofe von Gaza versammelt und ihre Namen aufgeschrieben. Daß sie am nächsten Morgen um 6 Uhr zur Stelle sein würden, erschien mir durchaus nicht sicher. So erklärte ich denn den Leuten, daß wir eine „Medizin“ machen würden, so daß jeder sterben würde, dem es etwa einfiel, auf dem Marsche zu entlaufen. Und ich gab dem Boy einen Wink, ein paar Gramm Blitzlichtpulver auf Feuer zu werfen.

Hamada aber zog sein langes Haussa-Schwert und trat vor mich hin: „Herr, wer von diesen Leuten entläuft, den

suche ich so lange, bis ich ihn finde, und ich schneide ihm den Hals ab.“

Hamada begleitete uns nach Berberati. In Daribongos war's mit dem Essen knapp, und ich bot ihm ein Huhn an, da ich kein anderes hatte, eines von denen, die man mir in Gaza als Geschenk gebracht hatte. Der Mann brachte das Huhn selber zurück, „Herr,“ sagte er, „diese Hühner hat man dir als Ehrengabe gebracht; es ziemt sich nicht, daß ich sie esse. Laß mich hungern.“ Eine Erbsensuppe nahm er mit Dank an.

Das war Hamada.

Zum ersten Male sah ich den Mann einen starken Tagemarsch vor Gaza. Mit seinem älteren Bruder Buzi, dem Hauptchef von Gaza, war er erschienen, mich einzuholen. Buzi ritt in aller Morgenfrühe nach Gaza zurück, Hamada ging mit uns und stellte, da meine Leute völlig erschöpft waren, 30 Hilfsträger. Mit diesen ging es auf einem Wege, den Hamadas Leute durch Niedertreten des Stachgrases zu beiden Seiten gangbar gemacht hatten, nach Gaza hinein. Wir zogen auf den Stationsberg, Hamada mit uns, und er lieferte die Schlüssel zu den Gebäuden aus. Dann kam auch Buzi mit großem Gefolge, brachte wie Hamada Eier, Hühner, die ich reichlich bezahlte. Meinen Wunsch nach einer Ziege — da ein Schaf nicht zu bekommen war — erfüllte Buzi zuerst; ich zahlte 40 Franks dafür. Hamada fühlte sich nun bewogen, eine noch größere Ziege zu bringen; er wurde auf den Tag des Abmarsches vertröstet. Er brachte dann die Ziege auch und erhielt ebenfalls 40 Franks.

Wir richteten uns auf der Station, die wir von den Franzosen verlassen und völlig leer fanden, häuslich ein; Hamada übernahm, da Buzi versagte, die Sorge für die Träger aus Baturi, die ich der Vorsicht halber bis zu meinem Abmarsch nach Berberati zurückbehielt. Ehe ich in Gaza nicht festen Boden unter den Füßen hatte, wollte ich die Leute nicht fortlassen. Wir waren ohne jede Verbindung mit einer französischen Station, nach Rücksendung meiner Träger waren wir ganz auf den guten Willen der Gaza-Leute angewiesen. Hamada benahm sich aber in jeder Hinsicht tadellos. Drei und

einen halben Tag lag ich mit 42 Leuten und 4 Boys in seinem Dorfe; die Ernährung dieses Zuwachses stellte große Anforderungen (obchon ich gut bezahlte, 30 Centimes pro Mann und pro Tag); trotzdem wurde Hamada nicht müde und blieb gleichmäßig diensteifrig. Buzi, der Trägere von beiden, hatte nach einem Besuch mit seinen Weibern sich zurückgehalten, und er erschien erst wieder, nachdem ich ihn hatte auffordern lassen, auch einmal mit Essen für die Träger zu kommen und nicht die Last allein auf den Schultern Hamadas zu lassen.

Meine Frau und ich hatten ein Haus mit drei Räumen bezogen, in einem die Betten aufgestellt, im andern Tisch und Stühle; im dritten Raume standen unsere Kisten. Die Hühner, die uns reichlich gebracht wurden, hatten wir nachts in Körben auf der Veranda unseres Hauses untergebracht. Später mußten sie wie gewöhnlich die Boys wieder zu sich nehmen, weil eines Nachts eine Tigerkatze an unseren Hühnerstall ging. Ein Huhn hatte die Bestie erwischt und verzehrt; das zweite, das sie nach einer halben Stunde holen kam, jagten wir ihr ab. Leider kam sie mit einem Speerstich in den Rücken davon. Schießen wollte ich nicht, ich wollte nicht die Dörfer unterhalb des Berges in Unruhe versetzen. Nach der Anstrengung der letzten Tage und den mancherlei Aufregungen fühlten wir uns in Gaza wohl. Meine tapfere Begleiterin hatte wieder einmal ein wenig Hauswirtschaft; sie fand in dem verwilderten und geplünderten Stationsgarten immer wieder noch einige Tomaten, und wir fühlten uns bei diesem wenigen frischen Gemüse glücklich. Morgens schon kam Hamada und fragte nach unseren Wünschen; die Besuche von Häuptlings- und anderen Frauen rissen nicht ab. Jede hatte etwas für meine Gattin, um nur Gelegenheit zu haben, die weiße Frau anzustauen. Diejenige, die als Gegen Geschenk ein Taschentuch, einen kleinen Spiegel oder ähnliches bekam anstelle von Salz oder Geld, galt sicher als Berühmtheit.

Am zweiten Tage unseres Aufenthalts in Gaza kam gegen Mittag plötzlich einer der Boys atemlos in unser Haus gestürzt: „Master, Dambura kommt.“

Bald fand er sich auch ein mit fünf seiner Getreuen, und

mit ihnen kamen Hamada, Buzi und eine ganze Menge Gaza-Leute. Alle meine Träger versammelten sich.

Dambura, angetan mit dem Gewande der Haussa-Großen, vom Marsche sichtlich ermüdet, begann damit, daß er seine und seiner Leute Flucht bei meinem Nahen entschuldigte. Es wäre ihm gesagt worden, die Deutschen würden ihn hängen, wenn sie ihn bekämen, sagte er; deshalb sei er bei meinem Kommen, und weil ich Soldaten bei mir gehabt hätte, entflohen.

„Du hast Häuser abgebrannt,“ entgegnete ich, „weißt du nicht, daß man das nur tut, wenn man Feindseligkeiten beabsichtigt?“

Einige seiner Leute hätten in der ersten Verwirrung gebrannt, gab Dambura zur Antwort; er hätte das Brennen dann sofort unter sagt. „Und“, fuhr er fort, „wäre ich hier, wenn ich Böses beabsichtigt hätte? Und wohin soll ich fliehen? Ich weiß, die Deutschen nehmen jetzt alles Land bis weit über den Mambere.“

„Was willst du nun von mir?“ fragte ich.

„Du bist kein Kriegsmann,“ kam die Antwort; „ich will mich stellen. Ich habe vor zwei Jahren nichts Böses getan.“

„Wenn du nichts Böses getan hast, wird dir nichts geschehen. Ich weiß aber, daß ihr auf den Stationsberg von Baturi gegangen seid und bei Nacht in die Häuser der Europäer geschossen habt. Ihr habt Krieg machen wollen.“

„Herr,“ entgegnete Dambura, „das Dorf meines Bruders Baturi ist ein sehr großes Dorf gewesen. In einem solchen Dorfe sind immer Leute, die dem ‚King‘ (Sultan) nicht Freund sind. Wenn die bei Nacht trouble (Unruhen) machen, wie soll der ‚King‘ das verhindern? Nachher heißt es, der ‚King‘ ist der Anstifter gewesen.“

„Ihr hättet auf üble Leute aufpassen und sie der Station melden sollen. Aber ich kann dein Palaver nicht machen (deine Sache nicht erledigen); du mußt warten, bis der Governor (Regierungsbeamte) für Gaza oder Carnot kommt. Dem magst du dich stellen.“

„Herr, wenn du willst, gehe ich auch nach Baturi,“ erklärte nunmehr Dambura; „gib mir nur einen Zettel in die

Hand, daß ich ‚propper palaver‘ (ein ordentliches Gericht) bekomme und nicht sofort getötet werde.“

Die Unterhaltung war, das merkte ich und sah es an den Mienen der um mich herumstehenden Leute, auf einem kitschigen Punkte angelangt.

Entweder meinte es Dambura durchaus ehrlich, war weit minder schuldig, als man auf unserer Seite angenommen hatte, oder er war ein ganz durchtriebener Kunde, der sich ganz richtig sagte: Da ist ein Deutscher in Gaza, der bis zur Grenze mit Soldaten gekommen ist, also eine gewisse Stellung besitzt; vor versammeltem Volk in Gaza will ich ihn zu einer Erklärung darüber zwingen, was mit mir geschehen soll. Lehnt er alles ab, dann werden die Leute erkennen, daß die Deutschen unverföhrlich sind.

Die Sache verlangte reifliche Überlegung. Ich entließ die Leute und bestellte sie zu Nachmittag. Ich mußte über die Angelegenheit nachdenken, ließ ich ihnen sagen.

Als alles fort war, kam Hamada, um mir zu erklären, daß er zu mir halten würde, wie ich auch mich entscheiden würde. Er hätte keine Furcht vor dem Kommen der Deutschen.

Nachmittags gab es wieder eine Unterhandlung mit Dambura vor vielem Volk; er erbot sich, mit seinen Leuten zum Mama-Flusse auf Alt-Kameruner Gebiet zu ziehen und dort eine neue Stadt anzulegen. Man sollte ihm nur seine Leute und sein Leben lassen.

Es stellte sich immer deutlicher heraus, daß nur die Todesangst den Mann zu mir getrieben hatte. Vor dem Militär hatte er Furcht, und er lief nun dem ersten Deutschen nach, von dem er annahm, daß er Zivilbeamter wäre.

Der ganz stattliche Mann mit dem offenen, intelligenten Gesicht tat mir leid, aber was sollte ich tun? Ich gab ihm schließlich ein Papier des Inhalts, daß er sich habe stellen wollen, selbst in Baturi, aber auf meinen ausdrücklichen Rat auf seinen Platz am Bumbe II zurückgekehrt wäre. Dazu ließ ich ihm einschärfen, daß die Bescheinigung weiter keinen Wert für ihn habe als lediglich den einer Legitimation bei dem kommenden deutschen Befehlshaber in Gaza oder Carnot, dem

er sich stellen möge. Er würde vielleicht vor ein Gericht gestellt, aber nicht ohne Untersuchung verurteilt werden.

Dambura war trotzdem sehr dankbar. Als er merkte, daß ich Träger nach Berberati haben wollte, kam er und bot sofort seine fünf Leute an, die bei ihm waren; ich nahm schließlich drei. Weiter wirkte der Mann dann sehr eifrig im Dorfe von Buzi für uns. Als er kam, um sich zu verabschieden, gab ich dem Landflüchtigen die Hand; ich konnte nicht anders.

Hoffentlich läßt man dem Mann Leben und Freiheit. Ist er wirklich bei den Unruhen von 1910 beteiligt gewesen, so hat er doch erkannt, daß er seine Interessen am besten wahrt, wenn er sich gut mit den Deutschen stellt.

Die Sache Dambura, das merkte ich bald, hatte uns viel Sympathien erworben; wir konnten etwas fester auftreten, und ich eröffnete am dritten Tage unseres Aufenthalts früh dem Hamada und dem Buzi, den ich durch Dambura holen ließ, daß sie bis zum Abend 42 Leute zusammenbringen müßten. Dambura mit seiner Kenntnis der Baia-Sprache und der gleichzeitigen Beherrschung des Pidgin-Englisch, das auch ich verstand, leistete mir dabei wesentliche Dienste. Er erbot sich sogar, mit nach Berberati zu gehen, aber ich lehnte ab. Der Mann mußte in sein Dorf zurück, das von dem Nachbardorfe bereits geplündert worden war. Die Leute des Godawa waren eingebrochen und hatten die Felder verwüstet. Ich ließ ihnen durch meine nach Baturi zurückkehrenden Träger sagen, sie würden hart bestraft werden, wenn sie das Geraubte nicht sofort zurückerstatteten.

Die von mir gewünschten 42 Träger wurden von Hamada zusammengebracht; am Morgen des 30. oder 31. Mai (meine Zeitrechnung war etwas in Unordnung geraten) konnten wir Gaza verlassen. Am Tage vorher war noch ein Brief vom früheren Stationschef von Gaza, der nun in Berberati saß, gekommen, als Antwort auf meine aus Dume-Station erfolgte Anmeldung. Der Herr riet mir, die Grenze nicht vor dem 2. Juni zu überschreiten. Die Gegend sei nicht sicher; er würde uns dann Leute schicken und Schutz gewähren können.

„Die Preußen sind doch fixer, mein Herr“, dachte ich beim Lesen des übrigens recht liebenswürdigen Schreibens; ich

fertigte sofort einen Eilboten nach Berberati ab und meldete erneut unser Kommen an. Ich machte auch darauf aufmerksam, daß in der Gegend einige Unruhe herrschte; es würde davon gesprochen, daß demnächst die Deutschen kämen, um Krieg zu machen. Ich hätte die Leute nach Kräften beruhigt und ihnen gleichzeitig gesagt, daß bis zum Kommen der Deutschen sie ihre Angelegenheiten wie bisher an die französischen Stationen bringen müßten.

Hamada hatte nämlich berichtet, daß einige Leute gesagt hätten, es sei Krieg zwischen Deutschen und Franzosen; jetzt müsse man erst abwarten, wer der Stärkere sei.

Am 31. Mai früh ging es von Gaza ab; in Buzis Dorf, das wir durchziehen mußten, drängten sich 600 bis 700 Menschen zusammen. Wir überschritten den M'Boi, der an der Übergangsstelle zwei Arme bildet, auf Hänge- und Lianenbrücken; dann ging es in dreiviertelstündigem Marsche zum Bumbe I. Dieser Fluß ist an der Übergangsstelle recht reißend, 20 m breit und $\frac{1}{2}$ bis $\frac{3}{4}$ m tief. Das mit Felsen durchsetzte Strombett ist aber für die Schifffahrt nicht geeignet. Vom Bumbe ab folgte Wasser auf Wasser; der Weg, der stellenweise die Spuren einstiger Herrlichkeit zeigte, war oft zum Verzweifeln, streckenweit war er ganz verwachsen. Das ekelhafte Stechgras, das auch an der Berberati-Straße wächst, drängt sich dicht an den schmalen Pfad, den die Neger auf jeder noch so breiten Straße austreten; im allgemeinen aber marschierte es sich etwas besser als auf der Strecke Baturi—Gaza.

Wir machten am ersten Tage einen strammen Marsch von 32 bis 35 km, so weit ist es von Gaza bis zum ersten Dorfe Baribongo, das auf dem linken Ufer des Bebbay-Flusses liegt. Was sonst auf der neuesten Kamerunkarte (Abteilung Baturi) von Orten eingetragen ist, ist alles verschwunden. Eine Unmenge Ruinen von Dörfern liegen links und rechts des Weges Gaza—Berberati; neue Dörfer sind verschwindend wenig dafür entstanden. Wo sind die Leute geblieben?

Die Schlafkrankheit, die am Bumbe I noch ganz unbekannt ist, hat keine Verheerungen angerichtet; die Leute sind größtenteils vor den Ansprüchen der Franzosen entflohen, die von ihnen Steuern verlangt haben, ohne ihnen Gelegenheit

zum Verdienen zu geben. Gummi gibts in der Gegend nicht mehr, nur noch im Baturi-Busch, in der Gegend der Station Berberati; der Handel ist zugunsten der Konzessions-Gesellschaften erdroffelt. Weiße Kaufleute gibts im ganzen Gebiet nicht, Haussa nur zwei bis drei in Berberati; es besteht kein Träger- und Handelsverkehr auf den Straßen. Einsam zogen wir hin, trafen keinen Menschen. Es war ein erschreckender Gegensatz zu dem großen Verkehr im Dume-Baturi-Bezirk. Die Baias sind geschickte Schmiede und haben früher durch Herstellung von allerhand Eisenwaren manches Stück Geld verdient; auch dies ist ihnen durch die Einfuhr europäischer Erzeugnisse mehr und mehr genommen worden. Die Bestimmung aber, daß Mann und Weib je 5 Frank Steuern im Jahr zu zahlen haben, blieb; kein Wunder, daß die Leute, die früher bei Gaza und am Wege Gaza-Berberati gewohnt haben, in hellen Haufen in den Dume-Bezirk übergetreten sind.

Wir werden diesen Leuten Verdienst geben müssen, dann werden sie ihre Steuern willig und gern entrichten, namentlich, wenn sie noch sehen, daß sie von der Steuerzahlung etwas haben. Unter französischer Herrschaft ist ihnen nichts dafür geworden.

Der Marsch von Gaza bis Baribongos am Bebbay war beschwerlich, bot aber manche landschaftlichen Schönheiten, namentlich an den Flüssen Bati, Ndiacu, Bebbay. Schon vor dem Bebbay sahen wir das Dorf Baribongos schön auf einer Anhöhe jenseits des Flusses liegen; wir alle begrüßten es mit großer Freude, denn es war eine Stunde vor Sonnenuntergang.

Der Bebbay ist ein schöner, etwa 10 m breiter Fluß mit klarem Wasser. Baribongo war uns bis dahin entgegengekommen. Er entpuppte sich hinterher als ziemlich mürrischer wenig gefälliger Geselle, der nur zögernd und wenig Essen anbrachte, obschon ich reichlich Bezahlung anbot. Auch das Zureden Hamadas half nicht viel.

In Baribongo traf der Sohn Nahos ein, der sein Dorf über den kleinen Fluß Bisso hinwegliegen hat, um uns im Namen seines Vaters zu begrüßen. Wir erreichten das Dorf am nächsten Morgen nach einer Stunde Marsch. Naho, ein

ganz fixer, freundlicher Mensch, der auf die Nachricht von unserm Kommen einige Brücken hatte bauen lassen, brachte reichlich Essen für die Träger.

Wir wollten an diesem Tage bis zu Nassuri, der sein Dorf am linken Ufer des Bauma-Flusses hat; aber wir waren zu müde von den Anstrengungen des vergangenen Tages und wurden auch noch von einem Gewitterregen überrascht. So kamen wir nur bis Pego, einem neuen Dorfe am linken Ufer des Nahi-Flusses, in dessen Umgebung viele Borassus-Palmen stehen. Nassuri, einer der größten Chefs zwischen Gaza und Berberati, kam uns bis Pego entgegen und war recht enttäuscht, weil wir da lagerten; er hätte uns gern in seinem Dorfe gesehen. Aber er sah wohl ein, daß es anders nicht ging.

Vor dem ausbrechenden Unwetter suchten meine Frau und ich in einem neuen Hause am Eingange des Dorfes Schutz; die Bewohner nannten zwei Blechkoffer ihr eigen, und in einer Ecke stand auch ein alter Vorderlader. Während es draußen blitzte, donnerte und in Strömen goß, wärmten wir drinnen einige Tins Erbsen mit Spitzbein und ließen es uns gut schmecken.

Erst nach 2 Uhr nachmittags ließ der Regen nach; dann war die etwas unangenehme Lagerfrage, die uns Kopfschmerzen bereitete. Einen Platz mit festem Lehmgrund gabs in dem neuen Dorfe noch nicht; ich mußte im hohen Grase einen Platz für mein Zelt freimachen lassen. Das Feststampfen des Bodens wollte anfangs nicht recht gehen; als ich aber ein Lied anstimmen ließ, trampelten die Leute mit anerkennenswertem Eifer im Takte.

Nahrung hatte Pego noch nicht angebaut; aber Nassuri schickte einige Körbe Essen, und ich ließ die Ziege schlachten, die ich Hamada in Gaza abgekauft und bis Pego mitgenommen hatte. So war schließlich alles befriedigt.

Am nächsten Morgen brachen wir gegen $\frac{1}{2}$ 7 Uhr auf und marschierten zu Nassuri am Bauma-Flusse, etwas über $1\frac{1}{2}$ Stunde von Pego entfernt. Eine ganze Anzahl kleiner Flüsse kreuzen den Weg zwischen beiden Dörfern, überall fand ich neue Brücken, teilweise neue Flußübergänge mit neuen breiten Zugangsstraßen zu beiden Seiten. Die Leute hatten

mit rührendem Eifer gearbeitet. Fast alles war von Nassuri gemacht worden. Um so mehr war ich überrascht, in dem Buche, das ihm die französische Verwaltung gegeben hat, die Eintragung zu finden: „Dorf Nassuri ist gefährlich und zu überwachen.“ Die Leute Nassuris hätten im Jahre 1910 einen Soldaten getötet und 1912 üble Absichten verraten, war angegeben. Nassuri erklärte dazu auf mein Befragen, daß 1910 der weiße Mann mit Soldaten gekommen wäre, um Leute zum Gummisammeln zu suchen, die in den Busch entflohen waren; ein Soldat hätte kurzerhand zwei Leute erschossen, worauf drei andere ihn im Busch getötet hätten. Die Angaben des Nassuri machten den Eindruck der Wahrheit. Nach französischer Eintragung soll Nassuri 114 Männer, 88 Weiber und 44 Kinder haben; er hat aber für 300 Männer und Weiber Steuern bezahlt. In seinem Dorfe zählten wir über 200 Hütten. Es ist ganz schön auf einem Berghange gelegen und sehr sauber gehalten.

Ein kräftiger Marsch von drei Stunden brachte uns von Nassuris zu Mbosses Dorf am Buë-Flusse; Sultan Mbossé war nach Angabe der Leute einen Monat zuvor aus irgendeinem Grunde auf deutsches Gebiet entflohen, und um die Nachfolgerschaft als Dorfschef stritten sich nun Gangi, der Bruder des Mbossé, ein kühn dreinblickender, intelligenter Mensch, und der Unterhüptling Mano. Ich ermahnte die Leute, keine Dummheiten zu machen und in Ruhe das Kommen des deutschen „Gouverneurs“ abzuwarten. Das versprachen denn auch beide. Dorf Mbossé hat etwa 150 Hütten und 500 bis 600 Bewohner.

Wie überall, wurden wir auch von Mbosses Leuten mit Trommellärm eingeholt. Am Eingang des Dorfes sammelten sich Männer und Weiber und stimmten einen Begrüßungsang an, der bei den Baias, die mehrstimmig singen, sich schöner anhört als bei den monoton hinleiernden Kakas. Viel Spaß machten meiner Frau einige Weiber mit breiten grünen Blätterbüscheln vorn und hinten „bekleidet“; sie tanzten wie toll vor ihrer Hängematte her.

Zwischen Mano und Gangi, deren jeder seinen Anhang im Dorfe hatte, erhob sich ein edler Wettstreit; brachte Mano

drei Körbe Maniok, so brachte Gangi vier, lieferte dieser vier Eier, dann kam Mano mit sechsen an. Ich nahm von beiden und bezahlte beide. Hinterher saßen sie vor meinem Zelt und wiesen einander vor, was sie bekommen hatten. Mano begleitete uns am nächsten Morgen ein Stück zum Dorfe hinaus; Gangi kam flugs hinterher und marschierte bis zum Dorfe Kumbe-Bagadza mit. Die durchzogene Gegend war ganz hübsch; es ging durch leichten Busch, mit hohem Gras durchwachsen.

Auch in der Umgegend von Mboffes Dorf und weiterhin fand ich neue, oft mit großer Mühe angelegte Brücken, neue Flußübergangsstellen; die Leute müssen tagelang vorher von unserm Kommen gehört und mit größtem Eifer gearbeitet haben. Das an den neuen Wegen liegende Gras war teilweise noch so frisch, daß es erst einen bis zwei Tage zuvor geschnitten sein konnte.

Von Mboffes waren wir eine Viertelstunde nach Sonnenaufgang aufgebrochen; erst gegen 9 Uhr kamen wir in Kumbe-Bagadza an, einem größeren Platze mit 150 bis 200 Hütten. Mit Kumbe hatte ich eine längere Unterredung in der Palaver-Halle. Er brachte allerlei, nur nicht sein ihm von der französischen Verwaltung ausgestelltes Ortsbuch. Er erzählte, es wäre vor einiger Zeit mit seiner Hütte verbrannt. Einen übermäßig intelligenten Eindruck machte der Mann nicht. Von Kumbe marschierten wir noch durch Grasland, aber oft schon mit niedrigem Buschholz stark durchsetzt; wenig südlich von diesem Orte beginnt wieder die Urwaldregion. Wir marschierten durch primären Wald mit vielen prachtvollen Baumriesen; auch Kautschuk kommt wieder reichlich vor.

Zwischen den Flüssen Gutini und Rumi hat es früher eine Anzahl Dörfer gegeben; jetzt zeigen verwilderte Ananaspflanzen die Plätze, wo sie gestanden haben. Auf der Höhe vor dem Rumi-Flusse grüßten uns die Häuser der Station Berberati; am Flusse erwartete uns Diambara, der Sultan von Berberati, mit einer Anzahl Leute. Auch Diambara hatte eine ganz neue Brücke gebaut. Unter Trommelklang und Gesang zogen wir in sein Dorf ein; ich untersagte aber bald diesen Freudelärm, der mir angesichts der französischen Station, die demnächst

die Flagge wechseln muß, unschicklich erschien. Vor dem recht ausgedehnten Gehöft des Diambara hatten seine Frauen Aufstellung genommen; meine Frau begrüßte jede einzelne mit Handschlag, was den schwarzen, recht schön aufgeputzten Damen sichtlich gefiel.

Diambaras Dorf zieht sich weit über die Station hinaus eine halbe Stunde lang hin; einer nach dem andern seiner Unterhüuptlinge kam, mich zu begrüßen. Was unter dem Namen Berberati zusammengefaßt ist, zählt sicher 700 bis 800 Hütten. Berberati hat 800 Männer und an 2500 Einwohner. Wir marschierten zur Station hinauf; zur Begrüßung kam uns ein schwarzer Unteroffizier von den Senegalschützen entgegen. In seiner Uniform und seinem Gummimantel — es begann in Strömen zu regnen als wir einzogen — machte er sich flott, wie ein Pariser Genieoffizier. In gutem Französisch erzählte er, daß die beiden weißen Kommandanten leider nach Nola marschiert wären; er hätte Auftrag, für uns zu sorgen. Wir wurden im nicht zu komfortablen Fremdenhause untergebracht, immerhin war es kühler als im Zelt.

Einen Weißen fanden wir vor, Mr. Faure von der Sangha Forestière. Die Faktorei, der er vorsteht, ist eine ausgedehnte Anlage mit schönen großen Gebäuden. Mr. Faure zeigte uns Gummi von höchster Qualität; er wird unter ständiger Aufsicht gewonnen und ist teilweise Lianengummi. Die Faktorei hat größere Maniokanpflanzungen. Abseits liegt das Haus des Stationschefs (Zivilbeamter); nach der anderen Seite gruppieren sich um einen Hof die Häuser für dreißig Soldaten. Von der Stationszentrale strahlen breite Straßen aus, mit *Ficus elastica* bepflanzt. Das ist so ziemlich alles, was über die von Weißen geschaffenen Anlagen in Berberati zu sagen ist. Immerhin machte die Station mit den Anpflanzungen um sie herum, den schönen Gemüsegärten, den sauberen Anlagen der Sangha Forestière keinen unüblichen Eindruck.

Sehr bequem waren wir in dem fenster- und türenlosen (die Eingangsöffnung mußten wir mit einem Zeltteil verschließen) sogenannten Fremdenhause nicht untergebracht; unangenehm war ferner, daß wir immer noch keine Fühlung mit einem der französischen Beamten hatten. Dagegen bemühte sich Mr. Faure

nach Kräften, uns das Leben in Berberati angenehm zu machen, und die beiden schwarzen Hauptwürdenträger der Garnison waren recht diensteifrig. So vergingen die wenigen Tage auf dieser Station recht angenehm.

Der alte Diambara von Berberati besuchte uns mehrmals, auch seine Hauptfrauen und sein ältester Sohn kamen; wieder drängte sich die schon bei den Kakas und den anderen Baias gemachte Beobachtung auf, daß ihre größeren Häuptlinge sich mit einer gewissen Würde zu umgeben wissen. Kriechende Unterwürfigkeit darf man nicht von ihnen erwarten; aber sie beugen sich willig der weißen Autorität, wenn auf ihr Empfinden möglichst Rücksicht genommen wird.

Hamada, unser treuer Begleiter, blieb noch einen Tag bei uns in Berberati, dann schied er mit seinen Leuten mit dem Versprechen, den Baias allen sagen zu wollen, daß sie von den Deutschen nichts zu fürchten hätten. Wenn ich es für gut hielt, meinte er zum Schluß, wollte er mit seinen Leuten einen Weg von Gaza bis zum Bumbe II bauen; aber ich riet ihm ab. Ich erklärte ihm, daß der Weg bis Baturi gehen müßte, ich aber nicht wisse, wohin an den Bumbe II von Baturi aus gebaut werden würde. Das müsse man vorher wissen, sonst sei seine große Arbeit unter Umständen nutzlos. Das sei eben der Vorteil der Anwesenheit des weißen Mannes, der weite Strecken übersähe und deshalb besser große Arbeiten ausführen könnte als die einzelnen Dorfschefs.

Hamada nickte befriedigt; er hatte verstanden. Wir schieden als gute Freunde. Noch einmal griff er mit beiden Händen nach meiner Rechten: „Komme bald wieder.“ Dann schwang er sich aufs Roß und ritt davon.

IV. Nach Carnotville.

Diambara brachte in seinem großen Dorfe mit leichter Mühe die 38 Träger zusammen, die wir brauchten; am 6. Juni früh marschierten wir von Berberati ab. Es ging durch Diambaras langgestrecktes Dorf zum Rumi-Flusse zurück, den wir überschritten, dann führte der Weg durch lichten Busch nordöstlich, und nach einer Stunde Wanderung erreichten wir den

Baturi-Fluß, der zum Kadei strömt. Wieder standen wir vor einem mächtigen Potter-Potter, wie die Kameruner Eingeborenen sagen, gewissermaßen einem breiten Nebenbette des Flusses, in dem Bäume, Raphiapalmen, Lianen, Farne wachsen, zwischen denen das Wasser bald in Lachen steht, bald in mehr oder minder breiten Rinnsalen hinfließt. Die Furt ist eine ausgetretene Mulde, die mit Wasser gefüllt ist, aber Baumstämme liegen darin, Äste, Bündel von Sumpfpflanzen. An der Übergangsstelle hatte der Baturi ein Potter-Potter von nahezu einem Kilometer Breite gebildet, und es kostete dreiviertelstündige saure Arbeit, es zu überwinden. Dann standen wir vor dem Flusse selber, einem klaren Wasserlauf von 20 Metern Breite und Hüftentiefe. Wir durchwateten ihn, stiegen ein Plateau empor und kamen bald zu einem zweiten Flusse, der wie die übrigen keinen Sumpfgürtel mehr hatte. Als rechte Bergflüsse führten sie in meist enger Rinne Geröll und Sand mit sich und hatten schönes, klares Wasser. Mit wirklichem Neidgefühle sah ich meine Leute davon trinken und sich mit vollen Zügen einem Genuß hingeben, den ich mir versagen mußte. Möglich, daß das Wasser einwandfrei war; aber es konnte auch Krankheitskeime enthalten.

Der Marsch führte wiederholt durch Urwaldsetzen mit sehr schlechtem Wege. Starke Wurzeln liefen darüber hinweg; mächtige modernde Baumstümpfe sperrten den schmalen Pfad. Dann wanderten wir zeitweise wieder wie auf grünen Matten hin, und wenn der Weg sich senkte, wurde er schlüpfrig.

Der Bimbei-Fluß, den wir nach hartem Marsche gegen drei Uhr nachmittags erreichten, durchströmt eine mächtige Urwaldzone. Geheimnisvolles Dunkel in diesem feuchten, modrig riechenden Urwalde. Mächtige Baumriesen recken sich über verwesende, stinkende Wurzelstümpfe empor und modernde Bäume; hoch oben in den ineinander gewachsenen Baumkronen, durch die das Tageslicht nur in dünnen Strahlenbündeln Eingang findet, die behaarten und gefiederten Bewohner dieser Wald-einsamkeit, die das Schweigen gelernt haben, tief unten wimmelnde Waldameisen, tagscheue Tausendfüßler. Bald offener Weg vor uns, bald der enge Pfad mit Lianen übersponnen, durch die wir uns hindurchzwängen, dann wieder Ameisenkraut,

wie ich das breitblättrige, übermannshohe Zeug nenne, das über und über von großen schwarzen Ameisen wimmelt. Wir werden beim Durchwinden durch die schmalen Engpässe der Pflanzenwildnis damit geradezu überschüttet, und öfter müssen wir haltmachen und diese unangenehmen Tiere entfernen, die recht kräftig zwicken können.

Es riecht nach Gummi in diesem Urwald, wie alles in diesem Lande nach Gummi zu riechen scheint. Gummi, das war die Lofung, und darüber hat man vergessen, daß es außer Gummi auch noch Menschen gibt, die mehr sind und mehr sein sollen als Gummischneidemaschinen. Dörfer und Felder verfielen, Straßen und Wege verwilderten; der Verkehr stockte: aber man hatte Gummi. Das Land hier ist nicht schlecht, aber man hat hier zuviel dem Gummiteufel geopfert. Den Bimbei, einen Nebenfluß des Baturi, fand ich $\frac{1}{2}$ Meter tief.

Weiter wanderten wir durch düstern Urwald mit mächtigen Bäumen, stiegen eine Bodenschwelle hinan, dann wieder zu einem Flusse hinab; es war 4 Uhr nachmittags geworden, und alles war schwer erschöpft. Ich erwog, ob es nicht das Beste wäre, im offenen Graslande, das wir nach Aufstieg aus dem Flußtal erreichten, Lager zu schlagen; die Leute meinten aber, Pingimme, das Ziel unserer Tageswanderung, käme bald. Es wurde aber 5 Uhr, ehe wir die Dachspitzen der Hütten des Ortes über das hohe Gras hinüberlugen sahen. Bald kam dann auch der alte Pingimme uns entgegen. Nach französischer Angabe zählt sein Dorf 72 Männer, 68 Weiber, 64 Kinder; ich fand beinahe 100 Hütten und schätzte die Bevölkerungszahl auf etwa 300. Der Chef Pingimme machte keinen schlechten Eindruck; sein kleiner Sohn, ein intelligent aussehender, ganz hübscher Junge freundete sich mit mir an und wich mir nicht von der Seite. Für kleine Geschenke bedankte er sich sehr höflich mit einem klaren „Merci“. Wir schliefen sehr gut in Pingimme und machten uns am andern Morgen um $\frac{1}{2}$ 7 Uhr mit frischen Kräften auf die Wanderung. Nach den Urwaldmärschen waren wir recht erfreut, daß wir durch niedriges Strohgras marschieren konnten mit kleinen Oasen wertvolleren Grases dazwischen, und daß wir nach langer Zeit wieder einmal die kleinen rebhuhnähnlichen Feld-

hühner und die Perlhühner schreien hörten, erfüllte uns mit Entzücken. Am Rande eines Hochplateaus führte unser Weg hin mit schönen Ausblicken in waldbestandene Senken; die Sonne war hinter den Wolken verborgen, eine frische Kühle herrschte, und es marschierte sich recht gut. Auch der Weg war erträglich. Bald nach 8 Uhr waren wir in dem Dorfe Duros. Duro, der uns in roter Jacke mit Messingknöpfchen entgegenkam, ist ein Kakama (Headmann) des Bafio; er hat sein kleines Dorf etwa 20 Minuten südlich des N'Gulon-Flusses aufgebaut. Über dies ganz ansehnliche Gewässer führte eine neue Brücke, die der Chef von Bafio hat errichten lassen. Wieder ging es von da durch Urwald auf besserem, teilweise verbessertem Wege $1\frac{1}{2}$ Stunde entlang zunächst an dem alten Platze vorüber, auf dem Bafio früher gestanden hat. Er liegt nördlich vom N'Gulon und muß, nach seiner Ausdehnung zu schließen, mindestens 300 Hütten gehabt haben. Jetzt liegt Bafio über eine Stunde weiter nördlich. Der Chef des Ortes, zugleich der Chef der Baias Bouans, die in dieser Region leben, kam uns eine halbe Stunde weit entgegen, Rücken und Brust ganz mit Haussa-Amuletten behängt. Der Herrscher von Bafio ist ein ganz intelligenter Mann, aber sicher auch ein bedauernswerter Mann. Er brachte mir das Buch, das die französische Verwaltung ihm gegeben hat: darin fand ich die Eintragung, seine Dörfer könnten durchreisende Karawanen nicht verpflegen, da sie selber Mangel an Nahrungsmitteln hätten. Sicher sind von Bafios Leuten zu viele und die kräftigen zum Gummischneiden herangeholt worden, der verbleibende Rest konnte nicht genügend Nahrung anbauen. So arg ist es freilich mit dem Nahrungsmangel nicht, wie der flüchtige Durchreisende annehmen könnte. Um die Dörfer sieht man verschwindend wenig, aber die Eingeborenen haben fast immer größere Farmen im Busch, dem Auge des weißen Mannes verborgen. Hauptanbaupflanze und Hauptnahrung ist der Maniok, daneben werden noch Batate, etwas Tabak und wenig Mais kultiviert.

