

Kolonie und Heimat

Zu beziehen durch alle Buch- und Zeitschriftenhandlungen und durch die Post, jährlich 52 Nummern zum Preise von M. 5.20, halbjährlich M. 2.60 Einzelnummer 10 Pf. Erscheint wöchentlich

in Wort und Bild

Unmittelbar durch Streifband von der Geschäftsstelle, Berlin W. 66, im Inlande einschliesslich Oesterreich-Ungarn und der Kolonien: jährlich M. 7.80, halbjährl. M. 3.90, Einzelnummer 15 Pf., nach d. Auslande jährlich M. 10.40, halbjährl. M. 5.20, Einzelnummer 20 Pf.

Unabhängige koloniale Wochenschrift

Organ des Frauenbundes der Deutschen Kolonialgesellschaft

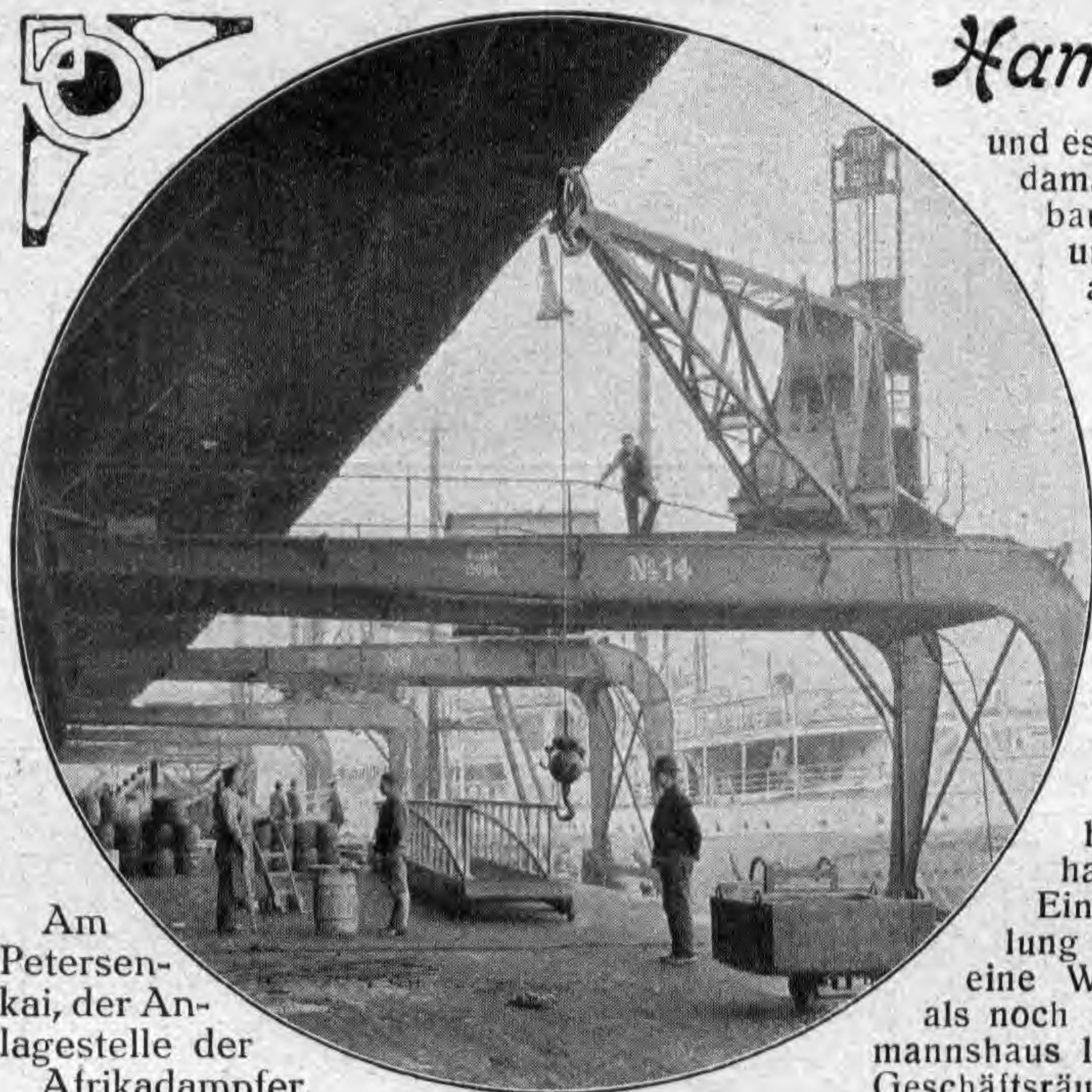
Nachdruck aller Artikel bei Quellenangabe gestattet, wenn nichts anderes vermerkt ist.



Medizintanz der Baias (Kamerun).

Die Baias, ein Sudannegerstamm im äussersten Osten von Mittel-Kamerun, zwischen dem oberen Njong und Sanaga ansässig, sind eine besonders wilde Gesellschaft, die bis auf den heutigen Tag, wenn auch mehr im verborgenen, der greulichen Unsitte der Menschenfresserei huldigt. Die Baias stehen zwar heute unter deutscher Herrschaft, aber diese ist in jenen entlegenen Gegenden bis jetzt eigentlich nur nominell, umsomehr, da die Wohnsitze der Baias sich über die Grenze hinüber auf französisches Gebiet ziehen. Die Baiadörfer sind mit Wällen und Gräben stark befestigt, namentlich gilt dies für den Hauptplatz Gamane (Bertua).

Hamburg als Hafenstadt. II. Die Entwicklung des Hamburger Hafens.*)



Am Petersenkai, der Anlagestelle der Afrikadampfer.

Die Geschichte des Hamburger Hafens ist so alt wie die Geschichte der Stadt selbst. Die Anfänge der Stadt wie des Hafens bestanden in Fischerniederlassungen an der Alster, dem reizvollen Nebenfluss der Elbe. In dem Masse wie dann die Handelstätigkeit der Bewohner sich entwickelte, mussten durch künstliche Erweiterung des Unterlaufes der Alster und durch Schaffung von Seitenkanälen bessere und gesicherte Liegeplätze für die Segelschiffe gesorgt werden, die zunächst nur geringen Tiefgang aufwiesen. Sie konnten mit Hilfe der Flut direkt bis an die Häuser der Kaufherren gelangen, um dort zu löschen und zu laden. Die noch heute die Stadt durchziehenden „Flethe“ legen Zeugnis von diesen Zeiten ab.

Die Zerstörung der alten Handelsstadt Bardowiek durch Heinrich den Löwen wurde von grosser Bedeutung für Hamburg, da viele Bardowieker Handelsherren nun hier ihre neue Heimat suchten. Und seit vollends mit dem Anschluss Hamburgs an den Bund der Hanse, in der Mitte des 13. Jahrhunderts, eine Zeit grossen Aufschwungs und der Anknüpfung zahlreicher neuer Handelsbeziehungen einsetzte, musste für die Bedürfnisse der Seeschifffahrt in immer stärkerem Masse gesorgt werden. So wurde nach und nach die ganze Alstermündung zum Hafen ausgebildet.

Die Schiffe wuchsen an Zahl und Grösse; die Liegeplätze an der Mündung der Alster genügten den steigenden Anforderungen nicht mehr,

und es bedurfte umfangreicher und für die damalige Zeit sehr schwieriger Strombauarbeiten, um die im Süden der Stadt ungeordnet vorbeifliessenden Elbarme und ihr Ueberschwemmungsgebiet für die Zwecke des Hafens und der Schifffahrt durch Stromkorrekturen nutzbar zu machen.

Zunächst lagen die Schiffe nur an einer unweit vom Ufer geschlagenen Reihe von Pfählen; nach und nach musste erst eine, dann eine zweite Reihe Dückdalben — das sind Pfahlgruppen — im Strome angebracht werden, und es entstand das für die Stadt so charakteristische Hafengebilde, das sich bis in die 80er Jahre des vorigen Jahrhunderts erhalten hat. Unsere Abbildung des Jonashafens aus dem Jahre 1883 gibt einen Eindruck davon. Mit dieser Entwicklung hatte auch der Betrieb im Hafen eine Wandlung erfahren. Ursprünglich, als noch das Schiff unmittelbar am Kaufmannshaus lag, unter dessen Dach Wohnung, Geschäftsräume und Speicherböden vereinigt waren, konnte der Lösch- und Ladebetrieb auf die einfachste Weise vor sich gehen. Nachdem aber die Schiffe von der Stadt entfernt am Ufer der Elbe ihre Liegeplätze angewiesen erhielten, wurde ein weiteres Verkehrsmittel, die Schute, ein flacher offener Kahn, notwendig,

Speicherböden mehr und mehr fortfiel. Dieser Verkehr hat seither, trotz der Konkurrenz der Eisenbahnen stetig an Bedeutung gewonnen. Hierin zeigte sich erst der ganze Vorteil der glücklichen geographischen Lage Hamburgs an demjenigen Punkt des Elbstromlaufs, bis zu dem, mit Rücksicht auf die Wassertiefe, die Seeschifffahrt flussaufwärts noch möglich ist, und bis zu dem hinab mit Rücksicht auf Wind und Wellen die Oberländerkähne ihre Fahrt ausdehnen können, also an dem Punkt, an dem ein direkter Umschlag vom Seeschiff ins Flussschiff bewerkstelligt werden kann.

Eine ganz neue Entwicklung setzte in der Mitte des vorigen Jahrhunderts ein, verursacht besonders durch drei Umstände: durch die Einführung und rasche Zunahme der Dampfschifffahrt, durch den grossen Aufschwung, den der Handel seit der Gründung des Deutschen Reiches nahm, und durch den tiefgreifenden Einfluss, den der Anschluss des Hamburgischen Staates an das deutsche Zollgebiet auf die Verkehrsentwicklung hatte.

Der Betrieb der Dampfschiffs-Reederei drängte vor allem darauf, die Zeit für das Löschen und Laden im Verhältnis zu der Verkürzung der Seereisen auf das geringste Mass herabzusetzen, zumal auch die in den Dampfern angelegten beträchtlich grösseren Kapitalien eine lange Liegezeit der Schiffe im Hafen nicht erwünscht erscheinen liessen. Es wurden daher zunächst am Sandtorhafen Kaischuppen erbaut und an den Schuppen entlang Strassen sowie Anschlussgleise an die Eisenbahn geführt und zur rascheren Beförderung der Güter aus dem Schiff in die Schuppen oder umgekehrt, Dampfkranne aufgestellt. Diese erste Kaianlage kam im Jahre 1866 in Betrieb und dem schnell wachsenden Bedürfnis nach solchen Schiffs-Liegeplätzen entsprechend wurden unter Aufwendung grosser Geldmittel künstliche Hafenbecken aus den flachen Uferflächen ausgehoben. So entstanden der Reihe nach zunächst die rechtselbischen Hafenbecken: Sandtorhafen, Grasbrookhafen, Strandhafen. Für den Zollanschluss wurde der Baakenhafen kaimässig ausgebaut und in fast ununterbrochener Folge sahen die beiden letzten Jahrzehnte die linkselbischen Hafenbecken mit allen zugehörigen Anlagen entstehen.

In dem Masse wie auch die Grösse und der Tiefgang der Schiffe beständig zunehmen, mussten die Grössenverhältnisse der Hafen- und Kaianlagen beständig wachsen. Der grösseren Schiffslänge entspricht die immer grösser werdende Wasserfläche, dem grösseren Tiefgang der Schiffe die immer zunehmende Wassertiefe jedes neuen Hafens, und dem so

*) Der erste Teil dieses Aufsatzes ist in Nummer 12 veröffentlicht.



Freihafen-Lagerhäuser.

um den Transport der Ladung zwischen Schiff und Speicher zu bewerkstelligen.

In derselben Weise wuchs mit den Handelsbeziehungen nach dem zu versorgenden Hinterlande der mit den sogenannten Oberländerkähnen vermittelte Warenverkehr elbaufwärts. Diese Oberländerkähne wurden längsseit des im Strom an den Dückdalben festgemachten Seeschiffes gelegt und nahmen die Ladung über, so dass ein Stapeln derselben auf den



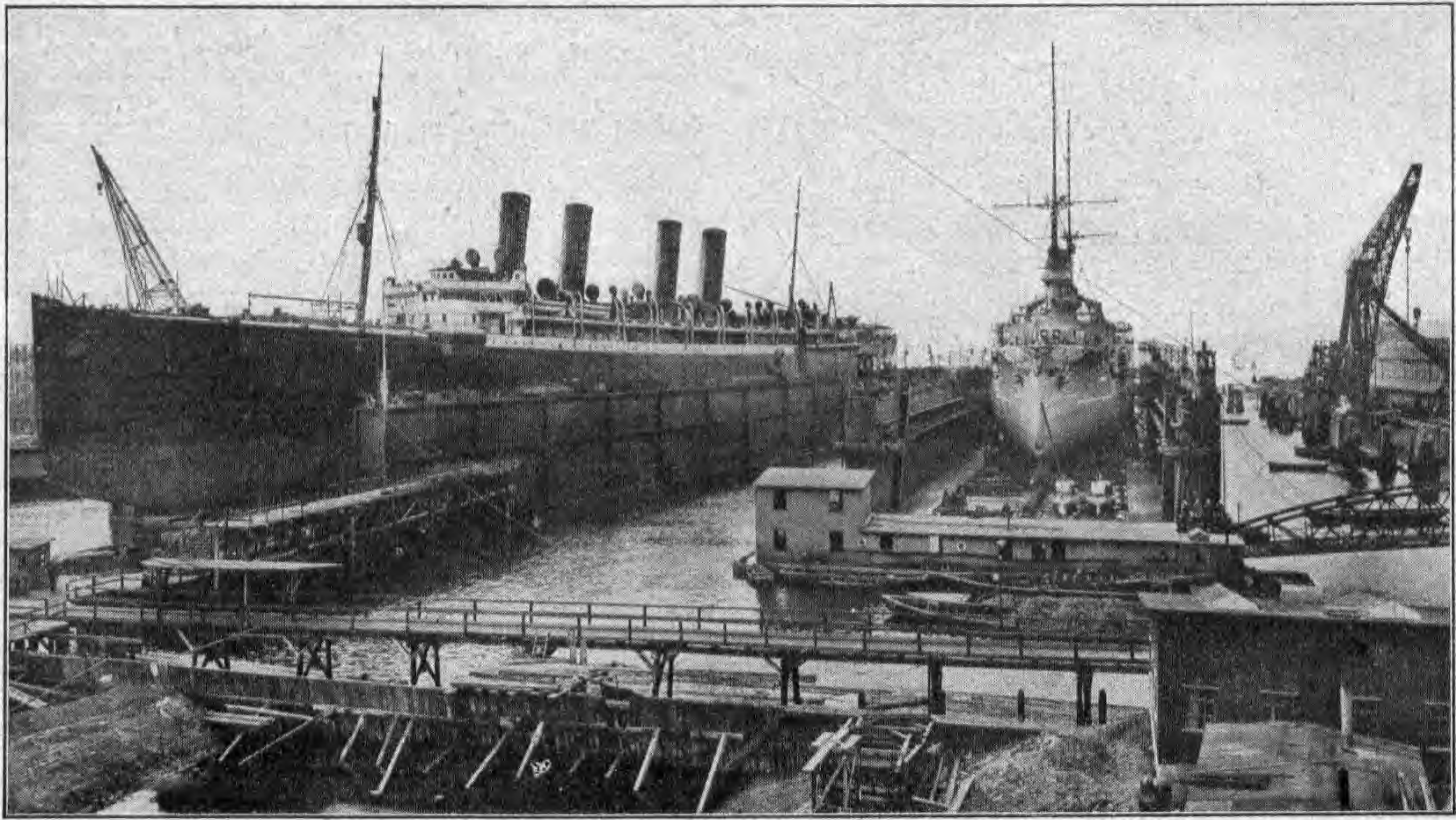
Uebersichtskarte des Hamburger Hafens.

überaus gewachsenen Rauminhalt der neueren Schiffe musste die Grösse der Schuppen angepasst werden. Die grössten Kaischuppen haben eine Breite von mehr als 60 Meter und gestatten die Stapelung der Ladung grösster Dampfer auf einer Kailänge, die der Schiffslänge entspricht. Die neueren Kais sind durchweg mit elektrischen Kränen ausgerüstet und werden elektrisch beleuchtet.