Bafios Dorf ist ziemlich groß. Nach französischer Zählung soll es 115 Männer, 114 Weiber und 48 Kinder haben; es wird wohl an 500 Einwohner zählen. Bafio ist ferner Oberhäuptling über die Orte Goaré (N-Garé), Pingimme, Bandyum,

Dauda (Duro?), Bufaro, Budiba. Für diese Ortschaften zusammen mußte er 8000 Fr. Steuern aufbringen, höchstwahrscheinlich durch Gummischneiden.

Mit dem sehr intelligenten Manne (auch die französische Behörde stellt ihm das Zeugnis sehr großer Intelligenz aus), dem man ansah, daß er sich manche Sorgen machte, hätte ich mich gern längere Zeit unterhalten; aber ich wurde durch meine Träger aus meiner beschaulichen Ruhe gerissen. Die Leute hatten schon auf dem Wege viel palavert (miteinander unterhandelt); jetzt kamen sie und erklärten, sie wollten nicht weitermarschieren. Dabei waren es nur noch zwei Tagesmärsche bis Carnotville. Da Vorstellungen nicht viel halfen, griff ich den Hauptschreier heraus und sprach etwas energisch mit ihm mit dem Erfolge, daß die Leute die Lasten aufnahmen und weitermarschierten.

Ein schwarzer Clerk der Sangha Forestière war bis Basio mitgegangen, der unterwegs wohl schon mehrmals die Leute zum Aushalten ermahnt hatte; er kam nun und sagte in Französisch: „Herr, gib auf deine Träger Obacht“; er riet, zwei Unterhäuptlinge von Basio bis zum nächsten Dorfe zur Bewachung der Leute mitzunehmen. Das geschah denn auch.

Dank der Fürsorge des Chefs Basio hatten wir einigermaßen erträglichen Weg nach N'Goré, das wir nach zweieinhalbstündiger Wanderung erreichten; wir fanden die Stadt südlich des Flusses N'Goaré auf breitem Bergrücken, der sich langsam ins Flußtal senkt. Etwa dreiviertel Stunde nördlich davon passierten wir am nächsten Morgen ein anderes Dorf, auf den Karten als N'Goré eingetragen; der Chef nannte sich Andobo.

In N'Goré wurde mir ein Mann gezeigt, der in Baturi oder Dume an der Kette gewesen sein soll; ich ignorierte die Sache.

In der Frühe des nächsten Tages ging es weiter. Wir überschritten den viel Wasser führenden N'Goaré-Fluß und dann ein kleines schönes Wässerchen, worauf wir nach Andobo gelangten, einem Dorf mit etwa 40 Hütten. Von da bis zum Fließchen Ndiba waren es 30 bis 35 Minuten. Wir überkreuzten noch eine weitere kleine, klare Wasserrinne und waren dann

am schönen, von prächtigem Baumbestand begleiteten La-Flusse, den wir oberhalb eines hübschen Falles überschritten. Vierzig Meter oberhalb erfreute ein zweiter kleiner Fall.

Dies war aber auch die letzte Freude an diesem Tage; bald begann großer Jammer. Am Abend zuvor hatte es geregnet, und schon nach 8 Uhr früh begannen uns kleine Fliegen zu plagen, die nach 10 Uhr in solchen Massen auftraten, daß wir uns nicht zu retten wußten. Beim Marschieren merkten wir sie weniger; aber kaum hatte die Karawane sich erschöpft niedergelassen, als auch schon Millionenschwärme über sie herstürzten und uns zum Weitermarsche zwangen. Wenn das Übel vorüber, ist man geneigt, mit einem gewissen Humor daran zurückzudenken; an jenem Tage aber war auch mir der Humor bereits vergangen. Als wir ins Lager kamen, stürmten neue Schwärme auf uns ein mit der Wut der Bestien, die fressen wollen und koste es das Leben. Es blieb zuletzt nichts weiter übrig, als sich ins Bett zu legen und den Untergang der Sonne abzuwarten. An diesem Abend lagen wir im Busch; aus irgendeinem Grunde hatten die Träger nicht nach Kuiffo hinein wollen und es umgangen.

Am nächsten Tage waren es nur noch vier Stunden nach Carnotville hinein; sie hatten es aber in sich. Wir hatten eine halbe Stunde südlich des Flusses Tutubu gelegen und einen sehr hübschen Abstieg zum Tale hinunter; vergällt wurde er uns durch den außerordentlich elenden, oft dicht verwachsenen Weg, auf dem die Träger die Hängematte mit meiner Frau kaum durchbrachten. Mühsam stiegen wir in dem dichten Galeriewalde empor, und kaum hatten wir ihn verlassen, als ein heftiges Gewitter losbrach, das uns zwang, in provisorisch hergestellten Blätterhütten Schutz zu suchen. Nach einer Stunde konnten wir weiter. Wir gingen durch Busch bis zu einem anderen Flusse, dessen Name auf der Karte nicht verzeichnet ist, der aber viel Wasser führte; von Carnot war noch immer nichts zu sehen. Wir begannen dann zu steigen auf unglaublich schlechtem, steinigem Wege, der zuweilen gar nicht erkennbar war. Auf der Höhe zeigten die Träger einen Waldstreifen im nahen Tale; das wäre der Mambere, erklärten sie. Wir kamen auch bald auf einen breiteren, sandigen Weg, und nachdem

wir eine Straßenbiegung genommen hatten, sahen wir endlich auch Carnotville im Tale unter uns liegen. Keineswegs aber marschierten wir auf die Stadt zu; der Weg führte weiter und weiter ab, dann in großem Bogen nach Osten, und endlich kam durch hochstämmigen Galeriewald der Abstieg zum Mambere. Auf schmalem, verwahrlostem Urwaldpfad geht es hinunter. Die Franzosen haben die wunderbare Einrichtung getroffen, daß der Bezirk Nola am rechten Ufer des Mambere aufhört, der Bezirk Carnot am linken anfängt. Das rechte Ufer des Flusses bei Carnot gehört zu Nola, das linke bei Nola zu Carnot. Daher dicht bei Carnot entsetzliche Wege.

Was wir nach vollendetem Abstieg von der Höhe auf dem linken Ufer des Flusses noch 10 Minuten lang zu durchschreiten hatten, war sichtlich Überschwemmungsgebiet, dann kam der Mambere. Der Fluß mit einer Breite von über 200 m (allerdings nur 1,20 bis 1,50 m größte Tiefe) macht einen imposanten Eindruck; er ist mit Ausnahme einer Strecke von 9 km, die zwischen Licaya und Bania liegt, von Carnot bis Nola schiffbar. Was von Kautschuk nach Carnot kommt, geht zu Wasser (die Sangha Forestière hat einen eisernen Leichter, der $1\frac{1}{2}$ bis 2 t faßt) nach Licaya, wird von da durch Träger nach Bania geschafft und weiter zu Wasser nach Nola und Wesso. In großen Kanus setzten wir über den Fluß, wurden jenseits von einem schwarzen Unteroffizier empfangen und zur Station geführt, wo uns zwei Weiße entgegenkamen, der Geschäftsführer der Sangha Forestière in Carnot und ein Regierungsbeamter, der erste französische Beamte, den wir antrafen. Wir erhielten Wohnung im Arzthause, das schon eine ganze Zeit leergestanden haben mußte; trotz der bei Carnot herrschenden Schlafkrankheit haben die Franzosen für die ärztliche Versorgung der Eingeborenen wenig getan.

Die Station Carnot, obwohl Sitz eines Administrators, ist keine Eindruck machende Anlage. Die Gebäude sind alt, verfallen, der Platz ist schlecht gewählt und schlecht bebaut; die Befestigung (Graben und Erdwall) mutet etwas altertümlich an. Sie ist im Zustande der allmählichen Auflösung, hat keinen Wert mehr, wird aber nicht beseitigt. Die Stationsgebäude liegen 15 Minuten vom Flusse, etwa 30 m über dessen

Wasserspiegel. Rechts davon — vom Flusse her gesehen — ist das Grundstück der „Sangha Forestière“; der Warenschuppen hat Wellblechdach. Einige hundert Meter die Uferhöhe weiter hinauf ist das Soldatendorf angelegt; dahinter befand sich bis vor kurzem eine Eingeborenenstadt mit etwa 80 bis 100 Hütten. Sie ist wie eine kleinere Stadt unten am Flusse zerstört; die Eingeborenen sind der Schlafkrankheit wegen an neuen Plätzen angesiedelt worden, wie es heißt eine halbe bis eine Stunde von Carnot entfernt. Geblieben ist hier die nicht zu große Haussa-Stadt, in der geschlachtet und allerlei Kleinhandel getrieben wird; daneben gibt es noch einige schwarze Händler. Einer derselben, ein ganz fixer Bursche, der, wie er sagt, in Diensten der Compagnie hollandaise gestanden hat und jetzt selbständig ist, zeigte sich sehr diensteifrig. Der Haussa-Markt ist recht unbedeutend.

Wir mußten sechs Tage in Carnot bleiben. Am dritten Tage unseres Aufenthalts befiel mich eine heftige Ruhr (eine Folge der dauernden Durchnässungen), begleitet von starken Fiebererscheinungen; ich hatte vier Tage damit zu tun und war auch dann erst halb hergestellt.

Über die Aufnahme in Carnot seitens der französischen Herren war nicht zu klagen; beide kamen uns recht liebenswürdig entgegen. Weniger angenehm war, daß sie uns nach Makandjia schickten, wo wir angeblich Träger vorfinden sollten. Makandjia aber ist ein elendes Dorf, wo nicht zwei Mann aufzutreiben waren. Es bedurfte der größten Wachsamkeit und des Aufwandes aller Energie, die Expedition in Makandjia vor dem Scheitern zu bewahren und uns aus einer Lage zu reißen, die um ein Haar hätte gefährlich werden können.

Es ist anzunehmen, daß der Beamte in Carnot die Lage in Makandjia nicht gekannt hat, auch hatte er an den Administrateur von Carnot, Herrn Pinelli, geschrieben, unsere Ankunft angezeigt und um Stellung von Trägern nach Makandjia gebeten. Herr Pinelli mußte dagegen Makandjia kennen. Daß er sich in keiner Weise regte, paßte freilich zu dem weiteren Verhalten des Herrn.

V. Die Baias und ihr Gebiet.

Die bis Carnotville durchzogene Region ist die der Baias. Diese Völker sollen früher im Altkameruner Graslande gesessen haben, ihr Hauptplatz soll Bertua (Gamane) gewesen sein. Vor dem Ansturm der Fulbe wichen sie nach Osten aus und drängten die Yanghérés, einen anscheinend aus dem Schari-Gebiet gekommenen Stamm, über den Mambere. Die Baias haben nach und nach das ganze Dreieck zwischen Mambere, Kadei und Bumbe I besetzt.

Das Gebiet zwischen Bumbe I und Bumbe II ist — abgesehen von wenigen kleinen Siedlungen an den Flüssen — als unbewohnt anzusehen. Bei Gaza wohnen etwa 1000 Menschen, in Damburas und Godawas zusammen 300, am Unterlauf des Bumbe II einige hundert. Bevölkerung ist das Land zwischen Bumbe I und Mambere.

Vom Verfasser wurden gezählt, bzw. geschätzt an der Route Gaza—Berberati: in Baribongo 150 Menschen, Naho 250, Pego 80 bis 100, Naffuri 400 bis 500, Mboffe 300 bis 400, Kumbe-Bagadza 300 Menschen. Das gibt 1500—1700 Eingeborene, wozu in Berberati 2000 bis 2500 Einwohner kommen.

Im Gebiete des Chefs der Buans, des alten Bafio, werden von der französischen Administration die folgenden Bevölkerungsziffern angegeben:

Bafio	115 Männer,	114 Weiber,	84 Kinder
Goare (N'Gare)	103	96	91
Pingimme	72	68	64
Bandjum	143	114	78
Dauda	37	38	57
Bufaro	109	85	73
Budiba	52	43	32

Zusammen 631 Männer, 558 Weiber, 479 Kinder

Bafio muß für seinen Stamm 8000 Fr. Steuern aufbringen, die Gesamtzahl der Buans wird 2500 betragen. Im ganzen werden im Gebiete der Administration Nola etwa 50000 Menschen wohnen; das Steueraufkommen hat unter französischer Verwaltung — sie erhebt 5 Fr. von jedem Mann

und jedem Weibe — nicht unter 125 000 Fr. betragen. Sehr bevölkert ist das Dreieck nördlich Nola bis Bania und von da zum Kadei hinüber.

Das Gebiet ist bis zur Linie Licaya (am Mambere)-Kadei- und Bumbe-Zusammenfluß geschlossener Urwald mit gutem Gummibestand; die Faktoreien Berberati, Tapuru, Bania der Sangha Forestière arbeiten darin mit Hochdruck, soweit sie das mit den vorhandenen Kräften vermögen. Nördlich dieser Linie beginnt die Region des mehr oder minder lichten Buschwaldes mit Urwaldstreifen dazwischen, die allmählich in offenes, welliges Grasland übergeht. Die zahllosen Flüsse des stark durchfurchten, in viele größere und kleinere Plateaus zerfallenden Gebiets sind teilweise von mehr oder minder breiten Sumpfniederungen (Potter-Potter) begleitet; die Wasseradern führen aber ausnahmslos klares Wasser.

Von 800 bis 900 m Seehöhe zwischen Gaza und Carnot senkt sich das Gebiet auf etwa 420 bis 450 m (Nola und Bania).

Die klimatischen Verhältnisse sind nicht zu ungünstig. Schlafkrankheit gibt es nur in der Umgegend von Nola und Carnot; in das übrige Baia-Land ist sie nicht vorgedrungen. Malariafieber ist natürlich da; aber die gefürchtete Dysenterie ist so gut wie unbekannt.

Die Bewohner des Gebiets sind in der Hauptsache Baias, ein im allgemeinen friedliches, Ackerbau und etwas Viehzucht treibendes Volk; auch wissen sie die Eisenschätze des Landes zu verarbeiten. Die mittelgroßen Männer und Frauen sind zumeist gut gebaut; viele haben nicht unschöne Gesichtszüge. Manche der Jünglinge und jungen Frauen kann man in unserem Sinne als wohlgebildet bezeichnen. Unter den Häuptlingen und Headleuten, die sich mit einer gewissen Würde zu umgeben wissen, gibt es ganz stattliche Männer. Wie die größeren Kaka-Fürsten, reisen auch die Baia-Häuptlinge stets zu Pferde; Trommler und Glockenschläger sowie eine größere Anzahl ihrer Frauen gehen ihnen voran; zwei bis drei Ausrufer, die die Stärke und Macht ihrer Herren preisen müssen, folgen ihnen. Ihre Leute haben die energischen Sultane noch fest im Zügel. Das Gewand der Vornehmen ist das Haussa-Kleid. Viele der Sultane tragen auch rote Jacken mit silbernen Knöpfen besetzt,

eine Art Uniform. Auf der Reise wird das oft zerchliffene Schutzhemd darüber getragen, mit allerlei Amuletten nach Haussa-Manier behängt. Bewaffnung der Häuptlinge und Headleute ist das lange Haussa-Schwert, die gemeinen Krieger führen Speere mit Widerhaken. Bogen und Pfeil habe ich nur in wenigen Ausnahmefällen gesehen, dagegen sind zweischneidige Dolchmesser ziemlich allgemein.

Die Frauen tragen schon recht häufig Baumwollenzeuge, die besseren mit bunten grellen Mustern werden für festliche Gelegenheiten aufgespart. Kopfputz ist oft ein mächtiger Haarwulst (vielfach nur bei den vornehmeren Frauen) aus eigenem und fremdem Haar, namentlich dem abgeschorenen Haar des Mannes, hergestellt; er wird durch ein darumgeschlungenes Tuch festgehalten. Wenn die Frauen mit diesem Kopfputz erscheinen, mit seidnem, buntem Tuch darum, ein buntes farbenreiches Tuch um den Körper geschlungen, Arme und Füße mit Messing- oder Eisenringen geziert, gibt das in der afrikanischen Sonne ein recht schönes Bild, das noch reicher im Mondenschein wirkt, wenn die schlanken Leiber sich im Tanze bewegen. Bei Berberati trugen die Frauen in der Oberlippe kleine bunte Pflöckchen als nicht auffallenden und keineswegs unschön wirkenden Putz.

Der Hausrat der Leute ist nicht zu reichlich, aber es gibt schon die niedrige Bettbank aus Bambus, die bei Tage als Sitz und bei Nacht als Ruhelager dient; Blechkoffer findet man für die bessere Kleidung und auch eine Anzahl Tontöpfe. Die Hütten sind meist sehr sauber gehalten. Man baut meist die Rundhütte mit Lehmunterbau und Kegeldach aus Gras. Die Chiefs der Dörfer legen sich mit Vorliebe auch Häuser zu nach Europäerart, viereckig gebaut mit überhängendem, von Holzstützen getragendem Dach. Die wirtschaftliche Zukunft der Baia-Gebiete hängt von unsern Maßnahmen ab.

Es läßt sich nicht leugnen, daß das Land stark im Verfall ist. Wie schon geschildert, haben starke Abwanderungen nach Alt-Kamerun (in die Mbun-Gegend) stattgefunden, hauptsächlich deshalb, weil die Leute die erhobenen Steuern kaum noch aufbringen konnten. Die Gummivorräte sind — abgesehen vom Süden — erschöpft; den Handel haben die Franzosen abgetötet.

Früher gingen große Haussa-Straßen von Kunde über Babua, Abba, einerseits nach Gaza—Berberati—Nola, andererseits nach Carnot—Nola und Carnot—Kumbe—Makandjia—Ubanghi; von diesem Handel ist fast nichts übrig geblieben. Die früher einigermaßen guten Straßen im Baia-Bezirk sind verfallen, kein Verkehr von einem Orte zum anderen findet statt. Wenn unsere Beamten und Offiziere teilweise verbesserte Wege und Brücken vorfinden werden, so sind diese Verbesserungen von den Baias freiwillig während unserer Anwesenheit und vor dem deutschen Einmarsch gemacht worden.

Unser Einmarsch ins Baia-Gebiet wird wohl zunächst zur Folge haben, daß die Baias, die sich bei Mbun angesiedelt haben (nördlich vom Zusammenfluß des Kadei mit dem Dume), zum größten Teil in ihre alten Wohnsitze zurückkehren werden. Auch Haussas werden reichlicher kommen, und es wird sich bald zeigen, ob sich die alten Haussa-Wege zum Kongo und Ubanghi wieder beleben lassen. Es würde ein starker Viehhandel stattfinden, den wir fördern müssen, um dadurch der Menschenfresserei bei den Baias und Kakas entgegenzuwirken. Für das Baia-Land wäre die Belebung der alten Haussa-Wege ein sehr großer wirtschaftlicher Vorteil.

Eine Belebung des daniederliegenden Verkehrs im Baia-Lande wird die deutsche Besetzung ohnehin mit sich bringen. Expeditionen werden das Land durchziehn; die Beamten und Offiziere der Stationen werden auf Erkundungen ausgehen; selbstverständlich wird man die Trägerdienste und die benötigte Verpflegung entsprechend bezahlen. Das bringt Geld ins Land; den Baias im Graslande wird es leichter werden, die Steuern zu entrichten.

Später werden sie, wenn erst die Kameruner Mittellandbahn den Njong erreicht hat (was jetzt natürlich dringend notwendig ist), für den Trägerverkehr nach dem Kadei (nach Messo) sehr erheblich in Betracht kommen. Wenn die Bahn zum Njong fertig ist, was nun in drei Jahren erreicht sein muß (die äußersten Anstrengungen müssen gemacht werden), dann werden wir über Njong und Dume Kautschuk und Elfenbein aus Neu-Kamerun nach Duala bringen und von da Stoffe und andere hochwertige Waren nach Neu-Kamerun.

Starker Trägerverkehr von Messo am Kadei oder von Kenfu nach Carnot, Bania und Nola wird nötig sein. Und vielleicht stellt sich bald die Weiterführung der Kameruner Mittellandbahn nach Bania oder Nola als notwendig heraus; dann werden die Gebiete um den Mambere mit ihrer intelligenten und fleißigen Bevölkerung schnell aufblühen.

VI. Vom Mambere zum Lobay und Mbaere.

Eine kurze aber heftige Erkrankung hatte mir in Carnot arg zugesetzt, trotzdem mochte ich nicht lange rasten, sondern drängte weiter. Die nötigen Träger wurden mir durch die Station besorgt, leider nur bis Makandjia verpflichtet; am 15. Juni brachen wir auf.

Von vornherein will ich gleich bemerken, daß ich im ganzen Bezirk Carnot fast ausnahmslos gute Wege fand. Das ist wohl das Verdienst des Administrateurs Pinelli, der Carnot 6 Jahre gehabt hat. So wenig angenehm der Herr sich uns gegenüber auch zeigte, so muß doch anerkannt werden, daß er seinen Bezirk ausgezeichnet verwaltet hat.

Mit Dank für freundliche Aufnahme und Hilfe waren wir von den Herren in Carnot geschieden; schon die ersten Marschstunden zeigten, daß wir nunmehr in bewohntere Gegend gekommen waren. Eine knappe Stunde Marsch durch leicht gewellte Gegend, über einige Flüschen mit schönem, klarem Wasser führte nach dem kleinen Dorfe Iffa mit etwa 50 Hütten und 120 bis 150 Bewohnern; nach weiteren dreiviertel Stunden waren wir in Mpe, einem Dorfe mit etwa 100 bis 120 Einwohnern. Von da nach M'Baga, dem Sitze eines Chefs (Sultans), hatten wir eine Stunde. M'Baga ist etwas größer als Iffa. Das waren immerhin drei Dörfer auf etwa $2\frac{1}{2}$ Marschstunden. In M'Baga war ich noch recht elend angekommen und konnte mich nicht viel um die Karawane bekümmern; daher gab es in den nächsten Tagen Schwierigkeiten mit den Trägern, bis ich ganz energisch dazwischenfuhr. Meine Leute waren alle aus der Umgegend von Carnot und gehörten jenen Baias an, die sich über den Mambere nach Osten gezogen und nördlich der Wohnsitze der Yanghérés niedergelassen haben. Sie haben

ihre Siedlungen zwischen Carnot, Kumbe und Kolongo (Lobay-Fluß). Während die übrigen Baias sich ziemlich rein erhalten haben, sind zwischen diesen und den Yanghérés Vermischungen vorgekommen, und wie alle Mischrasen sind diese Carnot-Kumbe-Baias weniger angenehme Leute als ihre Stammesbrüder. Sie sind großsprecherisch und, wo sie Schwäche vermuten, zu Frechheiten und allerlei Übergriffen nur zu geneigt. Die Männer haben nicht das offene, freie Gesicht der Baias, die ich östlich des Mambere sah; die Frauen sind schmutziger, haben ein weniger angenehmes Äußere. Bezeichnend ist, daß fast jedes Dorfoberhaupt sich als „Chef“ und seine Nachbarn als seine Kagamas (Unterhäuptlinge) angab.

Von Mbaga bis nach Belu, einem anderen Baia-Chef, hatten wir etwa 4 Stunden; wir trafen unterwegs die Dörfer Ngamba und Babaffa, beide mit je 100 bis 120 Einwohnern. Belu selber ist ein recht elendes Dorf mit etwa 30 Hütten und nicht mehr als 50 bis 60 Bewohnern. Der „Chef“ Belu, ein junger energischer Mann mit sehr intelligentem Gesicht, spricht ein gutes Französisch. Fortwährend kreuzten wir kleine Flüsse mit klarem Wasser, auf Urgestein laufend; über dem Gestein steht eine mächtige Humusschicht an. Die Gegend ist landschaftlich nicht übel; niedrige Bergzüge, mit Gras und Busch bestanden, durchlaufen sie. Merkwürdig ist der sehr geringe Anbau um die Dörfer; die Farmen werden abseits vom Wege im Busch angelegt.

Die Leute kamen in fast allen Dörfern mit der Bitte nach Salz; Salz ist sehr rar in diesen Gebieten, wird gern genommen und hoch bewertet. Eine Kaffeetasse voll Salz gilt 50 Pfennige bis 1 Mark. Die französischen Konzessions-Gesellschaften haben stark verunreinigtes Salz in großen Blöcken eingeführt.

Von etwa $4\frac{1}{2}$ bis $4\frac{3}{4}$ Stunden Entfernung zwischen Belu und Kumbe entfallen drei Stunden auf den Weg Belu-Supe. Dieses Bergdorf liegt ganz hübsch an einem Abhang zwischen Bananenhainen über dem kleinen, schönen Flusse Mbara. Supé kam mir ein Stück entgegen und brachte viel gekochtes Essen für meine Leute. Das tun hier ziemlich alle Dörfer, und es hat sich die Gewohnheit hier eingebürgert, daß der Träger

zwei- bis dreimal am Tage warmes Essen bekommt, gleich fertig gekocht. Immer bringt man Brei von Maniokmehl; dazu werden Fisch, Krabben, Fleisch mit Tunke oder Gemüse genossen. Gemüse sind zumeist gekochte und gehackte Maniokblätter. In $1\frac{1}{2}$ Stunden kamen wir von Supe nach Bugurta, einem größeren Dorfe an kleinem Flusse; es gehört schon zu Kumbe und ist nur 15 bis 20 Minuten entfernt. Der „Chef“ von Kumbe holte uns ein; zu meiner Überraschung kamen uns auch zwei französische Soldaten in etwas phantastischen Kostümen entgegen. Sie waren der Rest der früheren Besatzung des Postens von Kumbe, von dem noch die Gebäude, in einem Garten stehend, vorhanden sind. An Stelle von Kumbe war Kandjia seit zwei Jahren Posten; zur Zeit meiner Anwesenheit im Lande war aber auch in Kandjia kein Weißer mehr.

Kumbe, der Hauptsitz der Yanghérés-Sultane, ist früher ein sehr bedeutender Ort gewesen, jetzt auf 500 bis 600 Einwohner zurückgegangen. Die Kompagnie Kadei Sangha, eine der Stammgesellschaften der Sangha Forestière, hatte da bis vor einigen Jahren eine große Faktorei, die mit 3 bis 4 Weißen besetzt war; alle Anlagen sind noch vorhanden. Es wurde aber Raubbau am Produkt des Landes, dem Kautschuk, getrieben, und jetzt ist der Reichtum dahin. Die Sangha Forestière hat nur noch einen schwarzen Clerk auf dem früher so großen Posten. Der Ort Kumbe aber geht mehr und mehr zurück. Lange Jahre ständig beim Gummischneiden beschäftigt, hat ein großer Teil der Einwohner die Lust am Anbau verloren; sie kehren nicht zum Feldbau zurück, sondern gehen dahin, wo es noch Gummi gibt. So veröden hier viele früher große Orte, und kleine wachsen empor, bis auch bei ihnen der Gummi zu Ende ist und der Weiße weiterzieht. Am Abend traf zu unserer Überraschung Mr. Girard von der Sangha Forestière aus Carnot in Kumbe ein; er zeigte uns am nächsten Morgen das von der Gesellschaft Geschaffene. Es war nicht sehr viel. Eine kleine Manihot-Plantage mit vielleicht 3000, 4000 Bäumen, das ist alles, was an Neuanlagen geschaffen ist.

In Kumbe waren wir in nächste Nähe des Flusses Mbaere gekommen; wir erreichten ihn am nächsten Tag. Früh brachen wir auf, marschierten an den Anlagen der Sangha Forestière

vorüber durch hohes Gras, dann durch Urwaldfezen mit Gras- und Buschgebiet zum Mbaere hinüber, an dessen rechtem Ufer es nach Südosten ging. Es war ein schöner Marsch. Bald hatten wir den rauschenden Fluß mit dem prächtig grünlichen, klaren Wasser dicht neben uns, bald verschwand er im Urwald, und nur das Rauschen seiner Schnellen war zu hören. Eine große Zahl kleiner Bäche mit Wasserstürzen, muntern Sprudeln kreuzten wir. Wasser überall. Es strömt reichlich von der Bodenschwelle herab, die sich zwischen den beiden Flüssen Mambere und Mbaere von Nordwest nach Südost hinzieht. Nach $2\frac{3}{4}$ Stunden hatten wir den Platz Sombe mit etwa 80 Hütten erreicht. Der Weg führte vom Flusse ab die Höhen hinauf, die sich zum Tale des Mbaere senken; auf einer Bodenschwelle liegt Sombe. Der alte Sombe brachte bereitwillig viel Essen für die Träger, und wir rasteten und nahmen unser Frühstück ein.

Durch dichter werdenden Busch marschierten wir $\frac{3}{4}$ Stunden auf sandig werdendem Wege nach Mutanja, einem kleinen Dorf mit etwa 45 bis 50 Hütten, aber großer Häuptlingswerft. Die Sonne brannte so fürchterlich, daß trotz des Tropenhelmes leichte Schwindelanfälle auftraten. Mutanja zeigte uns ausgezeichneten Kautschuk erster Qualität, den die Eingeborenen selber gewinnen; er brachte Honig in Waben und kleine, recht appetitlich aussehende Fische und Krebse aus dem nahen Mbaere-Fluß.

Dicht hinter Mutanja stand am Wege ein großer Fetisch aus Holz in Pyramidenform; die Eingeborenen sollen ihn als Mittel gegen die mbaereaufwärts vordringende Schlafkrankheit errichtet haben. Einen noch viel größeren Fetisch fanden wir vor Kumbe; wir konnten aber nicht feststellen, ob er aus Anlaß aufgetretener Schlafkrankheitsfälle gebaut worden ist.

Von Mutanja nach Bidua, einem größeren Platze dicht am Mbaere auf schöner Höhe gelegen, hatten wir etwas über eine Stunde; die Leute in Bidua, bereits Yanghérés, waren sehr freundlich und brachten bereitwillig, was sie hatten. Der Chef, ein junger Mann mit klugem, intelligentem Gesicht, und seine Mutter, eine alte, freundliche Frau wie die Alte aus Onkel Toms Hütte, bemühten sich überaus eifrig. Wir schieden

nur ungerne von den netten Leuten, wären gern die Nacht geblieben. Aber Bula war nur noch $2\frac{1}{2}$ Stunden entfernt, und wir wollten weiter. Bidua hat 250 Einwohner; dicht bei dem Orte überschreitet der Weg nach Bula den Mbaere. Der Fluß hat beim Übergang vielleicht 20 m Breite, ist 1 m tief und ziemlich reißend. Die Gegend zwischen Bidua und Bula ist landschaftlich recht ansprechend. Der Boden ist leichter Sand, aber doch fruchtbar. Er könnte weit mehr Menschen ernähren. Wir gingen erst dicht am Mbaere-Fluß entlang, unter großen, schattigen Bäumen; zur linken Hand hatten wir Busch und waldbestandene Höhenzüge, von denen viele klare Bäche herabkommen. Dann ließen wir den Fluß rechts und stiegen wieder langsam empor, bis uns von einer Höhe die Häuser der Faktorei Bula grüßten. Sie ist recht ausgedehnt, hat größere Plantagen von Maniok und Mais; Gummi ist aber nicht angepflanzt. Wir schlugen unser Zelt im Dorf neben dem großen Gehöft des jungen Chefs auf; eine Wanderung durch den Platz zeigte eine Kegelhütte neben der andern. Weit breiten sich die Felder (Maniok, Mais, Erdnuß) um den Ort; auf meinem Vorstoß zum Lobay ritt ich über eine halbe Stunde durch Anbau. Acht Haussa-Händler fand ich am Platze; ein gutes Zeichen für seine große Bedeutung.

Die Sangha Forestière hat große Magazine in Bula und einen weißen Vertreter; er gab die Bevölkerung Bulas auf 3000 Menschen an. Ich schätzte über 2000 bis 2500. Jedenfalls hat der gut gelegene Platz große Bedeutung.

Von Bula aus unternahm ich einen Vorstoß zum Lobay nach Kolongo zu, um die Gegend kennen zu lernen. Es erstreckt sich da zwischen Mbaere und Lobay ein von Nordwesten nach Südosten streichender Bergzug, der bis zur Vereinigung des Mbaere mit dem Lobay herabreicht. Im Norden wird er durch eine Längsschlucht zerrissen, in welcher der Gimbe-Fluß zum Lobay hineilt. Zahlreiche Flüsse strömen in diese Schlucht hinab; nach den andern Seiten ergießen beinahe noch mehr Wasseradern ihr Naß in den Mbaere und den Lobay. Zwischen Kolongo und Bianga sind auf einer Strecke von 20 bis 22 km Länge nicht weniger als 9 Wasseradern zu überschreiten. Das

Reisen auf dem dem Lobay nach Südosten folgenden Wege ist außerordentlich beschwerlich.

Der Weg von Bula nach Kolongo ist besser; er führt durch landschaftlich sehr schöne Gebiete. Ein prachtvolles Bergland tut sich auf, von zahllosen Wasseradern durchzogen, die in Kaskaden in die Täler hinabspringen. Das Berggebiet ist mit Gras und Busch bestanden, im Süden mit geschlossenem Urwald. Im Buschgebiet ziehen sich ausgedehnte Galeriewälder an den Flüssen entlang. Sie enthalten viele Gummilianen. So hat denn gerade in diesem prachtvollen Gebiet die Sangha Forestière viele Faktoreien. Neben der Faktorei Bula gibt es solche in N'Goto, Grima (Lamba), Bambio; daneben bestehen eine Anzahl kleiner Faktoreien, die nur mit Schwarzen besetzt sind.

Es hat den Anschein, daß dies Berggebiet zwischen Mbaere und Lobay für Viehzucht geeignet ist. Klimatisch hat es seine Vorzüge; es ist erheblich kühler als die angrenzenden Hochebenen, die 600 bis 700 m über dem Meerespiegel liegen (Kumbe gar nur etwa 550 m), während Bula schon an 800 m hoch liegt. Von Kolongo führt eine Straße zum Gimbe-Fluß; sie erreicht Makandjia. Vom Gimbe nach der Bula-Makandjia-Straße führen nur elende Negerpfade zurück.

Das Lobay-Ufer ist von Kolongo, das etwa 1000 Einwohner haben mag, bis Bakota hinunter noch ziemlich gut bewohnt; daselbe gilt vom Mbaere-Ufer. Nur in Makandjia enthüllten sich uns Greuel der Verwüstung. Östlich Kolongo und Bianga erstreckt sich bis zum Pama-Flusse anscheinend schwach bevölkertes Gras- und Buschland; wahrscheinlich werden von den Eingeborenen dieses Landes den Franzosen noch viele über den Pama folgen. Der eigentliche Ubanghi-Zipfel ist zum größten Teil Urwaldgebiet, das noch viel Kautschuk enthalten soll. Im Zipfel hatten die Franzosen Militärverwaltung mit den Posten M'Baiki und Boda. Zwischen Carnot und Kolongo hinunter bis zur Linie Kumbe—Bianga ungefähr sitzen noch Baias, über deren weniger angenehme Eigenschaften bereits oben gesprochen wurde. Erwähnt sei von den Frauen noch, daß sie vielfach Nasenflügel und Oberlippe durchbohrt haben und in die Löcher weiße oder gefärbte Holzpflocke stecken, die

Zimmermann, In Neu-Kamerun.

hervorragend wie Hauer des Wildschweines. Die französische Industrie hat dafür Hänger aus Blech eingeführt, die noch scheußlicher wirken.