Bemerkenswert für den Hafen ist, dass er nicht mehr, wie früher, unmittelbar an der Wohnstadt liegt, sondern ein in sich abgeschlossenes, selbständiges Gebiet darstellt. Durch die Zollverhältnisse ist diese Entwicklung wesentlich beeinflusst worden. Während im Jahre 1888 Hamburg in den deutschen Zollverband aufgenommen wurde, blieb der Hafen im Zollaussland, ein sogenannter Freihafen. Es musste daher für genügend Speicherraum zur Lagerung von Waren und Platz für die zollfreie Verarbeitung („Veredelung“) und Wiederausfuhr mancher Waren im Freihafengebiet gesorgt werden. Ein ganzer Stadtteil am Hafen wurde abgerissen, um Platz für Freihafenspeicher zu schaffen, und an Stelle der altertümlichen und malerischen Häuser der Wasserkante erwuchs eine nach einheitlichem Plan angelegte Speicherstadt, von Kanälen durchzogen, auf denen der Kleinverkehr des Hafens



Elektrische Kräne auf Kuhwärder.



Blick in die Werft von Blohm & Voss.

erobern; wo früher Menschenhände schafften, sieht man nun Getreideheber ununterbrochen Ströme goldenen Getreides aus dem Ozeanriesen in den Elbkahn saugen, oder es fördern Kohlenbecherwerke ihre schwarze Last. Die gesamte Wareneinfuhr von See beträgt zurzeit in Hamburg etwa 13 Mill. Tonnen jährlich, das ist mehr als in irgend einem kontinentalen Hafen und auch mehr als in London, wenn man den dortigen grossen Küstenverkehr ausser Betracht lässt.

Ein stilleres Bild bietet sich dem Auge in den für die Flussschiffe bestimmten Hafenbasins, wo Kähne zu Reihen beieinanderliegen, oft Hunderte, und warten, bis sie Ladung stromaufwärts bringen sollen. In jedem Kahn spielt sich hier in bescheidener Enge das Familienleben der Schifferbevölkerung ab. An dem kleinen Kajütsfenster leuchten rote Geranien, die Kinder und der nie fehlende Spitz tummeln sich an Deck des schwimmenden Heims.

Unvollständig würde das Bild des Hafens sein, wollte man nicht die zahlreichen Schiffswerften erwähnen, die gegenüber der Stadt am Elbufer vor Steinwärder sich ausdehnen und für den Bau und die Instandhaltung der Schiffe sorgen. Hier liegen Helgen neben Helgen, auf denen Schiffe aller Art und Grösse entstehen, und davor verankert die Schwimmdocks, die auch die grössten Schiffe wieder aus dem Wasser herausheben, damit die nötigen Reparaturen ausgeführt werden können; ein ununterbrochenes Hämmern und vielöniger Lärm klingt herüber über den Strom.

Und diese ganzen gewaltigen Anlagen, die eine mehr als 1000jährige Geschichte haben und doch erst innerhalb des letzten Menschenalters zu ihrer neuzeitigen Grösse emporgewachsen sind, sie reichen noch nicht aus, um das noch stärker gewachsene Bedürfnis des Weltverkehrs zu befriedigen. Schon wieder mussten Pläne ausgearbeitet und viele Millionen bewilligt werden, um noch grössere Hafenanlagen zu schaffen. Tatkraft und Unternehmungsgeist sind am Werk, — schon haben die ersten Bagger ihre Arbeit begonnen — um in das hamburgische Marschgebiet am linken Elbufer bis nach Finkenwärder neue Hafenbecken einzuschneiden. Dort, wo das als Fundament einer Leuchtbake benutzte Wrack der „Athabaska“ liegt, wird in wenigen Jahren die grosse Einfahrt in die neuen Waltershofer Häfen von der Elbe abzweigen. Diese neuen Hafenerweiterungen und namentlich die noch weitergehenden Pläne, die eine Eindämmung der Elbe zur Schaffung eines tieferen Fahrwassers für die ständig wachsenden Ozeanriesen einschliessen, sollen später erörtert werden.

sich drängt und über die zahlreiche Brücken ihre Bogen schlagen.

Der Wagenverkehr im Hafen, besonders mit den vorwiegend vorhandenen wertvolleren Stückgütern ist seither derart geregelt, dass die Dampfer ihre Güter so schnell wie möglich in die Kaischuppen löschen, um neue Ladung zu nehmen. In den Schuppen bleibt die Ware jedoch nur vorübergehend; sie wird — nach der Uebernahme durch die Empfänger — bis auf den kleineren Teil, der wieder seewärts geht, entweder auf die Eisenbahn verladen, um so ins Inland gebracht zu werden, oder in Oberländerkähne, um elbaufwärts zu gehen, oder es kommt zunächst eine kürzere oder längere Lagerzeit auf den Speicherböden in Frage; solche Waren werden in Schuten übernommen, die sie an die Speicher heranschaffen. Aus diesen Verhältnissen erklärt sich der ungeheuer grosse Kleinschiffahrts-Verkehr im Hamburger Hafen, durch den dieser sein eigenes, ganz charakteristisches Gepräge erhält.

Einfacher liegen die Verhältnisse beim Verkehr mit Massengütern, wie Getreide, Kohle u. a. m. Der Umschlag dieser Güter vollzieht sich, wie in früherer Zeit, an den Dückdalben auf dem Strome und in den Hafenbecken, wo die Dampfer und Segler, umgeben von Scharen von Hafen- und Flussfahrzeugen ihre Ladung abgeben oder einnehmen. Neuerdings beginnt auch hier die Maschinenkraft sich das Feld zu



Der Jonas-Hafen im Jahre 1888.

Bilder vom kolonialen Verkehrswesen. *Rasthäuser* : in Togo :



Unterkunfts-
haus auf dem „Hausberg“ bei Misahöhe.

Reisen in Afrika! Den Neuling erfüllt diese Vorstellung wohl anfangs mit Unbehagen. Kein D-Zug mit bequemen Speise- und Schlafwagen steht zur Verfügung; kein elegantes Hotel „mit allem Komfort der Neuzeit“ ausgestattet nimmt uns an den Orten auf, wo Station gemacht wird. Hier heisst

haben will, wo man sein müdes Haupt nach strammem Tagesmarsche zur Ruhe niederlegen kann. Proviantkisten, Getränkelasten, Kochgeschirr, Essgerät, Tisch, Stühle, Betten und Zelte führt man mit sich. Kommt man nun kurz vor Sonnenuntergang an sein Tagesziel, so muss zunächst in Eile an den Aufbau des Zeltes gegangen werden, damit man in Eile ist, sich zu waschen und es sich behaglich zu machen. Dieses Zeltaufschlagen ist eine mühselige, zeitraubende Arbeit; auch ist nicht immer ein günstiger Platz dafür vorhanden. Der Raum in einem solchen Zelt ist reichlich beschränkt und der Aufenthalt darin nicht gerade sehr behaglich. Macht sich aber gar nachts plötzlich ein heftiger Tornado auf, so kann es wohl passieren, dass das Zeltdach davonfliegt und man, durch einen kalten Guss recht unsanft aus süßem Schlummer geweckt, sich unversehens unter freiem Himmel befindet.

Um diesen Unannehmlichkeiten abzuwehren und den europäischen Reisenden im Busch ein bisschen Bequemlichkeit zu verschaffen, hat die Verwaltung in Togo Rasthäuser errichtet.

An den Hauptstrassen, die sich von der Küste aus tief ins Innere des Schutzgebietes erstrecken — an den Verbindungswegen zwischen einzelnen Bezirken nach Ost und West — überall, wo Europäer-Verkehr zu verzeichnen ist oder erwartet wird, stehen solche Unter-

kunfts-
häuser, stets eine Tagesreise, also 25 bis 35 Kilometer von einander entfernt. Sie haben grosse Bedeutung speziell auch für den Kaufmann, der in den Busch geht, um Produkte zu kaufen oder seine Faktoreien zu besuchen. Für ihre Benutzung wird die geringe Vergütung von 2 Mark pro Nacht erhoben, die

nach den Eintragungen in die überall ausliegenden Fremdenbücher eingezogen wird. Der Stationsleiter jedes Bezirkes hat für die Rasthäuser in seinem Bezirks Sorge zu tragen. Er wählt das Dorf aus, in dem das Haus stehen soll und dessen Einwohner es auch zu bauen und zu unterhalten haben. Die Bauart der Rasthäuser entspricht daher auch derjenigen der in der Gegend gebräuchlichen Negerwohnungen.

Einmal ist es nur eine ganz primitive Hütte. Vier Lehmwände in $\frac{3}{4}$ Manneshöhe; darüber

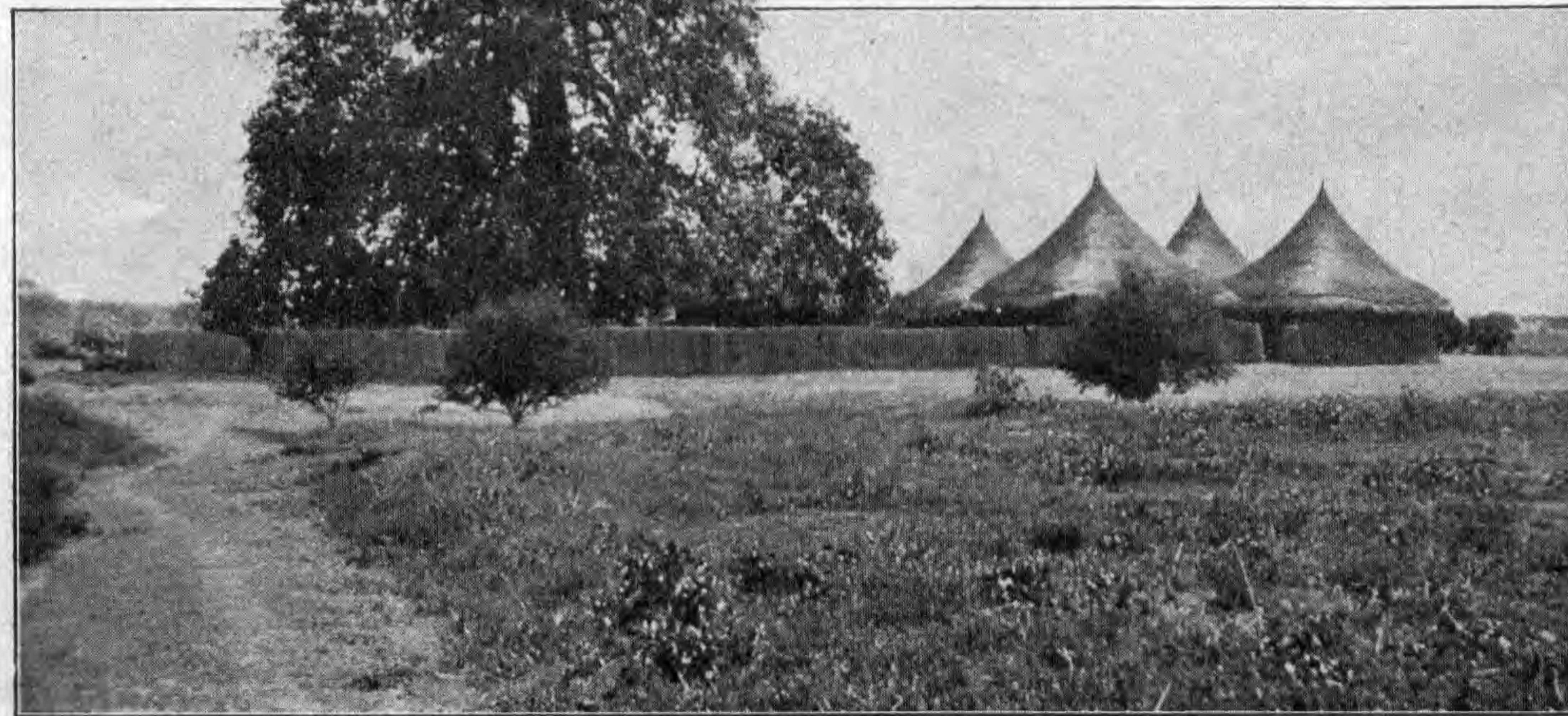
ein dickes, festes Strohdach, frei auf kräftigen Stützen ruhend. Eine Strohmatten markiert die Tür; Fenster erübrigen sich, da Licht und Luft ja genügend (?) durch den freien Raum zwischen Dach und Wänden eindringen können. In einem solchen „Hause“ kann es wohl einmal passieren, dass ein vorwitziger Dorfhammel einem nachts einen Besuch am Bett abstattet. Oder eine der so ausserordentlich zahlreichen, dicken, stellenweise ganz patriotisch schwarzweiss-rot gefärbten Eidechsen lässt sich plötzlich aus dem Strohgeflecht des Daches auf das Bett herunterfallen. Doch was tut das? Man liegt ja auch sicher und wohlgeborgen unter dem doppelten Moskitonetze seines Feldbettes, in dem es sich nach einer tüchtigen Radtour so sanft ruhen lässt, wie in Abrahams Schoss.

Am folgenden Tage nimmt uns dann vielleicht ein grossartig angelegter Rasthof auf. Der weite Platz ist umgeben von einer grünen Hecke, einem binsengeflochtenen Zaun oder einer Lehmmauer. Innerhalb dieser Einzäunung befinden sich ausser dem eigentlichen Rasthaus verschiedene andere Hütten, die als Küche dienen, als Baderaum usw. Auch zur

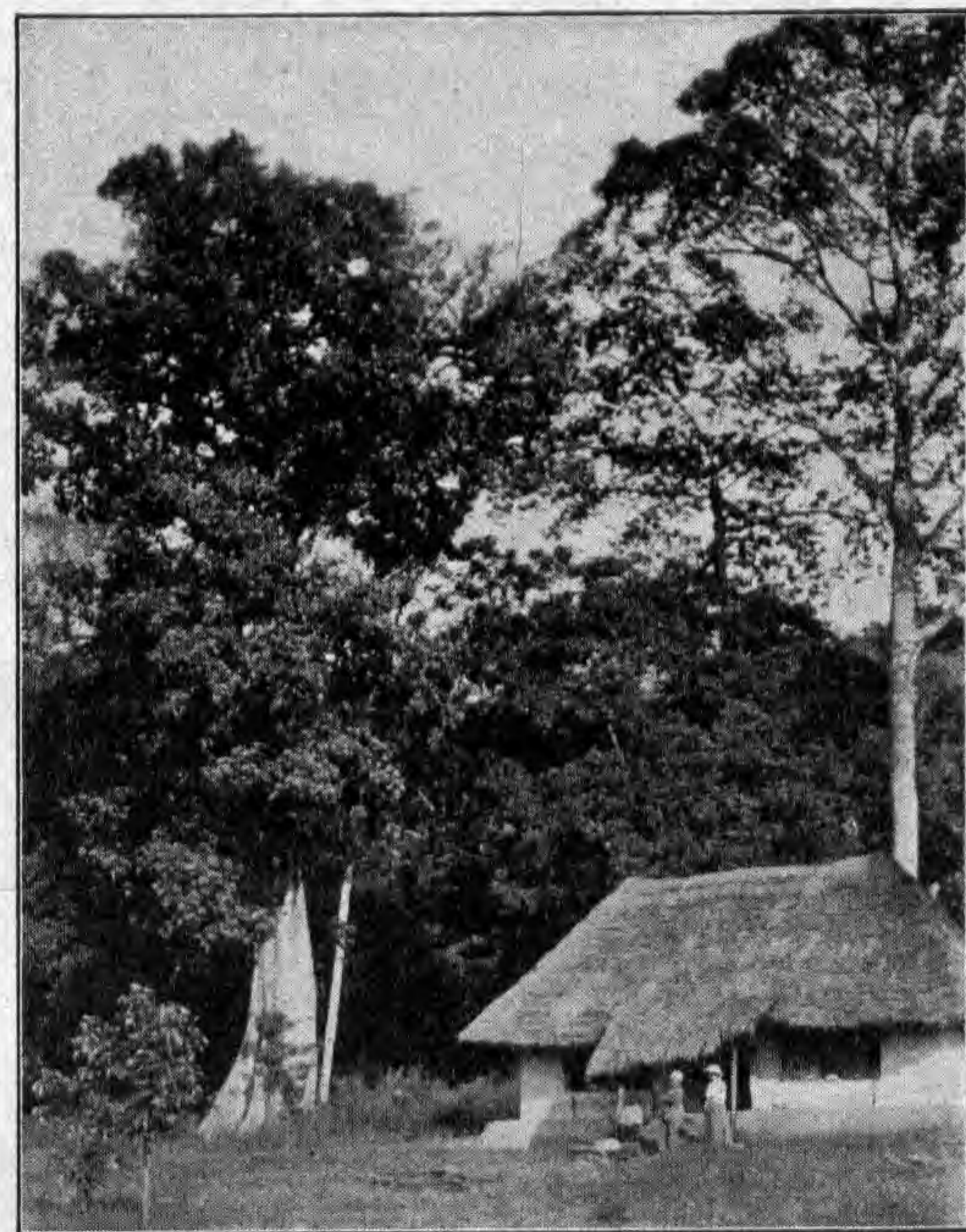


Durch Gelbfieber verseuchtes Rasthaus wird zum Ausschweifeln mit Papier verklebt.

es, sich in der Einöde, im Busch selbst seinen Weg suchen und ihn zu Rade, in der Hängematte, mit dem Pferde oder gar auf Schusters Rappen zurücklegen. Eine Trägerkarawane sorgt für den Transport der nötigsten Haushaltsgegenstände, die mitzunehmen man gezwungen ist, wenn man nicht verhungern oder verdursten und etwas



Rasthof im Bezirk Sokode.



Rasthaus im Akposso-Gebirge.

Unterbringung der Träger und der Dienerschaft sind genügend Räumlichkeiten vorhanden. Auf manchen Höfen ist ein schwarzer Soldat stationiert, der dort mit seiner ganzen, gewöhnlich sehr zahlreichen Familie haust und für das Sauberhalten des Gehöftes zu sorgen hat. Er verhindert, dass die Rasthäuser nicht etwa von Unbefugten zeitweise bewohnt werden. Meist sind die Höfe mit köstlichen Schattenbäumen — Kapok, Mango u. a. — bepflanzt, unter denen es sich im Langstuhl herrlich ruhen lässt, und oft breitet sich ein dicker, grüner Teppich von Bermudagrass vor dem Hause selbst aus. Auch hat hier und da einmal ein Bezirksleiter einen kleinen Obstgarten angelegt mit Apfelsinenbäumen und Kokospalmen. Deren Früchte leisten dem durstigen Ankömmling oft gute Dienste, wenn er seinen Trägern weit voraus und die mitgenommene Feldflasche längst geleert ist. Denn das Wasser, falls sich solches in unmittelbarer Nähe befindet, ist der Dysenterie-Gefahr wegen meist nicht trinkbar.

Nicht immer ist das Rasthaus nur eine primitive Hütte nach Eingeborenenart, wie ich oben schilderte. Manchmal treffen wir zu unserer angenehmen Ueberraschung sogar ein Zweizimmerhaus mit Veranda, zwar auch nur aus Lehm gebaut und mit Stroh gedeckt, doch — welcher Luxus! — mit verschliessbarer Tür und hölzernen Fensterläden versehen. Die beliebteste Bauart, die häufig wiederkehrt, vor allem im südlichen Togo, vereinigt drei Räume in einem Hause: zwei Schlafzimmer, durch einen Mittelraum getrennt, der sich auf eine Veranda öffnet. Ein solches Haus bietet

drei Reisenden bequem Unterkunft — auch bei schlechtem Wetter. Denn auf der ringsum laufenden Veranda lässt es sich, geschützt vor Regen und Wind, gut sitzen. Aber auch ganz europäische Häuser finden wir; in Stein ausgeführt, mit Ziegeldach und Glasscheiben in den Fenstern. Ein Beispiel dafür ist das Unterkunfts Haus auf dem Hausberg, das ganz den Eindruck einer Schutzhütte im heimischen Hochgebirge macht. Dieses Haus hat eine Einrichtung in Gestalt von Bett, Tischen und Stühlen in sehr guter Ausführung. Auch in andern Rasthäusern findet man da und dort einige Möbelstücke: ein meist etwas baufälliges Bett — einen wackligen Tisch und ein paar Stühle. Doch zieht man es gewöhnlich vor, diese Sachen nicht zu benutzen, und lieber eigene zusammenlegbare Buschmöbel mitzuführen, die oft sehr sinnreich konstruiert und leicht zu transportieren sind.

Zieht man nun mit seiner Träger-Karawane in einen solchen Rasthof ein, so werden zunächst Tisch und Stühle vor dem Hause aufgeschlagen, damit man seine müden Glieder strecken kann. Ein Trupp Dorfkinder kehrt inzwischen mit Reisigbesen oder Flaschen-

mittel bekommen. Auch für die Kost des Europäers muss er zu Rate gezogen werden. Er lässt herbeschaffen, was sein Dorf aufbringen kann. Eine Ziege oder Hühner, ein paar Eier und Früchte. Bald ist dann ein

leckeres Mahl gerichtet. Wir säubern uns vom Reisedust, stecken uns in frische Kleider und setzen uns mit Wohlbehagen an den sauber gedeckten Tisch. Die Dunkelheit ist hereingebrochen, die Buschlampe wirft einen traulichen Schein über den Tisch, dort drüben aber taucht der Mond als roter Feuerball hinter den Bergen hervor. Langsam zieht er herauf und giesst sein mildes Licht über Busch und Baum. Angelockt durch die zauberische Mondnacht machen wir in später Stunde noch einen Gang durch das Dorf. Auch die Schwarzen sind noch nicht zur Ruhe gegangen. Unter dem grossen Baume auf dem Dorfplatze sind sie versammelt und tanzen im Mondschein nach dem Klange der Trommel und anderer eigenartiger Musikinstrumente und singen ihre eintönigen Weisen dazu. Wir sehen ein Weilchen zu, dann kehren wir ins Rasthaus zurück, und nun schnell zu Bett. Die Nacht ist nicht lang. Um fünf Uhr heisst es heraus. In einer Stunde ist alles wieder in Kisten und Kasten verstaut und das Frühstück eingenommen. Die Trägerkolonne setzt sich langsam in Bewegung. Wir aber schwingen uns fröhlich aufs Rad und eilen nach einem letzten Blick auf den



Rasthaus an der Strasse nach Atakpame.

Rasthaus nördlich von Sokode.

hülsen aus Stroh das Haus und säubert es notdürftig von den Spuren der Ratten und Kakerlaken, die monatelang die einzigen Bewohner gewesen sind. Dann stellen die Jungen — die Bezeichnung „Boy“ für einen Diener ist in Togo verpönt! — die Betten auf, packen die Koffer aus und bereiten alles vor für das Bad und das Umkleiden. Der Koch begibt sich mit seinen Lasten auf sein Arbeitsfeld — die kleine veräucherte Kochhütte mit dem primitiven Herd, der manchmal nur aus drei Steinen besteht. Ein paar Frauen bringen Feuerholz und Wasser in Kalabassen oder selbstgefertigten Tongefässen, das nicht selten erst kilometerweit hergeholt werden muss. Inzwischen hat sich der Häuptling mit seinem Sprecher eingefunden, um den Europäer zu begrüßen und nach seinen Wünschen zu fragen. Ihm wird aufgetragen, dafür zu sorgen, dass die Träger, die häufig weit oben vom Hinterland sind und sich mit den betreffenden Dörflern nicht verständigen können, Lebens-

gastlichen Rasthof unserm nächsten Ziele entgegen. Wird sie ebenso sauber und komfortabel sein?

Durch den Bau der Eisenbahnen ist die Bedeutung des Rasthauses in einigen Gegenden natürlich beträchtlich geschmälert. Wer nicht über den Bereich des Bahnbetriebes hinauskommt, lernt die Gemütlichkeit des Rasthauslebens mit seinen mannigfachen Reizen heute nicht mehr kennen. Nur in grösseren Eisenbahnstationen und wichtigen Handelsplätzen erhält man die Rasthäuser noch, denn der Bau von Gasthöfen lohnt sich natürlich noch nicht, die kleineren Rasthäuser an der Bahn dagegen lässt man aus Mangel an Bedarf wohl allmählich eingehen. Im Hinterland aber, das noch nicht den Pfiff einer Lokomotive vernommen hat, wird das Rasthaus, das die Buschreisen so sehr erleichtert und ihnen oft einen romantischen Anstrich verleiht, noch lange in Ehren gehalten werden.

L. S.

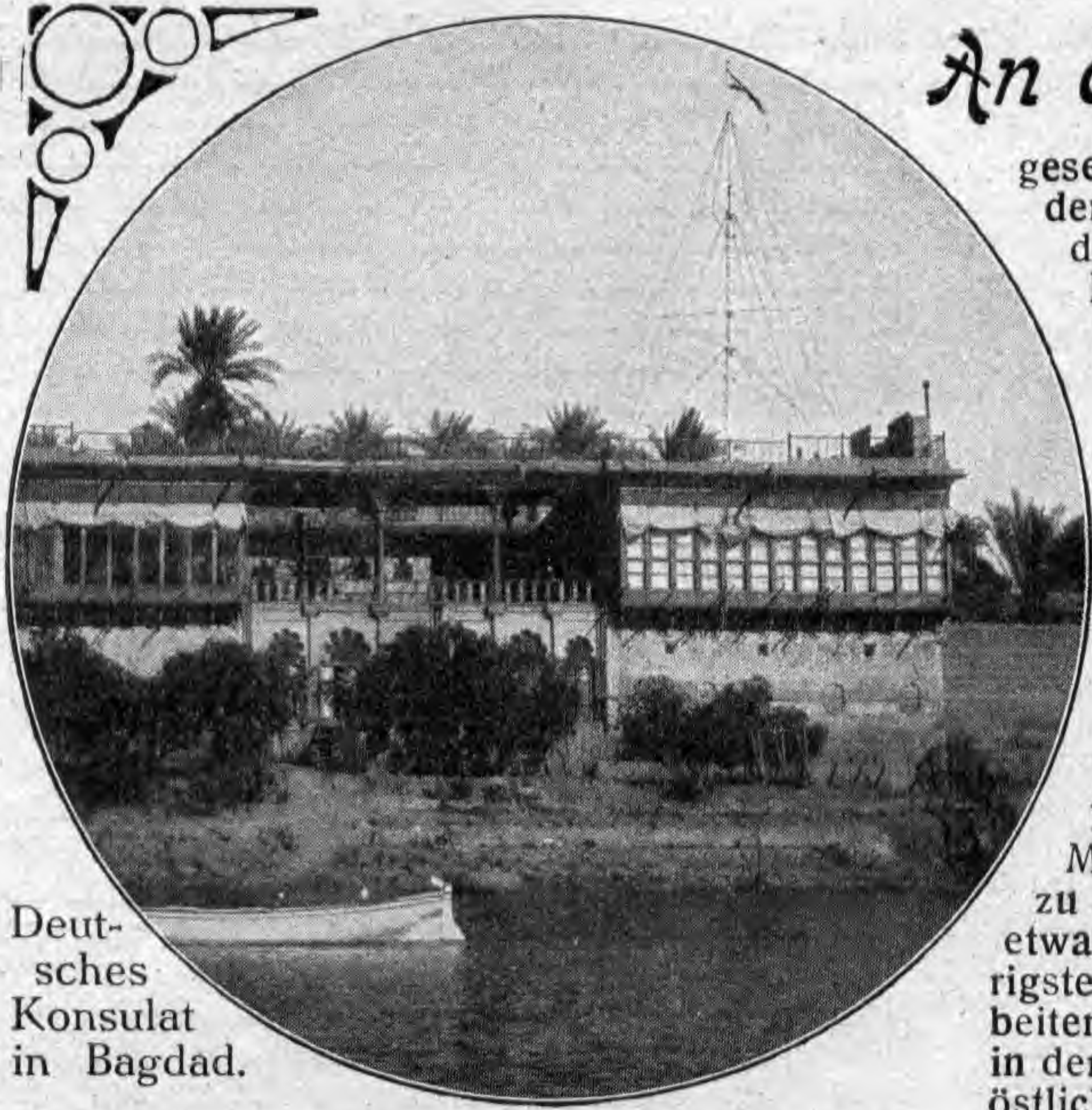


Siesta vor einem Rasthaus in Süd- und Nord-Togo.



Rasthof Aledjo - Kadana in Nord-Togo.

An der Trasse der Bagdadbahn.*) Von Regierungsbaumeister Georg Stephan.



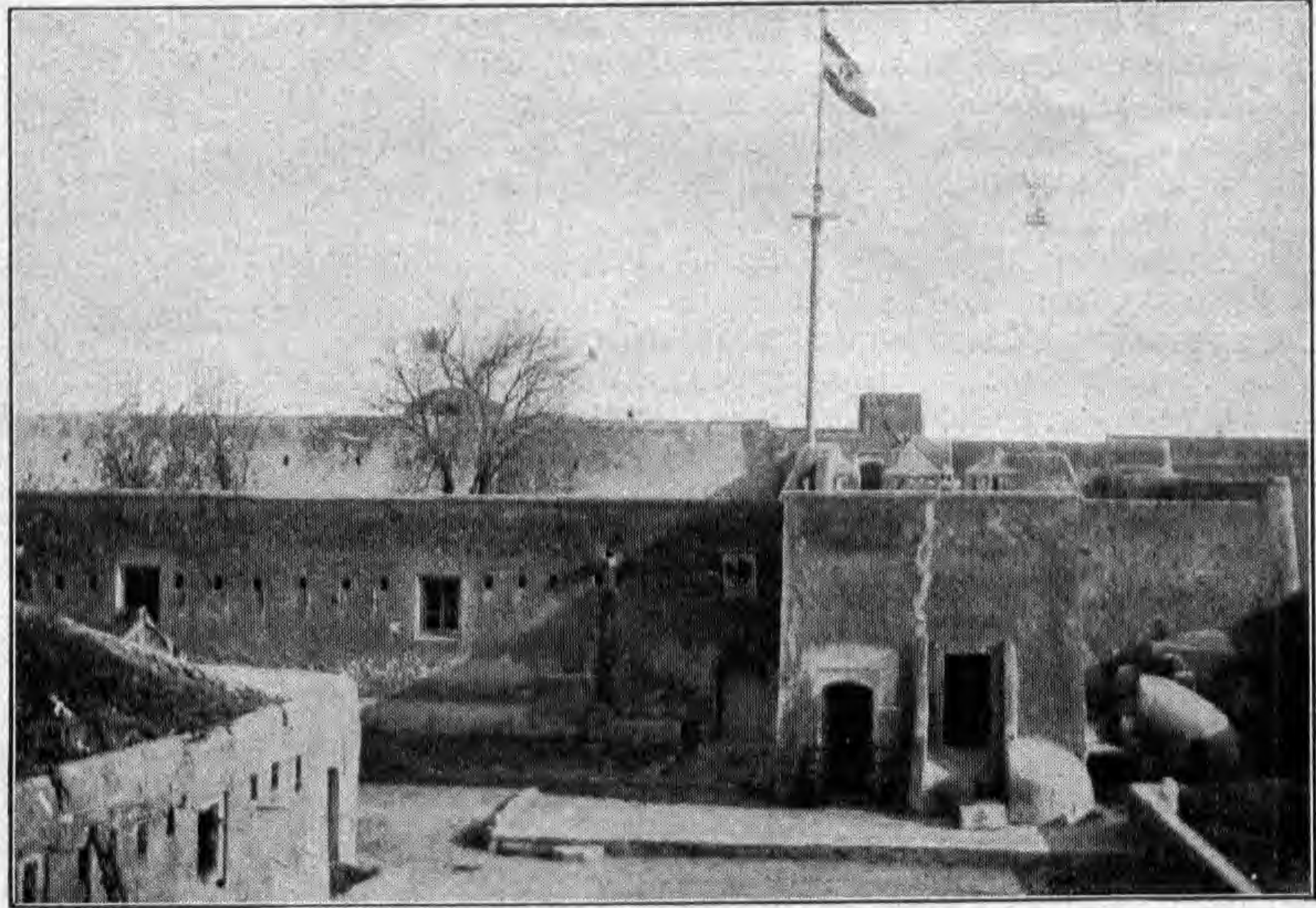
Deutsches Konsulat in Bagdad.