Die Leute bauen meist Maniok, wenig Mais und Tabak. Auch Süßkartoffeln (Bataten) werden kultiviert. Hühner und Enten gibt's überall, Ziegen und Schafe nur wenig. Die Häuser sind bald Rundhütten mit Kegeldach, bald viereckige Langhäuser. Der Hausrat ist gering. Außer Bettpritschen und Matten, geflochtenen Körben in allen Größen, Tontöpfen, da und dort Blechschüsseln und Bleheimern europäischer Herkunft ist nicht viel vorhanden.

VII. Im Yanghéré-Lande.

Schon in Kumbe waren wir ins Gebiet der Yanghérés eingetreten. Ihre Wohnsitze müssen sich früher weiter nach Norden erstreckt haben; vor den Baias sind sie zurückgewichen. Die Yanghérés kamen aus dem Norden, vielleicht dem Schari-Becken; sie zogen sich den Mambere und den Lobay hinunter. Sie wurden durch die Baias nach Süden gedrängt, die früher im Grasland Kameruns saßen und, von den Fulbe heftig bedrängt, in die Grasländer am Bumbe I, Nana, Mambere und am nördlichen Lobay fluteten und sie besetzten. Westlich des Mambere drangen sie bis zur Urwaldgrenze vor; östlich des Flusses konnten sich die Yanghérés zum Teil im Graslande halten. Andere Teile dieses Stammes wurden in den Urwald gedrängt, wo sie größere Siedlungen haben, wie Toro, Tongo. Den Franzosen sollen die Yanghérés früher manche Schwierigkeiten gemacht haben. Jetzt sind sie friedlich, gehen ihrer Arbeit nach, bei der sie sich freilich nicht gerade überanstrengen. Sehr eifrige Ackerbauer sind sie im allgemeinen nicht, gern sind sie aber in den Wald gegangen, Kautschuk schneiden. Das ist auch die Ursache der Verödung mancher früher recht großen Yanghérésiedlungen gewesen. Kumbe ist ungemein zurückgegangen; in Makandjia am Mbaere fand ich eine völlig verfallene, dem Untergang geweihte Stadt. Es herrschte Hungersnot, wohl, weil nicht genug Nahrung angebaut war. Große Pflanzungen habe ich nur bei Bula im Yanghérégebiet

und bei Toro gesehen; es war aber auch nicht viel mehr, als die Leute selber zu ihrer Nahrung brauchten. Der materielle Besitz des nicht sehr zahlreichen Volkes ist nicht zu bedeutend. In Eisen- und Töpferarbeiten sind die Yanghérés erfahren; sie fertigen Holzgefäße aus einem Stück; kunstvoll hergestellt sind die geflochtenen, mit Pelzwerk oder Federn verzierten Schilde. Die Schmiede machen Speerspitzen, Messer mit doppelter Schneide, Haarpfeile für die Frauen und Pfeilspitzen. Das ist so ziemlich alles, was im Hause des Yanghéré vorhanden ist. Die Häuser sind Rundbauten mit Grasdach im Graslande; im Waldlande wird das viereckige Haus mit Rindenwänden und Palmblattbedachung bevorzugt.

Die mit Recht berühmten Schilde der Yanghérés, wovon wir nur mit großer Mühe ein Stück aufreiben konnten, werden kaum noch angefertigt; die Leute besitzen viele Vorderlader und wissen sich anscheinend auch genügend Pulver und Blei zu verschaffen.

Das erste Dorf südlich Bula an der Straße nach Makandjia ist Kobo mit 40 Hütten, dann folgt (etwa 13 bis 14 km von Bula) Mafu mit 70 bis 80 Hütten. Dicht dabei, nur eine halbe Stunde entfernt, liegt Kamanga, wo ich nach dem Vorstoß zum Lobay meine Träger wiederfand. Alle diese Orte liegen noch im Gras- und offenen Buschgebiet in schöner, welliger Gegend. Nach und nach aber wurde der Busch dichter; wir kamen durch Urwaldstreifen, ein Zeichen, daß wir uns der Urwaldregion wieder näherten.

Meine Träger drängten vorwärts. Sie hatten in Bula noch sehr viel Essen bekommen; seitdem aber waren knappe Tage angebrochen. In den meist nur kleinen Dörfern war nicht viel zu haben.

Am 23. Juni lagerten wir in Manbebe, einem im Urwaldtal gelegenen Platze mit etwa 100 Einwohnern. Als wir einmarschierten, säuberten Weiber den Weg. Das ließ die Hoffnung auf gute Aufnahme zu, und der „Chef“ Manbebe versprach auch, den hungrigen Trägern viel Essen zu bringen. Was er aber schließlich vor meinem Zelt niederlegte, war herzlich wenig. Wir forderten mehr, viel mehr; Manbebe sagte, daß er das Gewünschte holen wolle und — kam nicht

wieder. Um meinen Leuten etwas zu bieten, ging ich auf Jagd; die zwei Hühnerhabichte, die ich schoß, waren aber kaum das Feuer wert, über dem die Leute sie kochten; die hungrigen Träger jedoch nahmen alles.

Die letzte Stunde vor Manbebe waren wir ständig durch Urwald gereist; am 24. früh gingen wir wieder dreieinhalbe Stunde durch hochstämmigen Urwald, zuerst nach Quanugu, einem kleinen Dorfe mit 40 Hütten, wo es ein wenig Essen gab, dann eine knappe Stunde durch Urwald nach Makandjia. Es gab eine große Enttäuschung dort. Ich hatte gehofft, einen bedeutenderen Platz zu finden, und es gab nichts, rein nichts. Weder Leute gab es am Platze, noch Essen. Auf meine Frage nach Nahrung für meine Träger zeigte mir der „Chef“ von Makandjia ein lebendes Gerippe, einen kleinen halbverhungerten Jungen. Die Lage wurde kritisch. Meine Träger traten an und verlangten ihren Lohn. Sie wollten schleunigst nach Bula zurück; sie könnten es vor Hunger nicht aushalten, sagten sie. Ich bot den Leuten zwei Tin Mehl und stellte ihnen vor, daß sie aushalten müßten, aber das half wenig. Sie lehnten das Mehl ab, sie seien daran nicht gewöhnt, sagten sie, sie müßten fort.

Nunmehr erklärte ich, daß der Lohn vor dem nächsten Morgen nicht ausgezahlt würde. Es gab lange Palaver unter den Leuten, die mir leid taten, aber es half nichts, ich mußte unserer eigenen Sicherheit wegen dazwischenfahren. Nachts ließ ich wachen, und machte selber mehrmals die Runde, um zu verhindern, daß die Leute ausrissen; vor Sonnenaufgang schon ließ ich antreten. Zum Glück waren alle Leute da. Bis nach 8 Uhr früh ließ ich die Leute warten in der Hoffnung, daß der Administrateur von Carnot, der irgendwo in der Nähe sein sollte, etwas von sich hören lassen würde, da aber nichts kam, ließ ich den Rückmarsch nach Quanugu antreten. Nach reichlicher Bezahlung und vielen Versprechungen holten die Quanugu-Leute aus den nächsten Dörfern einiges Essen zusammen; aber was weiter werden sollte, war durchaus unklar. Schon faßte ich den Rückmarsch nach Bula ins Auge als einzige Rettung aus der gefährlich werdenden Situation.

Am späten Abend (die Träger hatten fortwährend herum=

getuschelt, und wir machten uns schon darauf gefaßt, am nächsten Morgen mit unseren Boys und den Sachen allein zu sein) kam ein Mann aus Makandjia mit der erlösenden Nachricht, Soldaten mit Leuten wären dort angekommen. Sogleich war die Stimmung meiner Träger, die wenigstens eine halbe Ration pro Mann hatten bekommen können, wieder gehoben; willig gingen sie am nächsten Morgen nach Makandjia mit. Aber welche neue, schwere Enttäuschung! Drei Soldaten waren zwar da und auch eine Anzahl Leute; das waren aber Sultane mit ihrem Gefolge. Der Administrateur von Carnot hatte sich die Sultane von der neuen Grenze nach Makandjia bestellt, die von Ngoto, Grima, Bambio, N'Gundi und noch andere. Da ich nicht annehmen konnte, daß der Herr die Absicht haben würde, die Leute davon zu überzeugen, daß sie gut täten, auf dem am 1. Oktober deutsch werdenden Gebiet sitzen zu bleiben, übernahm ich diese Arbeit, so gut es eben ging. Hoffentlich hat es etwas genützt.

Nachmittags kam ein Soldat hereinmarschiert, der den drei schwarzen Polizisten den Befehl brachte, mit den Sultanen nach Bambio zu gehen. Ob der Administrateur dahin kommen würde, war unbestimmt. Der Weiße in Bambio hatte die Station schon verlassen, wie die Soldaten sagten; aufs neue faßen wir in schweren Sorgen. Und langsam reifte der Entschluß: Wir müssen nach Toro durch, koste es, was es wolle. In gerader Linie waren es 45 km etwa; ich hoffte den Marsch mit Aufgebot der letzten Kraft — die Träger waren ja auch ausgeruht — in einem Tage machen zu können.

Zunächst holte ich mir die Soldaten heran. Durch bestimmtes Auftreten wurde ihnen suggeriert, daß es ihnen höchst übel ergehen würde, wenn sie mir auch nur einen Träger entzwischen ließen. Dann erhielten die Träger die kurze Erklärung: Ihr müßt morgen mit nach Toro; dort werdet ihr reichlich bezahlt. Wer entläuft, den lasse ich durch die Soldaten zurückholen. Gleichzeitig ließ ich für die Leute meine letzten fünf Hühner schlachten und gab ihnen zwei Tin Mehl.

Der Abend war wenig angenehm. Schweigend aßen die Träger das wenige Fleisch und den gebackenen Mehlbrei, den sie zwischen Blättern am Feuer geröstet hatten; bei uns wollte

erst recht keine Laune aufkommen. Selbst meine immer frechen Kameruner Küstenboys saßen kopfhängerisch beim Feuer.

Nach unruhig verbrachter Nacht weckte mich einer der Soldaten früh $\frac{1}{2}$ 5 Uhr; um $\frac{1}{2}$ 6 Uhr machten wir uns auf den langen Marsch nach Toro. Wir gingen zum Mbaere-Fluß hinunter, den wir auf sehr schwankender Lianenbrücke überschritten; glücklich kamen aber alle Lasten hinüber. Dann ging es auf fürchterlich verwachsenem Wege durch Urwald nach Süden. Wir überschritten einen kleinen Fluß und fanden da ein großes verlassenes Dorf, das vielleicht Kautschukschneidern als Wohnung gedient hat. Nach einer weiteren Stunde Marsch stießen wir auf durch Elefanten verwüstete Maniokfelder und kamen dann zu einer kleinen Ansiedlung, von den Eingeborenen Camba Oro genannt; sie machte aber nicht den Eindruck, als ob da Gold zu holen wäre. Weiter ging es auf elendem Wege, auf dem mir mein Pferd stark hinderlich war; um 11 Uhr vormittags waren wir in Bakosso, einem Dorfe mit 60 Hütten. Der Chef mußte Essen heranbringen, soviel er hatte. Mit ihm kamen einige häßliche Weiber, die das große Wunder, die weiße Frau, anstarrten; durch ihre Schreie der Verwunderung aufmerksam gemacht, hatten wir sehr bald die Weiber der ganzen Gemeinde um uns. Die Leute waren sichtlich keine Yanghérés mehr, sondern eher den menschenfressenden Stämmen am unteren Lobay und am Bodinge verwandt.

Von Bakosso führte die Route, die wir gegangen waren, nach Bambio; nach Toro sollte ein schmaler Pfad durch den Urwald führen. Den schlugen wir ein, und um 12 Uhr marschierten wir ab. Auf schmalem, ganz verwachsenem Urwaldwege quälten wir uns beinahe vier Stunden vorwärts. Mächtige Urwaldstämme rechts und links, Riesen von 60, 70 und mehr Metern Höhe. Daneben schießt Jungholz empor. Stämme von 20 bis 25 cm Durchmesser sind schon bis zu 20 m Höhe emporgeschoffen. Niedriges Unterholz wuchert unter den Stämmen. Das Ganze bildet ein fast undurchdringliches Gewirr von grünem Blatt- und grauem Astwerk. Es ist kühl im halbdunklen Walde, aber es ist eine feuchte, laue Kühle, die Schweiß auf die Stirne treibt. Schwer atmet man in der dumpfen Luft. Es geht langsam vorwärts. Fast alle hundert

Meter liegen mächtige Stämme quer über den Weg, wie der Sturm sie hingeworfen hat. Baumkronen, vom Tornado geknickt, türmen sich zu unüberwindlichen Hindernissen auf. Stunde um Stunde verrinnt im Urwald. Wir sind zunächst nach Westen marschiert, nun geht es, wie mein Kompaß zeigt, nach Süden. Meine große französische Karte vom General-Gouverneur Merlin versagt völlig. Sie zeigt eine Route, die von Makandjia zum Fluß Guinze führt und von da nach Süden und Westen, nach Toro; wir haben aber den Fluß Guinze nicht überschritten und sind von Makandjia bis Bakosso statt nach Südwesten nach Süden mit einem Strich nach Osten gegangen. Jetzt marschieren wir südlich, auch wieder einmal westlich, immer durch Urwald. Wo wir sind, weiß niemand. Gegen vier Uhr kamen wir zu einer kleinen Neusiedlung mit sechs Hütten; die hungerigen Träger bekommen ein wenig Essen. Wir lassen schnell Kaffee kochen mit Wasser, das die Leute der Siedlung uns gaben; inzwischen überlege ich. Ein Teil der Träger möchte weiter, der andere will gern liegen bleiben. Der „Chef“ der kleinen Siedlung, der uns gern los sein möchte, sagt, bis Toro wären zwar noch sechs Stunden, aber $1\frac{1}{4}$ bis $1\frac{1}{2}$ Stunden entfernt läge das große Dorf Gonschio. Noch bin ich unschlüssig; da gibt die Wasserfrage den Ausschlag. Die Wasserstelle liegt über eine $\frac{1}{2}$ Stunde entfernt; da kann ich zu so vorgerückter Stunde in der kleinen Siedlung nicht Lager schlagen. Trotz drohenden Gewitters brechen wir $4\frac{1}{2}$ Uhr auf. Es gewittert zunächst nur seitwärts unseres Weges; gegen $\frac{1}{2}6$ Uhr aber kommt der Gewittersturm mit voller Gewalt, und von einem Dorfe ist nichts zu sehen. Wir müssen halten, um das Ärgste vorüber zu lassen. Ich suche einen von hohen Bäumen möglichst freien Platz; da lasse ich schnell eine Hütte aus Baumästen und Blättern errichten. Da sind wir etwas sicher vor dem stürzenden Regen. „Es ist wie im Märchen“, sagt meine Frau; mir ist aber gar nicht märchenhaft zumute. Rechts und links stürzen mit Donneregepolter morsche Baumriesen; flammende Blitze scheuchen auf Augenblicke das Halbdunkel. Bald brüllt der Donner, bald folgt ein Krachen den Blitzschlägen, als würden tausend mächtige Stämme auf einmal zerplittert. Immer heftiger gießt der Regen, und immer klarer

wird es mir, daß wir einen Teil der Nacht im Urwalde werden verbringen müssen. Auch mache ich noch die wenig angenehme Entdeckung, daß die Lampen nicht gefüllt sind. Nur eine enthält Petroleum vielleicht für 2 bis 3 Stunden. Trotz strömenden Regens — wenigstens aber hat das Gewitter nachgelassen — müssen wir kurz nach 6 Uhr aufbrechen. An Reiten ist natürlich nicht zu denken. Auch die Hängematte für meine Frau ist nicht mehr zu gebrauchen. Wir gingen so lange als möglich im Dämmerlicht; um 7 Uhr aber muß ich die Lampe anzünden lassen. Es wird 8 Uhr, immer noch ist nichts zu sehen als der unheimlich düstere Wald, auf den der Regen wie ein Wasserfall herniederrauscht. Längst sind wir bis auf die Haut naß. Es geht über Hindernisse; wir fallen in Löcher; einmal verschwindet der Boy mit der Lampe in einer Grube. Zum Glück sind die Lampe und der Boy heil geblieben. Gefallene Baumriesen liegen über den Weg; wir klettern im Dunkeln herum und wissen nicht, wohin wir treten. Der Weg senkt sich etwas. „Ich glaube, es kommt bald ein Fluß“, sage ich, glaube aber selber nicht daran. Mit meinen beiden Boys — zwei habe ich mit den Trägern vorausgeschickt — berate ich leise. „Wenn das Licht am Ausgehen ist“, sage ich, „machen wir schnell ein Feuer und eine kleine Hütte. Ich setze mich dann mit ‚Miffes‘ (der Herrin) hinein, und einer geht mit zwei Trägern (wir hatten noch die sechs Träger der Hängematte bei uns) so lange, bis er das Dorf hat und kommt uns mit Licht holen“.

Wir gehen weiter, ich mit schußbereiter Browning. Es gibt Gorillas im Walde. Es ist beinahe halb neun, immer noch ist nichts zu sehen. Die Lampe beginnt schwächer zu brennen. „Es ist Zeit“, sagte ich zu den Boys, „wir müssen haltmachen.“ „Master“, meint der eine, „laß uns noch etwas gehen. Der Mond kommt.“ Richtig; der Regen hat nachgelassen; der Himmel wird etwas klarer, und Mondlicht fällt durch den Wolken Schleier.

Die Lampe beginnt zu verlöschen, und wir kommen in dichterem Wald, aber es geht bergab. Die Hoffnung beginnt aufzukeimen. Noch drei Minuten in rabenschwarzer Nacht, dann treten wir plötzlich auf freie, sich senkende Grasfläche. In einiger Entfernung hört man Leute rufen. Bald sehen wir

Feuer; Leute mit Strohbränden kommen uns entgegen. Noch ein sehr unangenehmer Flußübergang, dann sind wir nach 9 Uhr im Dorfe Gonschio.

Die Leute bekommen Essen; wir trinken Grog, genießen eine Kleinigkeit und legen uns dann zu totenähnlichem Schlafe nieder, aus dem wir erst nach 7 Uhr früh erwachten.

Die genaue Lage von Gonschio habe ich nicht feststellen können, es liegt 6 bis $6\frac{1}{2}$ Stunden südöstlich von Toro, also etwa 25 km entfernt; vielleicht ist es in der Gegend des auf der französischen Karte verzeichneten Ortes Yagua zu suchen. Von Makandjia bis Gonschio hatten wir mindestens 40 km zurückgelegt. Dieses ist ein Ort mit 60 bis 70 Hütten und 180 bis 200 Einwohnern; von da führt eine gute Straße einerseits nach Bambio, auf der andern Seite nach Toro. Da wir alle sehr ermüdet waren, schliefen wir bis 7 Uhr und brachen erst um $8\frac{1}{2}$ Uhr nach Toro auf. Flott ging es auf guter Straße vorwärts; um 11 Uhr waren wir im hochgelegenen Dorfe Bayanga mit viel Anbau und vielleicht 200 Einwohnern. Vorher hatten wir zweimal den Fluß Belinga gekreuzt. Wir rasteten in Bayanga bis 12 Uhr; kaum waren wir im Marsch, als strömender Regen einsetzte, der bis nach 4 Uhr, bis Toro, anhielt. Trotz der Gummimäntel kamen wir wieder durchnäßt ins Lager.

Der Marsch von Gonschio nach Toro war nicht uninteressant gewesen. Wir kamen bald auf den breiten Erschließungsweg, den die Sangha Forestière hat durch den Wald treiben lassen; von ihm gehen viele schmale Seitenwege ab. Die Gegend war recht hübsch, und der Urwald wies prächtige Baumriesen auf. Hätte es nicht so fürchterlich geregnet, wären wir sicher entzückt gewesen.

Vor Toro durchkreuzten wir eine breite Anbauzone; dann kam das über einen Kilometer sich lang hinziehende Zeilendorf mit dem Gehöft des Chefs und dem Fremdenhause als Mittelpunkt. Toro, ein kleiner wohlgebauter Mann mit klugem Gesicht, begrüßte uns ganz freundlich; es fand sich auch ein schwarzer Clerk der Sangha Forestière ein, der uns mit seiner Kenntnis der französischen Sprache wesentliche Dienste leistete. Toro versprach sofort, mir Träger zu besorgen; so konnte ich

dann am nächsten Morgen meine bisherigen Träger entlassen. Als ein jeder 10 Fr. erhielt, waren sie doch recht zufrieden.

Wir rasteten einen Tag in Toro; wir hatten es wohl verdient.

Toro ist, wie gesagt, ein Straßendorf; die niedrigen, viereckigen Hütten, eine dicht an die andere gebaut, bilden lange Häuserzeilen. Die Bewohner von Toro sind noch Yanghérés, aber schon mit Bukongos gemischt; sie haben die Bauart der Bukongos angenommen, die weiter nach Süden und Südwesten wohnen. Die Einwohnerzahl von Toro ist mit 1200 eher zu niedrig als zu hoch angenommen. Ich fand zwei Hauffas im Orte.

VIII. Durch das Land der Bukongos.

Das war eine Wohltat für mein deutsches Herz, diese Reise durchs blühende Land der Bukongos; der Erwerb des Landstriches zwischen Toro, Bania, Nola und Camba Oro-Faktorei ist eine in jeder Hinsicht wertvolle Bereicherung unseres Kamerun. Nach dem kümmerlichen Anbau im Lande der Baias und Yanghérés marschierten wir wieder durch kilometerweite Pflanzungen; wir fanden — was wir bis dahin nur selten in Neu-Kamerun gesehen hatten — Dörfer mit vielen hundert und zuweilen mehreren tausend Menschen alle paar Stunden, und wenn diese Leute auch nur recht ungern meine Lasten weiterbeförderten, muß ich sie doch als fleißige, tatkräftige Menschen bezeichnen.

Der Tag Aufenthalt in Toro tat uns recht wohl. Es kamen zwar viele Menschen, die allerlei Handel treiben wollten, und der alte Toro hielt sich mit seinem Hoffstaat mehr vor unserm Zelt als in seiner Behausung auf; aber die Leute waren im allgemeinen nicht zudringlich. Toro brachte auch pünktlich die von uns gewünschten Träger, die allerdings nur bis Bukongo (Barondo), dem Hauptdorf der Bukongos, mitgehen sollten, und am 30. Juni früh konnten wir abmarschieren. Es ging zunächst durch nebelverschleierten, schönen Urwald, dann passierten wir einen kleinen Fluß und kamen, aus seinem

Tale emporsteigend, in hochstämmigen Wald mit großen Anbauflächen darin. Durch die licht stehenden Bäume eröffneten sich Ausblicke auf eine weite, freie Ebene.

Es war ein schöner, kühler Morgen. Graupapageien in großer Zahl flogen über uns hin, hingen in den Bäumen. Der Bäume wurden dann weniger und weniger; wir kamen auf eine mit Gras bestandene Senke, den Anfang einer riesigen Lichtung im Urwalde. Vierzig bis fünfzig Minuten marschierten wir hindurch; rechts und links dehnte sich diese Grasfläche unübersehbar. Ist sie Anzeichen für früheren großen Anbau, ist die Lichtung natürlichen Ursprungs? Wieder kamen wir in Urwald, an dessen Rand eine Anzahl verfallener Hütten standen. Möglich, daß sie Gummischneidern zum Aufenthalt gedient hatten; doch konnten sie auch Reste eines verlassenen Dorfes sein. Nunmehr ging es drei Stunden lang immer durch Urwald. Bald schritten wir zwischen kräftigen Hochstämmen mit wenig Unterholz dahin, bald überwog dieses und bekam der Wald ein weniger schönes Aussehen. Wir freuten uns der mächtigen, schönen Bäume, sahen dem Spiel der Baumaffen zu; wir marschierten auf Nola, hatten die ärgsten Strapazen hinter uns, und die Freude an der Natur erwachte wieder.

Wir waren gegen vier Stunden unterwegs, als wir den Abstieg zu einem Flusse begannen, über den eine ganz gute Brücke führte; es war der Odo. Auf seinem jenseitigen Ufer kamen wir in unübersehbare Mais- und Maniokfelder. Wir marschierten und marschierten; im Walde hörten wir die Stimmen von Menschen, aber kein Dorf kam. Endlich nach einer halben Stunde eine lange Reihe zerfallener Hütten; das war aber nicht das Dorf Bariso, nach dem wir hin wollten; die Hütten hatten Gummischneider der Sangha Forestière gebaut, die im Walde arbeiteten. Dorf Bariso lag noch weit entfernt an einem Berghange, und bis dahin erstreckte sich der Anbau ununterbrochen. Die Leute hatten die großen starken Bäume nicht entfernt, nur das Unterholz; unter den Urwaldriesen wächst ihre Ernte auf.

Bariso, ein ziemlich intelligenter Mann, kam uns mit einer Menge Leute entgegen. Sein Dorf war etwas kleiner wie das von Toro; immerhin hatte Bariso wohl 700 bis 800 Ein-

wohner. Allem Anschein nach waren in der Nähe weitere menschliche Ansiedlungen.

Wir bauten unser Zelt neben dem Raſthauſe auf und waren bald von einer großen Menge Neugieriger belagert; ſchrecklich neugierig zeigte ſich auch Barifo. Die Unterhaltung mit ihm ging ganz gut. Er ſelber ſprach faſt nichts Franzöſiſch; aber er hatte ſich einen Dolmetſcher zugelegt, einen früheren Clerk, der die franzöſiſche Sprache einigermaßen beherrſchte. Barifo brachte ſehr viel Eſſen; er ließ es ſich angelegen ſein, zu zeigen, daß ein gewiſſer Wohlſtand in ſeinem Dorfe herrſchte. Er ließ ſeine beiden Pferde vorbeitreiben, dann große Herden Ziegen und Schafe; die Leute hatten tatſächlich ganz guten Viehbeſitz.

Am Abend gab es großes Wehklagen im Dorfe ganz in unſerer Nähe; den Grund kannte ich von früheren Erfahrungen her. Es war jemand geſtorben. Ganz aufgereggt kamen Barifo und einige ſeiner Leute und erzählten, das ſei nun ſchon der vierte Todesfall innerhalb weniger Tage. Alle wären große, kräftige Männer geweſen, der eben Geſtorbene beſonders groß und kräftig. Vor vier Tagen ſei er aus dem Walde gekommen, hätte ſich hingelegt und über Schmerzen in der Bruſt geklagt; nun ſei auch er tot.

Nach den Erzählungen der Leute mußte der Mann wie die früheren Geſtorbenen an Lungenentzündung zugrunde gegangen ſein; die Leute hatten ſich die Erkrankung ohne Zweifel bei Rodungsarbeiten im feuchten und nebeligen Walde geholt. Ich erklärte den Leuten das Weſen der Erkrankung ſo gut ich konnte, gab dem Chef Barifo einige Flaſchen mit äußerlich einzureibenden Mitteln und eine kleine Büchſe Tee, dazu etwas Zucker. Mehr kann man leider im Urwalde nicht tun.

Mit Rückſicht auf uns unterließen Barifos Leute das ſonſt beim Tode eines Dorfbewohners übliche Klagegeheul; wir verbrachten die Nacht recht gut und konnten, als am nächſten Morgen die Sonne ſich erhob, neu geſtärkt weiterziehen. Es ging wiederum durch Gummiwald; wir trafen viele Gummifchneider. Vielleicht waren es Leute der Sangha Foreſtière, vielleicht zapften viele der Leute aber auch auf eigene Fauſt im Konzessionsgebiete der Geſellſchaft. Denn

meist rissen sie in größter Eile aus, sobald sie des Weißen ansichtig wurden. Dreiundeinhalb Stunden marschierten wir durch den Wald auf breitem, gutem Wege, der nur selten durch gefallene Stämme gesperrt war. Einige Flüsse waren zu passieren, kleine Bäche mit klarem Wasser. An einem rasteten wir und machten mit großer Mühe Feuer; das nasse Holz wollte und wollte nicht anbrennen. Obschon es die letzten beiden Tage nicht geregnet hatte, war es so feucht und kühl im Urwalde, daß wir ein unbezähmbares Verlangen nach warmen Würstchen hatten.

Nachdem wir das größere Wasser Kukuru überschritten hatten, kamen wir in riesigen Anbau und schließlich zum Dorfe Mbuffa, das über 2000 Einwohner hat. Mbuffa, ein etwas mürrisch dreinblickender alter Mann, kam im Haussa-Kostüm und brachte sehr viel Essen für meine Träger und eine junge Ente für mich; ich beglückte ihn mit einer Laterne und gab ihm 10 Franken. Wir saßen vor dem sauberen Rasthause unter der Veranda; der große Dorfplatz davor war schwarz von Menschen. Über 1000 Männer, Weiber und Kinder hatten sich eingefunden, und besonders die Weiber drängten sich hinzu, das große Wunder anzustauen, die weiße Frau, die mit dem weißen Manne gekommen war.

Nach kurzem Aufenthalt marschierten wir weiter, durchschritten einen Strich Urwald von 20 Minuten Breite und befanden uns schon wieder inmitten weit sich dehnender Mais- und Maniokfelder. Die Bukongos haben mächtig im Urwald aufgeräumt; es ist wirklich eine Freude, durch ihr Gebiet zu wandern.

Wir näherten uns einem neuen großen Dorfe; mir fiel aber auf, daß in der langen Häuserzeile kein Mensch zu sehen war. Da und dort einige alte Leute vor den Hütten. An zehn Minuten gingen wir die Dorfstraße entlang; dann senkte sie sich plötzlich, und wir bekamen etwas unterhalb einen großen Platz zu Gesicht, der von Menschen wimmelte. Rechts und links vom Platze strahlten Straßen aus, sichtlich noch länger wie die, die wir eben durchwandert hatten. Wir waren im Dorfe Mbango, das man wohl auf 3000 Menschen schätzen kann. Der Chef Mbango, ein großer, stattlicher Mensch, wollte

mir alles mögliche bringen, Hühner, Enten, eine Ziege, Essen für die Träger; außer ein paar Eiern mußte ich alles ablehnen. Das hielt Mbango aber nicht ab, am Nachmittag nach dem 1½ Stunde entfernten Barondo zu kommen, wo ich lagerte, und Essen für die Leute, Hühner und Eier zu bringen. Da blieb schließlich nichts übrig, ich mußte kaufen, obgleich Barondo bereits genug geliefert hatte.

Von Mbango fahen wir die Häuser der Sangha Forestière in Barondo an einem Berghange liegen; aber wir hatten noch über eine Stunde bis dahin. Es ging auf etwas schlüpfrigen Wegen durch sumpfigen Urwald, der sich lange nicht öffnen wollte; endlich aber hatten wir die Häuser der Sangha Forestière erreicht. Wieder kam ein Streifen Urwald von 10 Minuten Breite und dann das weit ausgedehnte alte Dorf Barondo, das 3000 Einwohner haben soll, vielleicht aber noch volkreicher ist. Ein Haussa kam mir entgegen; Barondo, ein alter, fauler Kerl mit roten Augen, ließ sich erst im Dorfe sehen. Er führte uns zum Hause für Weiße, einem Bauwerk mit verschließbaren Holztüren; das Haus war aber recht unsauber, und wir bauten deshalb das Zelt auf. Barondo, der sichtlich wenig Autorität besaß, war zunächst ganz gefällig, versprach Leute zu besorgen, brachte reichlich Essen für die Träger, Eier für uns und eine Ente; er wurde erheblich schwieriger, als der Administrateur von Carnot, Herr Pinelli, am Platze eintraf, kurz nach unserer Ankunft. Bis dahin hatte sich die Trägerfrage einigermaßen glatt gelöst, nunmehr hatte ich Mühe, die Leute zusammenzubekommen und zusammenzuhalten. Den Administrateur, einen Italiener oder Korfen, lernte ich nachher im Hause des Agenten der Sangha Forestière kennen; der etwas heißblütig veranlagte Mann wollte Kaiser der Franzosen werden und dann Deutschland zerschmettern. Ich wünschte ihm viel Glück und riet ihm, zunächst einmal Boulanger II. zu werden. Übrigens hatte der Mann in seinem Bezirk sehr tüchtig gearbeitet und das Pech gehabt, Beamter im Yukaduma-Gebiet zu sein, bis er infolge der deutschen Okkupation fortgehen mußte. Jetzt vertreiben ihn diese gräßlichen Deutschen aus Carnot. Ich tröstete ihn damit, daß ja das große Gabongebiet als Feld der Betätigung am Kongo bliebe; aber der Mann war Pessimist

geworden. „Wenn ich nach dem Gabon gehe“, klagte er, „werden die Deutschen nach einigen Jahren nicht auch den Gabon nehmen? Wir müssen einen Kaiser haben und Krieg machen.“

Die Ungezogenheiten des Herrn (er sprach sich auch dahin aus, daß Frankreich mit Neu-Kamerun ein „Matabiche“ [Trinkgeld, Geschenk, das man Negern verabreicht] an Deutschland gegeben habe) regten mich nicht sonderlich auf; weit schwerer wog, daß er uns in Makandjia in einer Situation hatte sitzen lassen, die unter Umständen hätte gefährlich werden können. Herr Pinelli entschuldigte sich lediglich damit, daß er vom Fieber wäre überrascht worden.

Der Trägerfrage wegen mußten wir in Barondo einen Tag bleiben. Da vom Administrateur nicht viel zu erwarten war, nahm ich selber den alten Barondo gehörig vor, der nach vielem Hin und Her endlich am zweiten Tage abends 10 Uhr die nötigen 30 Leute aus seinem großen Dorfe zusammengebracht hatte. Gegen 8 Uhr hatte er 12 Mann, und er versprach, am nächsten Morgen 6 Uhr noch weitere 20 zu bringen. Darauf ließ ich mich aber nicht ein. Ich ließ ihn immer wieder ans Zelt holen, und da er wohl einsah, er würde nicht schlafen können, bevor ich nicht meine Träger hatte, ging es auf einmal sehr schnell.

Am nettesten hatte sich während der 1½ Tage meines Anfehthalts in Barondo der alte Haussa-Mann betragen. Er kam wieder und wieder, brachte Eier, Milch; einmal gab ich ihm, sein gefälliges Wesen zu belohnen, ein paar Kerzen und einige Schachteln Streichhölzchen, woran wir Überfluß hatten. Kurz vor unserm Abmarsch brachte er die Kerzen traurig zurück. Er könnte nicht soviel Eier mehr zusammenbringen, als sie wert seien. Nachdem ich ihm begreiflich gemacht hatte, daß die Kerzen ein Geschenk gewesen wären, war er sehr glücklich.

Das große Dorf Barondo haben wir nach allen Seiten durchstreift; es muß mindestens 3000 Einwohner haben. Wie alle Bukongo-Dörfer ist es eine Zeilensiedlung. Der Platz, auf dem sich neben dem Hause des Chefs das Haus für Weiße erhebt (wenn kein Weißer anwesend, bewohnt der Chef das

Haus), bildet das Zentrum. Von ihm strahlen drei Häuserreihen aus, ein Haus dicht neben dem andern; jede Zeile ist über ein Kilometer lang.

Am 2. Juli früh gingen wir von Barondo ab. Wir durchquerten große Maisfelder mit Maniok als Zwischenkultur und kamen dann in sekundären Wald mit primären Urwaldstreifen dazwischen, die prächtige Hochstämme aufwiesen; der sekundäre Wald erhebt sich auf früheren Anbauflächen. Nach $2\frac{1}{2}$ Stunden erreichten wir den Fluß Salo, der in breitem Tal ruhig dahinströmt; von da hatten wir eine knappe Stunde zum großen Dorfe Wambiru, wo drei Kagamas des Chefs Yemele 800 bis 900 Menschen haben. Mächtige Lichtungen im Urwald mit riesigem Anbau umgeben das Dorf. Der Chef Yemele, ein sehr intelligenter Mensch, wohnt eine halbe Stunde weiter; bei ihm haufen an 1000 Menschen. In Yemele wie in Wambiru befinden sich Häuser der Sangha Forestière, mit schwarzen Clerks besetzt; Yemele ist früher Sitz eines französischen kleinen Postens gewesen. Das Haus und ein kleiner Garten sind noch vorhanden; der Chef Yemele hat sich beides angeeignet. Er bot uns sofort das Haus an; wir zogen es aber vor, im Zelte zu wohnen und ließen die deutsche Fahne stolz im Winde wehen.

Yemele war anfangs etwas zurückhaltend, faßte später mehr Zutrauen. Schließlich rückte er mit der Frage heraus, ob die Deutschen, wenn sie kämen, alle Chefs töten würden. Ich erklärte sehr energisch, daß das eine ganz gemeine Lüge wäre und forderte Yemele auf, zu sagen, wer diese Lügen verbreitet hätte; leider wollte er nicht mit der Sprache heraus. Er zog sich schließlich darauf zurück, daß „die Leute“ so gesprochen hätten. Obschon ich wiederholt erklärte, daß die Deutschen nichts ändern und jeden Mann in seinem Besitze lassen würden, zeigten sich Yemele und seine Leute sehr beunruhigt.

Der Nachmittag schien eine wahre Sintflut bringen zu wollen; schwarz zog es von allen Seiten herauf. Aber das Wetter wütete um uns herum und kam nicht ins Dorf hinein. Der Abend und die mondhelle Nacht waren prachtvoll. Unsere Nachtruhe wurde stark durch Ziegen und Schafe beeinträchtigt,

die den Vorraum zu unserem Zelt durchaus zum Tummelplatz ihres nächtlichen Übermuts machen wollten.

In aller Frühe schon kam Yemele mit den nötigen Trägern an; er begleitete uns noch ein ganzes Stück Weges. Schließlich zog er einen weißen Briefbogen vor und bat mich, ihm eine „Schrift“ zu geben. Er hätte die Sache mit den Deutschen sich die ganze Nacht überlegt. Am liebsten würde er mit den Franzosen gehn; aber seine Leute wollten nicht alle mit. Wenn er ginge, würde er nur ein kleiner Chef sein. So möchte er auch gern bleiben; jedoch seine Angst vor den Deutschen wäre furchtbar groß. Wenn er aber ein „Papier“ von mir hätte, würde er die Ankunft der Deutschen abwarten.

Ich tat dem Manne den Gefallen und bestätigte ihm, daß er, der Chef der Dörfer Yemele und Wambiru, mir Leute besorgt und auch sonst sich dienstbereit gezeigt habe.

Yemele steckte den Wisch ein, holte ihn aber nochmals hervor und bat, daß auch noch meine Frau unterschreiben möchte. Nachdem auch das geschehen war, war er endlich zufrieden und verabschiedete sich.

Wir marschierten durch eine Anzahl Lichtungen, dann durch schönen Urwald, der von vielen kleinen Flüssen durchzogen wird. Daß viele Elefanten in diesem Walde haufen, ist schon zu glauben. Leider ist auch bei Nola unter den Tieren stark gewüftet worden.

Nach einer Wanderung von drei Stunden waren wir zu dem größeren Flusse Lopo gekommen; wir überschritten ihn auf einer ziemlich guten Brücke und gelangten in das Dorf Ngumbos, eine der letzten Siedlungen der Bukongos nach Westen und Süden hin. Ngumbo, ein ziemlich blödsinnig aussehender Neger, der sich die Messingkapseln zweier französischer Jagdpatronen in die durchbohrten Nasenflügel gesteckt hatte, kam uns begrüßen und brachte einige Eier. Sein Ort zählt etwa 400 Bewohner.

Wir hatten nun noch $1\frac{1}{2}$ Stunde nach Nola. Der Marsch durch prächtigen, von sehr vielen kleinen Wasseradern durchzogenen Urwald wäre sehr schön gewesen, wären nicht die letzte Stunde noch starke Regengüsse gekommen. Sie weichten den schweren Lehmboden völlig auf, und das Weiterkommen

war ungemein erschwert. Bald war aber auch diese Qual zu Ende. An einer größeren Kikxien-Pflanzung vorüber kamen wir in das Arbeiterdorf der Sangha Forestière, und dann hatten wir auch die Anlagen dieser Gesellschaft vor uns, einen ganzen Komplex von Gebäuden dicht am Mambere. Gerade gegenüber, auf der Halbinsel, die vom Kadei und Mambere gebildet wird, liegt die Station Nola. Wir bekamen Wohnung in einem der Häuser der Sangha Forestière.

Die Bukongos, deren Gebiet wir durchzogen hatten, sind ein zahlreiches, intensiv Ackerbau treibendes Volk, von dem Teile über den Kadei hinweg bis an die alte Kamerungrenze vorgeschoben sind; sie sind verwandt mit den menschenfressenden, aber gleichfalls blühenden Anbau besitzenden Stämmen am Ubanghi. Die Männer sind mittelgroß, kräftig, die Frauen meist durch zu harte Arbeit verkümmert. Die Leute ziehen Enten, Hühner, Schafe, Ziegen; sie bauen viereckige Häuser aus Pfählen, Bambus, Baumrinde und mit Palmblättern gedeckt. Die Häuser werden dauerhaft angelegt und lange Zeit benutzt; die Bukongodörfer sehen zumeist etwas verräuchert und schmutzig aus. Durch die Franzosen sind in früheren Jahren so viele Gewehre eingeführt worden, daß Schild und Speer fast unbekannt geworden sind.

Die Bukongos sind ein sehr entwicklungsfähiges Volk und für unser koloniales Neuland von großer Bedeutung. Die Bukongodörfer, die wir durchzogen haben, zählen zusammen 10500 bis 12500 Einwohner; aber allein um Barondo müssen in einem Umkreise von 10 km um das Hauptdorf mindestens 10000 Menschen wohnen; vielleicht leben da 12000 bis 15000. Man kann damit rechnen, daß im Bukongoland, das nach Osten beinahe bis Camba Oro am Bodinge reicht, 40000 Menschen wohnen.

Der Bezirk Carnot, den wir von Carnot ab bis Nola durchzogen, ist mit dem Mbimu-Gebiet (westlich Sangha und Kadei) das wertvollste Stück der Neuerwerbung. Der im Süden bis Nola und bis zum Einfluß des Lobay in den Mbaere reichende Bezirk geht im Norden noch zwei Tagemärsche über Carnot hinaus und greift da über den Lobay hinüber; er muß mindestens 150000 Einwohner haben. Wenn die Steuer im

Bezirke allgemein erhoben wird, wie es den Anschein hat, müßte das Steueraufkommen 500000 Fr. betragen; 300000 Fr. werden sicher aufkommen.

Bedauerlich ist, daß der Bezirk Carnot erst am 1. Februar 1913 übergeben wird; die Franzosen werden alles tun, bis dahin aus diesem Gebiete herauszuschleppen, was irgend möglich ist.

IX. Nola — Die Sangha Forestière.

Nola war eine gewisse Enttäuschung für uns. Auf Grund meines Kartenmaterials erwarteten wir, am linken Mambere-Ufer eine große Eingeborenenansiedlung zu finden, auf der Halbinsel, vom Mambere und Kadei gebildet, aber eine Feste mit Soldatenwohnungen, Beamtengebäuden, Feste und Eingeborenenstadt durch eine Brücke miteinander verbunden; aber es kam erstens wieder einmal anders und zweitens, als wir dachten. Am linken Mambere-Ufer, wo nach den Karten das eigentliche Nola liegen soll, ist außer den Gebäuden der Sangha Forestière, einer Gummibaumplantage (Kickxien) der Gesellschaft und einem kleinen Arbeiterdorf nichts. Es ist auch früher kein größerer Ort dagewesen; die Hauptansiedlungen befanden sich immer auf dem rechten Mambere-Ufer, auf der von Mambere und Kadei gebildeten Spitze.

Da ist, der Anlage der Sangha Forestière gegenüber, zunächst die Station. Die Franzosen rühmen sie; der die Baulichkeiten umgebende Garten ist wirklich auch recht schön. Aber die Gebäude sind verfallen. Zwischen den Stationsgebäuden liegt die Faktorei der Compagnie Hollandaise. Nach dem Kadei zu haben sich auf einem Uferberge Eingeborene angesiedelt; das Dorf zählt 70 bis 80 Hütten. Weitere kleine Dörfer liegen oberhalb der Station am Mambere. Die Bewohner sind Fischer und Ruderer; eine ganze Anzahl der Leute ist für den öffentlichen Dienst tätig. Sie besorgen die Post nach Wesso, holen sie von Bania und Carnot, fahren die Beamten und sonstige Reisende zum Dampfer nach Wesso. Diese Dienste haben die Leute recht gern verrichtet, weil sie gut bezahlt werden. Für die Fahrt Nola—Wesso und zurück

(allerdings 9 bis 10 Tage harte Arbeit) erhält der Mann 20 Fr.

Zur Zeit meiner Anwesenheit hatte die Station Nola an weißen Beamten einen Administrateur, einen Arzt und einen weißen Unterbeamten. Das war alles.

Für den Verkehr über den Mambere standen der Station nur Einbäume zur Verfügung; die Sangha Forestière besitzt eiserne Leichter und zwei sehr kleine Dampfer.

Die Sangha Forestière hat ein Haus für den Direktor, am Mambere gelegen, von schönem Garten umgeben; bei dem Direktor Robinot und seiner liebenswürdigen Gattin verlebten wir einen angenehmen Nachmittag. Außerdem gibt es zwei Magazine, Handwerkschuppen und eine Anzahl Beamtengebäude. Der Mambere ist zwischen den Anlagen der Sangha Forestière und der Station etwa 300 m breit; etwa 500 bis 600 m unterhalb der Station vereinigt er sich mit dem Kadei und führt von da ab den Namen Sangha.

In Nola sitzt ein Direktor der Sangha Forestière; ihm wird, nachdem die deutsche Besetzung des Neu-Kameruner Gebiets vollständig durchgeführt ist, die Oberleitung über den deutschen Teil der Konzession übertragen werden. Dieser Teil umfaßt die Bezirke Nola—Gaza, Mbimu, Carnot, ferner Teile des Sangha-Zipfels.

Ein großes Verdienst hat die Sangha Forestière (ebenso wie die Gesellschaft Süd-Kamerun); sie hält streng darauf, daß aus ihrem Gebiet nur erstklassiger Kautschuk ausgeführt wird. Im konzessionsfreien Kameruner Gummigebiet, wo unter den Kaufleuten eine sehr große Konkurrenz herrscht, nehmen die Eingeborenen es wenig genau mit der Reinheit des Kautschuks. Wenn sie sich auch vor direkter Verfälschung durch Schmutz, Blätter und Aststücke hüten, weil sie dafür bestraft werden können, so zapfen sie doch Lianen und Bäume an, die zwar auch Gummisaft enthalten, aber in Verbindung mit Harz. Durch die Harzbeimischung wird das Produkt klebrig und minderwertig; es muß erst mühsam gereinigt werden, ehe es auf den Markt gebracht wird, und erzielt einen um 3 bis 4 Mark pro Kilo geringeren Preis als das Produkt der Konzessionsgesellschaften. Wenn diese 10 bis 11 Mark pro

Kilogramm erzielen, bringt Südkamerun 7 bis 8 Mark. Es ist wohl zu erwarten, daß bald bei uns Bestrebungen einsetzen werden, die großen Konzessionen im neuen Gebiet zu beschränken; einer solchen Beschränkung aber sollten gründliche Reformen vorausgehen, sonst haben wir in Neu-Kamerun schließlich ebenso schlechten Gummi wie im alten Schutzgebiet. Bei unbeschränkter Konkurrenz findet sich immer wieder ein Kaufmann, der auch schlechte Ware nimmt; die Kaufleute können aus sich heraus das Gummigeschäft nicht sanieren. Da muß die Verwaltung eingreifen.

Über die Zustände in den französischen Konzessionsgebieten sind manche Alarmnachrichten in die Öffentlichkeit gedrungen, die aber nur teilweise der Wahrheit entsprachen. Die Gesellschaften haben früher nur zum kleinen Teil eigene Arbeiter für die Kautschukernte gehalten; im übrigen verließen sie sich darauf, daß die Eingeborenen in ihren Gebieten, um die von ihnen geforderten Steuern zahlen zu können, Kautschuk ernten und ihnen verkaufen mußten. Damit ist jetzt gebrochen. Die Sangha Forestière hat einen Stamm eigener Arbeiter, 1500 bis 2000; sie erhalten Essen und 15 Mark pro Monat. Nun ist das Gummischneiden in stets feuchten Wäldern kein leichtes Geschäft; 5 bis 6 Monate und mehr hintereinander kann kein Mensch im Walde leben. Die Sangha Forestière will daher, um einen großen Stamm von Arbeitern heranziehen zu können, die Leute wechselnd bald auf Pflanzungen, bald im Walde beschäftigen und den im Walde arbeitenden Leuten besondere Annehmlichkeiten gewähren. Sie hat unter der französischen Verwaltung immer noch von der Tatsache profitieren können, daß die Eingeborenenendörfer, wollten sie ihre Steuern zahlen oder zu anderen Zwecken Geld erwerben, Kautschuk für die Gesellschaft gewinnen mußten, weil es kein anderes Mittel Geld zu verdienen, für die Eingeborenen gab. Unter deutscher Verwaltung will die Sangha Forestière sich davon ganz unabhängig machen. Arbeiter, die man jetzt trifft, wohnen noch in provisorischen Hütten; aber in den Waldkomplexen, die die Gesellschaft methodisch in Angriff nimmt, sollen gute Unterkunftshäuser für die Arbeiter gebaut werden. Man

hat ferner für sie eine Fleischlieferung vom Tschad her in die Wege geleitet, will Phonographen, Projektionsapparate in die Lager schicken, um die Leute abends zu unterhalten. So hofft man große und genügende Arbeitermengen leicht heranziehen und die Produktion, die jetzt 600 Tonnen beträgt (davon kommen vier Fünftel auf die jetzt deutsch gewordenen Teile), auf 1500 Tonnen steigern zu können.

Nach dem Abkommen mit der französischen Regierung wird die Sangha Forestière bis 1912 etwa 300 000 Hektar (davon vielleicht 240 000 im deutschen Teil) völlig durcharbeiten, um sie dann als Eigentum zu erhalten. Ferner erhält sie dann bis 1930 ein zehnmal so großes Gebiet als weitere Konzession, in dem die Gesellschaft durch fernere Durcharbeitung weiteres Eigentum erwerben kann.

Bei Toro-Tongo, einem reichen Gummigebiet in der Umgegend von Barondo, sah ich die Erschließungswege, die die Gesellschaft vorgetrieben hat. Wir trafen auch Arbeiter, Arbeiterdörfer, provisorisch für ein paar Wochen angelegt. Die Arbeiter streifen im Walde umher, zapfen den Latex in Blechgefäße; er wird unter Aufsicht von schwarzen Vorarbeitern in kochendes Wasser geschüttet und koaguliert zu mehr oder minder dicken Lappen, die in Magazinen getrocknet werden. Dann erfolgt das Schneiden in Streifen und Stücke. Durch gutes Schneiden wird der Kautschuk ansehnlich gemacht. Die Sangha Forestière gewinnt Kautschuk von Bäumen und Lianen; der in Betracht kommende Kautschukbaum ist die Funtumia. Von Lianen werden ausgebeutet: *Landolphia owariensis* (roter Kautschuk); die andern *Landolphia*-arten und *Clitandra* liefern den schwarzen Kautschuk. Im Gebiet von Toro-Tongo, jetzt stark in Angriff genommen, überwiegen die Lianen. Dagegen überwiegt bei Doago, in der Nähe von Berberati, die Funtumia.

Die Schule der Sangha Forestière in Bania wurde leider nach Brazzaville gezogen, der Arzt nach Wesso. Nunmehr hat die Gesellschaft dem deutschen Gouvernement 100 000 Fr. jährlich für Anstellung von 4 Ärzten angeboten, was akzeptiert wurde.

Wir waren 2 $\frac{1}{2}$ Tage in Nola, besorgten unsere Post und bereiteten alles zur Abreise nach Wesso vor. Herr Direktor Robinot von der Sangha Forestière stellte uns für die Herunterfahrt liebenswürdig einen eisernen Leichter zur Verfügung; Ruderer sollte die Administration geben. Da der Administrateur behauptete, er hätte nur 5 Mann (10 brauchten wir), kamen wir etwas in Bedrängnis; nur mit Mühe waren die 10 Leute zusammenzubekommen. Aber auch das wurde schließlich überwunden, und an einem der ersten Julitage mittags verließen wir Nola und schwammen der Zivilisation entgegen.

X. Auf der Sangha-Straße.

Wir schieden am 6. Juli von Nola und dem eifrig um uns bemühten Mr. Robinot und seiner liebenswürdigen Gattin.

Die Abfahrt war auf den frühen Morgen angesetzt, wir kamen aber erst mittags fort, weil Ruderleute schwer zu bekommen waren. Die zehn Mann, die wir brauchten, glaubte der Administrateur in Nola, der sich im übrigen korrekt benahm, nicht stellen zu können, sondern nur fünf Leute; so mußten die fehlenden mühsam von fernher zusammengeholt werden. Mittags waren die nötigen Leute aber bereit, und bald darauf stießen wir ab, ich sehr begierig darauf, den Sangha und den „Herd der Schlafkrankheit“ kennen zu lernen. Von Sumpf war zunächst nichts zu sehen; der Fluß ist von ziemlich hohen Uferbergen begleitet. Manche der Randberge liegen 200 m über dem Flußwasserspiegel. So blieb die Gegend bis nach Bayanga, dem französischen Posten, den wir am zweiten Tage unserer Fahrt mittags erreichten.

Diese Tatsache, daß hohe Uferberge den Sangha-Fluß begleiten, bildet eine köstliche Illustration zu der Erzählung der Franzosen, östlich der Linie Nola—Bayanga nach Bera-Njoko zu gäbe es nur Sumpf. Das ist deshalb unmöglich, weil von Osten her sich eine ganze Anzahl Flüsse in den Sangha ergießen. Wir müssen also ein Gebiet da erworben haben, das bis zu 250 m über dem Wasserspiegel des Sangha ansteigt, von Urwald bedeckt ist und von vielen Flüssen durchzogen wird. Die Babingas, der afrikanischen Zwergbevölkerung an-

gehörig, durchstreifen diesen Urwald, in dem die Flüsse von breiteren oder schmälern Sumpfgürteln begleitet sein werden, wie wir das im übrigen Alt-Kamerun und auch in Neu-Kamerun beobachtet haben. Einige Brücken über die Flüsse und ihre Sümpfe gelegt, und man kann von Sumpf ebensowenig sprechen wie im Dume-Bezirk.

Im übrigen ist das ganze Gebiet, das wir südlich der Linie Nola—Bera-Njoko bekommen haben, noch wenig bekannt; daß es aber Reichtümer birgt, zeigt die Tatsache, daß die Sangha Forstière am Ndoki in Dalo (nördlich von Ikelemba) eine Faktorei hat, desgleichen in Kagarengue, einem Platz, der östlich von Wesso liegt, hart an der neuen deutsch-französischen Grenze. So weit im Süden dieses Gebietes also, am Ansatz des Sangha-Zipfels, gibt es so viel Kautschuk und Elfenbein, daß nicht weit voneinander zwei Faktoreien bestehen können. Von der Linie Nola—Bera-Njoko hinunter nach Wesso-Ikelemba gibt es keinen undurchdringlichen Sumpf, aber ein von vielen Flüssen durchschnittenes, von Norden nach Süden sich langsam senkendes Plateau, das nur den einen Fehler hat, noch wenig bekannt zu sein. Es sei ferne von mir, ein Urteil über den wirtschaftlichen Wert dieser Gegend abzugeben, die ich nicht gesehen habe; aus meiner Kenntnis der umliegenden Gebiete heraus darf ich aber sagen, daß auch dies Stück nicht wertlos sein kann.

Am ersten Tage unserer Fahrt kamen wir bis Salo-Faktorei, die etwa 50 km flussabwärts Nola liegt. Spät am Abend, in völliger Dunkelheit, kamen wir an und wurden von einem jungen Franzosen empfangen, den Mr. Robinot benachrichtigt hatte. Wir blieben die Nacht im Rasthause der Kompagnie; am nächsten Morgen sah uns die aufgehende Sonne schon wieder auf dem Fluß. Es gab eine schöne Fahrt auf dem öfter stark eingeengten Wasser, durch Wirbel und Schnellen zwischen hohen Uferbergen dahin; zahllose Windungen macht da der Sangha und stellt der Schiffahrt manche Hindernisse entgegen. So bleibt die Gegend etwa bis Bayanga, dem französischen Posten südlich Nola; dann beginnen sich die Ufer zu verflachen, und der Strom fließt in majestätischer Breite dahin. Er beginnt Inseln zu bilden, bald höher, bald flacher,

bald sind es gar nur Sandbänke, zur Zeit hohen Wassers überflutet, bei niedrigem Wasser Tummelplätze vieler Vögel und gefräßiger Krokodile. Südlich Bayanga sahen wir die ersten dieser Bestien. Wir fuhren am zweiten Tage bis Lidjombo, wenig nördlich vom Einfluß des Ngue in den Sangha; von da ab bildet dieser Fluß die Grenze zwischen Alt-Kamerun und dem französischen Gebiet.

In Lidjombo hatten wir eine recht unangenehme Nacht. Eine halbe Stunde vor Mitternacht kam ein heftiges Gewitter auf, das uns — wir hatten in dem kleinen Rasthause unsere Betten aufgestellt — mit erschreckenden Donnerschlägen dem Schlafe entriß; Blitz auf Blitz sauste in den dicht unter uns liegenden Sangha nieder, und entsetzliches, ohrenbetäubendes Krachen folgte jedesmal. Nach einer halben Stunde ließ die Heftigkeit des Gewitters nach; dafür aber setzte ein wolkenbruchartiger Regen ein, der unseren Leichter dreimal in die Gefahr des Absaufens brachte. Im strömenden Regen, bei elendem Lampenlicht mußte dreimal halb ausgeladen und Wasser geschöpft werden.

Gegen 5 Uhr morgens ließ das Unwetter etwas nach, und ich hoffte schon, trocken von Lidjombo fortzukommen zu können; aber ich hatte die Rechnung ohne den Himmel gemacht. Bei Tagesanbruch setzte der Regen wieder stärker ein; das Gewitter kam zurück, und wieder goß es in Strömen. Da ich, wollte ich den französischen Dampfer in Wesso erreichen, keinen Tag verlieren durfte, mußten wir gegen 9 Uhr im strömenden Regen abfahren. Angenehm war es nicht, in vor Nässe triefendem Boot mitten unter dem halb im Wasser schwimmenden Gepäck zu sitzen, aber es blieb nichts weiter übrig. Grämlich sah der Fluß aus, grämlich das Kameruner wie französische Ufer, einen trübseligen Eindruck machten die halb im Wasser verschwimmenden Inseln. Aber wir hatten gute Jagd, und meine Ruderleute waren außer sich vor Freude über das viele Fleisch, das sie hatten, und arbeiteten mit anerkennenswertem Eifer, so daß wir noch vor 6 Uhr abends Bomassa, das Ziel unseres dritten Reisetages, erreichten. Kurz vor diesem Ort gerieten wir in eine Herde Flußpferde, die, in ihrem Spiel gestört, uns grimmig anfauchten; als ein starkes

Tier Miene machte, den Leichter anzugreifen, mußte ich ihm wider Willen eine Kugel zusenden, deren Empfang es mit sofortigem Verschwinden quittierte. Die Schießerei war zwecklos; ein getötetes Flußpferd sinkt sofort und kommt erst nach einigen Stunden wieder an die Oberfläche.

Auch bis nach Bomassa hin sind die Ufer des Flusses im allgemeinen noch so hoch (10 bis 30 m über dem Wasserspiegel), daß auch dies Gebiet nie unter Wasser stehen kann; das gleiche gilt im großen und ganzen für die Strecke bis nach Ikelemba hin. Bis dahin, ja noch weiter südlich wird der Sangha von einer Bodenschwelle begleitet, die bis zum Likuala aux herbes hinüberreicht; diese Schwelle wird von zwei nord-südlich streichenden Mulden durchzogen, in denen der Ndoki und sein Nebenfluß Ngumu ihre Wasser nach Süden führen. In diesen Mulden stehen zur Regenzeit breite Sumpfgürtel, die aber durchaus nicht unüberschreitbar sind. Der Wald enthält sehr viele Kautschuklianen.

Südlich Bomassa wird der Sangha immer breiter; zahllose Inseln, oft zwei bis drei nebeneinander, und Sandbänke liegen im Fluß. Selbst unser Boot mußte andauernd von einem Ufer zum andern hinüber, um den Strom und die tiefe Rinne zu suchen. Die Sandbänke verschieben sich in jeder Hochwasserzeit; das macht die Schiffahrt gefährlich. Immerhin müßten flachgehende Dampfer dauernd wenigstens bis Bayanga hinaufgehen können; vielleicht ist auch dauernder Verkehr bis Nola möglich.

Weil wir fortwährend die breite Wasserfläche kreuzen mußten, ging es nicht so schnell vorwärts, als ich gehofft hatte. Wir waren erst gegen 12 $\frac{1}{2}$ Uhr in Ndzimu und hatten damit erst die knappe Hälfte des Weges nach Wesso zurückgelegt. In Ndzimu, auf dem Alt-Kameruner Ufer gelegen, fand ich vier Buschfaktoreien, alle vom französischen Kapital abhängig; die Franzosen müssen von Ndzimu aus recht kräftig Gummi auf deutschem Gebiet gemacht haben. Dem wird nun ein Ende gemacht werden. Ndzimu ist ein empfehlenswerter Platz für deutsche Gummiaufkäufer.

Wir rasteten bei dem kleinen Orte 40 Minuten; hastig ging es dann gen Süden. Aber wir erreichten Wesso nicht

mehr, wie ich gewollt hatte, sondern mußten einundeine-
halbe Stunde davor in einem elenden Neste liegen bleiben,
hart am Flusse, auf steiler, 10 m hoher Ufererhebung gelegen.
O, in welcher böse Gesellschaft waren wir geraten. Es scheint
sich da eine Galgenvogelkolonie gebildet zu haben; das Nest
ist sichtlich der Sammelpunkt aller Verbrecher, denen der
Molundu-Bezirk zu warm geworden ist. Zu Beginn der Nacht
begann ein großes Schnapsgelage; es schien ganz so, als plante
die Gesellschaft einen kleinen Raubzug auf mein Boot und
wollte sich vorher Mut antrinken. So war es mir nicht unlieb,
daß gegen 11 Uhr der kleine französische Dampfer anlegte,
der die Post von Nola nach Wesso bringt.

Am nächsten Morgen fuhren wir nach Wesso hinein und
bestiegen sofort die „Valérie“, einen elenden Flußdampfer mit
vier Kabinen, die sämtlich besetzt wurden. Drei Passagiere
mußten noch nachts ihre Betten auf Deck aufstellen.

Ich hatte nicht viel Zeit, mich in Wesso umzusehen; so-
viel ich feststellen konnte, ist es ein kleiner Platz mit ganz
hübschen Stationsgebäuden und vier oder drei Firmen, die
bereits über zu große Konkurrenz klagen. Der Franzose kann
nicht arbeiten ohne Monopol. Der wichtige Platz, aus dem
wir Bedeutendes hätten machen können, ist leider französisch
geblieben; es ist aber sehr wohl möglich, etwas oberhalb
Wesso, nicht weit vom Einflusse des Ngoko, eine deutsche
Station anzulegen. Sie wird Wesso schnell zum Absterben
bringen. Viel Gewissen brauchen wir uns daraus nicht zu
machen; die Franzosen tun alles, das neue deutsche Gebiet zu
schädigen. Sie haben fast alle Leute aus Ikelemba nach Wesso
gezogen; grauenhaft wird unter den Elefanten
gewütet. Der Stationschef von Ikelemba brachte an zwei
Dutzend Elefantenzähne auf die „Valérie“, wovon die meisten
noch nicht ein Kilo wogen!

Die Fahrt der „Valérie“ nach Brazzaville war nichts
weniger als angenehm; ein Teil der französischen Mitreisenden
waren recht unangenehme Gesellen. Die Gegenwart meiner
Frau hinderte sie nicht, schwarze Weiber mit an Deck zu
bringen und sich ganz ungeniert mit ihnen abzugeben; es
wurde erst etwas besser, nachdem ich sehr deutlich geworden

war, von nichtswürdigen Schweinereien gesprochen und mit Beschwerde beim Gouverneur gedroht hatte. Dann betrieb man die Sache etwas weniger offen. Auch auf belgischen Dampfern sind in Gegenwart weißer Frauen Reden gefallen, daß das schwarze Weib das einzig Wahre für den Mann wäre; Bastarde werden mit in die Gesellschaft geschleppt; was das Verhältnis zur Frau betrifft, so zeigt ein Teil der romanischen Kolonisatoren eine erschreckende Roheit der Gesinnung. Das, was unsere deutschen Humanitätsschwärmer, die schwarzweiße Verhältnisse legitimieren möchten, wollen, ist in den romanischen Kolonien zum Teil verwirklicht. Und wie herzbrechend traurig ist das Ergebnis! Das Verlassen des Rassenstandpunktes hat nur Entartung gebracht. Hoffentlich erleben wir den Tag nicht, da ein deutscher Beamter oder Offizier ein schwarzes Weib in die Gesellschaft einer anständigen deutschen Frau bringt. Diesen „Fortschritt“ können wir neidlos den Herren Franzosen lassen.

Von Wesso führen wir in sieben Tagen nach Brazzaville und nahmen einen mächtigen Eindruck mit von diesen gewaltigen Verkehrsstraßen, die der Kongo und seine großen Zuflüsse bilden; wer diese Ströme zum Teil gesehen und befahren hat, begreift ohne weiteres, daß das Kongobecken eine große Zukunft haben muß. Und warum soll Deutschland nicht einen Teil des Verkehrs an sich reißen?

Am ersten Tage der siebentägigen Dampferfahrt kamen wir bis Ikelemba, auf steilem 30 m hohem Ufer am Einfluß des Ndoki gelegen; dort machten wir die Bekanntschaft des Deutschen Graf, der seit einigen Monaten im Sangha-Zipfel unter großen Schwierigkeiten, die ihm die Franzosen machen, arbeitet. Außer in Ikelemba hat er ein Haus in Picunda, das wir am zweiten Tage nachmittags erreichten. Von Picunda zum Likuala Mossaka hin gibt es eine Anzahl Dörfer, aber auch viel Sumpf; da nimmt auch jenes Netz von Kanälen seinen Anfang, das den Sangha, Ubanghi, Kongo und die beiden Likuala miteinander verbindet. Der Sangha-Zipfel wird zum mächtigen Mündungsdelta; das Gebiet ist etwas Ähnliches wie die Gombe-Mlagrassi-Niederung in Ostafrika. Wie sie ist das südliche Stück des Sangha-Zipfels zur Zeit der

großen Regen von Wasser überflutet, und nur die Bodenschwellen sind nicht überschwemmt. Nach der Uferbildung am Sangha zu urteilen, muß es eine erhebliche Zahl solcher Schwellen geben, und das Gerede von unergründlichem Sangha-Sumpf ist törichte Übertreibung. Zur Trockenzeit ist fast das ganze Gebiet überschwemmungsfrei, nur in den tiefsten Bodenfalten strömt Wasser von einem Fluß zum andern. Diese Verbindungskanäle müßten einmal befahren werden; vielleicht gestatten sie eine leichte Erschließung des an Gummi und Elefanten wie Büffeln reichen südlichen Sangha-Zipfels. Elefanten- und Büffelherden sahen wir auf den weiten Grasflächen am Likuala aux herbes.

Immer wieder hatten wir bis weit nach Süden Uferplätze mit 8 bis 10 m Höhe über dem Wasserspiegel getroffen; trotzdem war Bonga (unsere voraussichtliche Station am Sangha und Kongo) eine Überraschung für mich. Nach dem, was zu Haus in den Zeitungen gestanden hat und den Erzählungen der Franzosen erwartete ich einen von Sümpfen umgebenen elenden Platz; wir fanden eine über einen Quadratkilometer große Platte, zur Zeit unserer Anwesenheit Mitte Juli, noch an 8 m über dem Spiegel des Sangha. Diese Platte kann auch zur Zeit höchsten Wasserstandes nicht unter Wasser sein. Das seitwärts der Platte sich lang nach Norden ziehende Dorf Bonga (jetzt etwa 100 bis 120 Hütten) liegt zum Teil niedriger, und es ist wohl möglich, daß Teile des Dorfes ein bis zwei Monate, in manchen Jahren auch länger, unter Wasser sind. Die hochgelegene Platte muß aber überschwemmungsfrei bleiben, und wir haben da Platz genug, die Baulichkeiten zu errichten, die nötig sind. Die Dorfleute brachten Hühner, Enten, Eier in großen Mengen an den Dampfer. Sie sind würdige Nachkommen ihrer Väter, die früher mit Elfenbein zur Küste gingen und dafür europäische Stoffe, Gewehre und Pulver einkauften, um sie im Innern mit großem Vorteil zu verkaufen. Als Stanley am Alima und Sangha erschien, widersetzten sich die Bubanghis aufs heftigste seinem Durchzuge, weil sie für ihren Handel fürchteten, und Brazza fand auf seiner ersten Expedition so entschlossenen Widerstand bei ihnen, daß er am Alima umkehren mußte. Wo Kongo, Sangha,

Ubanghi und die beiden Likuala sich vereinigen, hatten die handeltreibenden Bubanghis ihre Hauptsitze; heute ist der Schlüssel zu dieser Handelsposition in deutschen Händen. Und tückische welsche Rederei soll uns am Ausbau des Erreichten nicht hindern.

Kurz hinter Bongha sagten wir dem neuen deutschen Gebiet Lebewohl; es ging schnell abwärts nach Brazzaville. Recht angenehm fiel uns unterwegs die belgische Station Bolobo auf; nach den vielen elenden französischen Plätzen, die wir gesehen hatten, diese schmucke Siedlung; das wirkte mächtig. Man muß es den Belgiern lassen, daß sie tüchtig gearbeitet haben; als Kolonifatoren sind sie den Franzosen am Kongo und Ubanghi weit über.

Daß die *Glossina palpalis*, die Trägerin der Schlafkrankheit, am Sangha stark verbreitet ist, ist leider betrübende Tatsache; auf unserer Sanghafahrt konnten wir uns zeitweise dieser gefährlichen Insekten gar nicht erwehren. Gestochen wurden wir alle. Und schon bis Carnot ist die Schlafkrankheit emporgestiegen, und am Mbaere-Fluß fordert sie ihre Opfer. Es wird eine unserer vornehmsten Sorgen sein müssen, Maßregeln gegen die Seuche zu finden, die den Verkehr nicht unterbinden.

Auf der Sangha-Talfahrt von Wesso nach Bonga habe ich die folgenden Orte eingetragen:

Ikelemba (jetzt leider von den Bewohnern verlassen), Buffinde, Picunda, Ngombe, Polongo, Bundo, dann ein kleines Dorf mit 5 bis 6 Hütten; die drei letzteren liegen auf der großen Insel, die vom Sangha und seinem Nebenarm Ndjali gebildet wird. Nördlich der Abzweigung dieses Armes habe ich auf meiner Karte eingetragen: Flach, Überschwemmungsgebiet; unter dem Äquator findet sich die Eintragung: Gras ebene.

Etwas südwärts der Stelle, wo der Ndjali sich wieder mit dem Sangha vereinigt, liegt Likunda; 30 km südlich dieses Ortes verließen wir den Sangha und gingen durch den Kanal (eine natürliche Verbindung zwischen Sangha und dem grünen Likuala) in den Likuala aux herbes an einigen Dörfern und der Faktorei Boyenghe vorbei wieder in den Sangha zurück.

In Boyenghe lebt sogar eine Dame, eine Französin; nördlich davon, in Licunda, ist eine Faktorei. Und doch heißt es in dem Ritterschen Buche „Neu-Kamerun“, daß Picunda der erste dauernd trockene Platz am Sangha wäre, daß nach der Ansicht von Landeskennern ein Aufenthalt von wenigen Monaten im Sangha-Zipfel „mörderisch“ wäre.

So wenig weiß man bei uns über den Sangha-Zipfel.