Mit den allgemeinen Kulturfortschritten der Völker gehen seit den Phöniziern und Aegyptern des Altertums und ferner seit dem Zeitalter der Entdeckungsreisen im 15. und 16. Jahrhundert bis in die Gegenwart auch ständig erfolgreiche Bestrebungen zur Schaffung immer verbesserter Verbindungen für Handel und Verkehr Hand in Hand. Eine der wichtigsten Grosstaten auf diesem Gebiet soll der Bau der Bagdadbahn werden, die uns dem Wunderlande Indien und den handelspolitisch so wichtigen Gebieten am Persischen Golf um mindestens eine weitere Woche näher bringt, wenn sie in ein bis eineinhalb Jahrzehnten fertig gestellt sein wird. Doch dies ist nicht der alleinige Zweck dieses grossen, lange vorbereiteten, jedoch info-

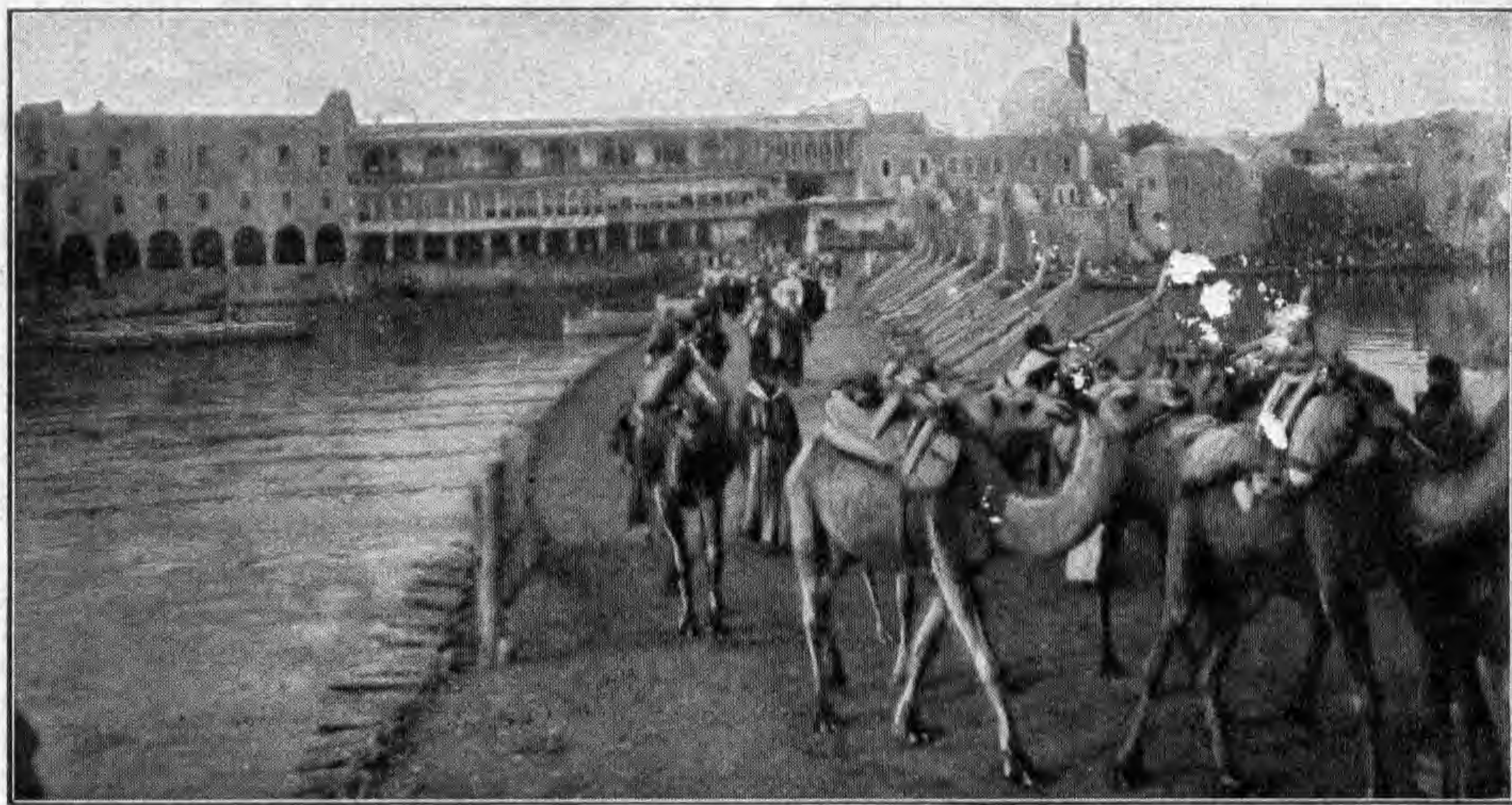
gesetzt sind. Dankbare Absatzgebiete werden dem europäischen Handel, insbesondere dem deutschen und österreichischen, durch die Bahn erschlossen und der energisch an der Pazifizierung des Landes arbeitenden türkischen Regierung wird es möglich sein, künftig etwa noch entstehende Unruhen durch rechtzeitige Entsendung von ausreichenden Truppenaufgeboten im Keime zu ersticken.

Inzwischen sind bereits 80 Kilometer der zweiten Etappe, der Taurus-Uebergang bei Ulu Kischla in einer Höhe von 1360 Meter über dem Meeresspiegel, nahezu fertiggestellt, mit etwa 7 Kilometer schwierigster Tunnelierungsarbeiten, und der Bahnbau in der Kilikischen Ebene, östlich und westlich von Adana, zwecks Beschleunigung gleichzeitig in Angriff genommen worden. Die erforderlichen Mittel wurden durch Emission der zweiten Serie der Bagdadbahn-Anleihe in Deutschland, Oesterreich, Belgien, Holland und der Schweiz aufgebracht. Die Frage der Linienführung ist kürzlich aus strategischen Rücksichten dahin entschieden worden, dass die Hauptlinie das Mittelmeer nicht berührt, sondern nur durch die alte Stichbahn Adana—Mersina mit der Küste verbunden bleibt. Nach Ueberschreitung

an die alte Handelsmetropole Nordsyriens, noch heute mit etwa 185 000 Einwohnern die zweitgrösste Stadt von Syrien — nächst Damaskus — und Hauptstadt eines Wilajets, das vom Mittelmeer bis zum Euphrat sich erstreckt. Es wäre ein schwerwiegender Fehler gewesen, hätte man bei der Trassenführung Aleppo nur durch einen südwärtsgerichteten Seitenstrang an das Netz der Bagdadbahn angeschlossen. Man hätte den Güter- und Personenverkehr Aleppos mit Europa dadurch fast ganz der syrisch-franzö-



Deutsches Vizekonsulat in Mossul.



Blick auf Mossul.

finanzpolitischer Hindernisse verhältnismässig langsam, gleichsam Schritt für Schritt sich entwickelnden Unternehmens. Gilt es doch weiten, einst so fruchtbaren Gebieten, besonders in Mesopotamien, durch die sehnsüchtig erwartete Eisenbahn wieder aufzuhelfen. Diese wird den Hauptfaktor bilden, einerseits zur Neubelebung jetzt verödeter Provinzen, andererseits zum Schutze gesegneter Fluren, die jetzt noch immer, wie vor Jahrtausenden, den räuberischen Ueberfällen gewalttätiger Nomaden aus-

guren—Helif, für die seitens der türkischen Regierung der Bagdad-Eisenbahngesellschaft die erforderlichen Unterpfänder vertraglich garantiert wurden, besitzt eine Länge von 840 Kilometern. Sie stellt mithin mehr als ein Drittel der Gesamtlänge der Bagdadbahn bis zum Persischen Golf dar und hinsichtlich der namentlich im Gebirge sich bietenden Hindernisse den technisch schwierigsten Teil. In Aleppo erreicht die Bahn den Anschluss

sischen Linie überlassen und seinen Handelsverkehr mit dem Osten recht erschwert. Und doch ist dieser schon jetzt, also noch im Zeitalter des Karawanenbetriebes, ziemlich beträchtlich.

Die Stadt, die mit schönen Moschee- und Kirchenbauten, Schulen, verhältnismässig breiten sauberen Strassen auf den europäischen Reisenden einen recht günstigen Eindruck macht, mehr noch als das infolge leichterer „flüchtigerer“ Bauweise teilweise in zwar recht malerischem Verfall befindliche Damaskus, ist recht alten Ursprungs und auf Grund antik-ägyptischer Urkunden bis in das zweite vorchristliche Jahrtausend zurückdatierbar. Assyrer, Perser, Araber, Byzantiner, Kreuzfahrer, Mongolen, Mameluken und Osmanen kämpften nacheinander mit den Syrern um den Besitz der Stadt, die in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts zweimal durch schwere Erdbeben heimgesucht wurde, aber unter der ägyptischen Herrschaft Ibrahim Paschas rasch wieder aufblühte, dank ihrer günstigen Lage.

Wieviel Aleppo und ganz Nordsyrien durch die Bagdadbahn gewinnen wird, geht schon aus der Tatsache hervor, dass es seit Fertigstellung des Suezkanals durch Rückgang des Karawanenverkehrs an Bedeutung eingebüsst hat; es ist also auf den Verkehr landeinwärts nach dem Innern angewiesen, der nach Fertigstellung der Bagdadbahn einen bedeutenden Aufschwung nehmen wird, natürlich nicht mit einem Schlage, sondern der Eigentümlichkeit des Orients entsprechend nach und nach.

Von Aleppo aus wendet sich die Bagdadbahn unter spitzem Winkel wieder nach Nordosten und erreicht nach etwa 100 Kilometern am Sadjür, einem Nebenfluss

*) Nähere Einzelheiten in dem in der Verlagsanstalt für Literatur und Kunst demnächst erscheinenden Buche des Verfassers.



Kefil am Euphrat.

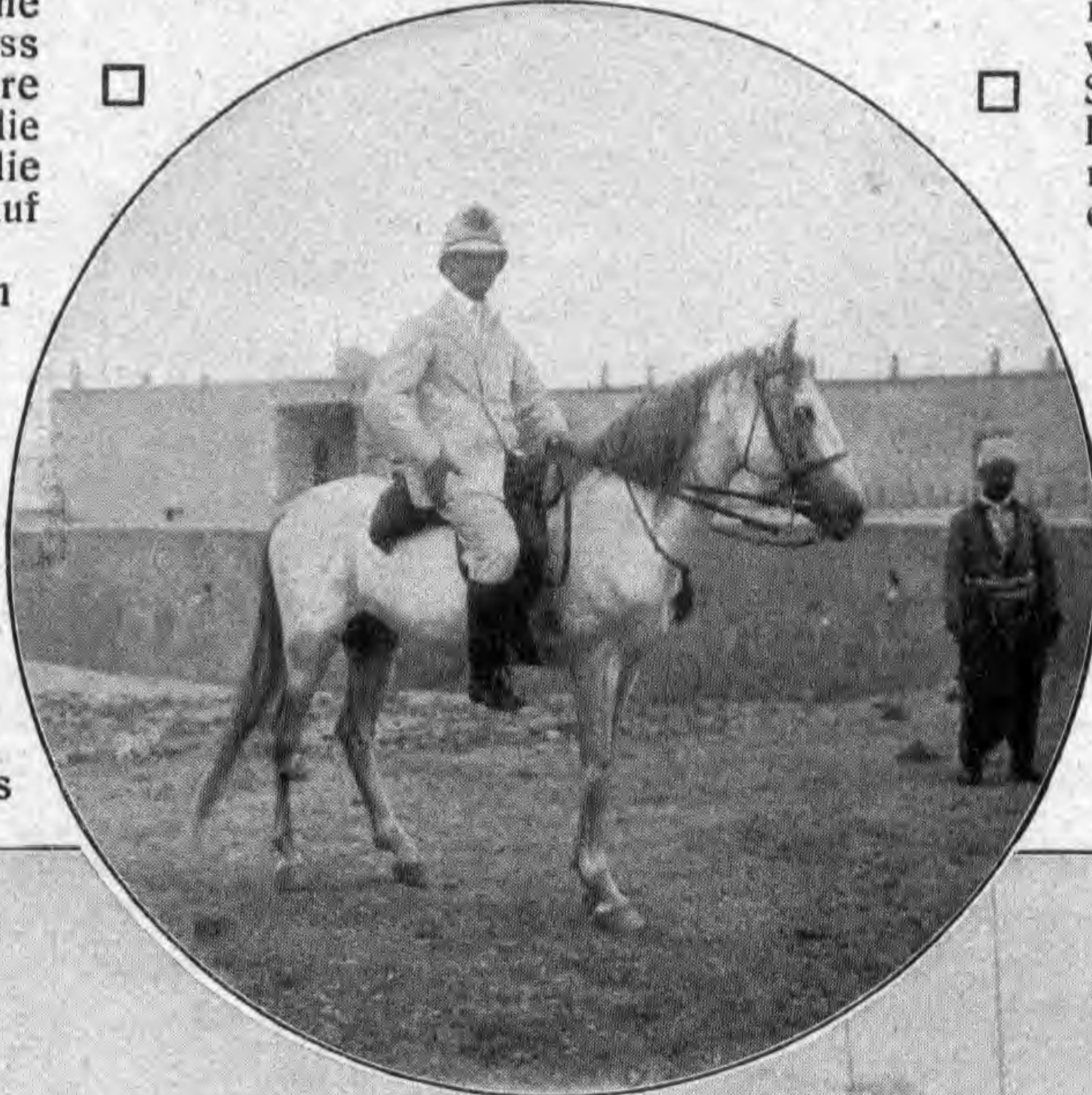
des Euphrat, die Hauptrichtung wieder, die von Adana über Kilia bis Nisebin in west-östlicher Richtung sich etwa mit dem 37. Breitengrade deckend verläuft. Das Gebiet östlich des Euphrat, welches die Bahn hier durchquert, ist von ackerbautreibenden Bewohnern bereits grösstenteils erschlossen. Auf dem schweren Marschboden gedeihen Reis und Durra. Freilich trägt es zurzeit nicht zur Konsolidierung der Verhältnisse bei, dass hier gerade die Grenze zwischen der türkisch-kurdischen und der arabischen Bevölkerung entlangläuft. Wir finden in der Ebene zwischen Kuwéh, Aleppo und dem Dschebel Hass einerseits und Euphrat andererseits insbesondere folgende Beduinestämme: die Beni Saïd, die Hanâdijé, die Hadidijin und die Abu Lél, die zum Teil mit den eingesprengten Kurden auf recht gespanntem Fusse stehen.

Bei Djerabis überschreitet die Bahn den Euphratstrom. Eine dieser Ortschaft vorgelegerte Insel wird den Bau der Brücke erleichtern, umsomehr, als der östliche Euphratarm während der Sommermonate kein Wasser führen soll — eine Erscheinung, die ich auch an verschiedenen Stellen beim Tigris bemerkt habe. In Djerabis finden sich antike und byzantinische Ruinen, die von Aleppo aus durch die Engländer erforscht und ausgebeutet worden sind. Besonders machen sich englische Konsuln und Offiziere auf diese Weise verdient. Nach Passieren des

schaftlicher und strategischer Natur hat die Türkei ein vitales Interesse daran, dass die Bahn bis zum Persischen Golf durchgeführt wird, zumal die Engländer besonders von Indien aus gerade neuerdings dort eine recht lebhafte Tätigkeit entfalten. Wollte man die Bahn hier bei Mardin, einem Städtchen von 25 000 Einwohnern, das 930 Meter hoch im Gebirge gelegen, „ein Felsenest“, keine grosse Entwicklung für die Zukunft verspricht, enden lassen, so wäre der Zweck verfehlt. Sicherlich wird

gleicher Breite wie Mossul (36° 40') abgeschlossene nordmesopotamische Ebene, die noch der Erschliessung harrt und vor dem mittleren Mesopotamien (Djezireh) und dem südlichen (Irak bezw. Babylonien) den grossen Vorzug hat, dass hier noch die für den Ackerbau erforderlichen Regenmengen fallen, was bereits im Djezireh nicht mehr der Fall ist.