Noch einiges über das Leben auf dem französischen Dampfer „Valérie“ und die Kosten der Fahrt. Diese waren riesig hoch. Das französische Gouvernement und die Gesellschaften haben Verträge mit der Schiffahrtsgesellschaft, der „Messageries fluviales“; der freie Reisende aber muß kräftig bluten. Ich hatte zunächst für mich und meine Frau 300 Fr. für die Fahrt zu zahlen, dann aber noch 18 Fr. pro Person und Tag für die Verpflegung. Ein wahres Glück, daß der Dampfer nicht auffuhr und unterwegs noch ein paar Tage liegen blieb. Die Verpflegung auf dem Dampfer war reichlich und gut; nur morgens fühlte sich der deutsche Magen von Suppe, Brot und Aufschnitt mit Rotwein dazu nicht recht befriedigt.

Die Kabinen waren naturgemäß klein und eng, eng der zur Verfügung stehende Raum auf dem Oberdeck. Das untere Deck, soweit es nicht die Maschinen einnehmen, war ganz mit schwarzen Passagieren besetzt, die auch noch auf den Beibooten, eisernen Leichtern, die rechts und links an den Dampfer gekettet waren, um seine Nutzlast zu erhöhen, Unterkunft suchen mußten. Da waren Senegalschützen, die in die Heimat zurückgingen, Boys, schwarze Händler, leichte schwarze Mädchen, die bei den mitfahrenden Franzosen und besseren schwarzen Passagieren Anschluß suchten; auch einige Schlafkranke fuhren mit.

Täglich hielt der Dampfer mindestens zweimal an Holzstationen, um Feuerungsmaterial einzunehmen; überall gab es Handel mit Fischen, Feldfrüchten. Am Abend suchten wir irgendeinen Ort zu erreichen; zweimal aber gelang das nicht, und es mußte im Busch festgemacht werden. Die schwarzen Reisenden nächtigten dann im Freien an Land, um große Lagerfeuer geschart. Schön war unser letzter Lagerplatz vor Brazzaville. Wir waren schon in den weiten Stanley Pool

hineingefahren; die Sonne war hinter den hohen Uferbergen verschwunden. Im Dämmer des scheidenden Tages machten wir an sandiger Ufererhebung fest, und bald tummelte sich Weiß und Schwarz im feinen, weichen Sande zwischen den dürftigen, grauen Uferbüschen. Märchenfarben nahm der Himmel an; leise rauschte das Wasser. Mit gedämpfter Stimme sangen die Soldaten seltsame Lieder. Afrika nahm Abschied von uns, aber sicher nicht für immer. „Kommt wieder; hier gibt's reiche, herzberuhigende und hirnsättigende Arbeit,“ murmelten die Wellen, flüsterten die Büsche, und so klang es aus den monotonen, aber doch eindrucksvollen, unsagbar schweremütigen Liedern der schwarzen Leute.

XI. Die wirtschaftliche Bedeutung Neu-Kameruns.

Betrachten wir nunmehr das neue Gebiet an sich, soweit es durch die von den französischen Behörden leider nicht geförderte und infolgedessen unter vielen Schwierigkeiten durchgeführte Informationsreise dem Schreiber bekannt geworden ist. Allein auf uns und auf den guten Willen der Eingeborenen des neuen Gebiets angewiesen, die wir bald durch Lebenswürdigkeiten zu gewinnen hatten, bald durch energisches Zugreifen an uns halten mußten, damit wir nicht im Urwald ohne Träger einfach liegen blieben, konnten nur mit größter Anstrengung etwa 700 km (abgerechnet die Sangha-Fahrt von Nola über Wesso bis Bonga) im neuen Gebiete zurückgelegt werden; wirklich kennen lernten wir nur das Gebiet zwischen Gaza, Carnot, Kolongo am Lobay und südlich davon bis Camba Oro-Nola, dann den Sangha und Teile vom Sangha-Zipfel. In dem Gebiet, umschlossen von den Linien Gaza—Carnot—Kolongo den Lobay abwärts bis Bakota, dann über Bera-Njoko nach Nola hinüber und den Sangha abwärts bis zur Alt-Kameruner Grenze, müssen an 250 000 bis 300 000 Menschen wohnen. Diese Baias, Yanghérés, Bukongos, Mbimuleute sind alle unterworfen und friedlich; sie zahlen willig ihre Steuern (5 Frank jeder Mann und jede Frau), und die Franzosen

müssen an $\frac{3}{4}$ Million Frs. Steuern aus diesem Gebiet herausgeholt haben. Das Land ist im Norden Grasgebiet, im Süden mit Urwald bedeckt; es enthält recht viele Gummibäume und Gummilianen. Im Norden sieht man wenig Anbau um die Dörfer; die Gegend macht (namentlich westlich des Mambere) größtenteils den Eindruck des Verfalls. Sie ist früher weit mehr bebaut und bevölkert gewesen; da die Leute aber unter französischer Herrschaft, der es nur um Gummi- und Elfenbeingewinnung zu tun war, in ihrer gummiarmen Gegend keinen Verdienst hatten und doch Steuern aufbringen mußten, sind sie zum großen Teil nach Alt-Kamerun abgewandert.

In diesem Kerngebiet unserer Neuerwerbung, im Süden reich an Gummi und Elfenbein, werden wir ohne viele Mühe eine allgemeine Steuererhebung durchführen und an Stelle des französischen Satzes von 5 Frank für Männer und Weiber eine Kopfsteuer von 10 Mark von jedem Manne erheben können. Da das Gouvernement entschlossen scheint, in Alt-Kamerun die Kopfsteuer auf 10 Mark zu erhöhen, wird man am besten diesen Betrag auch in den gut erschlossenen Gebieten Neu-Kameruns erheben. Gewiß würde die Steuerleistung den Leuten im Grasgebiet, bekommen sie keine Gelegenheit zum Geldverdienen, sehr schwer fallen; man wird daher darauf Bedacht zu nehmen haben, daß alle Dienstleistungen der Leute angemessen bezahlt werden. Ferner müssen unsere Stationen es sich angelegen sein lassen, den im Graslande völlig daniederliegenden Verkehr zu heben. Wir werden in dem oben umschriebenen Kerngebiet von Neu-Kamerun, das im Süden stark bevölkert und sehr reich angebaut ist, sehr bald 700 000 bis 800 000 Mark an Steuern zusammenbringen. Das ganze Gebiet hat unter französischer Herrschaft Zivilverwaltung gehabt: die Stationen Gaza, Carnot, Kandjia (bei Bula), Bambio, Nola, Berberati, Bandja, Soffo (beide im Mbimu-Gebiet) sind mit 180 Polizeisoldaten besetzt gewesen. Mit ungefähr 250 Mann werden wir auskommen. Das Gebiet wird erheblich mehr als die Kosten der Verwaltung herauswirtschaften können.

Nördlich der Linie Gaza—Carnot—Kolongo sollen um Babua, wo früher eine starke Eisenindustrie ihren Sitz gehabt

hat, viele Leute wohnen; im allgemeinen ist dieses Baia-Gebiet aber schwach bevölkert und hat schwerlich mehr als 100 000 Einwohner. Die Leute sind arm an Vieh, haben keine großen Pflanzungen; an Steuern werden knapp 100 000 Mark aufkommen. Das Gebiet war unter französischer Herrschaft in die Verwaltungsbezirke Babua (Haussa) und Ober-Uham (Station Bozum) geteilt; 160 Polizeimannschaften lagen auf den Stationen. Es ist anzunehmen, daß diese Gebiete einstweilen die Kosten ihrer Verwaltung nicht decken werden.

Die noch weiter nördlich gelegenen Logone-Länder sind reich bevölkert; sie werden einstweilen aber ebensowenig reiche Steuererträge bringen wie die Residenturen Kufferi und Garua, denen diese Ländereien vielleicht angegliedert werden. Ihre Übernahme braucht zu keiner starken Vermehrung der Kameruner Schutztruppe zu führen. Wir haben ja das Gebiet zwischen Logone und Schari abgegeben, sodaß die darin verwendeten Truppen zu anderweitiger Verwendung frei werden; mit einer Kompagnie mehr wird man wohl auskommen können. Dadurch wird freilich der Etat der Kolonie sehr stark belastet; die Transporte für den Kameruner Norden über den Niger-Benuë verschlingen große Summen.

Südlich Nola und Bera-Njoko ist das Sangha-Gebiet wirtschaftlich noch recht gut; Elfenbein und gute Gummibestände (zum Teil noch jungfräulich) sind vorhanden. Die Bevölkerung ist durch die Schlafkrankheit dezimiert; am Sangha wohnen aber zwischen Nola und Wesso (von diesen beiden Orten abgesehen) immer noch auf der Neu-Kameruner Seite zwischen 3000 bis 4000 Menschen, und von Ikelemba den Ndoki-Fluß aufwärts kann man etwa 1000 rechnen. Im Gebiete von Nola und Bera-Njoka nach Süden bis Ikelemba werden 15 000 bis 20 000 Menschen wohnen, im südlichen Sangha-Zipfel vielleicht 5000. Die Leute können durch Gummi- und Elfenbeingewinnung Geld verdienen, durch Fischverkauf an die Dampfer, durch den Flußverkehr, und leicht ihre Steuern entrichten. An 50 000 Mark Steuern dürften aus dem Gebiet herauszuholen sein, vielleicht noch mehr, wenn, was wohl zu erwarten steht, eine genaue Durchforschung dieser großenteils noch unbekanntem Gebiete größere Bevölkerungsziffern ergibt, als wir anzunehmen

geneigt sind. Im Sangha-Zipfel ist südlich Ikelemba ein großer Teil konzessionsfrei.

Der Ubanghi-Zipfel (östlich des Lobay) stand unter französischer Herrschaft unter Militärverwaltung; Stationen sind M'Baiki und Boda. Das Gebiet enthält viel Gummi und ist verhältnismäßig gut bevölkert. Viel an Steuern wird einstweilen nicht herauszuholen sein.

Die Franzosen haben 200 Mannschaften Schutztruppen unterhalten; allerdings war das damit besetzte Gebiet um etwa die Hälfte größer als unser Lobay-Ubanghi-Bezirk. Immerhin werden wir eine Kompagnie stationieren und Zuschüsse leisten müssen.

Auch das neue Südgebiet wird uns vorerst viel mehr Kosten verursachen als es einbringt. Die Franzosen haben in diesem vielleicht 150 000 Einwohner zählenden Gebiet eine Anzahl Posten gehabt, deren Sitz verschieden angegeben wird. Im „L'Afrique Française“, herausgegeben vom französischen Afrika-Komitee, sind angegeben Oyem, Omvam, Alati, Niel (bleibt französisch), Madjinga (desgl.) und Ngoila. Die Franzosen sollen 400 Mann Militär in diesem östlich des spanischen Muni gelegenen Gebiete haben. Es wird durch den Ivindo-Fluß in zwei Teile getrennt, deren östlicher sehr schwach, der westliche aber stark bevölkert sein soll. Das Gebiet ist noch wenig unterworfen; der französische Einfluß erstreckt sich nur wenige Kilometer über das Weichbild der Stationen hinaus. Immerhin kamen in diesem Gebiete schon 50 000 bis 60 000 Frank Steuern ein.

Wir werden diesen Südteil durch Wege von Kribi aus, ferner von der Muni-Bucht aus erschließen. Da er reich an Gummi ist, ist anzunehmen, daß die Einnahmen bald steigen werden.

Was das schmale Dreieck südlich des spanischen Muni-Gebiets betrifft, so werden wir uns am besten mit Errichtung einer Zollstation im Muni-Ästuar begnügen. Wollten wir im Innern mit militärischen Kräften auftreten, so würden die Bewohner des schmalen Zipfels ins französische oder spanische Gebiet abwandern.

Zusammenfassend kann man sagen, daß das neue Gebiet

(abgesehen vom Ubanghi-Zipfel und den neuen Logone-Ländern) 550 000 bis 600 000 Einwohner hat; im Zipfel und den Logone-Ländern mögen 350 000 bis 400 000 Menschen wohnen. So kommt man auf eine Gesamtzahl von 900 000 bis 1 Million für das ganze Gebiet.

Seine Einnahmen wird man auf etwa eine Million Mark Kopfsteuern veranschlagen dürfen, die wir nach 2 bis 3 Jahren werden voll einziehen können. Dazu kommen die Abgaben der Konzessionsgesellschaften mit 300 000 Mark und die Zölle, die gegenwärtig auf etwa 400 000 Mark zu schätzen sind, deren Ertrag aber wohl bald steigen wird.

Im allgemeinen haben diese Einnahmeberechnungen freilich einen sehr bedingten Wert; mit dem Übergang Neu-Kameruns in deutsche Hände wird eine neue Zeit der Entwicklung anbrechen.

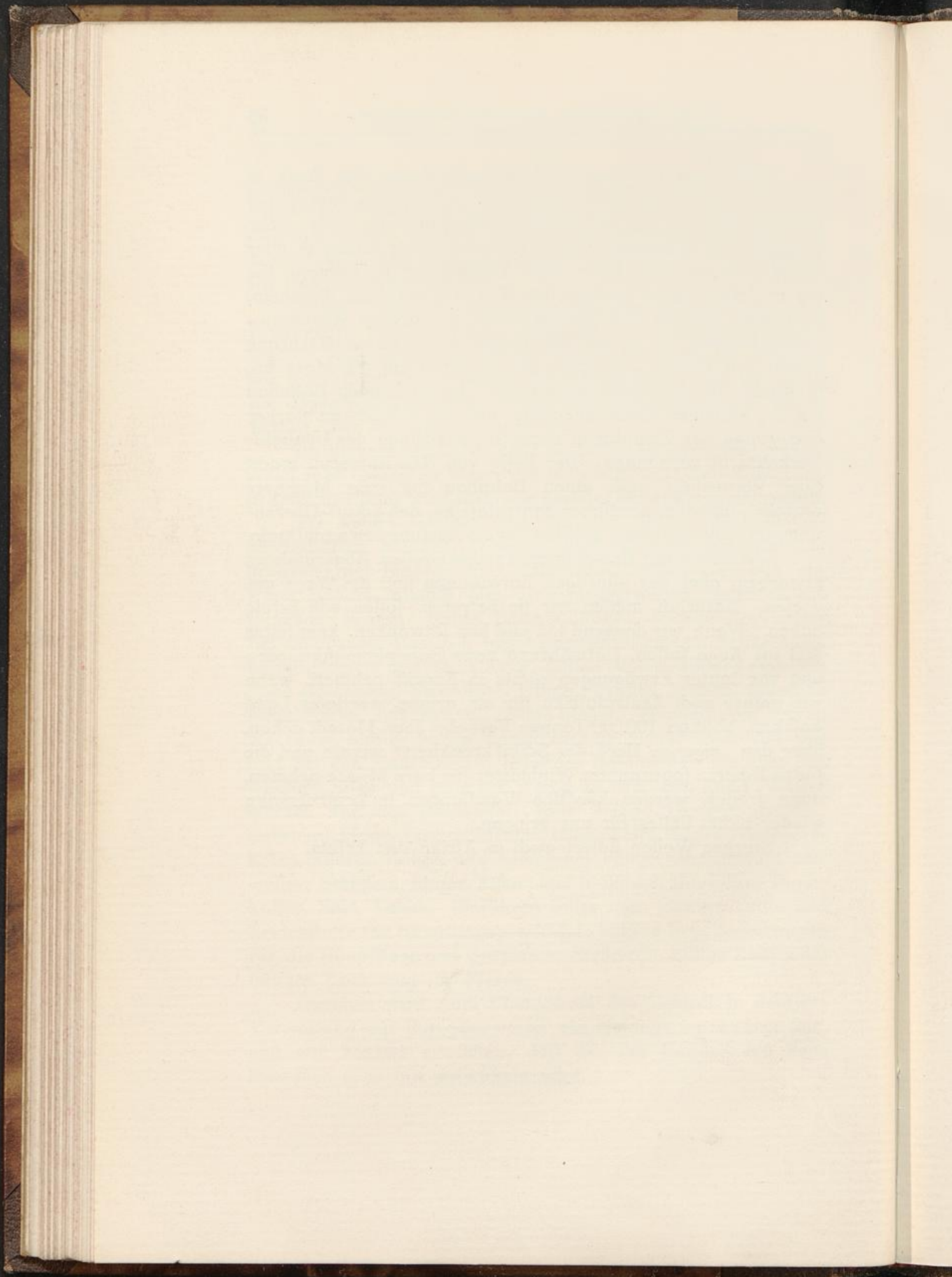
Die neuen Gebiete sind mit den großen Konzessionsgesellschaften belastet; trotzdem wird, nachdem erst die Abgrenzung der Eingeborenen-Reservate stattgefunden hat, ein freier Handel möglich sein. Die Eingeborenen begehren die folgenden Waren: Bunte Baumwollstoffe, seidene Kopftücher für die Frauen, Hemden, bunte Baumwollhemden, Netzhemden, billige Jacketts und Beinkleider, billige Blusen, billiges europäisches Schuhzeug, Strohhüte, billige Filzhüte, Mützen, federnde Metallgürtel, Ledergürtel, billige Messer. (Einzuführen wären als neues Muster billige zweischneidige Messer nach Art der jetzt bei den Eingeborenen beliebten Dolchmesser, die aber aus weichem Eisen und im Busch wenig zu brauchen sind.) Weiter werden verlangt Haumesser, Äxte, billige Lampen (Sturm-
laternen), Lichte, Streichhölzchen, billige Seife, Nägel, Transportkisten, eiserne Haken und Klammern, billige Emailletöpfe und -teller, Schüsseln, Eimer, Eisen- und Messingdraht, billige Blechkoffer, Salz, Tabak. Einführen sollte man schwere Tuche und Seidenstoffe für Häuptlingsgewänder, bessere Kopfbedeckungen für die Häuptlinge und Großeute, Strümpfe, billige Reitstiefel, billiges Zaumzeug für Pferde.

Daneben wird nach Übernahme des Gebiets in deutsche Verwaltung mit Europäerwaren ein Geschäft zu machen sein, und wir können erwarten, daß sich der Handel von Neu-Kamerun ganz gut entwickeln wird.

Zieht man also zum Schlusse noch einmal das Fazit, so darf man wohl folgendes sagen: Ein erhebliches Plus ist die günstige Position an der Sangha-Mündung, die aber mehr Ostafrika als Kamerun zugute kommen wird; Kamerun aber selber gewinnt nach Osten eine Ausdehnung in Gebiete, die bis zu 1600 Tonnen hochwertige Waren (Kautschuk, Elfenbein) ausführen und an 4000 Tonnen Stoffe und andere Waren einführen können. Sie tragen jetzt grösstenteils 1000 bis 1600 Frank Fracht pro Tonne; setzt man sie im Mittel auf 400 Mark an, so ergibt sich für einen eventuellen durchgehenden Bahnbau bis $2\frac{1}{2}$ Millionen Mark Einnahme, und die Möglichkeit starker Steigerung der Einnahmen durch Heranziehung des Ubanghi-Verkehrs ist vorhanden. Der Besitz von Neu-Kamerun macht aller Voraussicht nach einen Bahnbau bis zum Mambere rentabel, und dem nördlichen Zentralafrika, den Schari-Oberen-Ubanghi-Uelle-Ländern eröffnet sich ein Ausfuhrweg nach Duala.

Wir haben mit Neu-Kamerun nichts Großes, Abgerundetes erworben; aber der künftigen Entwicklung sind die Wege gewiesen. Natürlich müssen wir sie betreten, sollen wir Erfolg haben. Wenn wir dauernd hin und her schwanken, kein festes Ziel ins Auge fassen, fortwährend neue Bahnpläne schmieden und vor lauter Erwägungen nichts in Angriff nehmen, wenn wir immer noch Zentralafrika für ein armes, wertloses Land ansehen, obschon 100 000 Tonnen Verkehr über Matadi gehen, über den „eigenen Herd der Schlafkrankheit“ witzeln und die faden Scherze sogenannter Witblätter für bare Münze nehmen, dann freilich werden künftige Wandlungen in Zentralafrika wieder nichts Volles für uns bringen.

Starkes Wollen sichert auch in Afrika den Erfolg.



Zweiter Teil.

Neu-Kamerun und das Kongosystem.
Deutschland in Zentralafrika.

Das Reich in Zentralafrika
von Hermann Wissmann

I. Allgemeine Bemerkungen.

Der Kongostrom mit seinen Nebenflüssen bildet ein Verkehrssystem ohnegleichen in Afrika. Weit nach Süden greift der Kasai tief ins Hinterland; er ist bis 200 km südlich der Einmündung des Sankuru schiffbar. Der Sankuru wieder gestattet kleinen Dampfern die Fahrt bis Lusambo hinauf, jenem Platze, der auf gleicher Höhe mit Udjidji-Kigoma liegt, dem Endpunkt der ostafrikanischen Zentralbahn. Von Lusambo zum Tanganjikasee sind's etwa 700 km, vor wenigen Jahren noch eine schier unüberbrückbare Entfernung in Afrika für langsame Kolonialvölker wie wir Deutsche; heute flößt uns der Gedanke an den Bau so langer Kolonialbahnen kein Grauen mehr ein. Und die andern Kolonisatoren in Afrika sind noch reger.

Von Bonga und Mossaka, am Einfluß des Sangha in den Kongo, strahlen gewaltige Wasserwege nach allen Seiten aus. Da ist der Likuala Mossaka, schiffbar bis Makua in Gabon, der Sangha mit dem Ngoko, zweifellos schiffbar bis Wesso und Molundu, wahrscheinlich aber schiffbar bis Nola und Dongo. Ferner ist von Nola den Mambere aufwärts beschränkter Verkehr bis Carnot möglich mit Umgehung der Schnellen zwischen Bania und Licaya durch Trägerverkehr. Der Ubanghi bietet für Dampfer mit geringerem Tiefgang eine Wasserstraße bis zur Lobay-Mündung; anschließend ist der Lobay schiffbar bis Zomio. Endlich ist noch die gewaltige Kongostrasse zu erwähnen, die vom Stanley-Pool ununterbrochen bis Stanleyville für Dampfer bis zu 600 Tonnen befahrbar ist.

Unser Neu-Kamerun darf nicht für sich allein, es muß mit dem Alt-Kameruner Schutzgebiet zusammen betrachtet werden. Meine Informationsreise nach Neu-Kamerun hatte

unter dem beinahe 700 km langen Anmarsch (Edea—Jaunde—Abong—Mbang—Dume—Baturi) zu leiden, das ist wahr; gleichwohl gewann ich damit erst die rechte Grundlage für die richtige Wertung des Neuerworbenen. Die schweren Strapazen haben wir nicht umsonst durchgemacht.

An den Bau der Kamerun-Mittellandbahn, der leider viel zu langsam fortschreitet, sind zu Hause mancherlei Hoffnungen, namentlich in kolonialen Kreisen, geknüpft worden; man verwies auf Njong und Dume, die ja für Spezialfahrzeuge schiffbar und beschränkt leistungsfähig sind; sie sollen mit der Mittellandbahn zusammen eine Straße bis ins östliche Kameruner Waldgebiet vortreiben, das immer noch sehr reichlich Gummi liefert. Südlich Lomie und Yukaduma sind die reichsten Gummigebiete; ein erheblicher Teil ihrer Produktion schlägt immer aber noch die Richtung über Wesso und Brazaville ein, um über die belgische Kongobahn auf den Weltmarkt zu gelangen.

Wer die Sangha-Kongostraße gesehen hat, erkennt sofort, daß sie an Leistungsfähigkeit dem Dscha-Njong- wie Dume-Njong-Wege bei weitem überlegen ist. Der Sangha ist ein Gewässer, das ohne jede Nachhilfe Massentransporte bewältigen kann, und es schiebt den Dscha und Bumba ins deutsche Gebiet in lückenloser Fortsetzung vor, während auf dem Dscha-Njong- wie dem Dume-Njong-Wege die Wasserstraße durch Trägerstrecken unterbrochen ist.

Es ist uns zugute gekommen, daß die Franzosen ihre Schiffahrt in Zentralafrika sehr wenig ausgebaut haben; andernfalls wäre der Kameruner Südosten bis Lomie und weiterhin längst in wirtschaftliche Abhängigkeit von den Franzosen geraten. Besonders wäre dies eingetreten, hätten die Belgier auf ihrer Bahn normale Tarife. Würden Elfenbein und Stoffe 200 statt 975 Fr. zahlen, Gummi 100 statt 419, dann ginge längst ein noch größerer Teil wie jetzt der Südkameruner Ausfuhr über Molundu und Wesso nach Matadi, und Südkamerun würde voller französischer Waren stecken. Durch den Erwerb des Sangha-Zipfels ist dieser Gefahr ein Ende gemacht. Wie unsere Regierung sich mit der Messageries fluviales abfinden wird, die noch einen schwachen Verkehr auf

dem Sangha unterhält, kann man im Augenblick nicht wissen; das steht aber wohl fest, daß die französische Schiffahrt sich bald vom Sangha und seinen Nebenflüssen zurückziehn wird. Den Sangha-Verkehr wird dann die deutsche Flagge übernehmen, und wir haben ferner die Möglichkeit, von Bonga aus in den Kongoverkehr kräftig einzugreifen.

Es handelt sich durchaus nicht um Kleinigkeiten. Der Sangha ist schiffbar von Bonga bis Nola hinauf; das sind in gerader Linie über 500 km. Die Stromlänge beträgt an 700 km. Weiter kommt die Schiffahrt auf dem Ubanghi bis nach Mongumba oder Bangui, das sind 600 km Weg in gerader Linie, 650 auf dem Strom. Die Kongoschiffahrt steht bis Stanleyville offen, das sind 1600 km Wasserweg. Den Likuala Mossaka werden wir bis dahin befahren, wo er die neue Grenze verläßt (160 km Wasserweg); auch der Likuala aux herbes wird auf 50 bis 60 km befahrbar sein.

Mit kleinen Dampfern werden wir den Mambere von Nola bis Carnot emporsteigen können (200 km), den Ngoko (Sangha) von Wesso bis N'Goïla (150 km).

Das sind über 3000 km Schiffsstraßen für Dampfer von größerer Fassungskraft, 400 km für kleinere Schiffe. Der Besitz von Bonga und dem vielbespöttelten Sangha-Zipfel sichert uns die Teilnahme an der Schiffahrt auf diesen kolossalen Strecken. Das ist etwas, was sehr wesentlich bei der Beurteilung unsrer Neuerwerbung ins Gewicht fallen muß. Die Sangha-Straße ist ganz unser eigen geworden; 400 m ist der Fluß unterhalb Nola breit, zu 1200 bis 1500 m Ausdehnung von einem Ufer zum andern schwillt der Fluß unterhalb Wesso an. Es ist wahr, daß dies die Schiffahrt (namentlich zur Zeit niedrigen Wasserstandes) nicht leicht macht; aber haben nicht auch der Kongo und Ubanghi, auf denen viele Zehntausende von Tonnen bewegt werden, viele Untiefen und Sandbänke? Der Sangha mit seiner Fortsetzung in kleineren Nebenflüssen, womit er weit in das neue größere Kamerun hineinreicht, ist ein nicht zu unterschätzender Besitz. Man muß diese Ströme gesehen haben, um ihren Wert recht zu erkennen.

Damit sind zunächst die Vorteile des Erwerbes des Sangha-Zipfels erschöpft; sie würden weit bedeutender sein, hätten wir

die Möglichkeit, eine Bahn von Muni nach Bonga durch deutsches Gebiet zu führen. Durch den Bau einer Bahn Muni—Moffaka (Moffaka liegt an der Einmündung des Sangha in den Kongo) würden wir den gesamten Sangha- und Ubanghi-Verkehr (jetzt über 10000 t), ferner einen großen Teil des Kongoverkehrs nach Muni reißen können. Der Weg Moffaka—Muni (etwa 950 km) wäre dem Kongoweg (rund 1050 km) erheblich überlegen. Bei Muni können mit leichter Mühe Einrichtungen getroffen werden, die ein glattes Laden und Löschen gestatten; in Matadi, in den felsigen Kongo-Uferbergen gelegen, ist das nicht möglich. Muni liegt am offenen Meere, Matadi an 160 km von der Kongomündung entfernt, und der Kongo ist auch in seinem Unterlaufe kein leicht zu befahrender Strom.

Eine deutsche Muni—Sangha-Bahn ist nicht leicht zu bauen, und vielleicht kommt es dazu nicht; trotzdem ist die Sangha-Position sehr wichtig. Die Belgier werden nunmehr bei der Weiterentwicklung Zentralafrikas an ein aufrichtiges Zusammenarbeiten mit uns herangehen müssen. Im deutsch-französischen Vertrag von 1912 ist vereinbart, daß Deutschland und Frankreich bei einem Bahnbau zusammen wirken werden. Machen die Belgier unserer Kongoschiffahrt Schwierigkeiten, halten sie die Tarife der Kongo-Bahn hoch, dann wird schließlich eine deutsch-französische Bahn Muni oder Libreville—Sangha-Mündung die Folge sein. Andererseits macht ein deutsch-belgisches Zusammenarbeiten einen etwaigen französischen Bahnbau Libreville—Moffaka unrentabel.

* * *

Belgien steht vor großen Aufgaben. Die Landungseinrichtungen bei Matadi müssen verbessert werden, dann ist die neue Bahn Matadi—Leopoldville zu bauen. Die alte jetzt noch bestehende Schmalspurbahn ist mit einem Verkehr von 100 000 t heute an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt. Die neue Vollspurbahn, zumeist Gebirgsbahn, muß eine große Zahl Tunnelbauten erhalten; ihr Ausbau wird 100 Millionen Frank beanspruchen. Der Betrieb wird nicht billig sein; der Bahn müssen weitere Transporte zugeführt

werden. Man wird also den Verkehr auf den Flüssen (der Verlängerung der Kongobahn um viele tausend Kilometer) heben, neue größere Anlagen aller Art schaffen müssen; es werden größere Kapitalien notwendig sein. Mit Hilfe der deutschen Großfinanz sind sie leicht zu beschaffen. Katanga ist zu entwickeln; seine Verbindungen mit dem Weltmarkt sind sicherzustellen; von Lusambo am Sankuru-Flusse kann Belgien durch einen Bahnbau bis in sein großes Minengebiet hinein. Auch dabei kann deutsches Kapital Hilfe leisten. Vorbedingung würde freilich sein müssen, daß Belgien den Verkehr vom Tanganyika- und Merussee, vom Gebiete östlich des mittleren Kongo auf seinen natürlichen Ausfuhrweg, die deutsch-ostafrikanische Zentralbahn, gelangen läßt. Geschieht das, dann wird Deutschland im Westen schwerlich einen Konkurrenzweg zur belgischen Kongobahn entwickeln helfen. So gestattet uns also der Besitz des Sangha-Zipfels, von Belgien ein ehrliches Zusammenarbeiten bei der Entwicklung Zentralafrikas zu verlangen; lehnt Belgien ab, dann können wir, gestützt auf unsere Sangha-Position und den Vertrag mit Frankreich, eine andere, Belgien schwer schädigende Entwicklung einleiten. Soviel über die Bedeutung unserer Sangha-Position, die wirtschaftlich an und für sich schwerlich großen Wert hat, der aber politisch und in ihrer wirtschaftlichen Wirkung auf unsere Tanganyika-Stellung eine hervorragende Bedeutung zuzusprechen ist.

Weiter ist folgendes zu beachten:

Hätte Frankreich einmal im Zusammengehen mit Belgien die Verbindung den Sangha aufwärts pouffiert, dann hätten wir schließlich einen Bahnbau nach Molundu oder zur Kadei-Dume-Vereinigung vortreiben müssen, um nicht den wirtschaftlichen und schließlich politischen Einfluß in unserem Kameruner Südosten zu verlieren. Die Bahn hätte stets mit der Konkurrenz des Sangha-Weges zu kämpfen gehabt.

Heute liegen die Verhältnisse anders.

Führen wir jetzt in etwa 10 Jahren einen Bahnbau Duala—Nola oder Duala—Bania durch (850 km von der Küste), dann findet ein Abfließen von Gütern aus unserem gesamten Kamerungebiet (abgesehen vom Sangha-Zipfel)

überhaupt nicht mehr statt; der Verkehr bis zum Lobay-Flusse geht über Duala. Vom verkehrs- und wirtschaftspolitischen Standpunkt betrachtet, ist der Erwerb der neuen Gebiete von sehr erheblicher Bedeutung für die weitere wirtschaftliche Entwicklung unseres Kameruner Schutzgebietes. Es kann jetzt zu einem geschlossenen Verkehrsgebiet gemacht werden. Dazu ist Bonga, am Süden des Sangha-Zipfels, ein Ausfallstor von immenser Bedeutung; 3000 km Schifffahrt stehen von da aus offen.

Kurz zusammenfassend kann man sagen: Durch das deutsch-französische Abkommen vom 4. November 1911 sind der deutschen Kolonialpolitik drei neue, sehr bedeutsame Ziele gesteckt worden:

1. unbestrittene Herrschaft am Tanganyikasee;
2. Anteilnahme an der Flußschifffahrt und dem Handel des ganzen Kongobeckens;
3. Vortreiben einer deutschen Bahn von Duala zum Mambere nach Bania oder Nola; wirtschaftliche Beherrschung der französischen Ubanghi-Schari-Tschad-Länder.

II. Bonga.

In unserer Rechnung muß Bonga eine bedeutende Rolle spielen; leider hat man sich sehr beeilt, Bonga als völlig wertlos hinzustellen. In dem vom Reichs-Kolonialamt herausgegebenen Buche „Neu-Kamerun“ von Dr. Karl Ritter heißt es über Bonga Seite 27: „Das in allen Karten eingetragene, am deutschen Kongo-Ufer liegende Bonga soll während der Überschwemmungszeit monatelang unter Wasser stehen, daher für größere wirtschaftliche Zwecke unbrauchbar sein. Den Sangha aufwärts trifft man erst bei Picunda Land, das während des ganzen Jahres trocken ist.“

In diesen Auslassungen wird die monatelange Überschwemmung von Bonga noch als etwas Unsicheres durch die Einfügung des „soll“ bezeichnet; dagegen heißt es bereits auf Seite 31: „Nach den Eintragungen auf Blatt 21 der Carte fluviale den Congo von Augouard und Leray 1908 befinden

sich in Bonga ein französischer Militärposten, eine Faktorei, eine Missionsniederlassung und ein Holzposten für die Versorgung der Dampfer mit Brennholz. Wieweit das richtig ist, muß weiterer Feststellung vorbehalten bleiben. Das steht jedenfalls jetzt schon fest, daß Bonga monatelang unter Wasser steht.“

Das klingt außerordentlich sicher; aber der Verfasser weiß doch recht wenig über Bonga Bescheid und seine Umgebung; einige Zeilen vor dem Verdammungsurteil über Bonga ist noch wörtlich zu lesen: „Die Angaben über die Bedeutung von Bonga an der Mündung des Sangha in den Kongo gehen ganz auseinander. Von einer Seite wird es als eine ganz kleine Eingeborenen-siedlung, bestehend aus 15 elenden Fischerhütten, bezeichnet; nach einer anderen Meldung sollen hier aber vorübergehend Posten stationiert sein.“ — Diese Zeilen enthalten ja das Geständnis, daß die Kenntnis des Verfassers über Bonga auf unsicheren Grundlagen steht, und die „Feststellung“, der Ort stehe monatelang unter Wasser, ist möglicherweise eine bloße Flüchtigkeit, die bei einem so großen, mit großem Fleiß zusammengestellten Werke, das ein umfangreiches Quellenstudium erkennen läßt, wohl unterlaufen kann. Freilich ist aber bei dem großen Publikum der falsche Eindruck da, und wir müssen uns ausführlich mit Bonga befassen.

Zunächst das folgende Tatsächliche.

Es kann nicht richtig sein, daß man den Sangha aufwärts erst bei Picunda Land trifft, das während des ganzen Jahres trocken ist; es gibt Faktoreien auch in Boyenghe, wenige Stunden von Bonga, und in Licunda. Der Faktoreileiter in Boyenghe hatte sogar Frau und Kind seit 7 bis 8 Monaten bei sich; dazu stimmt die Bemerkung im Ritter'schen Buche: „sogar ein nur vorübergehender Aufenthalt von wenigen Monaten wird als geradezu mörderisch bezeichnet“ sehr wenig. Dr. Ritter ist freilich dafür nicht verantwortlich; man kann sich auf die französischen Angaben nicht verlassen.

Nun sei über Bonga selber nochmals festgestellt, was der Verfasser dort mit eigenen Augen sah.

Zunächst das Äußerliche. Wir kamen gegen Abend vor Bonga an; unser Dampfer „Valérie“ legte neben einer Lehm-

platte an, die weit über seinen Schornstein emporragte. Mächtige Urwaldbäume von 50 m Höhe dicht am Ufer. Auf der Platte, nach meiner Schätzung gegen 10 m über dem damaligen Wasserspiegel des Sangha, die Holzstation der Messageries fluviales mit mehreren Gebäuden. Früher war sie französische Regierungsstation. Etwa 300 bis 400 m abseits die Gebäude einer Faktorei. Ich lief zum Kapitän des Schiffes, einem Dänen: „Aber sagen Sie, diese Erhebung kann doch unmöglich jemals überschwemmt sein. Sie liegt ja im höchsten Punkte mehr als 10 m über dem Wasserspiegel?“ Der Kapitän meinte, es wären nur 7 bis 8 m, und bei Ngoila am Ngoko hätte man schon ein Steigen des Wassers auf 7,80 m über den Niedrigwasserspiegel beobachtet. Nun fragte ich, ob der Kapitän selber schon Bonga und alles Land umher überschwemmt gesehen hätte. Er hätte das noch nicht gesehen, meinte er, das käme nicht alle Jahre vor. Also schon eine erhebliche Abschwächung.

Ich schickte mich nun an, an Land zu gehen. „Ach, viel zu sehen ist nicht; es ist nur ein elendes Dorf,“ meinte der Hauptmann Schmoll, der mitfuhr, der französische Kommandant von Ngoila (siehe die 15 elenden Fischerhütten des Ritterischen Buches Neu-Kamerun); trotzdem gingen wir an Land und ins Dorf. Zunächst nahmen wir die erhöhte Lehmplatte in Augenschein, die sich, als wir wenige Schritte von der Uferböschung standen, so weit über unsern Dampfer emporhob, daß er völlig verschwand. Der Dampfer mit Aufbau hatte von der Wasserlinie bis zur Spitze des Schornsteins über 4 m Höhe. Nachträglich habe ich, um ganz sicher zu gehen, meine damalige Schätzung der Höhe der Platte (10 m oder mehr) auf 8 m reduziert; zur Zeit meiner Anwesenheit (Mitte Juli) führte der Sangha ferner etwa 1 m Hochwasser. Sonach läge, niedrig geschätzt, die Lehmplatte beim Dorfe Bonga etwa 9 m über dem Niedrigwasserstande, einzelne Teile mögen nur 8 oder auch nur 7 m darüber liegen.

Wie hoch kann das Wasser bei Bonga steigen? Wenn es allein auf den Sangha ankäme, würde die Steigung noch nicht 3 m betragen, weil eben die steigenden Fluten sich in ein Netz von Kanälen ergießen, das den ganzen unteren Sangha-Zipfel durchzieht.

Im Ritterſchen Buche „Neu-Kamerun“ wird nun ganz richtig darauf aufmerkſam gemacht, daß gerade bei Bonga die beiden Likuala, der Sangha, der Ubanghi und Kongo ihr Waſſer ergießen. Es iſt ganz zweifellos, daß alle dieſe Flüſſe in großen Teilen und ein Teil ihrer Nebenflüſſe die gleichen Regenzeiten haben; keineswegs aber erſtrecken ſich die Regenzeiten gleichmäßig über den ganzen Lauf der Flüſſe. Immerhin kann man annehmen, daß dieſes große Becken, das das Mündungsdelta der genannten fünf Ströme bildet, und das von der Vereinigung des Kongo mit dem Ubanghi ſüdlich bis weit über Bolobo hinausreicht, im Juni langſam zu ſteigen beginnt, bis September mäßig anſchwillt, vielleicht auch wieder etwas ſeinen Waſſerſpiegel ſenkt, ſeinen Höchſtwaterſtand vielleicht im November und Dezember erreicht. Von Januar bis April würden dann die großen Waſſermassen verdunſten, was freilich in dem feuchten Klima kaum geſchehen kann, und ablaufen. Ablaufrinne iſt die etwa 60—70 km ſüdlich Bolobo beginnende Verengerung des Kongo, das ſogenannte Couloir. Der oberhalb 15—35 km breite Fluß verengert ſich bis auf 1000—2000 m Breite und fließt zwiſchen hohen Ufern dahin.

Nun ſtelle man ſich vor: In den ſechs Monaten Juli bis Dezember ſoll, weil das Couloir die koloffalen Waſſermassen nicht faſſen kann und deshalb eine Rückſtauerung beginnt, die an 300 km lange und 15—35 km breite Waſſerfläche von Bolobo bis zur Vereinigung von Kongo und Ubanghi ihren Waſſerſpiegel um 8—9 m erhöhen, ſo daß der ganze ſüdliche Sangha-Zipfel einen großen See bildet, in dem Bonga verſinkt; im April ſoll aber ſchon wieder Niedrigwaſſer ſein. Das ſoll das ſogenannte Couloir in drei Monaten ſchaffen, ohne daß Kinſhaſha und Brazzaville am Stanley Pool erſaufen. Denn da beginnt eine neue noch ſtärkere Verengerung des Kongo, und er hat von da ab noch die Waſſermassen des Kaſai und ſeiner Nebenflüſſe wegzufchaffen. Und dann dieſe andere Merkwürdige: Der Sangha-Zipfel ſoll halb ertrinken, nicht aber die Enklave, die Frankreich ſich vorbehalten hat, nicht die große belgiſche Niederung, in der der Tumba-See bei Irebu und der Leopold II.-See liegen.

Das Gerede von dem Ertrinken Bongas in einer wahren Sintflut, die auf den unglücklichen Platz herabgerauscht kommt, kann unmöglich richtig sein. Das Schicksal von Bonga würden dann teilen die Faktorei Mossaka am Likuala Mossaka, Französisch-Lukolela, Faktorei Boyenghe am Likuala aux herbes (tiefer als Bonga gelegen), Faktorei Licunda, Liranga am Kongo. Die Faktorei Mossaka, 20 km von Bonga entfernt, noch $1\frac{1}{2}$ —2 m tiefer als die Lehmplatte von Bonga gelegen, ist dazu noch eine große Zentralfaktorei, und sie sollte auf einem Platze stehen, der im Jahre monatelang überschwemmt ist?

Dann die mächtigen Bäume bei Bonga, die 500 m tief ins Innere hinein noch vorkommen, glaubt man, daß sie auf einem Platze gedeihen können, der monatelang unter Wasser steht? Wir schritten die Platte ab; gingen an 300 m ins Innere hinein, etwa 250—300 m am Flusse entlang auf die Faktorei zu; nach mäßigster Schätzung muß da unter allen Umständen ein Platz von 1 qkm Größe vorhanden sein, der dauernd überschwemmungsfrei ist. Ich will mir nicht Schönfärberei vorwerfen lassen und mache die vorsichtigsten Angaben; man untersuche aber Bonga, und ich hoffe, man wird finden, daß der verwertbare Platz viel größer ist.

Von der Platte wandten wir uns dem Dorf zu, passierten eine Anpflanzung, noch auf ziemlich derselben Höhe wie die Holzstation gelegen, dann senkte sich der Weg, und wir hatten den ersten Teil des Dorfes vor uns. Eine Menge Leute umringten uns mit Enten, Hühnern, geräucherten Fischen. Am meisten interessierten mich die Hühner. Afrikanische Hühner halten ja eine Menge aus; aber sie können nicht an einem Platze leben, der mehrere Monate im Jahre unter Wasser steht. Im Dorfe war ein Menschengewimmel wie nicht einmal in Wesso; weit über 100 Menschen trieben sich in der langen Zeilenstraße herum. Leider wurde es dunkel, und ich konnte nicht das ganze Dorf abgehen; wir zählten aber über 60 Hütten. Meine Boys, die ich weiter vorschickte, meldeten, daß zu der Zeilenstraße, die wir fast ganz durchschritten, noch eine zweite lange Straße mit über 40 Hütten sich im rechten Winkel anfüge. Das war Bonga mit den 15 Fischerhütten; nun, viel-

leicht haben die Herren Franzosen die Absicht gehabt, bis zum 1. Oktober Bonga bis zu dieser Bedeutungslosigkeit herabzudrücken. Daher die französischen merkwürdigen Erzählungen über den Sangha-Zipfel und Bonga.

Wie mag nun Bonga und seine Umgebung zur Zeit des Hochwasserstandes aussehen? Es ist ganz sicher, daß nördlich Bolobo sich dann das Wasser des Kongo Hunderte von Kilometern weit aufstaut. Die französischen und zum Teil belgischen Kongo-Ufer, die im Durchschnitt nur 1 bis 3 m hoch sind, werden überflutet; weit ins Innere hinein steht das Land unter Wasser. Auch um Mossaka, Bonga, Boyenghe gehen dann größere Veränderungen vor. Alle tiefer gelegenen Stellen füllen sich mit Wasser; die Sandbänke im Kongo verschwinden, ebenso ein Teil der Inseln; Talzüge, die vom Likuala Mossaka über Sangha, Likuala aux herbes zum Kongo hin streichen, und von denen ein Teil dauernd Wasser führt, erhöhen ihren Wasserstand oder füllen sich mit Wasser. Der Sangha-Zipfel wird unterhalb Picunda zu einem Überschwemmungsgebiet; aus den Kanälen und überfluteten niedrigen Teilen ragen die das ganze Gebiet durchsetzenden sandigen Lehmszüge als langgestreckte Inseln hervor; sie werden der dauernde Aufenthalt der schwachen Bevölkerung des Zipfels sein, der von den Franzosen nie genau durchforscht worden ist. Daß in einem solchen Gebiet Erwerbsgesellschaften nicht prosperieren können und, wie Karl Ritter angibt, die Société Franco-Congolaise die Arbeit aufgab, ist begreiflich. Und es wäre eine große Torheit, wollten wir den südlichen Teil des Sangha-Zipfels, dessen Talzüge auch zur Niedrigwasserzeit Wasser und Sumpf füllen werden, wirtschaftlich ausbeuten; in den an den tiefsten Stellen bleibenden Sümpfen, die nie saniert werden können, sind die gefährlichsten Tropenkrankheiten zu Haus. Hauptsache ist uns Bonga, das vom Busch gereinigt und einigermaßen gesund gemacht werden muß; auf dem fließenden Wasser um Bonga halten sich weder *Glossina palpalis*, noch *Glossina morsitans*, noch die *Anopheles*. Aus dem Gesagten geht hervor, daß Bonga sich zu keiner großen Handelsstadt entwickeln kann; aber es bietet doch der deutschen Schifffahrt auf dem Kongo

einen leidlichen Stützpunkt. Mossaka hätte nicht mehr geboten; viel Besseres auch nicht Nkunda am Alima.

In welchem Umfange Bonga verwertbar ist, läßt sich nur durch genaue Untersuchung des Platzes und seiner Umgebung und durch Studium der Überschwemmungsverhältnisse feststellen¹⁾. Wir können jedenfalls nicht von vornherein sagen, es ließe sich mit dem Platze nichts anfangen, weil die Franzosen ihre frühere dortige Station eingezogen haben. Für den Kongo- und Ubanghi-Verkehr hat Frankreich seinen Stützpunkt in Brazaville; Bonga war überflüssig. Daher ist dort nichts geschehen. Und weil die Schlafkrankheit die Ufer des Kongo und Sangha entvölkerte, war auch nicht einmal ein Polizei- und Zollposten in Bonga notwendig. Anders liegen die Dinge für uns. Wir haben nichts anderes als Bonga, das für ein Eingreifen in den Kongo- und Ubanghi-Verkehr außerordentlich günstig gelegen ist; wir müssen aus dem Platze machen, was irgend sich daraus machen läßt.

Daß die Stellung am Kongo einstweilen noch sehr schwach ist und auch nach weiterem Ausbau nur dazu dienen kann, andere deutsche Stellungen zu verstärken, läßt sich nicht übersehen. Wenn auch unter deutscher Flagge ein erheblicher Verkehr auf dem Kongo und seinen Nebenflüssen sich entwickelt, wir können ihn nie nach einem deutschen Hafen ziehn. Und wenn wir selbst eine Bahn bis zum Ubanghi vortreiben, es steigen keine Güter von Bonga nach Botanga (im deutschen Ubanghi-Zipfel) hinauf, um da auf eine deutsche Bahn überzugehen. In dieser Hinsicht ist Bonga von geringem Wert für uns. Aber wir können, wenn sich eine deutsche Schifffahrt auf dem Kongo und seinen Nebenflüssen entwickelt hat, an Belgien das Ansinnen stellen, das östliche Kongogebiet, das von Matadi trotz aller belgischen Anstrengungen doch nur sehr schwer zu erreichen ist, über die deutsche Tanganyikabahn zu entwickeln. Lehnt Belgien ab, zeigt es, daß es ein Zusammengehen mit Deutschland nicht will, nun, dann werden wir, was

¹⁾ In Mossaka ist an den Gebäuden eine Wassermarke 80 cm über dem Erdboden. In diesem außergewöhnlichen Überschwemmungsjahr muß ein Teil der Lehmplatte bei Bonga noch trocken gewesen sein.

wir dann auf dem Kongo und seinen Nebenflüssen geschaffen haben werden, gegen Belgien in die Wagschale werfen können. Damit das Weitere klar zum Verständnis kommt, wollen wir uns zunächst mit der belgischen Kongo-Eisenbahn und ihrer weiteren Entwicklung beschäftigen.

III. Die belgische Kongobahn.

Über den belgischen Schienenstrang zum Stanley-Pool, wo das unvergleichlich großartigste Wasserverkehrsnetz Afrikas seinen Anfang nimmt, habe ich von meiner Reise aus an die Zeitungen berichtet. Es genügt eine einfache Wiederholung des dort Gefagten.

„Schon die drei Endpunkte der Eisenbahn am Stanley-Pool (nebeneinander liegen da Kinshasha, Ndolo, Leopoldville) legen Zeugnis ab von der erstaunlichen kolonialen Tatkraft der Belgier. Leopoldville mit Ndolo zusammen können sich schon neben Brazzaville sehen lassen; daneben haben die auf die Zukunft ihrer Kolonie vertrauenden Belgier aber noch Kinshasha, das jetzt täglich wächst und mit seinen Bahnanlagen, riesigen Lagerschuppen, der Werft, den entstehenden großen Geschäftshäusern den Eindruck einer werdenden afrikanischen Großstadt macht. Kinshasha übertrifft Duala, das trotz seiner günstigen Lage auffallend zurückgeblieben ist.

Daß mit der Bahn aber nicht alles klappt, zeigte sich schon vor der Abfahrt. Ich wollte an einem Mittwoch Ende Juli nach Matadi und ging tags zuvor zur Bahn, um Billetts zu lösen; der Beamte erklärte mir aber, der Mittwochszug sei vom französischen Gouvernement belegt; es könne niemand mitfahren. Die Sache ging mir wider den Strich. Ich erklärte dem Herrn, daß meines Wissens die Bahn keine französische Truppentransportbahn wäre, sondern eine dem öffentlichen Verkehr dienende Anlage; dem französischen Gouvernement möge man 50, auch 60 v. H. der verfügbaren Sitze reservieren, aber nicht einfach einen ganzen fahrplanmäßigen Zug. Meine Einwendungen halfen etwas; aber ich sollte in zweiter Klasse (auf der belgischen Bahn gibt es nur zwei Klassen, und in der zweiten fahren die Eingeborenen) für 25 Frank fahren

(195 Frank kostet die Fahrt in erster), und man wollte mein Abteil gegen die andern durch Zeltleinwand abschließen. Auch das sagte mir nicht zu; ich sah nicht ein, weshalb ich in zweiter Klasse in offenem Wagen unter Negern fahren sollte, während französische Unteroffiziere sich in erster Klasse breit machten; kurz entschlossen telegraphierte ich an die Direktion in Matadi. Das half; man ließ am nächsten Tage mehrere Züge ab, und alle weißen Reisenden, die das wünschten, kamen in erster Klasse mit. Die Einrichtung der Wagen ist in Ansehung des kolossal hohen Fahrpreises (195 Frank für 390 km, also 50 Centimes pro Kilometer) unter aller Kritik. Allerdings hat man 100 kg Freigepäck in erster Klasse; darüber hinaus kostet jedes Kilogramm mehr 1 Frank. Geld zu nehmen verstehen die Belgier.

Anfangs kamen wir ziemlich flott vorwärts, dann ging es bergan und langsam und langsamer. Jede Lokomotive zieht nur vier Wagen, aber sie hat schwer daran zu tun. Bis gegen Mittag waren wir ohne viel Aufenthalt vorwärts gekommen; dann lagen wir auf jeder kleinen Station, um Güterzüge vorüber zu lassen, auch immer nur mit vier Wagen hinter jeder Lokomotive. Wir bekamen so einen Begriff von den kolossalen Schwierigkeiten, mit denen die Bahn zu rechnen hat.

Etwa von 4 $\frac{1}{2}$ Uhr nachmittags ab fuhren wir auf eine kahle Bergkette zu; in vielen Windungen ging es langsam empor; endlich sahen wir Thysville vor uns liegen, eine schmucke, sich vergrößernde Europäerstadt mit allem Komfort, von großer Eingeborenenansiedlung umgeben.

Thysville, wo gibt es eine ähnliche schöne, saubere Niederlassung in deutschen Kolonien? In Kamerun sicher nicht; man muß schon Daresalam und Tanga zum Vergleich heranziehen.

Wir stiegen vom Bahnhof und seinen großen Anlagen empor zu zwei mächtigen Gebäuden; das ist das Hotel Thysville der A. B. C., der Compagnie Commerciale et Agricole d'Alimentation du Bas-Congo. Mächtige elektrische Bogenlampen auf den Straßen vor dem Hotel, elektrische Beleuchtung in den sauberen Zimmern mit modernen Betten; das Hotel ist eine Glanzleistung in seiner Art. Das in Duala! dachte ich fortwährend. Und ich ging durch die Straßen an großen Steinhäusern vorüber und sauberen Häuschen aus

Holz- und Eisenkonstruktion; schöne Anlagen auf den Plätzen und vor den großen Häusern; überall elektrische Bogenlampen, elektrisches Licht in den Häusern; dieses Thysville ist eine wirkliche Europäerstadt, in der der Europäer menschlich leben kann.

Wir verließen Thysville am nächsten Morgen; es ging zunächst in scharfen Windungen bergab, dann wieder bergauf. Ein dickes rotgestrichenes Rohr läuft neben dem Schienenstrang her; das ist die Petroleumleitung von Matadi nach Kinshasha. Um die Bahn für den Warenverkehr freizuhalten und die Kohlentransporte zu verringern, wird die Anlage hergestellt. Die Rohrleitung ist bis Kinshasha fertig, die Reservoirs und Pumpwerke — alle 30 bis 40 km — sind im Bau.

Am zweiten Tage daselbe Bild wie am ersten, Verstopfung der Bahnstrecke durch Güterzüge. Wie mir in Matadi von der Direktion der Bahn mitgeteilt wurde, beträgt der gegenwärtige Verkehr 90 000 t, und die Kapazität der Bahn veranschlagt man auf etwa 200 000 t. Das mag theoretisch richtig sein; nach dem, was ich gesehen habe, scheint mir aber, daß die Grenze der Leistungsfähigkeit mit 120 000 t erreicht ist. Darüber hinaus ist eine Sicherheit des Betriebes kaum noch zu gewährleisten.

Die Bahn fährt fast in ihrer ganzen Länge durch ein sehr ödes Gebiet. Waldlose, steinige Berge, mit dürrem Gras bestanden, soweit das Auge reicht; selten nur durchquert die Bahn schmale Urwaldstreifen. Das Gebiet ist wirtschaftlich fast wertlos, und es gehörten kühner Unternehmungsgeist und weitsehender Blick dazu, seinerzeit den Bahnbau zum Stanley Pool durchzuführen. In den ersten Jahren ist die Bahngesellschaft sicher nicht auf Rosen gebettet gewesen, und das rechtfertigt einigermaßen die hohen Tarife, von denen das Unternehmen jetzt profitiert. Die Konzession der Gesellschaft läuft in vier Jahren ab; es ist zweifelhaft, ob sie die Bahn behalten oder ob das Gouvernement sie übernehmen wird. Die Direktion hat an die Regierung den Antrag auf Verlängerung der Konzession bis 1960 gerichtet, und, falls ihm stattgegeben wird, eine Ermäßigung der Tarife vorgeschlagen; ferner wird die Gesellschaft, sobald sie weiß, daß die Konzession verlängert wird, den vielbesprochenen zweiten Bahnbau von Matadi nach

Kinshasha sofort in Angriff nehmen und in zehn Jahren durchführen. Man will dann eine durchaus leistungsfähige Anlage herstellen in Meterspur und die starken Steigungen, die zur Abfertigung sehr kurzer Züge mit wenigen Achsen nötigen, durch Bau von Tunnels, wovon freilich einige Dutzend nötig werden, vermeiden. Es ist kein Zweifel, daß eine so ausgestaltete Vollspurbahn 300 000 bis 400 000 t bewältigen kann.

Der Abstieg der Bahnlinie nach Matadi ist eine kühne Leistung der Bauingenieure. In gewaltigen Bogen geht es am Hang der höher und höher wachsenden Berge hinab in gähnende Schluchten, dann rollen wir hart an einem kleinen Gebirgsfluß entlang, der in der Tiefe rauscht; eine kleine Unachtsamkeit der Beamten, ein Fehler im Material, und wir lägen zerschmettert unten. Wieder eine scharfe Kurve, und wir sehen den Kongo, den wir allerdings kaum wiedererkennen. Der am Stanley Pool in unübersehbarer Breite sich dehnende Strom ist auf 800 m eingeengt; in Wirbeln dreht sich das Wasser. Wir fahren weiter, sehen die ersten Häuser von Matadi, dann die mächtigen Seeschiffe im Strom, der bei Matadi eine gewaltige Tiefe hat. Noch fließt der Kongo zwischen Felsen dahin, und die Häuser von Matadi sind in Felsen hineingebaut, aus denen der Platz für Straßen und Baulichkeiten herausgesprengt werden muß. Mehr als alles andere zeigt aber dies gerade, welch großer gewinnbringender Verkehr über diese in die Kongo-Uferberge hineinwachsende afrikanische Handelsmetropole geht. Unten an der Brücke, an der die großen Dampfer liegen, stauen sich die Eisenbahnwagen; die Lagerräume sind zum Brechen voll. Die Anlage will dem Verkehr nicht mehr recht genügen; man ist dabei, sie zu vergrößern. Die beiden eisernen Landungsbrücken sollen miteinander verbunden und das davor liegende Gelände soll aufgeschüttet und mit Lagerräumen bebaut werden, so daß vom Dampfer direkt in die Schuppen geladen werden kann. Die Brücken sollen jede um 150 m nach den Seiten verlängert werden. Man glaubt, daß diese neue Anlage gut 400 000 t Verkehr bewältigen kann. Und es wird gesprengt, um Platz zu machen für die großen Baulichkeiten am Strom; oben auf den Bergen strecken sich aber die Eisen-

gerüste für neue Geschäfts- und Verwaltungsgebäude empor, wachsen die Zementmauern. Matadi hat fünf bis sechs Hotels, ein moderner Neubau ist im Entstehen. Matadi, Thysville, Kinshasha, überall kräftiges Gedeihen; herrlicher Erfolg einer keck zugreifenden, allem blaffen Grübeln abholden Politik. Der Verkehr wächst, die Städte dehnen sich; auf dem herrlichen Riesenstrom, dem Kongo und seinen mächtigen Nebenflüssen jagen die Dampfer einander, und bei uns wird von Schlafkrankheit, abgehackten Händen und Füßen und vom ‚elenden Zentralafrika‘ geredet. Ja wollten wir dieses Zentralafrika doch nur ein wenig kennen lernen.“

Dies ist die belgische Kongobahn, ein kühnes Unternehmen in seiner Art, und noch kühner ist der Gedanke, wie er vom Kolonel Thys vertreten wird, durch Ausbau einer möglichenfalls doppelgleisigen, mindestens aber normalspurigen Bahn (die heutige Kongobahn hat nur 60 cm Spurweite) und durch Schiffahrt und Anschlußbahnen den ganzen Verkehr des großen belgischen Kongogebiets nach Matadi zu ziehen.

Die Ausführung dieses Planes ist freilich nicht ganz leicht.

Wie schon aus der obigen Schilderung der Verhältnisse an der Matadibahn hervorgeht, arbeitet das Unternehmen heute schon mit Anspannung aller Kräfte. Es sind zwar nur 90000 bis 100000 t Verkehr zu bewältigen, davon aber 80000 bis 90000 t Einfuhr. Da jeder Zug nur 4 Wagen mit insgesamt 40 t Nutzlast führen kann, sind zur Fortbringung von 80000 t 2000, von 90000 t 2250 Züge nötig. Nimmt man 300 Betriebstage im Jahr, so muß man schon täglich 7 bis 8 Züge abgehen lassen. Dazu kommen noch die Personenzüge, so daß heute auf den Tag schon gut 8 Züge kommen. Es ist nur Tagesverkehr möglich, und da die Züge unter allen Umständen Thysville, die große Zwischenstation, erreichen müssen, ist ein Abfertigen von Zügen in Matadi und Kinshasha viel nach 9 Uhr früh nicht möglich. Halbstündige Pausen muß man einhalten, weil täglich Züge, wenn auch meist mit leeren Wagen, nach Thysville und Matadi herunterkommen. Sonach kann man von etwa 5 Uhr früh bis nach 9 Uhr vormittags gerade 8 Züge abfertigen.

Eine Entlastung wird der Bahn ja nun durch den nahezu

vollendeten Bau der Petroleumleitung nach Kinshasha; aber wie lange wird das vorhalten? Mit dem Eingreifen deutscher Unternehmungen in den Verkehr und Handel des Kongobeckens wird eine sehr schnelle wirtschaftliche Entwicklung dort einsetzen, die schon nach wenigen Jahren so weit sein kann, daß die Bahn Matadi—Kinshasha in keiner Weise mehr genügt. Soll dann die Entwicklung des kongostaatlichen Ostens so lange künstlich zurückgehalten werden, bis die neue Vollspurbahn fertig ist, die frühestens 1923 oder 1924 eröffnet werden könnte? Wenn Belgien Miene macht, eine derartige Politik zu befolgen, dann werden die deutschen Interessenten am Tanganyika- und Kongoverkehr wenig Interesse für den belgischen Ausfuhrweg nach Matadi zeigen und sich mehr den Franzosen zuwenden, die nach zehn Jahren schließlich auch ihre Bahn Brazzaville—Point Noire fertig haben könnten.

Gewiß, es wird nicht leicht sein, Point Noire, das jetzt offene Reede ist, zu einem guten Hafen auszubauen; die großen Seeschiffe werden vor der Brandung im offenen Meere liegen bleiben und mit Booten und Leichtern arbeiten müssen, während sie in Matadi im tiefen Kongostrom an der Brücke liegen und arbeiten können; aber auch Matadi hat seine Schwächen. Die mindestens 15- bis 20 stündige Hinauffahrt von Banana nach Boma und die 9- bis 10 stündige Talfahrt werden von den Kapitänen nicht gerade gern unternommen. Von Banana bis Boma ist der Kongo sehr breit und seicht, mit vielen Inseln und Sandbänken durchsetzt; die Schiffe müssen sich in der sorgfältig betonnten und ständig durch Bagger vertieften Fahrrinne halten, wollen sie nicht — was häufig genug geschieht — festfahren. Von Boma nach Matadi ist der Fluß sehr verengt und hat starken Strom, über 4 Seemeilen in der Stunde. Das ist gut für die Talfahrt, weniger angenehm bei der Bergfahrt.

Dann die Verhältnisse in Matadi. Die Stadt und die Bahnanlagen sind so recht in die Felsen hineingesprenzt worden. Jede Vergrößerung der Bahnhofsanlage verursacht unheimliche Kosten. Daß die Belgier eine Landungsbrücke bauen werden, die 300000 t Verkehr und mehr bewältigt, unterliegt wohl keinem Zweifel; eine neue Vollspurbahn wird auch 300000 t leisten

können. Aber lassen sich in Matadi leicht Anlagen schaffen, die den größeren Verkehr glatt bewältigen? Man hat heute 6 bis 7 Schienengeleise nebeneinander liegen, die sehr bald, wenn zwei Dampfer an der Brücke liegen, verstopft sind. Man muß lange rangieren, um die Geleise frei zu machen. Steigt der Verkehr in Matadi auf 150000, 200000 t und mehr, dann genügt nicht eine Verlängerung der Geleise, sondern nach der Tiefe zu müssen neue Gleisstrecken gelegt werden. Eine Verbreiterung des Bahnhofsgeländes ist nötig, ist aber in Matadi nur schwer und nur mit großen Kosten durchzuführen. Der Plan, den Verkehr auch der entferntesten Teile des ungeheuren belgischen Kongogebiets nach Matadi zu lenken, wird auf die Dauer nicht durchzuhalten sein, also soll man es sich in Belgien dreimal überlegen, ehe man durch Maßnahmen, die sich schließlich doch nicht durchführen lassen würden, Verstimmungen schafft, die leicht eine Entwicklung einleiten können, die Belgien später einmal wenig genehm sein würde.

Die Tarife der belgischen Kongobahn sind ungeheuer hoch, auch noch nach einer neuerdings eingetretenen kleinen Ermäßigung. Für die Hinauffahrt müssen Weine und Liköre von 15% und mehr, alle Gewebe und Stoffe den vollen Tarif zahlen, der für die Strecke Matadi—Kinshasha 926 Fr. pro Tonne beträgt. Die folgenden Waren:

Reis;

Fische, getrocknet oder gesalzen, gesalzenes Fleisch, Chickwanges (eine Art Eingeborenenbrot aus Maniokmehl);

Konstruktionsmaterial und Konstruktionen, Kalk, Zement, keramische Fensterscheiben, Glascheiben;

Eisen, Gußeisen und Stahl, roh, gewalzt oder verzinkt; Dampferstücke und Stücke zum Ersatz von Dampferstücken;

landwirtschaftliches Material;

industrielles Material;

chemischer Dünger

werden von Matadi nach Kinshasha für 117 Fr. pro Tonne befördert. Alle anderen Waren mit Ausnahme der nach Tarif A beförderten und der lebenden Tiere zahlen 195 Fr.

pro Tonne von Matadi nach Kinshasha. Zu diesem Satze werden weiter noch befördert Decken und Bedeckungen (also auch Zelte), die zum Schlafen und Kampieren des weißen und schwarzen Personals im Dienste des belgischen Staates, benachbarter Staaten und von Privatpersonen bestimmt sind. Alle Bedeckungen, die nicht ausdrücklich als zu solchem Gebrauch bestimmt bezeichnet sind, gelten als Stoffe und Gewebe (voller Tarif).

Tarif A. Vorzugstarif für die Eisenbahnen am oberen Kongo. Alle Konstruktionsgegenstände Fr. 0,175 für das Tonnenkilometer.

5. Tarif für Tiertransporte. Für einen vollständigen Zug mit vier kompletten Wagen: von Matadi nach Kinshasha 3112,20 Fr.

Für einen kompletten Wagen ein Viertel der obigen Sätze.

Für einen nicht gefüllten Waggon mit Taxation auf ein Minimum von 100 kg von Matadi nach Kinshasha für 100 kg und darüber 46,36 Fr., für jede 10 kg über 100 kg 4,64 Fr. Die Zahl der in einem Waggon beförderten Tiere ist nicht begrenzt; das Gewicht der Last darf aber nicht 2500 kg pro Waggon übersteigen.

Kohlentransporte: Matadi—Leopoldville 100 Fr. pro Tonne.

Tarife für herabgehende Güter.

1. Elfenbein und Kautschuk: Für 10 kg unteilbar: Nach Matadi von Leopoldville: Elfenbein 10 Fr., Kautschuk 4,30 Fr.; von Kinshasha Elfenbein 9,75, Kautschuk 4,19 Fr.

2. Lebende Tiere werden abwärts zu denselben Bedingungen und Tarifen wie aufwärts befördert.

3. Rinde von Kautschuk-Rhizomen: Nach Matadi von Kinshasha für 1000 kg und darunter 59,50 Fr., für je 100 kg über 1000 kg 5,95 Fr. Die Rinden müssen roh und keiner Arbeit unterzogen sein, die ihren Gehalt an Kautschuk vermehren könnte; andernfalls ist nach dem gewöhnlichen Kautschuktarif zu zahlen.

4. Tarif C. Der Transport aller andern nach Matadi gehenden Waren vollzieht sich nach dem folgenden Tarif: Für 1000 kg und darunter 17,55 Fr. von Kinshasha, für je 100 kg über 1000 kg 1,76 Fr.

Gebühren am Pier Matadi. 0,35 Fr. für 100 kg und Teile von 100 kg für das Ausladen und Verladen.

Der Direktor Bessel der Kongobahn in Matadi gestand mir selber zu, daß die Tarife zu hoch sind; die Gesellschaft will aber erst eine Ermäßigung eintreten lassen, wenn sie weiß, daß ihre Konzession, die in vier Jahren abläuft, verlängert wird.

IV. Wie müßte sich eine Deutschland und Belgien zufriedenstellende Entwicklung in Zentralafrika gestalten?

Die deutsch-ostafrikanische Zentralbahn schreitet mit großer Schnelligkeit vorwärts; es ist als sicher anzunehmen, daß sie Ende 1913 am Tanganyikasee angelangt ist. Die Gleis Spitze der Bahn lag Ende September bei Kilometer 132 westwärts Tabora, Ende Oktober ist etwa Kilometer 160 erreicht. Dann sind's nur noch rund 90 km bis zum Mlagrassi. Ende dieses Jahres werden die Schienengeleise an diesem Fluß angelangt sein. Jenseit des Mlagrassi wird die Arbeit schwieriger; dafür sind von diesem Flusse bis Kigoma am Tanganyikasee auch nur etwa 155 bis 160 km zu bauen. Somit ist die Erwartung, daß Ende 1913 der Schienenstrang Kigoma erreicht, durchaus gerechtfertigt.

Wie man hört, hat die Ostafrikanische Eisenbahngesellschaft den Bau eines 1500 t großen Dampfers für den Tanganyikaverkehr bereits in Auftrag gegeben. Wenn das Schienengeleis sich Kigoma nähert, wird der Dampfer in Teilen nach Tabora geschafft und von da so schnell als möglich zum Tanganyikasee verfrachtet. Anfang 1914 wird der Dampfer schwimmen.

Diesen Tatsachen wird Belgien sich sicherlich nicht verschließen.

Es steht nun ohne Zweifel fest, daß Belgien die Absicht gehabt hat, möglichenfalls vor uns am Tanganyikasee zu erscheinen. Die sogenannte Lukugatal-Bahn von Buli am Kongo (Lualaba) zum Tanganyikasee ist mit größter Hast in Angriff genommen worden; die ersten 58 km sind fertig. Da die Gesamtlänge der Bahn etwa 300 km betragen wird, sind noch

240 km zu bauen; ungefähr ebensoviel hat noch die Ostafrikanische Zentralbahn bis Kigoma herzustellen. Es ist anzunehmen, daß der deutsche Schienenstrang vor dem belgischen den Tanganyikasee erreicht. — Es ist daher vielleicht möglich, daß Belgien nun seine vorhanden gewesenen Pläne modifiziert und mit Hilfe seiner Lukugatabahn das Gebiet zwischen Tanganyikasee und Lualaba über die Deutsch-Ostafrikanische Zentralbahn entwickelt.