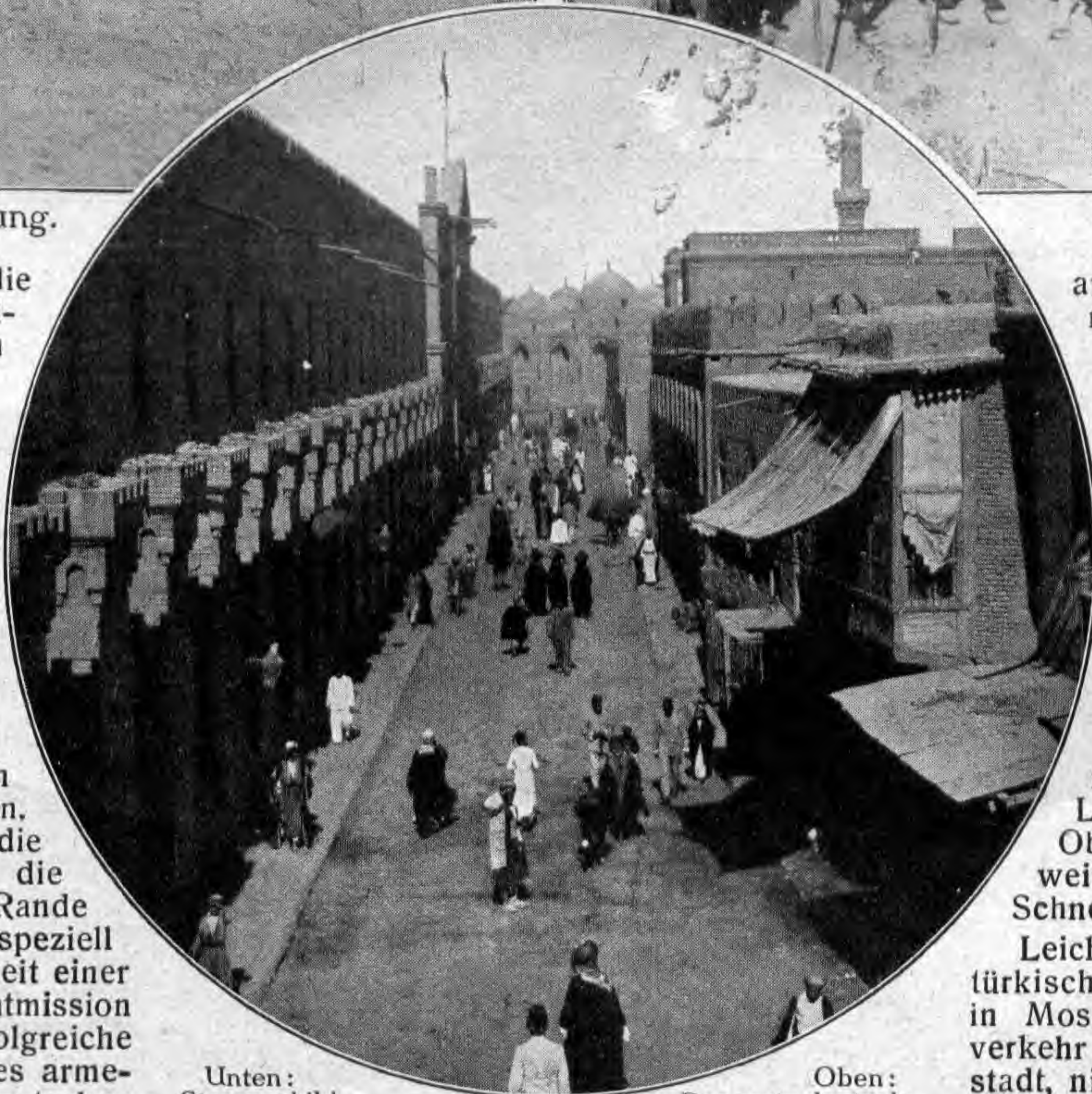
Der nächste erwähnenswerte Punkt an der Bahnstrasse ist Nisibin, das antike Nisibis oder Nasibino und in assyrischer Zeit allem Anschein nach sehr bedeutend, auch im Römerreich noch wichtig als Grenzfestung gegen die persischen Sassaniden, jetzt ein kleiner Ort mit ausgedehnten Ruinen und ungesundem Klima. Die Landreise von Nisibin nach Mossul dauert jetzt etwa 5 Tage. Die türkischen Behörden bieten für diese als unsicher geltende Wegstrecke starke Gendarmeriebegleitkommandos auf, so wurden während meines zweiten Aufenthalts in Mossul 30 berittene Zabtihs unter einem Hauptmann einem einzelnen europäischen Reisenden mitgegeben. Diese Vorsichtsmassregel erscheint durchaus geboten, wenn man bedenkt, dass ausser Arabern, die südlich von Mossul die Bevölkerung ausschliesslich bilden, hier noch die halb heidnischen, halb mohammedanischen Jeziden hausen, die — selbst für vogelfrei erklärt — für erlittene Gewalttaten durch Raubzüge bis zum Tigris hin sich rächen. Dort sitzen



Unsere Arabs in Gefechtsstellung.

Beduinen zu Pferd.

Euphrat führt die Bagdadbahn in die grösstenteils noch wüsten Steppen Nordmesopotamiens hinein, die bekanntlich wenig erforscht sind. Das Dampfross wird hier mit dem Streitpferd und Rennkamel der West-Schammar in voraussichtlich erfolgreiche Konkurrenz treten und der allgemeinen Unsicherheit ein Ende machen helfen. Müssen doch die hier überwiegend arabischen Fellachen (Bauern) nicht nur den türkischen Beherrschern der Städte — hier also vornehmlich Urfa (Edessa) — den „Zehnten“ entrichten, sondern auch diesem Zweigstamm der mächtigsten Beduinen Mesopotamiens Tribut zahlen. Bis vor kurzem erstreckten sich die Raubzüge der Beduinen noch bis an die Gärten von Urfa, das bereits am Rande der türkisch-armenischen Randgebirge speziell dem Nimrud Dagh liegt. In Urfa hat seit einer Reihe von Jahren die deutsche Orientmission eine ebenso dankenswerte wie erfolgreiche Tätigkeit z. B. durch Begründung eines armenischen Waisenhauses und einer von deutschen Aerzten geleiteten Klinik entfaltet. Urfa wird durch eine Stichbahn mit der etwa 50 Kilometer südlich vorüberlaufenden Hauptstrecke, nahe dem antiken Carrhae (jetzt Harrant), verbunden werden. Weiter östlich überschreitet die Bahn dann den Oberlauf des Chabur, des bedeutendsten Euphrat-Nebenflusses, und erreicht, sich immer südlich vom Rande des Gebirgsplateaus haltend, nach Passieren der altarmenischen Königsstadt Tigranocerta das 22 Kilometer südöstlich der Stadt Mardin gelegene Dorf Helfif, den Endpunkt des zweiten jetzt im Bau befindlichen Bahnabschnitts. Aus den oben dargelegten Gründen wirt-



Unten: Strassenbild und Serail in Bagdad.

Oben: Der erste deutsche Vizekonsul von Mossul.

es sich daher die türkische Regierung angelegen sein lassen, noch vor Vollendung des jetzigen Bauabschnitts die erforderlichen finanziellen Garantien für die nächste Etappe — wenigstens also bis Mossul — der Bagdad-Eisenbahngesellschaft zu bieten.

Zurzeit wird Europa in Mardin nur durch einige amerikanische und katholische Missionäre vertreten, bei denen der Reisende in Ermangelung jeglicher Herberge Unterkunft sucht.

Von Mardin aus überblickt man die nach Südosten zu durch das Sindjargebirge etwa auf

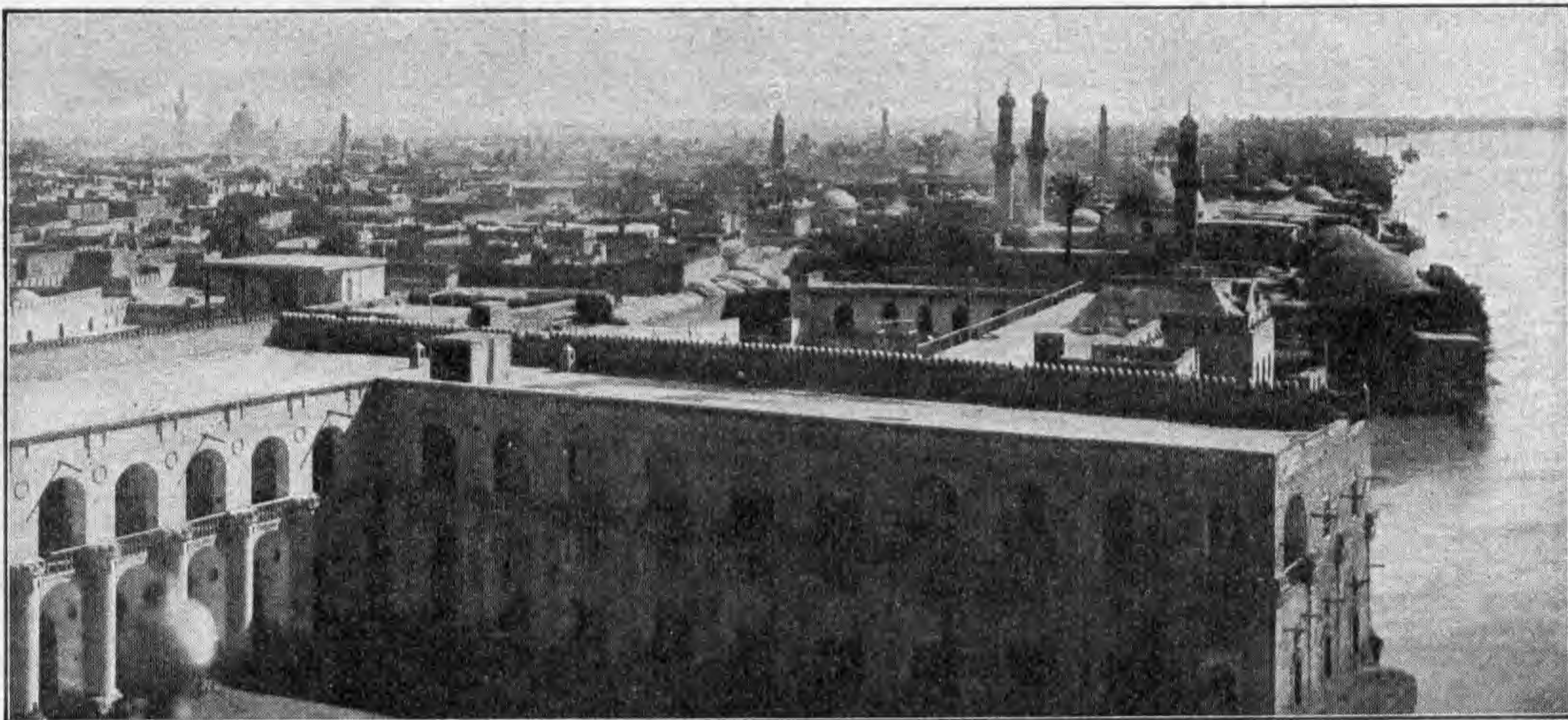
ausserdem in der Gegend von Gezireh noch die kriegerisch veranlagten Hamidieh-Kurden, die, wenngleich in losem Verband sogar zur türkischen Armee stehend, und obwohl man ihre Stammes-Oberhäupter durch den Paschatitel auszeichnete, hier ganz nach mittelalterlicher Weise von den Tigrisflüssen (Kelleks), die stromab hier vorübersteuern, Durchgangszoll erheben.*) Wie weit die Unverfrorenheit „dieser Irregulären“ geht, beweist die Tatsache, dass die Hamidieh auf den unter dem Schutze der Tricolore hier vorüberfahrenden französischen Vizekonsul für Mossul, Mr. Legrand, sowie einen norwegischen Oberst, mit dem ich von Mossul aus weiter stromabwärts reiste, ein regelrechtes Schnellfeuer eröffneten.

Leicht ist unter solchen Umständen für den türkischen Generalgouverneur (Wali) sein Amt in Mossul, jener grossen, aber vom Weltverkehr ganz abgeschlossenen Wilajetshauptstadt, nicht. Die Stadt zählt etwa 50 000 Einwohner, darunter zahlreiche Christen der verschiedensten Sekten. Ich sage „etwa“, da der anerkennenswerte Versuch einer Volkszählung zu einer mehrwöchentlichen blutigen Revolte führte. Die Bevölkerung befürchtete ein neues Anziehen der Steuerschraube hinter dieser Massnahme und verschanzte sich damit, dass nach den Religionsanschauungen des Islams schon öffentliche Angaben über die Zahl der weiblichen Familienmitglieder ungebührlich seien.

*) Auf dieses recht gebrechliche, aus mit Lungenkraft aufgeblasenen Hammelfellschläuchen bestehende Verkehrsmittel ist man auf dem Tigris bis Bagdad hinab desgl. auf dem oberen Euphrat angewiesen, da die Untiefen im Strom die Schifffahrt unmöglich machen.

Der im Mittelalter bedeutende Handel Mossuls ist auch infolge der noch reichlich mittelalterlichen Verkehrsverhältnisse mehr und mehr zurückgegangen. Auch die berühmten „Musse-line“ findet man hier nicht mehr, wie die Stadt nur einen bescheidenen Abglanz ihrer alten Schönheit und Grösse noch bietet, auf die man aus den zahlreichen bemerkenswerten Ruinen, besonders im Norden des von hohen Mauern umgebenen Stadtgebiets, schliessen kann. Nach Inangriffnahme der deutschen Ausgrabungen auf dem Gebiete von Assyriens ältester Reichshauptstadt, Assur, wurde in Mossul auch ein deutsches Vizekonsulat begründet. Frankreich und England sind schon seit Jahrzehnten hier vertreten.

Während in Mossuls nächster Nähe am Tigrisufer erfolgreich Ackerbau getrieben, sogar Baumwolle gepflanzt wird und den Rei-



Blick auf Bagdad.

Dieser Vorfall soll nur illustrieren, dass auch in den ersten Jahren nach Fertigstellung der Bahn eine Reise nach Mesopotamien sogar mit der Eisenbahn nicht als Vergnügungsreise aufzufassen sein wird.*) Wer jedoch wissenschaftliche Anregung sucht, findet sie an den zahlreich geschichtlich und kunstgeschichtlich

südlich von Assur, das zum Teil auf den Trümmern einer ehemals byzantinischen Ansiedlung steht, sehen wir die ganz in Gold ausgelegten Dächer der Moschee von Samara über den Tigris funkeln, jenes schiitischen Wallfahrtsortes, dessen Pracht in einem geradezu einzigartigen Gegensatz steht zu der eintönigen Oede der Wüste ringsum. Als bald erreichen wir in Bêlet die Palmengrenze und nach Passieren von Sadije, von wo aus der Bahnabzweig über Khanikin nach Persien führen wird, jetzt per Karawane, eine Tage-

reise weiter die berühmte Hauptstadt des Kalifenreichs, das sich weithin zu beiden Seiten des Tigris erstreckende, von Palmenhainen umgebene, schöne Bagdad! Eine breite Schiffbrücke verbindet das Ostufer, auf dem sich die europäischen Konsulate, u. a. das deutsche, befinden mit dem westlich gelegenen Schiiten-



Floss (Kellek) auf dem Euphrat.