Wenn die ostafrikanische Zentralbahn fertig sein wird, wird sie für sehr große Teile des östlichen belgischen Kongo die kürzeste und bequemste Verbindung nach Europa darstellen. — Rechnen wir:

Die belgischen Dampfer brauchen von Antwerpen nach Matadi 20 Tage. Zwei Tage Eisenbahnfahrt nach Kinshasha hinzu macht 22 Tage. Von Kinshasha nach Stanleyville verkehrt ein Eilboot (Diesel-Motor), das die 1600 km lange Strecke in 7 Tagen (mit Einschüben von Nachtfahrten in 4 bis 5 Tagen) zurücklegen soll. Das sind 29 bzw. 27 Tage. Stanleyville—Ponhierville 1 Tag, Ponhierville—Zendwe 2 Tage, Zendwe—Kafongo 1 Tag; das ergibt für die ganze Reise unter Benutzung des Eilbootes 33 bzw. 31 Tage.

Demgegenüber brauchen die Schiffe der Deutschen Ostafrikalinie für die Strecke Neapel—Daresalam 18 bzw. 19 Tage; von Paris, Brüssel, London, Hamburg, Berlin sind's nach Neapel 2 Tage. Die Bahnfahrt Daresalam—Kigoma wird $2\frac{1}{2}$ Tage betragen. Das ergibt von den west- und mitteleuropäischen Hauptstädten bis zum Tanganyikasee 23 Tage. Unter Benutzung der Lukugabahn sind's bis Buli und Kafongo 25 Tage, bis Ponhierville 28 und Stanleyville 29 Tage von den europäischen Hauptstädten aus.

Es ist absolut klar, daß der deutsche Weg eine schnellere Verbindung zum mittleren Kongo als der belgische darstellt.

Noch mehr gilt das für den Güterverkehr aus dem östlichen Kongo-Gebiet, etwa der Gegend nördlich des Merusees hinauf bis Zendwe, nach Westen vom Lualaba und Lomami, nach Osten vom Tanganyikasee begrenzt. Die Güterbeförderung über die ostafrikanische Zentralbahn wird sich etwa um 3 Tage

langsamer vollziehen als die Personenbeförderung. Für Buli und Kasongo—Brüssel ergibt das etwa 28 bis 29 Tage.

Dagegen brauchen die belgischen Heckraddampfer für den Weg Kinshasha—Stanleyville stromauf 19 bis 20, stromab 12 Tage. Güter von dem oben umschriebenen Gebiet nach Brüssel werden über Matadi 38 bis 40 Tage unterwegs sein; Güter von Brüssel über Matadi stromauf 45 Tage, gar nicht die Zeitverluste beim Umladen gerechnet.

Wie man die Dinge auch drehen und wenden möge: Wenn die Deutsche Ostafrikanische Zentralbahn einmal fertig ist, hat der belgische Kongo-Weg für die Erschließung der belgischen Tanganyika-Meru-Länder nicht mehr die gleiche Bedeutung; Belgien könnte nur durch außergewöhnliche Mittel, eine strenge Ausschließungspolitik, wie es sie in früheren Jahren betrieben hat, durch eine gegen die deutschen Interessen gerichtete Tarifpolitik der Lukugatal-Bahn den Kongoweg künstlich halten.

Belgien denkt aber gegenwärtig großzügiger. Nachdem die Lukugatal-Bahn fertig ist, wird es eine Linie Buli—Lusambo (am Sankuruflusse) ausbauen, die etwa 450 km lang werden würde. Belgien hätte dann eine gerade Verbindung von Matadi zum Tanganyikasee, die etwa 10 bis 11 Tage in Anspruch nehmen würde, nämlich Matadi—Kinshasha 2 Tage, Kinshasha—Lusambo (mit Eilboot) 5 bis 6 Tage, Lusambo—Tanganyikasee 3 Tage. Die Gesamtzeit Antwerpen—Tanganyika wäre 30 bis 31 Tage. Das würde eine einwandfreie Konkurrenz sein, die man sich gefallen lassen müßte und gefallen lassen könnte, weil auf einer durchgehenden Straße Daresalam—Tanganyika—Lusambo—Matadi sich doch viele sehr wertvolle Wechselbeziehungen ergeben würden.

Es mag nun für Belgien ein Bahnbau Lusambo—Buli weniger dringlich sein und vorerst und vor allem eine Eisenbahnverbindung von Lusambo nach Bukama (etwa 600 km) erforderlich, damit man so bald als möglich eine lückenlose, leistungsfähige belgische Verbindung nach dem wichtigen Katangagebiete hat. Es hieß ja auch neulich, daß eine Gesellschaft für den Bau dieser Bahn bereits gegründet wäre und eine Studienkommission demnächst abgehen soll. Dazu kommt

der Bau der Lukugatabahn, ferner der Umbau oder Neubau der Bahnlinie Matadi—Kinshasha. Das ist für die nächsten zehn Jahre gerade Arbeit genug. Um so mehr sollte Belgien die Entwicklung des Ostens seiner Kolonie durch die ostafrikanische Zentralbahn nicht stören, so wie wir Deutsche die Ugandabahn nicht durch kleinliche Maßnahmen behindert haben, die Bezirke Muanza und Bukoba am Viktoriasee zu entwickeln.

Bahnt sich eine deutsch-belgische Interessengemeinschaft auf dem Tanganyikasee an, so wird das eine segensreiche Wirkung auf die übrige Entwicklung des Kongobeckens zugunsten der belgischen Ausfuhrwege über Matadi ausüben.

Die Festsetzung deutscher Handels- und Schiffahrts-Unternehmen auf dem Kongo und seinen Nebenflüssen würde in wenigen Jahren vielleicht in beschränktem Maße möglich sein; damit beginnt dann ein neuer Aufschwung in der Entwicklung des Kongobecken-Verkehrs. Neben der belgischen, die bisher beinahe allein herrschend war, wird dann in Gemeinschaft mit ihr die deutsche Flagge auftreten.

Die belgische Regierung hat 38 Schiffe auf dem Kongo, 23 Raddampfer und 15 Schraubendampfer; dazu kommen folgende belgische Gesellschaften: Cie. du Kasai 8 Raddampfer, 4 Schraubendampfer, Cie. Citas 2 Raddampfer, Comptoir Commercial Congolais 2 Raddampfer, 1 Schraubendampfer, Société Anonyme Belge 3 Raddampfer, 5 Schraubendampfer, Große Seen 7 Raddampfer, 5 Schraubendampfer. Das sind zusammen 75 belgische Dampfer im Kongoverkehr. Ihnen stehen gegenüber 5 ganz kleine Dampfboote der französischen Regierung und 5 Raddampfer und 1 Schraubendampfer der Messageries Fluviales Congo Français.

Weiter haben im Kongoverkehr die Cie. Hollandaise 3 Raddampfer, 1 Schraubendampfer, die vereinigten Missionsgesellschaften 20 Dampfschiffe.

Von der Gesamtzahl der Schiffe kann man gut 20 abziehen; etwa 10 sind Spezialschiffe, wie Bagger, Schlepper, 10 sind veraltet und ohne Wert. Die übrigen etwa 90 Schiffe haben etwa 4000 Tonnen Nutzlast, und für einen Verkehr von etwa 70000 Tonnen auf dem Kongo und seinen Nebenflüssen

muß jedes Schiff (Rückfrachten gibt's sehr wenig) schon 18 Fahrten im Jahre machen, was natürlich ausgeschlossen ist. Und es ist offenes Geheimnis am Kongo, daß die Schiffe die in Kinshasha und Leopoldville ankommenden Lastenmengen trotz größter Anstrengungen nicht völlig bewältigen; man läßt bis weit den Kongo und selbst Sangha hinauf Waren mit Booten abholen. Die Gesellschaften lassen Dampfer laufen, die glatt absaufen würden, wenn sie nicht mit Zement ausgeschmiert wären; an die Dampfer werden eiserne Leichter angekoppelt, um die Nutzlast zu erhöhen. In den Leichtern bekommen die Waren Wasser und verlieren an Wert.

Da der Kongoverkehr andauernd steigt, müssen die Unzulänglichkeiten des Schifffahrtsverkehrs sehr bald unerträglich werden, wenn Belgien nicht schnell eine große Menge Schiffe neu einstellt, oder die Entwicklung des Kongobeckens muß schwer leiden. Belgien hat nun schon eine so große Menge Aufgaben zu lösen, daß es ihm nur lieb sein kann, wenn deutscher Unternehmungsgeist in die Schifffahrtsfrage eingreift. Frachten sind genug da, auch wenn in den nächsten 2 bis 3 Jahren 60 neue Schiffe auf die Verkehrsadern des Kongobeckens gesetzt würden. Die neuen Kameruner Gebietsteile werden eine raschere Entwicklung nehmen; für viele Erzlager im Kongogebiet ist die Verkehrsfrage Lebensfrage. Sie konnten bisher nicht abbauen, weil die Möglichkeit der Abfuhr nicht da ist.

Daß die Kongofrachtsätze in nicht zu ferner Zeit eine Ermäßigung erfahren werden, ist wohl anzunehmen. Aber es dürften im allgemeinen wohl — abgesehen von Massen-Erzfrachten — die folgenden Sätze pro Tonne bleiben: Kinshasha—Wesso und Kinshasha—Lobaymündung 150 Fr. (120 M.), Kinshasha—Nola 200 Fr. (160 M.); Kinshasha—Stanleyville 300 Fr. (240 M.). Die Fahrt Kinshasha—Stanleyville kann ein 200-Tonnen-Schiff sechsmal im Jahre machen; geht es voll beladen stromauf, so erzielt es im Jahre bei 300 Fr. im Mittel pro Tonne 360000 Fr. ohne Rückfracht. — Auf der Strecke Kinshasha—Nola erzielt ein Schiff mit 50 Tonnen Nutzlast bei 10 Fahrten 100000 Fr. im Jahre, ebenfalls ohne Rückfracht. Einnahmen aus dem Passagier- und Postverkehr sind dabei gar nicht mitgerechnet.

Jedenfalls ist bei dem Schiffsverkehrs im Kongobecken, selbst wenn die Frachtsätze noch unter die oben angegebenen Summen sinken sollten, ein sehr schönes Stück Geld zu verdienen, und man kann nur wünschen, daß deutsche Unternehmer bald eingreifen, namentlich auf dem Sangha und Ubanghi. Daß belgische Interessen durch ein solch deutsches Eingreifen in keiner Weise geschädigt werden, liegt auf der Hand. Die Frachten gehen, wenn Belgien nicht große Fehler begeht, zum überwiegenden Teile auf seine Bahn über; die deutsche Schifffahrt auf dem Kongo und seinen Nebenflüssen wird, wenn sie mit Belgien arbeiten kann, französische Pläne nicht direkt unterstützen, und wenn das nicht geschieht, werden die französischen Unternehmen wie Point Noire-Brazzaville und Libreville-Makua (am Mossaka) der Entwicklung der belgischen Bahn Matadi-Kinshasha nicht gefährlich. Allerdings gehen Gewinne aus dem Flußschiffsverkehr in deutsche Hände über; dies werden aber die Belgier als geschickte Geschäftsleute ihren Interessen wohl nutzbar zu machen wissen. Man kann sich vielleicht in Belgien auf den Standpunkt stellen, daß Bonga nicht viel Wert habe und ein deutsches Vorgehen im Kongobecken doch auf Kinshasha angewiesen und darum von Belgien abhängig wäre; das wäre aber eine arge Täuschung. Wenn Bonga das nicht leisten kann, was wir von ihm erwarten, ist auch noch Brazzaville da, das ebenso günstig wie Kinshasha und Leopoldville gelegen ist. Und ferner wolle man den Artikel 7 im deutsch-französischen Abkommen vom 4. November 1911 nicht übersehen. Er lautet:

„Wenn die französische Regierung durch das deutsche Gebiet eine Eisenbahn zwischen Gabun und Mittel-Kongo und zwischen dieser letzteren Kolonie und dem Ubanghi-Schari fortzuführen wünscht, so wird die deutsche Regierung dem nichts in den Weg legen. Die Vorstudien und Arbeiten werden gemäß den zur gegebenen Zeit zwischen beiden Regierungen zu treffenden Vereinbarungen erfolgen, wobei die deutsche Regierung sich vorbehält anzugeben, ob sie sich an der Ausführung dieser Arbeiten auf ihrem Gebiete zu beteiligen wünscht.

„Wenn die deutsche Regierung eine in Ka-

merun bestehende Eisenbahn durch das französische Gebiet fortzuführen wünscht, so wird die französische Regierung dem nichts in den Weg legen. Die Vorstudien und Arbeiten werden gemäß den zur gegebenen Zeit zwischen beiden Regierungen zu treffenden Vereinbarungen erfolgen, wobei die französische Regierung sich vorbehält anzugeben, ob sie sich an der Ausführung dieser Arbeiten auf ihrem Gebiete zu beteiligen wünscht.“

Nach diesen Vereinbarungen liegt eine deutsche Bahn von der Munibucht nach der Alima- oder Mossaka-Mündung am Kongo durchaus nicht im Bereiche der Unmöglichkeit. Was eine solche Bahn, die den Kongo-, Sangha- und Ubanghi-Verkehr am günstigsten Punkte packt, zu bedeuten hat, werden die Belgier sich selber sagen. In ihrem Interesse liegt es, deutsche Schifffahrt und deutschen Handel im Kongobecken sich im freien Wettbewerb mit den belgischen Unternehmungen entfalten zu lassen; dann werden deutsch-französische Pläne, die nach der Sanghamündung zielen, nicht aufkommen. Der Hauptvorteil der Entwicklung wird der belgischen Kongoeisenbahn zufallen.

Entwickelt sich der Tanganyika- und Kongoverkehr in dieser Weise, dann werden die deutschen Bahnpläne sich voraussichtlich weniger auf die deutsche Kongoposition richten, als vielmehr die Vereinigung von Mambere und Kadeï, also etwa Nola oder Bania als Ziel nehmen.

Wer gewöhnt ist, nur das alte Kameruner Schutzgebiet für sich zu betrachten, dem muß wohl die Mittellandbahn bis zum Njong mit der Fortsetzung in der Njong-Schiffahrtstraße und der Dume-Straße als genügend erscheinen. Ging es doch dem Verfasser, ehe er den schnellen und sicheren Verkehr auf der großen Sangha-Kongo-Straße gesehen hatte, selber so. Aus Dume-Station noch schrieb Verfasser unterm 4. Mai an deutsche Zeitungen: „Der große Eisenbahnweg Duala-Njong-Dume-Sangha-Ubanghi liegt doch noch in sehr nebelhafter Ferne, und es scheint mir auf Jahre hinaus kein richtiges Bedürfnis, ihn auszubauen. Was außer Kautschuk und Elfenbein soll aus diesen Strichen hier im Hinterlande ausgeführt werden? Wo ist hier das große Verkehrsbecken, wie in Ostafrika die

drei großen Seen im Innern es darstellen, und an das die Eisenbahn herangebracht werden soll?“

Zu solchem Urteil kommt man, wenn man den Kongoverkehr nicht kennt, wenn man übersieht, daß das Kamerun, wie es vor der Zession der neuen Gebiete war, einem Garten gleich, in den vom feindlichen Nachbar her breite und sehr bequeme Wege führten, während der Besitzer zu dem dem Nachbar offenen Teile nur sehr schwer hingelangen konnte.

Daß die Gesellschaft Südkamerun ihr Gebiet über den Kongo hin aufschloß, ist sehr natürlich; von Molundu nach Matadi sind's über den Kongo etwa 10 Tage, von Molundu nach Kribi mindestens 30. In dieser Zeit sind Sendungen aus Molundu über Matadi schon in Antwerpen. Der Sangha stellt eine so gute Schiffsfahrtsstraße bis Nola dar, daß die Franzosen, hätten sie sie auszunutzen verstanden, große Teile von Alt-Kamerun längst in wirtschaftliche Abhängigkeit von Brazzaville gebracht hätten. Und um den verlorenen Einfluß zurückzugewinnen, hätten wir eine Bahn nach Molundu bauen müssen. Das ist heute ja nicht nötig; der Sangha-Verkehr, der Verkehr auf dem Mambere werden ja deutsch.

Nun aber ist es notwendig geworden, diesen Verkehr, so weit es geht, auch nach einem deutschen Hafen zu bringen. Mit Hilfe eines kombinierten Eisenbahn- und Schiffsahrtsweges Duala—Njong—Dume—Kadeï ist das nur in sehr beschränktem Umfange möglich.

Nehmen wir an, die Kamerun-Mittellandbahn ist Anfang 1915 am Njong (manche Leute sagen freilich, das würde noch bis Mitte 1918 dauern), dann ist es ja wohl möglich, daß manche Sendungen für Neu-Kamerun und ein Teil des Exports dieses Gebietes den Njong—Dume-Weg einschlagen.

Rechnen wir mit Gummi aus dem Ubanghi-Zipfel. Über den Kongoweg würden die folgenden Kosten entstehen:

Transport zu den Ubanghidampfern durch Träger, je nach der Entfernung des Gewinnungsortes vom Flusse 1 bis 8 Tage, im Mittel 4 Tage. Pro Tonne (1000 kg) sind 35 Träger nötig à 1 Fr. pro Tag, macht pro Tonne $4 \times 35 = 140$ Fr. Kosten. Der Transport von Bangui bzw. Mongumba nach Brazzaville kostet 125 bis 145 Fr. (je nach dem Wasserstande); für die

Überfahrt von Brazzaville nach Kinshasha sind 25 Fr. pro Tonne zu entrichten. Dazu kommt der Bahntransport Kinshasha—Matadi mit 419 Fr. und kommen ferner noch 20 bis 30 Fr. Lagergelder. Die Transportkosten für eine Tonne Gummi von Ubanghi nach Matadi betragen also 730 bis 760 Fr. = 590 bis 615 M.

Wollte jemand den Versuch machen, vom Ubanghi nach Duala über den Njong—Dume-Weg Gummi zu schicken, so würden sich die Transportkosten wie folgt stellen: Sammeln der Transporte in Bakota am Lobayfluße 80 M. pro Tonne. Von Bakota werden die Frachten durch Kanu über Mbaere und den Bodingefluß nach Camba Oro gebracht. Jedes Kanu, von 6 Leuten bedient, lädt eine Tonne, Fahrzeit 6 Tage; die Leute erhalten 1 M. pro Tag. Kosten pro Tonne 36 M. In Camba Oro muß Trägerverkehr einsetzen. Die Leute marschieren 4 Tage nach Bania am Mambere und 6 Tage von da zum Kadeï etwa zu seiner Vereinigung mit dem Bumbe II, von wo ab er schiffbar wird. Es sind zum Fortschaffen einer Tonne Gummi 35 Träger nötig, die 0,80 M. pro Tag und pro Kopf erhalten. Der Transport von Camba Oro bis zum Kadeï würde also 10 mal 35 mal 0,80 = 280 M. kosten.

Auf dem deutschen Wege hat also eine Tonne Gummi vom Ubanghi bis zum Kadeï schon 396 M. Transportkosten zu tragen. Nehmen wir kleine Dampfschiffe (Schlepper) auf Kadeï und Dume an, der bis Dume schiffbar sein soll und nur 60 M. pro Tonne; von Dume nach Abong Mbang sollen die Trägerkosten nur 35 M. betragen und die Frachtkosten auf dem Njong bis zum Bahnkopf nur 40 M. pro Tonne. Zu den oben berechneten 396 M. kommen also 135 M. hinzu; die Gesamtfracht bis zum Bahnkopf beträgt 531 M. Nimmt die Bahn nun noch 60 M., so ergibt sich für den kombinierten Weg Ubanghi—Duala ungefähr derselbe Satz wie für den Kongoweg.

Für Gummi von Bania, Carnot, Nola würden sich auf dem Dume—Njong—Duala-Wege etwa nur 360 bis 370 M. Transportkosten bis Duala ergeben; auf dem Kongowege wären zu rechnen 40 Fr. von Nola nach Wesso, 110 Fr. für Wesso—Brazzaville, 25 Fr. Brazzaville—Kinshasha, 419 Fr. Kinshasha—Matadi. Mit etwa 30 Fr. Liegegeldern wären das etwa 630 Fr. = 510 M. Für die Ausfuhr von Nola, Bania, Carnot

her ist also der deutsche Weg erheblich billiger als der Kongoweg. Es ist daher anzunehmen, daß der Gummi von Nola, Bania, Carnot den Weg zum Njong einschlagen würde, wäre die Kamerun-Mittellandbahn jetzt am Njong, und hätten wir Dampfer auf Njong und Dume. Das wird leider erst 1915 oder 1916 der Fall sein, und bis dahin haben die Belgier sicher die Tarife der Kongobahn ermäßigt. Gehen sie für Kautschuk von 419 Fr. auf 200 herab, so ergeben sich von Nola auf dem Kongowege nur noch 410 Fr. Kosten pro Tonne = 330 M. und von Bangui und Mongumba statt 730 bis 760 nur 510 bis 540 Fr. = 410 bis 440 M. Weiter können noch die Schiffsverkehrsunternehmen auf Sangha und Ubanghi mit den Frachten herabgehen, und wenn auch das nicht geschehen sollte, ist zu beachten, daß selbst bei Bestehen von Schiffsfahrt auf Dume und Njong der Transport von Nola nach Duala mindestens 18 Tage (6 Tage Nola bis Anfang der Schiffsfahrt, 6 Tage bis Dume-Station, 1 bis 2 Tage Dume-Abong Mbang, 3 Tage Njong-Schiffsfahrt und zwei Tage Bahn bis Duala) in Anspruch nehmen würde gegen 12 bis 13 Tage von Nola nach Matadi. Dabei ist mit glattem Transport auf Dume und Njong gerechnet, der auf diesen engen, vielfach gewundenen Wasserläufen noch weniger gewährleistet ist als auf dem Sangha und Kongo.

Entschieden überlegen würde der deutsche Weg sein beim Transport von Elfenbein und Stoffen aller Art. Beide Positionen zahlen jetzt auf der Matadibahn bis Kinshasha 975 Fr.; der Transport einer Tonne Elfenbein von Nola kostet nach Matadi mindestens 1200 Fr. Die Transportkosten für Tuche aller Art stellen sich noch höher, da die Fahrt von Brazzaville nach Wesso aufwärts nicht 110, sondern 220 Fr. kostet, die Fahrt Wesso-Nola stromauf 75 Fr. Es ist wohl anzunehmen, daß auch nach starker Ermäßigung dieser Frachten Stoffe aller Art, Weine, Liköre, Elfenbein den Weg über Njong und Dume nach Duala einschlagen werden. Im ganzen genommen ist aber ein kombinierter Eisenbahn-Schiffsverkehr Njong-Dume-Kadei dem Kongo-Sanghawege in keiner Weise gewachsen, und wir müssen die Kameruner Mittellandbahn weiterführen, wollen wir nicht haben, daß die östliche Hälfte unsers Neu-

Kamerun über eine fremde Bahn und einen fremden Hafen entwickelt wird.

Wo sollten nun aber die Transporte für eine deutsche Bahn Duala-Bania oder Duala-Nola, die doch immer 800 bis 850 km lang und gut 120 Millionen M. kosten wird, herkommen, so wird mancher fragen. Diese Frage hat der Verfasser sich allerdings auch selber ernstlich vorgelegt. Zu erwarten ist, daß der Mittellandbahn, wenn sie auf Dume oder Abong Mbang geführt wird, ziemlich die ganzen Kautschukfrachten des Kadeï-Sangha-Ngokogebiets zufließen werden, das sind etwa 2000 t. Viel ist es nicht; da aber die Tonne gut 200 M. Fracht bis zur Küste verträgt und auch bringt, geben 2000 t Kautschuk eine Einnahme von 400000 M. für die Bahn. Außer diesem Kautschuk und etwas Elfenbein ist freilich aus dem Alt-Kameruner Hinterlande nicht mehr viel zu erwarten. Ostwärts von Dume und Kadeï hören die Ölpalmen — abgesehen von kleinerem bedeutungslosen Vorkommen — auf; daran aber, daß die Waldvölker für den Export anbauen, solange es in den Wäldern Südkameruns Gummi gibt, ist gar nicht zu denken. Auf dem Marsche von Dume nach Baturi sprach ich einmal zu einigen größeren Sultanen von der Notwendigkeit, Erdnüsse für den Export anzubauen; die Leute sahen mich ganz verständnislos an. „Wenn wir Geld brauchen,“ sagten sie, „gehen wir in den Wald. In acht Tagen machen wir 4 oder 5 Kessel Gummi und bekommen dafür 32 M. und 40 M. beim weißen Kaufmann. Weshalb also sollen wir viele Erdnüsse pflanzen?“

Von ihrem Standpunkt haben die Leute nicht unrecht. Sie bauen so viel an, als sie zur Nahrung brauchen; das Geld für den Einkauf von Stoffen, Tüchern, anderen europäischen Artikeln gewinnen sie durch Gummischneiden. Nach dem Urteil der Leute wird das Geld leicht gewonnen, und leicht geben sie es wieder aus. Es ist gar nichts Seltenes, daß der eine für einige Kilo Gummi Pomaden kauft, der andere gar eine Flasche Parfüm, die ihm mit 30 Mark berechnet wird; noch andere bezahlen für ein Pfund Fleisch, um diesen seltenen Genuß zu haben, 4 Mark, 5 Mark u. m. Kein Wunder, daß selbst Kaufleute sagen: „Wenn einmal der Gummi zu Ende ist und wir

dies Land verlassen, wird es bald auf derselben Stufe stehen wie früher, ehe der erste Weiße nach hier kam.“

Es besteht, zumal die Gummiproduktion der Ecke zwischen Sangha und Ngoko wohl bald merkbar nachlassen wird, eine gewisse moralische Verpflichtung, dem Kameruner Südosten eine andere Grundlage für seine wirtschaftliche Entfaltung zu geben, und das kann nur durch eine Bahn geschehen, die aus dem Südosten Gummi und Elfenbein exportiert und dafür 0,4 bis 0,5 Millionen Mark einnimmt und nach diesem Gebiet europäische Waren bringt, wofür 0,5 bis 0,6 Millionen Mark an Fracht einkommen dürften.

Ohne den Besitz von Neu-Kamerun hätte eine Bahn nach Dume oder Lomie oder selbst nach Molundu aber nicht zu großen Erfolg, und es ist erklärlich, daß, solange wir die neuen Gebiete nicht hatten, die Augen sich immer auf die Grasländer des Nordens richteten, wo wir zwischen Tschad, Logone und Schari eine recht zahlreiche Bevölkerung hatten und noch haben. Es kommt hinzu, daß wir mit Truppen- und Verpflegungs-Transporten für Garua und Kufferi auf den englischen Niger-Benuë-Weg angewiesen sind, der dazu noch rasend teuer ist. Daraus erklärt sich der Wunsch weiter Kreise, schnell eine Bahn wenigstens bis Garua zu haben, die Kameruner Mittellandbahn aber am Njong liegen zu lassen. Diese Wünsche hatten bis vor zwei Jahren noch eine starke Berechtigung; heute liegen die Verhältnisse aber wesentlich anders.

Ohne allen Zweifel liegt der wirtschaftliche Schwerpunkt der Kameruner Kolonie jetzt mehr als je im Süden. Zu einem Gesamtexport ganz Kameruns im Jahre 1910 in Höhe von 19,9 Millionen Mark hat der Gummi allein 11,1 Millionen Mark gestellt, das sind nahezu 56%; dazu kamen 13 169 t Palmkerne und 3140 t Öl. Im Jahre 1911 hat die Ausfuhr 21 $\frac{1}{4}$ Millionen betragen, davon kamen 11,06 Millionen auf Kautschuk, 5,6 Millionen auf Palmölprodukte. Ist die Mittellandbahn erst so weit, daß die mächtigen Ölpalmenbestände zwischen Edea und Jaunde, die des Makagebiets in Angriff genommen werden, dann wird die Ölpalme 30 000 und 40 000 t Ausfuhrprodukte in ganz kurzer

Zeit liefern. Dies fordert geradezu den Bahnbau über den geplanten Endpunkt am Njong hinaus, und was die Fortsetzung der Bahn über die alte Grenze betrifft, so darf man von Neu-Kamerun her zwar nicht auf Massenfrachten rechnen, aber die Transporte über den Kongoweg sind so teuer, daß ein Verkehr von wenigen tausend Tonnen schon den Bahnbau rentabel macht.

Es besteht wohl kein Zweifel, daß, wenn wir eine in Nola oder Bania endende Bahn haben, diese so ziemlich allen Kautschuk, den die Sangha Forestière erntet, an sich reißen wird. Wenn die etwa 800 bis 850 km lange Bahn von Nola die Tonne Kautschuk mit 300 Mark befördert (etwa 40 Pfennige pro Tonnenkilometer), kommt der Kongoweg nicht mehr mit; man wird bis vom Ubanghi her Kautschuk zur Verfrachtung nach Duala nach Nola bringen. Die Sangha Forestière hat 1910 550 t geerntet, im Jahre 1911 rund 670 t Kautschuk. Ohne Zweifel kann die Produktion im Gebiete der Sangha Forestière bis auf 1200, ja vielleicht 1500 t gesteigert werden. Gehen 1000 t über die deutsche Bahn, so gibt das 300000 Mark Einnahmen. Das Kilo des Neu-Kameruner Kautschuks wertet rund 10 Mark, die Tonne 10000 Mark. Es haben 1000 t einen Wert von 10 Millionen Mark auf dem europäischen Markte, von vielleicht 5 bis 6 Millionen in Nola. Was kann für diese 6 Millionen nicht an Anlagen geschaffen werden, und werden davon nicht an 2 Millionen Mark, wenn von der Verwaltung darauf geachtet wird, daß die Eingeborenen nicht zu kurz kommen, in Arbeitslöhnen, Kaufpreisen an die Eingeborenen ausgezahlt werden? Der Import der Sangha Forestière in Stoffen, Salz, Emaillegeschirren aller Art, Bekleidungsstücken und anderen Eingeborenenartikeln beträgt heute etwa 400 t, der Gesamtverkehr der Gesellschaft ca. 1100 t. Weiter gehen die sämtlichen Transporte der Gesellschaft Südkamerun über den Sangha, die Transporte für Beamte, Offiziere, Stationen, die nach der Besetzung Neu-Kameruns durch die Deutschen erheblich steigen werden; bald werden 3000, 4000 t den Sangha aufwärts gehen. Wird dieser Verkehr von Duala über eine deutsche Bahn nach Bania geleitet, dann hat die Bahn von 4000 t rund 1 Million Mark Einnahme zu erwarten (4000×250 Mark), vielleicht gar 1,2 Millionen (4000×300 Mark).

Es ist weiter zu erwarten, daß der Gesamtverkehr des neuen Kamerun, das durch eine Bahn nach Bania bis zu den Quellen des Mambere, Nana und Lobay aufgeschlossen wird, bei 4000 Tonnen nicht stehen bleibt; auch aus der französischen Enklave am Ubanghi werden Transporte kommen, aus dem französischen Pama- und Mpoko-Gebiet. Und es bringen 7000 bis 8000 t schon eine Einnahme von etwa 2 Millionen Mark. Die Verkehrsverhältnisse des Mambere-, Lobay- und Pama-gebiets liegen ebenso ungünstig, und eine andere Bahnlinie als die von Duala kann so schwer hin in jene Gegenden, daß eine Bahn, wenn wir sie bauen, hohe Frachtsätze fordern kann und erhalten wird. Und deshalb ist ein Bahnbau zum Mambere rentabel, auch wenn er vorerst nur auf geringere Frachtmengen zu rechnen hat.

Eine Bahn bis Bania, die 120 Millionen Mark kostet, würde mit etwa 3 Millionen Mark Betriebsausgaben zu rechnen haben. Davon holt sie etwa 2 Millionen Mark aus dem Verkehr Neu-Kameruns, 1 Million aus den Bezirken Lomie, Molundu und Dume. Abong Mbang, Jaunde, Akonolinga aber würden Einnahmen für die Verzinsung der Bahnanleihe geben, die weiter sichergestellt wäre durch erhöhte Zolleinnahmen, reichlicher fließende Eingeborenensteuern.

Es ist ganz ausgeschlossen, daß eine andere Bahn von Duala nach irgendeinem Punkte die gleichen finanziellen Erträge für Kamerun bringen könnte, wie diese Kamerun-Mittellandbahn zum Mambere. Gewiß, die Grasländer sind sehr stark bevölkert. Die Bewohner des Kumbo-Hochlandes hat Glauning auf 500 000 Seelen geschätzt; die nach Norden und unmittelbar nach Osten anschließenden Gebiete sind ebenfalls gut bevölkert. Eine Bahn, die über Dschang, Fumban, Banjo, Kontscha nach Garua führen würde, durchschneide Gebiete mit vielen Menschen. Aber diese Menschen bauen nichts für den Export an; Exportwerte müßten mühsam geschaffen werden. An der Strecke Jaunde—Akonolinga, Dume—Kadeï sind sie aber bereits da. Kolossale Ölpalmenwälder harren der Ausbeutung; Gummi ist noch auf eine Reihe von Jahren da, ebenso Elfenbein. Durch Ausbeuten der natürlichen Schätze des Landes werden die Eingeborenen

kauf- und steuerkräftig. Bis zur Höhe von 500 m ist der Kakao-Anbau möglich. Die Plantagen an der Küste liefern jetzt bereits über 3000 t; man baut Kakao am Sanaga an, im Bakoko-Lande, soweit die Höhenlage das gestattet, und wir werden 10000 t mit leichter Mühe exportieren können.

Beim Bahnbau sollen die schiffbaren Flüsse wie Njong, Dume, Kadeï nicht vernachlässigt werden; sie sollen aber nicht die Bahn ersetzen, nicht ihre Fortsetzung bilden; sie sollen Zubringer sein. Die Bahn müßte also Njong, Dume, Kadeï so schneiden, daß diese Flüsse als Zubringer voll zur Geltung kommen können.

Endlich noch ein Moment von großer Bedeutung: Die Bahn Duala—Bania würde da am Mambere auf die alte Haussa-Handelsstraße vom Tschad zum Kongo stoßen, die unter französischer Herrschaft verfallen ist, sich nunmehr aber beleben dürfte. Man braucht diese Tatsache nicht zu überschätzen; eine Unterschätzung aber ist auch nicht am Platze.

Ganz gewiß ist eine Bahn von Duala nach Nola nicht mit der ostafrikanischen Zentralbahn zum Tanganyikasee zu vergleichen, aber auch die Kameruner Bahn hat eine gute Zukunft, und die gedachte Linie ist für Kamerun die, die am schnellsten zur finanziellen Sicherstellung der Kolonie führt.

Überblicken wir nochmals die bisherigen Ausführungen, dann schälen sich als verkehrswirtschaftliche Folgen des deutsch-französischen Vertrages vom 4. November 1911 deutlich drei große Vorteile für die deutsche Kolonialsache heraus:

1. Die ostafrikanische Zentralbahn, die die beste und schnellste Verbindung nach einem großen Teile des östlichen belgischen Kongogebiets darstellt, dürfte durch belgische Maßnahmen nicht daran gehindert werden, fördernd in die Entwicklung ihres belgischen Hinterlandes einzugreifen;

2. deutsche Schifffahrt auf dem Kongo und seinen Nebenflüssen;

3. Möglichkeit eines Bahnbaues bis zum Mambere, wodurch die Sangha—Ngoko—Mambere-Hinterländer zum größten Teile über eine deutsche Bahn und zugunsten von Duala er-

geschlossen werden; die Bahn ist ferner berufen, für die Schari—Ubanghi-Länder von größter Bedeutung zu werden.

Man kann ja nun sagen:

Diese Vorteile werden sofort illusorisch, wenn Belgien eine nicht freundliche Haltung einnimmt.

Nicht, um Drohungen nach Belgien zu richten (wir wissen sehr wohl, daß die Belgier kühle Geschäftsleute und nüchterne Realpolitiker sind, die den neuen Verhältnissen ungezwungen Rechnung tragen werden, wie es ihr Vorteil erheischt), sondern um deutsche unverbesserliche Pessimisten zu belehren, wollen wir einmal ausmalen, was geschehen würde, wenn Belgien — was ja nicht zu erwarten ist — sich unfreundlich zeigen würde.