Basrah: Hauptkanal.

senden der seltene Anblick von Bäumen erfreut, erstreckt sich nach Ueberschreitung eines karstartigen Gebirgszuges El Gumeile, das dem Bahnbau rechte Schwierigkeiten bereiten dürfte, ca. 300 km weit bis eine Tagereise nördlich von Bagdad grösstenteils Wüste bis hinüber zum Chabûr bezw. Euphrat. Hier ziehen die Schammar-Beduinen ihres Wegs und andere, von ihnen zumeist abhängige kleinere Stämme. Bei dem Bestreben, Steuern einzutreiben, liess sich die kleine Besatzung des Forts von Kalat Schirgat einmal dazu hinreissen, einem vereinigten Schammar- und Siggritstamm etwa 150 Kamele als Pfand abzunehmen. Darauf folgte ein blutiges vierstündiges Gefecht gegen mehrere hundert gut bewaffnete, grösstenteils berittene Beduinen auf dem Stadtgebiete von Assur, die auf das erbitterteste für Rückergangung ihres Eigentums kämpften, und ohne unsere Mitwirkung wäre die Besatzung sicher aufgerieben worden.

so bedeutsamen Stätten. Nach Passieren der kahlen Gebirgszüge der Dschebel Hamrîn und Makhul sowie von Tekrit, einem kleinen zurzeit arg in Verfall befindlichen Städtchen, 150 km

*) Ganz abgesehen von dem im Dezember und Januar rauhen im übrigen heissen Klima mit Schattentemperatur bis zu 50 Grad Celsius.

quartier. Städter und Bauern, dunkle Beduinenfrauen und persische Hamals (Träger), türkische Beamte und Soldaten beleben das bunte Bild ähnlich wie in der Hauptstrasse der Stadt, und vor dem mächtigen festungsartig aus gelben Ziegeln erbauten Sarail. Besonders reizvoll ist der Ausblick von der Zinne des Regierungs-

palastes aus über das weite Häusermeer, aus dem die schon persisch anmutenden schlanken Minarets der Moscheen hier und da emporragen. Die Bevölkerung wird zurzeit auf etwa 200 000 Seelen geschätzt, doch dürfte die Bagdadbahn eine rasche Bevölkerungszunahme in Verbindung mit Aufschwung von Verkehr und Handel zur Folge haben. Diese erstreckt sich hauptsächlich auf persische und arabische Artikel mannigfachster Art sowie europäische Manufakturwaren; exportiert werden insbesondere Getreide, Datteln, Wolle, Felle, Häute und nach Indien für die englisch-indische Armee all-



Bagdad: Schiffbrücke über den Euphrat.

jährlich mehrere hundert arabische Pferde. Erwähnenswert ist das einzige deutsche Handelshaus Berk, Püttmann & Co., das den deutschen Handel in Bagdad erfolgreich vertritt. Aus Gesundheitsrücksichten wechseln die beiden Inhaber hier einander auf immer je zwei Jahre ab.

Da der untere Tigrislauf alljährlich monatelang die flachen, schilfbestandenen Ufer meilenweit überschwemmt, würde die Herstellung des Bahnkörpers hier mit grossen Kosten und Schwierigkeiten verbunden sein. Ueberdies wird durch die Flussdampfer der englischen Lynchkompagnie der Personen- und Güterverkehr zwischen Bagdad und Basrah, dem Ausgangshafen am vereinigten Euphrat und Tigris, in befriedigender Weise bewerkstelligt. Der untere Euphrat hingegen, im Gegensatz zum Tigris, während des grössten Teils des Jahres ein stilles, wasserarmes Flüsschen (vergleiche Abbildung Kefil), ist schlecht schiffbar, zumal ihm durch den Hindijekanal noch viel von seinen Wassermengen entzogen wird. Die zweifellos nach Wiederherstellung der alten babylonischen Bewässerungskanäle recht fruchtbaren Länder schlafen zurzeit einen Dornrosenschlummer, aus dem sie hoffentlich die Bagdadbahn erwecken wird. So gedenkt man auch die Trasse von Bagdad aus südwestlich über die Landenge zum Euphrat zu führen, an dem gewaltigen Trümmerfelde Babylons vorüber, wo

seit einem Jahrzehnt eine deutsche Grabungs-Expedition bekanntlich eifrig bei der Arbeit ist. Auch das anmutig gelegene Kerbela und das von der Sonne gleichsam ausgedörrte Nedjef, zwei altberühmte Wallfahrtsorte der Schiiten, wird die Bahn berühren, und die grössten persischen Wallfahrer werden dereinst über Khanikin mit dem Dampfross schneller hierher gelangen als nach monatelangem Ritt auf müdem Klepper oder gar zu Fuss.

Vorbei an mehreren kleinen Städtchen des Euphrattales, von denen hier nur Ketil und Nasrji genannt seien, geht die Trasse dann über Subër nach Basrah, dem an mehreren sich vom breiten Schat-el-Arab abzweigenden Kanälen gelegenen „türkischen Venedig“, in dessen Hafen, zwar noch 90 Kilometer vom Golf entfernt, Seedampfer bis zu 18 Fuss Tiefgang einlaufen können.

Als Hauptverkehrsmittel dienen flache, elegante, meist gerade in den sächsischen Landesfarben, weiss und grün, gehaltene Boote „Belem“ genannt. Die Wohnhausbauten in Basrah sind einheitlich und gediegen ausgebildet wie auch ausserordentlich charakteristisch dem Landschaftsbilde angepasst. Weitausladende, reichgeschmückte Erker ermöglichen den Bewohnern den Blick über die weiten, tiefblauen Wasserstrassen, an deren Ufern sich schlanke Palmen im leisen Windhauch schaukeln. Besonders im Schein des Mondes ein Bild wie

aus Tausend und eine Nacht. Freilich kommt bei eintretender Ebbe, die sich hier noch deutlich bemerkbar macht, der morastige Grund der Wasserstrassen zum Vorschein und all der Unrat und Kehrlicht, der hier von den Bewohnern versenkt wird. Die dann sich verbreitenden Dünste tragen natürlich nicht zur Besserung der Gesundheitsverhältnisse bei.

Basrah, das durch seinen Dattel- und Getreideexport bedeutend ist, befand sich von 635 bis 1535, also 900 Jahre lang, im Besitze der Araber, denen die Stadt ihre einstige hohe Blüte verdankte. Seitdem an das türkische Reich angegliedert, wurde Basrah 1884 Wilajetshauptstadt und ist heute besonders wichtig als Handelszentrale auch für Innerarabien und die türkische Golfküste El Hasa.

Hierher also weiter bis zum Persischen Golf wird hoffentlich auch die Bagdadbahn einst führen, etwa bis zum Kadhimahafen, an der Bucht von Kuët, dem Wortlaut des zwischen der türkischen Regierung und der Bagdad-Eisenbahngesellschaft geschlossenen Vertrages gemäss: „Jusqu'à un point du golfe persique“.

Doch bis wir im bequemen Salon-Schlafwagen dereinst von Konstantinopel—Haidar-Pascha aus direkt bis zu diesem Nordzipfel des Indischen Ozeans gelangen können — bis dahin wird noch viel Wasser den Schat-el-Arab hinunterfliessen.

Mitteilungen des Frauenbundes der Deutschen Kolonialgesellschaft

Jährlicher Mindestbeitrag 4 Mark. — Die Mitglieder erhalten „Kolonie und Heimat“ unentgeltlich.

Geschäftsstelle: Berlin W. 9, Potsdamerstrasse 134.

Neugegründete Abteilung:

108. Abteilung Bückeburg:

1. Vorsitzende: Frau Major Rabe von Pappenheim,
2. Vorsitzende: Frau Oberbaurat Jebens, Schatzmeisterin: Frau Staatsrat von Campe, Schriftführerin: Frau Oberbürgermeister Dr. Külz.

Aus den Abteilungen:

In den Vorstand der Abteilung Oeynhaus wurden noch als Beisitzende zugewählt: Frau Sanitätsrat Albrecht, Fräulein von Kessel, Frau Oberstabsarzt Dr. Mixius, Frau Hauptmann Ottmer, Fräulein Margarete Saenger, Frau Dr. Stempel.

Abteilung Kiel meldet nachstehend ihren neugewählten Vorstand:

1. Vorsitzende: Ihre Excellenz Frau Vize-Admiral Aschenborn,
2. Vorsitzende: Frau Oberleutnant Carls, Schriftführer: Herr Regierungsbaumeister Dr. Schinkel,

Stellvertr. Schriftführerin: Fräulein Thea Kirchhoff, 1. Schatzmeisterin: Frau Dr. Wilde, 2. Schatzmeisterin: Frau Dr. Reese, Beisitzende: Frau Werftdirektor Baur, Frau Kapitän zur See Müller, Frau Geheimrat Siemerling.

Die Abteilung Bremen, welche seit ihrer Gründung am 9. Dezember v. J. 200 Mitglieder gewonnen hat, veranstaltete am 27. Februar einen

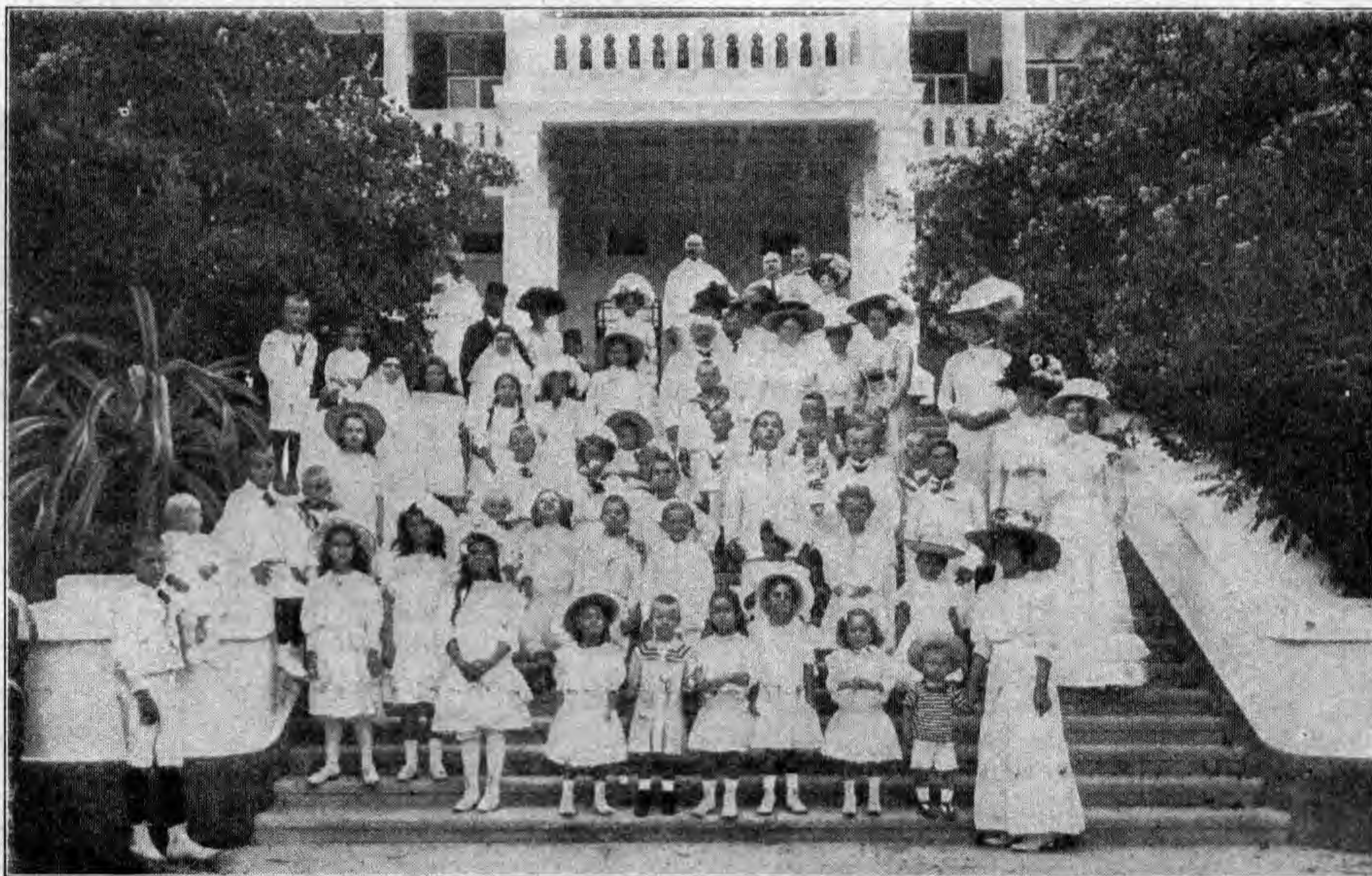
Vortragsnachmittag mit nachfolgendem Abendessen. Frau Hedwig Heyl hatte sich liebenswürdigerweise bereit erklärt, den Vortrag zu halten. Als geborene Bremerin, Tochter des Mitbegründers und ersten Direktors des Norddeutschen Lloyds, erweckte ihre Persönlichkeit besonderes Interesse. Das Thema lautete: „Aus meiner gemeinnützigen Tätigkeit“. Die Rednerin, die auf eine 42jährige Tätigkeit im Dienste gemeinnütziger Bestrebungen zurückblickt, warf zunächst einen Blick auf die grosse wirtschaftliche Entwicklung Deutschlands in diesen Jahren, die natürlich auch auf die Frauen nicht ohne Einfluss habe bleiben können. Sodann gab sie ein interessantes und überaus anschauliches Bild der Umgebung, in der sich ihre in Bremen verlebte Jugend abgespielt hat. Weiter berichtete die Rednerin

dann über ihre Verheiratung mit dem Fabrikbesitzer Friedrich Heyl und über die sozialen Pflichten, die der grosse Fabrikbetrieb für sie mit sich brachte. Zunächst fühlte sie sich veranlasst, die gesamte Säuglings- und Wöchnerinnenpflege in die Hand zu nehmen, und sie hatte die Freude, zu sehen, wie durch ihre aufklärende Tätigkeit die Säuglingssterblichkeit sich allmählich verminderte. Es folgten dann weiter die Errichtung eines Kindergartens, eines Jugendheims für Knaben und Mädchen, einer Speiseanstalt für die Arbeiter, in der zu gleicher Zeit die Fabrikarbeiterinnen in hauswirtschaftlicher Tätigkeit unterrichtet wurden. Diese im eigenen Betriebe geschaffenen Wohlfahrts- und Erziehungsmassnahmen fanden natürlich auch in weiteren Kreisen Beachtung, und so konnte es nicht ausbleiben, dass man sich der Mitarbeit der Rednerin auch bei kommunalen und staatlichen Einrichtungen versicherte. So wurden viele ihrer Ideen im Charlottenburger Pestalozzi-Fröbelhause verwertet, so wurde ihre Koch- und Haushaltungsschule, welche sie für die Töchter besserer Stände errichtet hatte, vorbildlich für andere Haushaltungsschulen, auch für die Bremer, und die von ihr ausgebildeten Lehrerinnen trugen zusammen mit den Schriften der Vortragenden den ausgestreuten Samen in alle Welt hinaus. Aber es war ihr nicht genug, die Frauen nur für ihre Stellung im Haushalt vorzubilden, es drängte sie auch, auf eine Ver-

teilung ihrer Allgemeinbildung hinzuwirken. Sie wurde Mitbegründerin der ersten Gymnasialkurse für Mädchen und erhielt neben vielen anderen Aemtern auch das der ersten Vorsitzenden des Deutschen Lyceumsclubs, der mit 24 verschiedenen Nationen und Ländern in Beziehung steht und für das Jahr 1912 eine grosse Ausstellung vorbereitet.

In neuester Zeit hat sich Frau Heyl nun aber auch den kolonialen Bestrebungen zugewandt, und über diese Tätigkeit berichtete sie ebenfalls auch noch manches Interessante. Die weisse Frau bilde einen Kulturfaktor für die Länder, die wir in Afrika erworben hätten, daher sei es notwendig, sie dem dort tätigen Mann an die Seite zu stellen und der gebildeten Frau den Aufenthalt in den Kolonien durch Sorge für Dienstboten, für gute Lektüre, für Anstalten, in denen die Kinder dem Einflusse der einheimischen Bevölkerung entzogen sind, und andere Dinge mehr möglich und angenehm zu machen. Dieser Tätigkeit widmete sich der Frauenbund der Deutschen Kolonialgesellschaft, der sich zu ihrer Freude seit 1910 um 6000 Mitglieder vermehrt habe, jetzt in Keetmanshoop ein gut eingerichtetes „Heimats-Haus“ besitze und in Lüderitzbucht eine weitere Gründung plane, um den hinausgehenden Mädchen eine Unterkunft bieten zu können. Zwar habe der Frauenbund für seine Arbeit bereits viel Interesse und Liebe gefunden, aber er bedürfe auch grossen Geldmittels, damit er bald seine Wirksamkeit auf Ostafrika ausdehnen könne. Hoffentlich helfe auch die Bremer Abteilung recht kräftig dazu mit, dass dieses Ziel bald erreicht werde, und dass die koloniale Tätigkeit Deutschlands durch die Mitarbeit der Frau eine wirkungsvolle Unterstützung erhalte. Dem Vortrage folgte lebhafter, anhaltender Beifall.

Am Abend fand ein gemeinsames Abendessen im alten Bremer Essighause statt. 25 Damen beteiligten sich. In warmen Worten gedachte Frau H. Heyl der kolonialen Tätigkeit der Frau, daran erinnernd, dass wir deutschen Frauen dasselbe leisten könnten und müssten wie die englischen Frauen, die ihrem Vaterlande die grössten Dienste durch ihre Tätigkeit geleistet hätten.



Ostafrika: Kinderfest beim Gouverneur v. Rechenberg in Daressalam.

Fetisch.

Roman aus Togo.

Von
Richard Müas.

Nachdruck verboten.

(26. Fortsetzung.)

leich darauf schritt der Kommissar über den Hof, sah Frau Marianne auf der Veranda sitzen, und liess sich bei ihr anmelden.

„Wie geht es Herrn Pahlen?“ fragte er, nachdem er Marianne begrüsst hatte.

„Er hat zwei Stunden gearbeitet“, entgegnete diese, „aber es hat ihn doch wohl mehr angestrengt, als er erwartet hatte.“

„Ja, das glaube ich wohl“, warf der Kommissar hin. „Ueberhaupt solche Sachen!“

„Was meinen Sie mit solchen Sachen, Herr Kommissar?“

Dieser rückte nun geraden Wegs auf sein Ziel los und legte Marianne Pahlens Schreiben vor.

Marianne las, und je länger sie las, desto mehr flog Befremden über ihre Züge.

Der Kommissar hatte sie unterdessen beobachtet. „Sie haben also, wie ich zu bemerken glaube, keine Ahnung von diesem Entschluss gehabt, gnädige Frau?“

„Es ist allerdings das erste, was ich hiervon erfahre“, gestand Marianne, etwas beschämt darüber, dass ihr Pahlen nicht ein Wort darüber gesagt hatte.

„Es ist also gewissermassen ohne Ihr Wissen und Wollen geschehen, dass Ihr Herr Gemahl dieses Gesuch einreichte?“

„Ohne mein Wissen, ja — aber meines Mannes Wille ist auch mein Wille, Herr Kommissar!“ Marianne neigte demütig das Haupt.

„Aber auf jeden Fall werden Sie mir doch helfen, Pahlen von dieser absurden Idee abzubringen.“

„Wenn Sie Wert darauf legen, Herr Kommissar!“

„Wert darauf legen, aber meine liebe gnädige Frau! Ich kann einfach Pahlen nicht entbehren. Mir wenigstens ist er geradezu unersetzlich! Einen Menschen, der so in seiner Aufgabe aufgeht, kriege ich ja nie wieder. Die meisten, die hier herauskommen, betrachten die Stellung hier draussen doch nur als ein Sprungbrett für ihre Karriere zu Hause.“

Dabei dachte der Kommissar selbst sehnsüchtig an den Generalkonsulposten in Brasilien oder Chile, der ihm in Aussicht gestellt worden war. — „Wenn ich Sie damit behelligen darf, gnädige Frau, ja?“

Marianne nickte: „Ich wil's versuchen!“

„So bitte, geben Sie ihm das Schreiben wieder und sagen Sie ihm, ich betrachte es als nicht geschrieben, als nie empfangen! Oder“, schloss er lächelnd und mit Verbeugung gegen Marianne, „an die höchste Instanz weiter gereicht! Wollen Sie?“

„Was ich vermag, Herr Kommissar, will ich gern tun.“

„Ah, — que femme veut, Dieu veut, gnädige Frau. Was die Frau will, will der liebe Gott!“ — Er küsste Marianne galant die Hand und ging.

„Was war mit Pahlen vorgegangen, dass er einen so wichtigen Schritt, der doch auch ihre eigene Zukunft berührte, unternehmen wollte, ohne sie auch nur mit einem Wort darüber zu Rate zu ziehen“, dachte Marianne.

Liebte er sie vielleicht doch nicht? Hatte sie sich vielleicht doch in dem getäuscht, was er ihr im Fieber verraten hatte und auf das gerade deshalb kein Wert zu legen war? Glaubte er vielleicht nicht an sie?

Hatte sie denn nicht in jener Nacht bewiesen, dass sie in Wahrheit sein Weib sei, als sie ihm auf jenem gefährlichen Wege gefolgt war und so das Wort der Schrift „Wo du stirbst, da sterbe auch ich“, in die Tat umzusetzen gewillt war?

Aber Pahlen wusste davon gar nichts mehr. Das darauffolgende schwere Fieber schien jeden Gedanken an ihre Anwesenheit auf dem Fetischplatz vollständig in Pahlens Erinnerungsvermögen ausgelöscht zu haben. Er sprach wenigstens nie davon. Und ganz selbstverständlich war doch solch ein Schritt, vor dem selbst mutige Männer wie Uhlberg gezauert hätten, für ein schwaches Weib nicht.

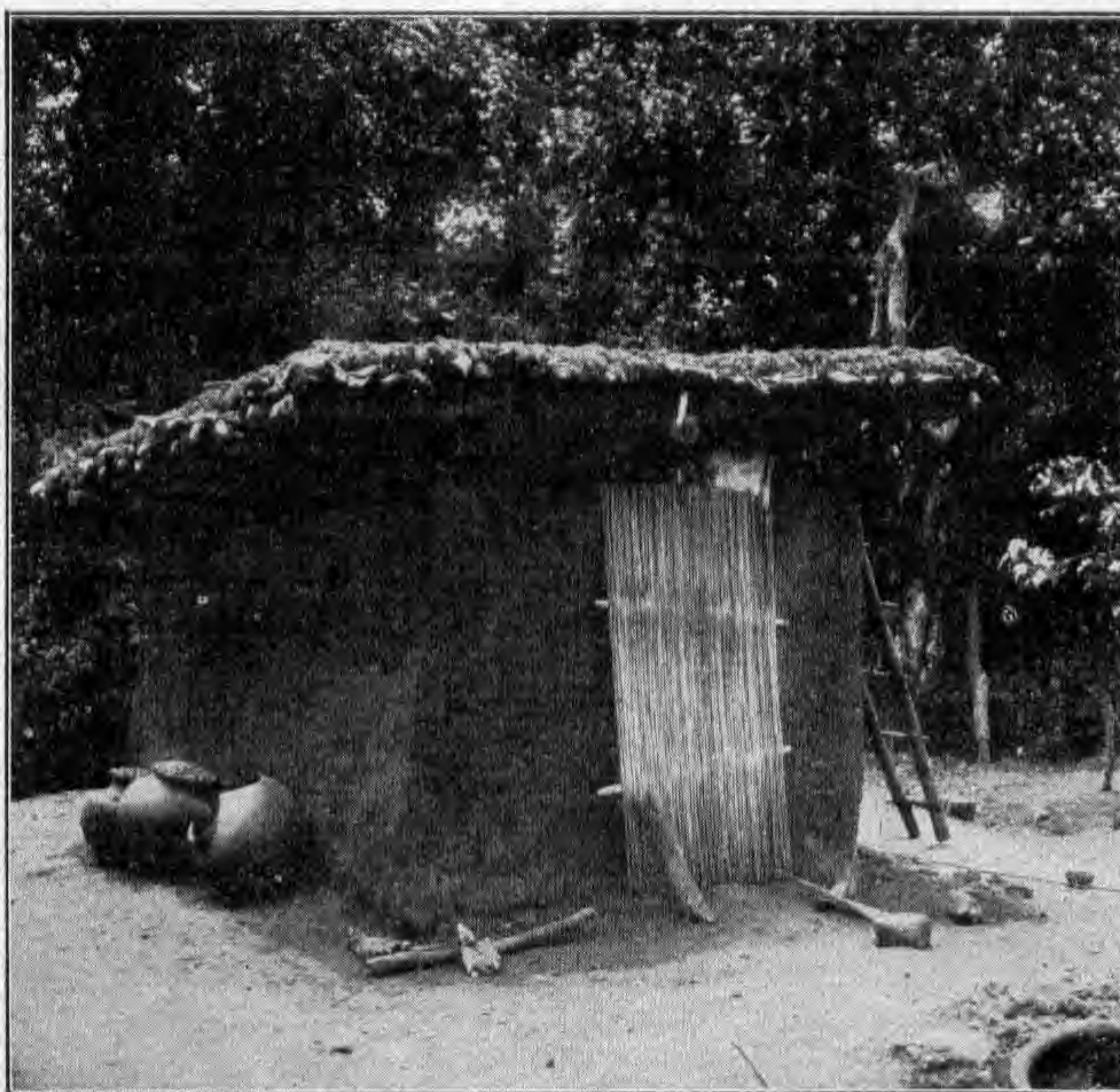
Pahlen hatte sich seit seiner langsam fortschreitenden Genesung eine düstere Stimmung bemächtigt. Er, dem die Arbeit hier draussen Notwendigkeit, Lebenselement war, konnte jetzt stundenlang vor sich hinbrüten. Auf Mariannes Antworten gab er einsilbige, kurze Antworten. Von selbst richtete er nie das Wort an sie. Ja, er schien jetzt geradezu Mariannes Gesellschaft zu meiden, wo er nur konnte.

Mariannes Blick verschleierte sich, als sie daran dachte. Dem Fieber hatten sie und der Stabsarzt ihn entrissen. Welcher Arzt würde ihr und Pahlen jetzt helfen? Sollte sie Pahlen jetzt auf diese Weise verlieren?

So konnte, so durfte das nicht bleiben. Sie gingen alle beide zu runde dabei, er und sie.

Marianne stand auf, mit dem Papier in der Hand, um nachzusehen, ob Pahlen noch schlief. Da sah sie Mensah, den Häuptling, herein kommen. Er ging nicht mehr so straff und stolz wie früher. Es war, als ob eine Last auf ihm läge, oder das Bewusstsein einer Schuld, mit dem er nicht fertig werden könne.

Er begrüsst Marianne von weitem, und schickte einen fragenden Blick zu ihr hinauf.



Fetischhütte.

Marianne schüttelte traurig den Kopf, und winkte ihm zu gehen. Da schlich er sich gedrückt davon.

Marianne fand Pahlen vor einem der Blechkoffer sitzen, die er auf der Expedition mitgebracht hatte, und in dem er seine Papiere und Tagebücher verwahrte. Er warf alles durcheinander, und kramte in den Sachen, als ob er nach etwas suche, das er nicht finden könne. Pahlen kehrte sich gar nicht an Mariannes Gegenwart, sondern kramte weiter. Er schien sie gar nicht zu sehen.

Marianne sah ihm ratlos zu. Nach einer Weile fragte sie: „Was suchst Du denn? Kann ich Dir nicht dabei helfen?“

Pahlen blickte zum ersten Male auf. Gereizt kam es aus ihm heraus: „Bist Du denn noch immer hier?“

„Ich“, stotterte Marianne, „ja, wo sollte ich sonst wohl sein, wenn nicht hier?“

„Bei Deinem Freunde Uhlberg!“

„Uhlberg? — Er ist fort! Er hat seine Faktoreien verkauft, und die Küste für immer verlassen.“

„Ah, so! Und Du sollst ihm wohl gelegentlich nachkommen, wenn alles standesamtlich geregelt worden ist zwischen Dir und mir! Oder hat er sein Feinsliebchen am Ende gar sitzen lassen, als er des Spielzeugs überdrüssig war?“

„Was habe ich mit Uhlberg zu schaffen“, fragte Marianne leise.

Pahlen hatte inzwischen gefunden, was er suchte. Den Brief des sterbenden Buchner. O, wie oft hatte sich Pahlens Faust um dieses unselige Papier geballt!

„Da! Da!“ Er hielt ihr Buchners Brief vor Augen.

Marianne wurde einen Schatten blässer, als sie den Inhalt las.

„Also das hat Dich die ganze Zeit beschäftigt?“

„Ja, das! Ist es nicht genug, um seine freie Zeit damit auszufüllen?“

Um Pahlens Mund lag ein hässlicher Zug, den weder vorher noch nachher jemand an ihm gesehen hatte. „Wagst Du dem gegenüber vielleicht zu leugnen?! — Möglich wär's schon! Buchner ist ja tot und kann seinen Mund nicht mehr auftun!“

„Wenn er gewusst hätte, welches Unheil er damit angerichtet, würde er ihn überhaupt nicht aufgetan haben!“ sagte leise Marianne.

„Einerlei! Ich muss ihm Glauben schenken!“

„Den Halluzinationen eines Sterbenden, der mich geliebt hat?“ Marianne zuckte die Achseln.

„Aus diesem Grunde nicht weniger wahr!“ gab Pahlen zurück.

Marianne packte Verzweiflung. Würde es einen Zweck haben, Pahlen in dem Zustande, in dem er sich jetzt befand, ihr inneres Erleben vom ersten Augenblicke des Entstehens ihrer Liebe zu Wallrode über die Etappen ihrer inneren Kämpfe, über ihr jähes Erwachen zur Pflicht, ihrer Bewunderung der Grösse Pahlens in jener Unglücksnacht, und des sieghaften Durchbrechens ihrer Liebe zu Pahlen durch alle Zweifel und Irrungen ihres Herzens zu schildern?

Das war eine lange Geschichte, das erforderte lange Zeit, und von seiten des Zuhörers Geduld, lange Geduld, sie anzuhören, und vor allem den guten Willen und inneres Gleichgewicht, um sich in den Zustand einer ringenden Frauenseele hineindenken zu können. Und bei Pahlens augenblicklicher Stimmung musste sie daran zweifeln, dass sie jetzt auf seine Geduld und seinen guten Willen würde rechnen können.

Dieser langsamere aber sichere Weg zur Verständigung war Marianne also versperrt. Sie musste sich ihn schon aufsparen bis zu einer gelegeneren Zeit, wenn diese jemals käme.

Der Augenblick erforderte rascheres Handeln, denn da, ihr gegenüber, stand Pahlen mit einer hässlichen, lauernden Miene, die ihr sagte: „Mein Inneres ist zerrüttet! Ich wittere jetzt überall Verrat! Die Schwarzen, an die ich geglaubt habe, haben mich verraten. Mein mir angetrautes Weib — wenn sie mich auch nie geliebt haben mag, aber sie hatte doch die Pflicht, mich nicht zu verraten, so lange sie meinen Namen trug, und sie hat mich verraten. Ich glaube an nichts mehr! An keinen Menschen glaube ich mehr. Sogar an das Bessere in mir glaube ich nicht mehr! Hüte Dich, dass nicht der Teufel oder die Bestie, die in mir so gut auf der Lauer liegen wie in jedem anderen, aufspringen und Dich und mich töten! — Ich bin auch nur ein Mensch!“

Und dieser Mensch, aus dessen düster-glühenden Augen Marianne alle finsternen Möglichkeiten entgegenstarrten, dieser Pahlen stand ihr gegenüber und wartete auf Antwort.

Das alles zuckte mit der Schnelligkeit eines elektrischen Funkens durch Mariannes Hirn. Ihren Worten glaubte er ja, im Augenblick wenigstens, nicht mehr, aber, wenn einer das Leben wagt, um mit einem anderen leben oder sterben zu können, war das kein Beweis, der mehr gelten musste als Worte?

Und hatte sie das nicht getan?

Oder war das auch nicht vollwertig genug, in diesem Lande, in dem heute dieser, morgen jener, die Jüngsten und Stärksten oft mitten aus dem Leben gerissen wurden, um die dunkle Reise anzutreten und die Flagge oft zweimal an einem Tage halb mast sank?

Aber es musste doch noch etwas wert sein, denn hatte das, was sie getan hatte, nur einer zwischen den Weissen getan? War einer nur von ihnen Pahlen auf dem Wege zu den Schwarzen gefolgt?

(Schluss folgt.)

Allerlei.

Gari ya scheidani.