Nehmen wir an, es bringt einen eigenen Dampfer auf den Tanganyikasee und führt auf der Lukugatalbahn niedrige Tarife ein für Frachten vom Tanganyikasee zum Lualaba, dagegen übermäßig hohe Frachtsätze für Versendungen in umgekehrter Richtung; es macht auch einer Güterbewegung zum Tanganyikasee vom Lualaba noch Schwierigkeiten anderer Art. Wenn das geschieht, wird die deutsch-ostafrikanische Zentralbahn allerdings nicht in dem Maße für die Erschließung der belgischen Tanganyikaländer in Betracht kommen, wie es der Fall sein würde, wenn Belgien im eigenem Interesse sich entschloesse, die Handelsbewegung seines Tanganyikagebiets über Deutsch-Ostafrika zu fördern. Dann wird aber auch die deutsche zentralafrikanische Politik sofort anders orientiert werden müssen, und wie die Dinge liegen, kommt nur ein Anschluß an französische Interessen in Frage.

Wir verkennen nun durchaus nicht die Tatsache, daß gerade bei den französischen Zentralafrikanern eine starke Verbitterung herrscht, und die allgemeine Stimmung in Frankreich einem deutsch-französischen Zusammenarbeiten wenig günstig ist. Andererseits aber macht sich, was gerade Zentralafrika betrifft, in Frankreich eine erhöhte Aktivität bemerkbar; eine Bahnlinie Point Noire—Brazzaville kommt sicher zum Ausbau. Sie kann in sechs Jahren fertig sein. Viel mehr als die französischen Regierungstransporte werden dieser Bahn nicht zufließen, wenn Frankreich nicht ein Übereinkommen

mit Deutschland schließt. Ein solches Übereinkommen sichert der Bahn Point Noire—Brazzaville zunächst die deutschen Regierungstransporte so lange, bis einmal eine deutsche Bahn nach Nola oder Bania ausgebaut ist; dann läge weiter aber ein deutsch-französisches Schiffahrtsunternehmen auf dem Kongo und seinen Nebenflüssen gar nicht im Bereiche der Unmöglichkeit. Wer das deutsch-französische Abkommen vom 4. November 1911 aufmerksam liest und den feinen Unterton, der es durchzieht, zu hören vermag, wird den Gedanken der vertragsschließenden Mächte herausfühlen, in Zentralafrika ein Zusammenarbeiten der zivilisierten Nationen vorzubereiten.

Da die vielgenannte Etappenstraße längs des Benuë, über die in Artikel 8 der Konvention bestimmt ist: „Die Kaiserliche Regierung wird an die Französische Regierung unter den in einer besonderen Abmachung festzusetzenden Bedingungen längs des Benuë und des Mao Kabi sowie weiter in der Richtung auf den Logone zu Grundstücke verpachten, die im Hinblick auf die Errichtung von Verproviantierungs- und Magazinstationen auszuwählen sind und der Errichtung einer Etappenstraße dienen sollen. Jedes dieser Grundstücke, deren Länge am Flusse bei hohem Wasserstande höchstens 500 m sein darf, soll einen 50 ha nicht überschreitenden Flächeninhalt haben. Die Lage dieser Grundstücke wird nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse bestimmt.“

Wichtiger noch als diese Abmachung ist der Absatz 2 des Artikels 8, in dem es heißt: „Wenn die Französische Regierung künftig zwischen dem Benuë und dem Logone südlich oder nördlich des Mao Kabi eine Straße oder eine Eisenbahn anzulegen wünscht, so würde die Kaiserliche Regierung dem nichts in den Weg legen. Die Deutsche und die Französische Regierung werden sich über die Bedingungen verständigen, unter denen die Arbeiten ausgeführt werden könnten.“

Diese Abmachungen finden ein Gegenstück in Artikel 7 des Vertrages, der oben abgedruckt ist und worin erklärt ist, daß Frankreich dem nichts in den Weg legen wird, wenn Deutschland eine in Kamerun bestehende Bahn durch das französische Gebiet fortzuführen wünscht.

Darin ist die Grundlage künftiger Entwicklung gegeben.

Macht die belgische Haltung gegenüber deutschen berechtigten und belgische Interessen nur fördernden Wünschen eine Abwehr notwendig, dann wird eine französische Eisenbahn vom Benuë oder von Lere zum Logone schließlich Tatsache werden, und Deutschland wird eine in Kamerun bestehende Eisenbahn zum Kongo führen.

Daß die deutschen und französischen Diplomaten wissen, um was es sich handelt, beweisen die Instruktionen, die an die Grenzkommissionen gegeben wurden. Die Südgrenze des neuen Kamerun soll so gelegt werden, daß da, wo sie die Südostecke des spanischen Muni-Gebiets schneidet, ein genügend großes Terrain zum Bau eines Weges oder einer Bahn an Deutschland fällt. Weshalb sollte man, um aus dem prächtigen Muni-Hafen etwas zu machen, nicht dem Gedanken eines Bahnbaues von Muni nach dem neuen Südstück nähertreten, das gut bevölkert ist, viel Kautschuk, Elfenbein und ausgezeichnete Nutzhölzer enthält? Und wenn unsere Bestrebungen am Tanganyikasee und im Kongobecken von seiten Belgiens Widerstand finden sollten, nun, dann ergibt sich das Weitere von selber, daß Deutschland den ernstesten Versuch macht, mit dieser Bahn an den Kongo zu gelangen. Gewiß, wenn die französische Bahn Brazzaville—Point Noire ausgebaut wird, hat Frankreich ein Interesse daran, daß Muni nicht an den Kongo angeschlossen wird; aber die Interessengegensätze lassen sich ausgleichen; das Kongofeld ist groß.

Belgien will ja Katanga aufschließen, über Kafai und Sankuru große Transporte heranholen; von da her können Brazzaville und Point Noire genug an sich reißen. Für Muni-Hafen käme das Erfassen der Transporte vom Sangha, den beiden Likuala, dem Kongo und Ubanghi in Frage, soweit sie nicht nach Brazzaville abfließen. Unter der Voraussetzung, daß nach zehn Jahren der Verkehr des Kongobeckens auf 250 000 t gestiegen ist und 100 000 t bei der belgischen Bahn bleiben, könnten die andern 150 000 bei einem deutsch-französischen Zusammenwirken so verteilt werden, daß 90 000 t auf Brazzaville—Point Noire entfallen, 60 000 auf die Bahn Muni—Kongo. Eine solche Bahn würde an 1000 km lang

werden und 130 Millionen Mark kosten; die Verzinsung des Kapitals und Amortisation beanspruchen 5 Millionen Mark jährlich, dazu kämen $3\frac{1}{2}$ Millionen Mark Betriebsausgaben. Wenn die Bahn die Tonne Fracht von Mossaka oder N'Kunda mit 120 Mark bis zur Küste befördert, bringen 60 000 t 7,2 Millionen Mark, der Rest von 1,3 Millionen Mark, der an der Verzinsung und den Betriebsausgaben noch fehlt, würde durch den Personenverkehr und den Frachtverkehr auf der durchschnittlichen Landstrecke eingebracht.

Ein glänzendes Geschäft würde die französische Bahn Brazzaville—Point Noire machen; dieses könnte von den Franzosen zu einem Hafen ersten Ranges ausgebaut werden, und damit könnte sich auch der ärgste Chauvinist in Frankreich darüber trösten, daß Libreville dann hinter Muni zurücktreten müßte. Weiter bekäme Frankreich eine Bahn von Benuë zum Logone und damit mit der Niger- und Benuë-Schiffahrt zusammen einen guten, nicht zu teuren Weg nach seinen Tschad- und Schari-Ländern.

Diese Entwicklung ist ganz unzweifelhaft durch den deutsch-französischen Vertrag angebahnt; sie tritt nicht ein, wenn Belgien in richtiger Würdigung der neu geschaffenen Lage seinen Interessen entsprechend handelt und uns nicht eine einseitige Stellungnahme geradezu aufnötigt. Wir können mit Frankreich wie mit Belgien in Zentralafrika freundlich zusammenarbeiten; eine solche Zusammenarbeit wird das voraussichtliche Ergebnis des deutsch-französischen Vertrages sein.

V. Die voraussichtliche Entwicklung in Zentralafrika.

In der Annahme, daß vorerst neue größere Veränderungen in Zentralafrika nicht eintreten und ernste Ereignisse in Europa auf den afrikanischen Kontinent nicht zurückwirken, dürfte eine der ersten Folgen des deutsch-französischen Abkommens vom 4. November 1911 eine deutsch-belgische Ver-

einbarung über die Tarife der Lukugatalbahn sein, und diese Vereinbarung muß bald getroffen werden. Sie ist der Prüfstein des künftigen Verhältnisses des kolonialen Belgien zum kolonialen Deutschland. Es ist wohl anzunehmen, daß Belgien die Tarife der Bahn so einrichtet, daß ein Abfluß von Gütern aus dem Landstrich zwischen Merusee, Tanganyika und Lualaba bis Ponthierville und Kiwusee hinauf über die deutsch-ostafrikanische Zentralbahn erfolgen kann. Dann dürften sich Gesellschaften bilden, die sich zur Aufgabe machen, die unzweifelhaft guten Erzlager des Urua-Gebiets auszubeuten; wegen der Abfuhr der Erze nach dem Weltmarkt wird es zu Tarifvereinbarungen der gedachten Gesellschaften mit der ostafrikanischen Zentralbahn kommen. Es ist möglich, daß die Belgier den Wunsch hegen, an der Tanganyika-Schiffahrt mit beteiligt zu sein; vorausgesetzt, daß die Flagge auf dem Tanganyikasee deutsch bleibt und die Belgier eine Beteiligung deutschen Kapitals an Minengesellschaften in ihrem Meru-Tanganyikagebiet zugestehen, wird man gegen eine belgische Beteiligung an der Tanganyika-Schiffahrt nichts einzuwenden haben. Ja, sie wäre nicht unerwünscht, da man so am leichtesten die Frage der Anlegeplätze am Tanganyikasee und der Landungseinrichtungen wie Anschlußwege auf belgischer Seite lösen könnte.

Diese erste Frucht des deutsch-französischen Vertrages vom 4. November 1911 wird wohl bald reifen; etwas später wird nachfolgen das Fußfassen deutscher Schiffahrt auf dem Kongo und seinen Nebenströmen,

Man kann nicht genug gegen den törichten Gedanken ankämpfen, daß damit ein großer deutscher Weg von Daresalam zur Kameruner Grenze hergestellt wäre. Auch wenn auf dem ganzen Kongo bis Kasongo und weiter hinauf deutsche Schiffe verkehren würden, wäre der Kongoweg keine deutsche Verkehrsstraße. In Stanleyville stoßen die deutschen Schiffe auf die Bahnlinie nach Ponthierville, die die Schnellen und Fälle umgeht, und von Ponthierville ist Schiffahrt nur wieder bis Zendwe möglich, wo eine neue Bahnstrecke zur Umgehung von Schnellen beginnt. Auf dem Kongo, der eine bel-

gische Verkehrsstraße bleibt, würden deutsche Schiffe wohl nur bis Stanleyville emporsteigen.

Daran wäre vorerst aber gar nicht zu denken; das erste ist Aufnahme eines regeren deutschen Schiffahrtsverkehrs auf dem Sangha und seinen Nebenflüssen.

Die Gesellschaft „Südkamerun“ läßt bereits den kleinen Dampfer „Bumba“ zwischen Kinshasha und Molundu verkehren, ein kleines Fahrzeug mit vielleicht 30 t Nutzlast und zwei kleinen Kabinen für weiße Passagiere; ein weiteres größeres Fahrzeug, der Dampfer Dscha mit 50 t Nutzlast, soll demnächst die Fahrten zwischen Kinshasha und Molundu aufnehmen. Weiter will der in Ikelemba und Picunda arbeitende Deutsche Graf zwei kleine Fahrzeuge für den Sangha auf den Fluß setzen. Sache der deutschen Verwaltung wird es sein, diese Anfänge einer deutschen Schiffahrt kräftigst zu unterstützen, und um dem Einfluß von Wesso zu begegnen, werden wir entweder in Ikelemba eine Station anlegen, das 70 km unterhalb Wesso auf steiler, 30 m hoher Lehmwand liegt, oder 1½ Stunde nördlich von Wesso in Gansokolo, einem kleinen Orte, der aber den Vorzug hat, hochwasserfrei zu sein. Vielleicht findet man auch einen günstigen Platz in der Nähe von Wesso.

Wie die „Société Commerciale Belgo-Allemande du Congo“, die das Unternehmen von Walter Karl fortführen will, und an der neben belgischem Kapital auch die Deutsche Bank und die Firma Carl Woermann beteiligt sind, sich entwickeln wird, steht noch dahin. Da sie eine deutsch-belgische Gesellschaft ist, ist sie am ehesten berufen, auf dem Kongo und Kasai sich zu betätigen; das dürfte wohl mehr unter belgischer als unter deutscher Flagge geschehen. Auf dem Sangha und Ubanghi aber, wo wir doch rein deutsche Unternehmen anstreben, wird diese Gesellschaft in richtiger Würdigung des Zweckes, für den sie gegründet wurde, sich wohl mehr im Hintergrunde halten. Auf dem Sangha, dem Ngoko und Mambere brauchen wir eine rein deutsche Schiffahrt, die, wenn sich die Verhältnisse in Zentralafrika so entwickeln, daß der Bau einer Bahnlinie von Muni zum Kongo für uns nicht nötig wird, als Kleinschiffahrt in Nola oder Bania an

die zukünftige deutsche Bahnlinie Duala—Mambere anschließt und von Süden und Norden her Frachten heranholt. Die Schiffe werden größere Einrichtungen für Passagiere nicht nötig haben; der Personenverkehr wird sich über die Bahn Duala—Mambere vollziehen und, wenn die Kamerun-Mittellandbahn den Njong erreicht hat, wahrscheinlich von da ab, also von 1915 oder 1916, über den Njong—Dume-Weg. Bis zum 31. Dezember 1915 muß für Neu-Kamerun die Messageries Fluviales du Congo den Personenverkehr vermitteln dem Vertrage gemäß, den sie am 2. November 1910 mit den französischen Behörden geschlossen hat. Was den Sangha-Verkehr betrifft, so ist die deutsche Reichsregierung Rechtsnachfolgerin des Vertrages.

Es sei hier auch darauf aufmerksam gemacht, daß für die „Société Commerciale Belgo-Allemande du Congo“ eine starke Unsicherheit besteht, so lange Belgien nicht gezeigt hat, wie es sich entscheiden wird. Im Falle eines deutsch-französischen Zusammenwirkens hängt die deutsch-belgische Gesellschaft in der Luft. Entwickeln sich dagegen die Verhältnisse in Zentralafrika normal, dann winken der Société Belgo-Allemande große Ausichten; auf ihren Schultern kann sich aufbauen eine gemeinsame deutsch-belgische Geldbeschaffung für den Bahnbau von Lusambo am Sankuru nach Bukama (Anfangspunkt der Katangabahnen) und — wenn es nötig wird — für die neue Bahnstrecke von Matadi nach Kinshasha. Diese für die Entwicklung der großen Kongokolonie überaus wichtigen Bahnbauten würden, wenn die Entwicklung so vor sich geht, wie man wohl erwarten kann, nicht lange auf sich warten lassen.

An einen Fortbau der Kameruner Mittellandbahn kann nicht herangegangen werden, bevor die 1908 bewilligte Strecke bis zum Njong gebaut ist; es sollten nun wirklich die allerernstesten Anstrengungen gemacht werden, diesen Bahnbau energisch vorwärts zu treiben. Anfang November ist bekannt gegeben worden, daß die vor zwei Jahren in Angriff genommene Brücke über den Nordarm des Sanaga endlich fertig und ein beschränkter Verkehr bis Edea (90 km von Duala) eröffnet ist; das ist ein sehr bescheidenes Resultat einer Arbeit von $4\frac{1}{2}$ Jahren. Nun

muß aber mit größter Energie weitergebaut werden, weil Belgien jetzt schon zeigt, daß es ernste Anstrengungen machen will, dem Kameruner Gouvernement eine dauernde Erschließung Neu-Kameruns über den Kongo schmackhaft zu machen.

Es ist ein neuer Personen- und Frachttarif für die Kongo-bahn herausgekommen (vor kurzem erst veröffentlicht); zweifellos sind diese stark ermäßigten Tarife die Vorläufer weiterer Ermäßigungen. Das Wichtigste ist wohl, daß für den Personenverkehr 3 Klassen eingerichtet worden sind. Die Preise in der ersten Klasse mit 195 Frank für die Strecke Matadi—Kinshasha und umgekehrt für die einfache und 292,50 Frank für die Rückfahrkarte sind bestehen geblieben. Es ist nun aber eine zweite Klasse eingeschoben worden, in der die einfache Fahrt auf der genannten Strecke 65 Frank, die Hin- und Rückfahrt 97,50 Frank kostet. Die Fahrpreise in dritter Klasse sind von 25 und 37,50 auf 20 und 30 Frank ermäßigt. Das Freigepäck ist für die erste Klasse auf 100, die zweite auf 40, die dritte auf 20 kg festgesetzt. Jedes Kilogramm darüber kostet auf der Strecke Matadi—Kinshasha 0,878 Frank. Neu eingeführt ist ein Jahresabonnement, das zwischen Matadi und Leopoldville (Kinshasha) und umgekehrt gilt und eine beliebige Anzahl Fahrten erlaubt; es kostet 1800 Frank für die erste und 600 Frank für die zweite Klasse.

Auch in den Frachttarifen sind wesentliche Veränderungen eingetreten. Für die Hinauffahrt von Matadi nach Kinshasha bleibt nur für Weine und Liköre, kostbare Metalle, Metalle aller Art, die als Geld dienen sollen, der hohe Satz von 926 Frank für 1000 kg; Stoffe und Gewebe zahlen jetzt 741 Frank, Proviant, Lebensmittel und Konserven 156 Frank. Für Farben, Lacke, Öle und industrielle Fette beträgt der Satz 137 Frank pro 1000 kg, für Konstruktionsmaterial und Konstruktionen, Kalk, Zement, keramische Fensterscheiben, Glasscheiben, Eisen, Gußeisen und Stahl, gewalzt oder verzinkt, für Kupfergeld, Mehl 117 Frank.

Weiter zahlen Salz, Zucker, Kohlenbriketts, Bedeckungen (auch Zelte) für Beamte, Privatpersonen und ihr Personal 98 Frank pro Tonne, Reis, Chickwangues, getrockneter und gesalzener Fisch, Ackerbaugerät, industrielles Gerät, Dampfer,

Dampferstücke, Essenzen für Automobile, Schweröl 78 Frank pro Tonne. Für Korn, Samen und Pflanzen, chemische Fette, leere Säcke, Feldbahnen, Automobile und Erneuerungsstücke dazu beträgt der Satz 68 Frank, für Nickelgeld und alle anderen nicht genannten Gegenstände 195 Frank, für Silber- und Goldgeld 390 Frank.

Die Beförderung von Tieren kostet im kompletten Zuge mit 4 Wagen 1556,10 Frank von Matadi nach Kinshasha für den ganzen Zug, der vollständige Waggon kostet 389 Frank. Sonst sind zu zahlen für 100 kg und darunter 23,40 Frank, für je 10 kg über 100 kg 2,34 Frank.

Tarif der herabsteigenden Güter. Der Tarif ist im ganzen derselbe geblieben wie bisher mit der Ausnahme, daß Tiertransporte ebensoviel zahlen wie heraufsteigende Tiertransporte.

Man vergleiche diesen neuen Tarif mit dem alten und man wird finden, daß die Eisenbahn an den hohen Sätzen für die Kautschuk- und Elfenbeinausfuhr festgehalten hat; für die aufwärtsgehenden Frachten sind fast durchweg mit geringen Ausnahmen sehr wesentliche Ermäßigungen eingetreten. Es geht daraus klar das Bestreben hervor, die Entwicklung Neu-Kameruns mit dem Kongowege zu verknüpfen.

Umsomehr müssen wir jede Anstrengung machen, an den Njong zu gelangen, damit mit Hilfe von Schiffahrt auf Njong und Dume so schnell als möglich wenigstens ein beschränkt leistungsfähiger Weg nach Neu-Kamerun uns zur Verfügung steht. Wie die Dinge liegen, kommt man wohl nicht vor 1916 an den Njong; an 300 km hätte man dann acht Jahre gebaut. So lange Zeit wird es hoffentlich nicht dauern, vom Njong an den Mambere zu gelangen; immerhin würde, wenn diese Bahn ausgebaut wird, mindestens das Jahr 1922 herankommen, ehe die erste Lokomotive in Nola oder Bania eintrifft. Der Bahnbau in Kamerun — namentlich im Urwaldgebiet — ist eben schwieriger als der Bau in Ostafrika, und es wird noch viel Wasser den Kongo hinunterlaufen, ehe wir die Stellen, die uns durch den deutsch-französischen Vertrag vom November 1911 zugewiesen sind, voll ausgefüllt haben.

Deshalb ist ein Schiffahrtsbetrieb mit flachgehenden Motorenschiffen als vorläufiges Hilfsmittel und späterer Zubringer zu großen Eisenbahnstraßen durchaus nicht als unnützlich zu betrachten; er ist vielleicht das geeignete Mittel, eine schnelle Beherrschung des großen Gebiets zu sichern.

Angeichts des Umstandes, daß wir erst in neun bis zehn Jahren mit einer Bahn am Mambere stehen werden, hat es wenig Wert, darüber zu sprechen, was hinterher noch geschehen könnte, ob man mit dieser Bahn zum Ubanghi gehen soll. Die Entscheidung über diese Frage können wir einer späteren Zukunft überlassen.

Schlußwort.

Wir haben im Vorstehenden versucht, ein Bild von der Bedeutung Zentralafrikas für unsere kolonialen Bestrebungen zu geben, und wenn wir hinzufügen, daß weitaus der größte Teil unseres Kolonialbesitzes in Zentralafrika liegt, dann ist wohl die Notwendigkeit, sich mit der Zukunft dieses sehr großen und reichen Erdgebietes zu befassen, klar erwiesen. Deutsch-Ostafrika hat einen Flächeninhalt von 995 000 qkm; Alt-Kamerun ist 495 600 qkm groß. Durch die französischen Abtretungen sind 250 000 bis 280 000 qkm hinzugekommen. Somit haben wir in Zentralafrika 1 750 000 qkm mit etwa 12 bis 14 Millionen Einwohnern; die gesamten übrigen Schutzgebiete sind 1 165 000 qkm groß und haben vielleicht $1\frac{3}{4}$ Millionen Einwohner. Französisch-Äquatorialafrika hatte vor der Gebietsabtretung etwa 1 776 000 qkm, jetzt ist es etwa 1 500 000 qkm groß und hat unter 10 Millionen Bewohner. Die belgische Kongokolonie endlich hat 2 250 000 qkm mit 12 bis 14 Millionen Einwohnern.

Von diesen drei großen Äquatorialafrikanischen Kolonialreichen ist das französische am wenigsten entwickelt. Sieht man von dem Stückchen Bahn von Brazzaville nach Minduli ab, so hat Französisch-Äquatorialafrika überhaupt keinen Schienenstrang. Der Handel ist dementsprechend sehr gering; er betrug im Jahre 1910 nur 37 821 549 Frank, noch nicht

einmal 30 Millionen Mark. Für 1911 ist der Handel auf $41\frac{1}{2}$ Millionen Frank, etwas über 31 Millionen Mark geschätzt worden.

Im Belgischen Kongo ist tüchtigere Arbeit geleistet worden. An Bahnen bestehen folgende Strecken: Matadi—Leopoldville 400 km, Stanleyville—Ponhierville 125 km, Zndwe—Buli 340 km; von der Lukugathalbahn sind etwa 60 km fertig. Dazu kommen in Katanga die folgenden Strecken: Chinsenda (rhodesische Grenze)—Etoile du Congo 100 km, Etoile du Congo—Kambowe 150 km, Kambowe—Bukama ca. 360 km im Bau. Jedenfalls gibt es im Belgischen Kongo über 1200 km fertige Eisenbahnen und an 3000 km oder noch mehr erschlossene Schiffahrtswege. Dementsprechend ist auch der Handel des Belgischen Kongo groß. Er betrug 1907 bereits 110 Millionen Frank, sank 1908 auf 89 Millionen. Neuerdings aber ist er über 100 Millionen Mark gestiegen, und er wird sich außerordentlich rasch weiter entwickeln.

In Deutsch-Zentralafrika haben wir in Kamerun 250 km Bahn, in Ostafrika etwa 1000 km Zentralbahn und 350 km Nordbahn, das sind zusammen 1600 km fertige Bahnen. Der Handel Deutsch-Ostafrikas belief sich 1911 auf 66 Millionen Mark, der Kameruns im Jahre 1911 auf über 50 Millionen.

Wie sich aus diesen Ziffern klar ergibt, sind Deutschland und Belgien die führenden Mächte in Zentralafrika. Der Handelsumsatz Zentralafrikas im Werte von jetzt vielleicht 250 Millionen Mark ist noch nicht zu groß; aber man bedenke, daß vor zehn Jahren noch nicht die Hälfte dieser Summe erreicht war.

Und jetzt beginnt erst die eigentliche Aufschließung des ungeheuren Gebiets. Nach einem Jahre erst wird der Tanganyikasee erreicht sein, werden seine reichen, dicht bevölkerten Uferländer erschlossen werden; Kamerun harret der Erschließung. Die mächtigen Ölpalmenwälder des Bakokolandes, des Makagebiets sind noch gar nicht in Angriff genommen; deutsche Tatkraft wird erst regen Verkehr in die entlegenen französischen Teile Zentralafrikas tragen, wovon jetzt ein Teil an Deutschland übergegangen ist. Belgien erstrebt eine eigene Verbindung nach seinem immer wichtiger werdenden Katangagebiet, in

dem bereits über 1500 Weiße leben; eifrige Bemühungen machen sich geltend, den Schiffsverkehrsverkehr auf dem Kongo und seinen Nebenflüssen zu heben. An 90000 bis 100000 t Güter gehen über die Bahnlinie Matadi—Leopoldville; Belgien will sie ausbauen, daß sie 250000 bis 300000 t Güter fassen kann. Die Ostafrikanische Zentralbahn wird ihre 50000 bis 60000 t haben und mit steigendem Verkehr rechnen können; Kamerun ist bereit, 40000 bis 50000 t Erträgnisse der Ölpalme auf die Bahn zu werfen und 10000 t Kakao, wenn nur die Bahn erst fertiggestellt ist.

Es klingt heute vermessen, zu sagen, daß Zentralafrika in 10 bis 12 Jahren einen Handel von einer Milliarde Mark haben wird; wenn erst die nächsten 4 bis 5 Jahre friedlicher Entwicklung für dies Gebiet vorüber sind, wird diese „Prophezeiung“ auf keine Zweifel mehr stoßen.

E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW., Kochstr. 68—71.

Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung, Berlin SW68

Vom Atlantik zum Tschadsee

Von **Hans Dominik**, Major. Mit zahlreichen Bildern und einer Karte.
M 6,-, geschmackvoll gebunden M 7,50

Durch Busch und Steppe vom Cambo bis zum Schari

Von **Oscar Zimmermann**. Mit zahlreichen Abbildungen und einer Karte.
In geschmackvollem Leinenband M 5,-

Eine deutsche Frau im Innern Deutsch-Ostafrikas

Nach Tagebuchblättern erzählt von **Magdalene v. Prince, geb. v. Massow**.
Dritte Auflage. Mit 16 Bildertafeln und einer Karte.
M 4,-, geschmackvoll gebunden M 5,-

Im dichten Pori

Reise- und Jagdbilder aus Deutsch-Ostafrika. Von **Margarethe v. Eckenbrecher**.
Mit 41 Abbildungen und einer Karte.
M 4,-, geschmackvoll gebunden M 5,-

Was Afrika mir gab und nahm

Erlebnisse einer deutschen Ansiedlerfrau in Südwestafrika von **Margarethe v. Eckenbrecher**.
Sechste Auflage (11. und 12. Tausend). Mit 16 Bildertafeln und einer Karte.
M 4,-, geschmackvoll gebunden M 5,-

Wo sonst der Fuß des Kriegers trat

Farmerleben in Südwest nach dem Kriege. Von **Maria Karow**. Zweite Auflage.
Mit zahlreichen Abbildungen und einer Karte. Gebunden M 3,-

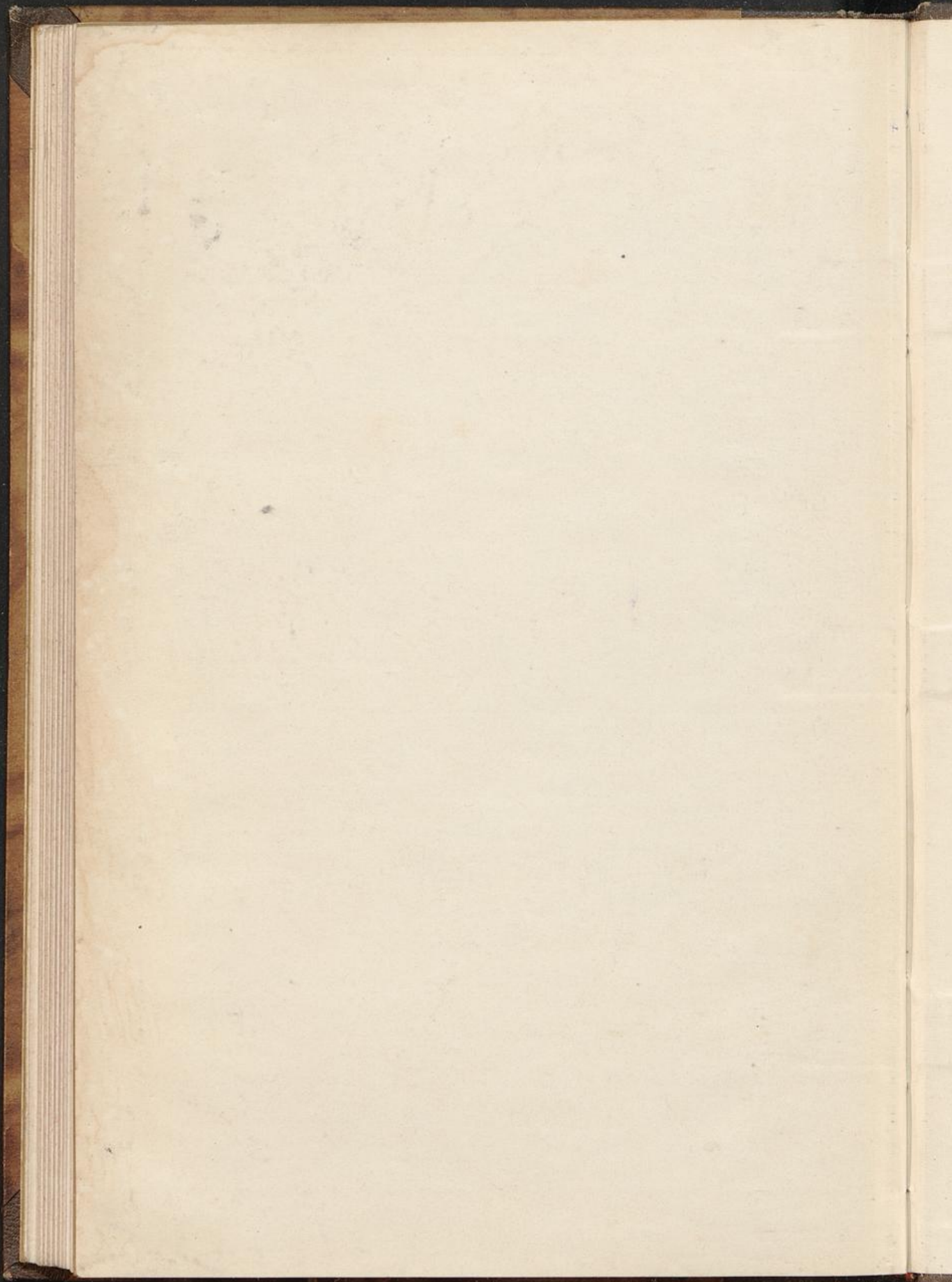
Briefe eines deutschen Mädchens aus Südwest

Von **Clara Brockmann**. Mit 54 Abbildungen und einer Karte.
M 4,-, geschmackvoll gebunden M 5,-

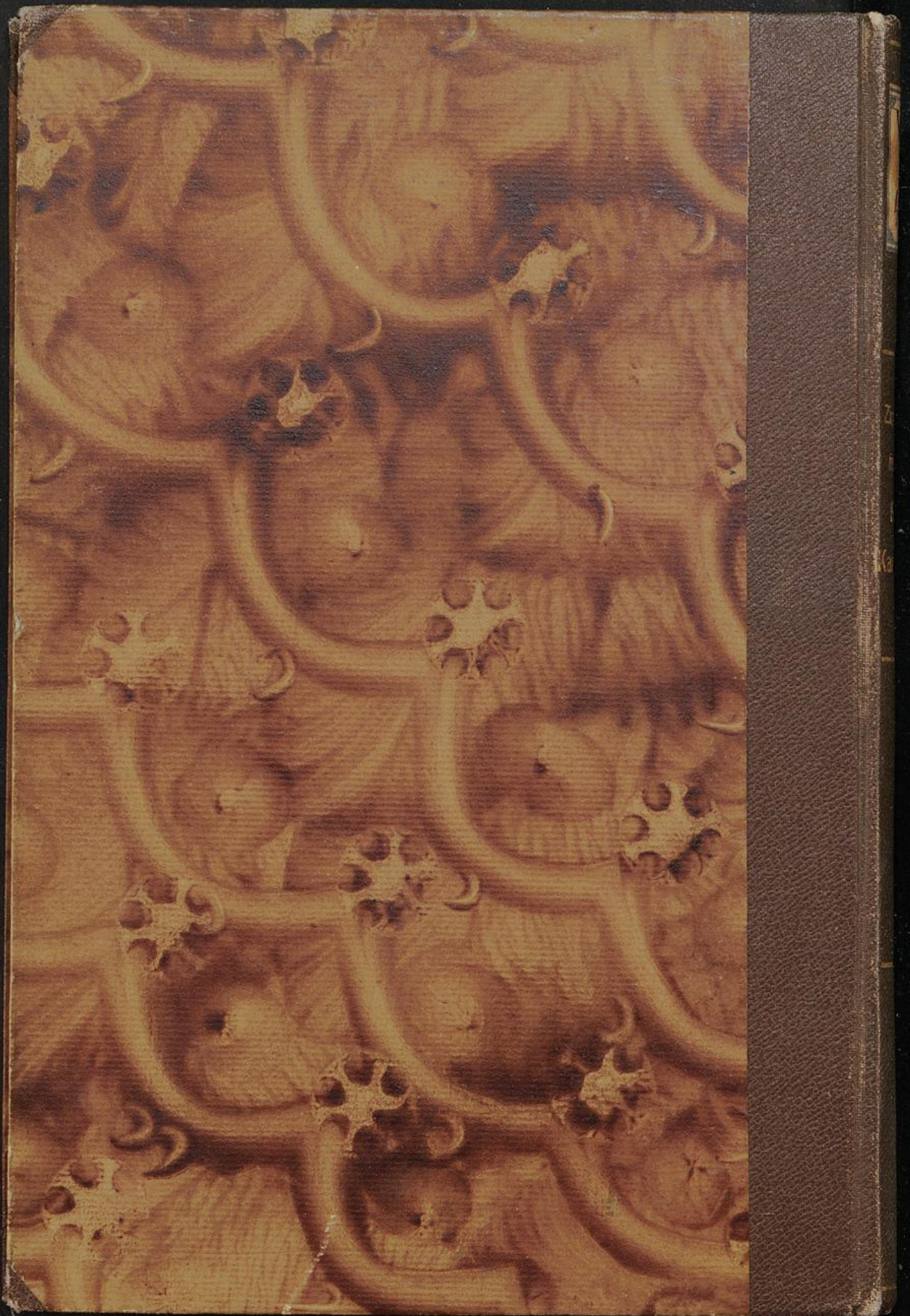
Ins Land der sozialen Wunder

Eine Studienfahrt durch Japan und die Südsee nach Australien und Neuseeland.
Von Prof. Dr. **Alfred Manes**. Dritte Auflage. 320 Seiten mit 125 Abbildungen sowie einer Karte. In geschmackvollem Einband M 6,-

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW68, Kochstraße 68-71.



Gerhard Dürden
Buchbinder
BREMEN, Lessingstr. 30.



V. 2.

c.

4431

Zimmer-
mann
Neu-
Kamerun