Das Afrika-Durchquerungsunternehmen des Oberleutnants a. D. Graetz brachte den Eingeborenen Deutsch-Ostafrikas die erstmalige Bekanntheit mit einem neuen, bis dahin völlig unbekanntem modernen Kultur-Element, mit dem — Automobil! Bekanntlich erfolgte die Abfahrt des Kraftwagens im Jahre 1907 in Daressalam, der lieblich am Indischen Ozean gelegenen Hauptstadt der Kolonie. Die Fahrt nahm zunächst ihren Weg entlang der damals noch im Bau begriffenen Morogoro-Bahn, auf der alten, ungemein primitiven Karawanenstrasse, die so lange Zeit die einzige Verbindung der Küste mit dem Binnenlande darstellte. Morogoro, Kilossa, Mpapua, Kilimatinde, Tabora und Udjiji sind die an dieser Strasse belegenen Regierungsstationen, welche auch die Reiseroute der Automobilfahrt innerhalb Deutsch-Ostafrikas kennzeichnen. Mit verhältnismässig grosser Raschheit wurde die erste Etappe der gewaltigen Reise zurückgelegt, die nichts Geringeres als die westafrikanische Küste bei Swakopmund in Deutsch-Südwest zum Ziele sich erkoren und es ja auch bekanntlich unter Ueberwindung ganz ungeheurer Schwierigkeiten und Beschwerden wirklich erreichte.

In Morogoro stattete das Automobil bald nach seinem Eintreffen dem auf ziemlicher Höhe auf den Abhängen des Uluguru-Gebirges gelegenen Bezirksamt einen Besuch ab. Von dem am Fusse des Gebirgsstockes liegenden Eingeborenenort, dem sich seit Eröffnung des Bahnverkehrs auch eine kleine Europäerstadt angeschlossen hat, führt eine feste, breite, mit einer doppelten Reihe netter Eingeborenenhütten besetzte Strasse von beträchtlicher Steilheit zu dem Gebäudekomplex des Regierungssitzes empor. Zum nicht geringen Erstaunen der überraschten schwarzen Bevölkerung fuhr der pferdelose Wagen, knatternd und ratternd zwar, aber mit bemerkenswerter Leichtigkeit den Berg hinan. Wesentlich anders in ihrem Eindruck auf die Schwarzen gestaltete sich alsdann aber die Talfahrt des neuartigen Vehikels. Sie gab den Eingeborenen unter recht tragikomischen Begleiterscheinungen den Anlass, dem Automobil durch Prägung einer neuen Bezeichnung Aufnahme in den

Wortschatz der Suaheli-Sprache zu gewähren. Mit ausgeschaltetem Motor raste auf der Rückfahrt der schwere Wagen die etwa drei Kilometer lange Bergstrasse hinunter, in weiten Sätzen die schwankenden Holzbrücken über die mehr-

DIE WÜNSCHELRUTE



Fritz Nansen.

So manchem liegt es wohl im Blute,
Dass er verborg'ne Dinge sieht,
Der schwört dann auf die Wünschelrute
Und lobt sie übers Bohnenlied.

Das ist ein Gabelzweig aus Weiden,
Wie rings sie steh'n am Uferrand,
Der Kenner wird nur nachts ihn schneiden,
Wenn sich der Vollmond giesst aufs Land

Und sucht er ein paar Kilometer
Mit diesem mystischen Geschenk,
So schlägt bei jedem Strom eader
Die Rute ihn aufs Kniegelenk.

Das schafft nebst Beulen ihm doch Freude —
Nur ich schlich immer leer nach Haus,
Die Gabel schlug bei mir bis heute
Noch niemals wie ein Maultier aus.

Mir fehlt, so muss ich selbst beklagen,
Der Sympathie verborg'ner Sinn:
Ich kann das Wasser nicht vertragen,
Spass, dass ich nicht erfolgreich bin! H. L.

fach vorhandenen Wasserläufe nehmend, hupend und tutend, gewaltige Staubwolken hinter sich herfegend, in die sich meterlange, den Auspuffrohren entströmende Feuerzungen mischten! Das vorher bekundete, harmlos naive Staunen der Schwarzen verwandelte sich jetzt zu grausigem Entsetzen. Die vor den Hütten hockenden Leute, Weiber, Kinder wie Männer, entflohen mit lauten Schreckensrufen vor dem mit geisterhafter Schnelligkeit anherstürmenden, Feuer und Rauch speienden Unetüm! Sie rannten weitab in den Busch und kamen erst wieder zum Vorschein, als endgültig alle Spuren der traumhaften Anwesenheit des schrecklichen Phänomens verschwunden waren. Ja, selbst ein im vollen Bewusstsein seiner Würde vor dem Eingeborenen-Gefängnis am Bergabhang auf Posten stehender Eingeborenen-Soldat warf, von plötzlichem Schreck erfasst, einfach seinen Schiessprügel von sich und rannte gleich allen anderen Stammesgenossen, alle Pflicht vergessend, von dannen! Gari ya scheidani gleich Teufelswagen war die in Angst und Schrecken geborene Benennung des toll gewordenen Gefährtes, vor dem die schwarze Bevölkerung Morogoros, an ihrer Spitze der würdige Vertreter der „bewaffneten Macht“, das Heil in jäher Flucht gesucht Satanswerk!

„Gari ya scheidani“ blieb denn auch fortan die Bezeichnung des Graetz-Automobils auf seiner Weiterreise durch die Kolonie, und dieser Name dürfte wohl zur Kennzeichnung dieses modernen Verkehrsinstrumentes bei den Eingeborenen Deutsch-Ostafrikas dauernde Einbürgerung erhalten.

Die auf der Reise von Daressalam nach Morogoro bekundete Fahrgeschwindigkeit, die in der geschilderten Stummfahrt auf der Uluguru-Strasse ihren so absonderlich wirkenden Höhepunkt erreichte, blieb dem Wagen allerdings während der Weiterfahrt nicht getreu, so dass ein Offizier der Schutztruppe, der in Daressalam eine Wette proponierte, dass er „per pedes apostolorum“ vor dem Automobil den innerhalb der Kolonie Udjiji gelegenen Endpunkt der Fahrt erreichen würde, seine Vorhersage in der Tat zur vollsten Wahrheit werden lassen konnte. Und dies, obzwar er mehrere Tage nach

Die Qualen des Nervösen.

Ein nervöser Mensch ist ein unglücklicher Mensch. Kleine Widerwärtigkeiten, welche andere kaum bemerken, können ihn zur Verzweiflung bringen, jede Aufregung verursacht ihm tagelang Kopfschmerzen oder Uebelkeit, jede Reise bildet für ihn eine Quelle der Aufregung. Ihn ärgert die Fliege an der Wand, und er ärgert sich wiederum darüber, dass er sich so ärgert.

Das ist es, was man im gewöhnlichen Leben unter Nervosität versteht. Der Arzt fasst aber diesen Begriff viel weiter. Er begreift darunter alle Leiden, die vom Zentralnervensystem, d. h. vom Gehirn oder Rückenmark ausgehen — und das sind ihrer viel mehr, als der Laie ahnt.

Nervenleiden sind Gehirnleiden — und Geisteskrankheit, unbewusste Handlungen, Rückenmarksleiden usw. sind nur besonders schwere Formen desselben. In leichteren Fällen äussert sich Nervosität durch: Kopfschmerzen, Gliederreissen, Zuckungen, Rückenschmerzen, Gesichtsschmerzen, Schmerzen im Hals, Armen und Gelenken, Augenflimmern, Blutwallungen, Herzklopfen, Schlaflosigkeit, schwere oder schreckliche Träume, Beklemmungen, Schwindelanfälle, Angstgefühle, übermässige Empfindlichkeit gegen Geräusche, Reizbarkeit, besonders früh nach dem Aufstehen, Unruhe, Launenhaftigkeit, Versagen des Gedächtnisses, gelbe Hautflecke, Klopfen in den Adern, Gefühl von Taubheit in den Gliedern, Zittern der Hände und Knien bei Erregungen, blaue Ringe um die Augen, Ohrensausen, sonderbare Gelüste und Abneigungen, Impotenz, Schreckhaftigkeit, Neigung zu Trunksucht und andere Ausschweifungen. Viele weniger auffällige Erscheinungen treten einzeln oder zusammen auf und sind sichere Zeichen dafür, dass die Nerven angegriffen sind.

Ueberarbeitung, Aufregung, Sorgen, Schreck, Angst, aber auch Unregelmässigkeiten aller Art können das Nervensystem derart angreifen, dass einzelne oder mehrere der oben angeführten Symptome auftreten.

Zeigen sie sich, so sollte unbedingt sofort etwas geschehen. Aber nicht allerlei giftige Reiz- oder Betäubungsmittel sollte man anwenden, das einzig richtige ist, den erschöpften Nerven diejenigen Stoffe zuzuführen, die sie bei der übermässigen Anstrengung verbraucht haben und die ihnen nun fehlen. Diese Stoffe bestehen vorwiegend aus organischen Phosphorsäureverbindungen und es ist der Wissenschaft gelungen, sie aus organischen Substanzen in sehr starker Konzentration in dem bekannten für die Nervennahrung so überaus wichtigen Lecithin zu gewinnen.

In zweckmässiger Zusammensetzung bilden sie das bekannte, sehr empfohlene gesetzlich geschützte Dr. Erhard'sche Visnervin.

Es liegt nicht ein teures Kunstprodukt von mehr oder minder zweifelhafter Herkunft vor, sondern trotz seiner Billigkeit enthält „Visnervin“ reinstes erstklassiges Lecithin in hohem Prozentsatz und ist von staatlich angestellten Sachverständigen glänzend begutachtet. Es ist auch kein Geheimmittel, die Analysen sind vielmehr in einer besonderen Broschüre, welche an jeden gratis versandt wird, bekannt gegeben.

Ueber die erstaunlichen Wirkungen des „Visnervin“ mögen aus der grossen Anzahl anerkennender Zuschriften die beiden nachfolgenden sprechen:

Ich kann nur bestätigen, dass mir Ihr „Visnervin“ sehr gut hilft, und sind die Kopfschmerzen, hauptsächlich im Genick, ebenfalls die Gedächtnisschwäche, Sprachstörung, an denen ich litt, fast ganz verschwunden. Ich habe wieder Lebensfreudigkeit und Mut, wo

ich schon verzagen wollte, da ich vorher viele andere Mittel vergeblich gebraucht habe. Ich kann Ihr herrliches „Visnervin“ nur allen Nervenleidenden empfehlen. Sage Ihnen hiermit meinen wärmsten Dank.

F. E. Heilemann, Reinickendorf.

Ich leide schon seit 3 Jahren an heftigen Rücken- und Kopfschmerzen, unruhigem und teilweise gar keinem Schlaf, beim Aufwachen heftigen Schmerzen in der Magen- und Herzgegend. Ich schrieb Ihnen um die Pastillen und siehe da, schon als ich die zweite Dose genommen hatte, verspürte ich Besserung. Konnte gleich besser schlafen, die Schmerzen in der Magen- und Herzgegend waren wie weggeblasen. Ich fühle mich um 20 Jahre jünger. Ich habe nun Schaffensfreude und Lebenslust und alles durch Ihr lobenswertes Tonikum „Visnervin“. Schon jetzt herzlichen Dank, Herr Doktor! Es wäre mir am liebsten, wenn ich allen Nervenleidenden auf der ganzen Welt zurufen könnte: „Geht hin zu Dr. Erhard und holt seine Nervenpastillen“

Sophie Spring, Pfaffenhausen.

Den Rat, den die Schreiberin des zweiten Briefes gibt, sollte jeder Nervenleidende befolgen.

Wenn man sich nämlich unter Berufung auf diese Zeitung an Dr. Arthur Erhard G. m. b. H., Berlin 35/G 587 wendet, so erhält man vollständig kostenlos und portofrei eine Probenschachtel dieser nervenkräftigenden Pastillen zugesandt, ausserdem auch noch ein Buch, in welchem die Ursachen und die Heilung der Nervenleiden so klar und verständlich geschildert sind, dass auch der einfachste Mann den Inhalt völlig versteht. Ein Mittel, welches vielen Tausenden geholfen hat, sollte man mindestens versuchen, besonders wenn dieser Versuch nichts weiter kostet als eine Postkarte.

dem Auto die Landeshauptstadt an der Spitze einer grösseren Trägerkolonne verlassen hat. Er hätte sogar ganz ruhig noch etliche Monate seinen „Start“ zu dem eigenartigen „Wettrennen“ auschieben können, denn sein vier-rädriger Konkurrent erlitt bald hinter Morogoro eine „Panne“, die die Heranschaffung notwendig gewordener Ersatzteile aus dem fernen Europa erforderlich machte und die Expedition zu einem mehrmonatigen, unfreiwilligen Aufenthalt auf der Station Kilossa veranlasste, wohin das Auto unter Menschenvorspann von der Unfallstelle in der Makatta-Steppe aus geschafft worden war. Ziemlich glimpflich, ja teilweise als Rekordfahrt wieder verlief nach Eintreffen der neuen Zylinder die Weiterreise über Mpapua-Kilimatinde nach Tabora. Von dort bis Udjiji gestaltete sich die Reise der Automobilisten ob der mannigfachen vorhandenen natürlichen Hindernisse aber wiederum so mühsam und langwierig, grösstenteils unter Zuhilfenahme ziehender und schiebender Menschenkräfte vor sich gehend, dass von einer „Fahrt“ überhaupt nicht geredet werden konnte. Der mit grossem Karawanen-Tross behaftete „Wettbewerber“ aus Daressalam, der inzwischen schon längst die Verwaltungsgeschäfte der Militärstationen am Tanganyika-See, an seinem Ziele Udjiji übernommen hatte, vermochte nach endlich erfolgtem Eintreffen des „Automobiltransportes“ mit vollem Behagen seinen erzielten „Sieg“ über den wegen seiner

Schnelligkeit in Europa übelbeleumdeten Gegner, gelegentlich seines offiziellen Jahresberichtes an das Gouvernement in Daressalam, in die sehr ergötzlichen und denkwürdigen Worte zusammenzufassen:
„Im Berichtsjahre wurde ein Automobil — Führer

in Morogoro erlangten Schrecken verloren. Das „Menschenwerk“ ward wieder durch die ihm anhaftenden Schwächen offenbar geworden.
Osty.

Ein Philosoph.

Wer da glaubt, die Eingeborenen Südwestafrikas seien in bezug auf Verstand, Denkungsweise und gesunde Logik allzumal Kinder, der ist in einem grausamen Irrtum befangen. Man muss nur diese Afrikaner eingehend zu studieren suchen, wozu man freilich deren unbedingtes Vertrauen vorerst besitzen muss. Und durch Brutalität, angetan mit den protzigen Allüren eines Allerweltbeherrschers, erringt man das notwendige Vertrauen eben nicht! Der Eingeborene wird solchem Auftreten gegenüber immer verschlossen sein.

Ich kannte u. a. einen Herero-bastard, der mir zuweilen einen Blick in sein überraschend gewecktes Geistesleben tun liess. —

Kam da ein neuer Offizier ins Land, der allzugern räsonierte. Ich sagte gelegentlich mal zu Claas, dem Bastard: „Du Claas, der neue Leutnant ist ein ganz scharfer, seht Euch vor!“ Doch

Claas lächelte nur und sagte: „O, der Herr Leutnant ist nur ein Hündchen, sonst sehr gut.“ (Soll heissen: „Hunde, die bellen, beißen nicht!“) —

Ueber einen stets elegant gekleideten Farmer, der wegen seiner Brutalität übel beleumdet war,



Kamerun: Der Eingang zum Rabehpalast in Dikoa am Tschadsee.

Oberleutnant a. D. Graetz — von Eingeborenen durch den Bezirk gezogen!“

Der „Gari ya scheitani“ hatte infolge der auf solche Weise erlangten näheren Vertrautheit der Eingeborenen mit dem innersten Wesen des „Teufelswagen“ natürlich gänzlich seinen

Anzeigenpreis: M. 1,50 für die fünfgespaltene Nonpareille-Zeile. Reklamezeile M. 2,50. Anzeigen-Annahme durch die Geschäftsstelle „Kolonie und Heimat“, Berlin W. 66, Wilhelm-Strasse 45 und sämtliche Annoncen-Expeditionen.

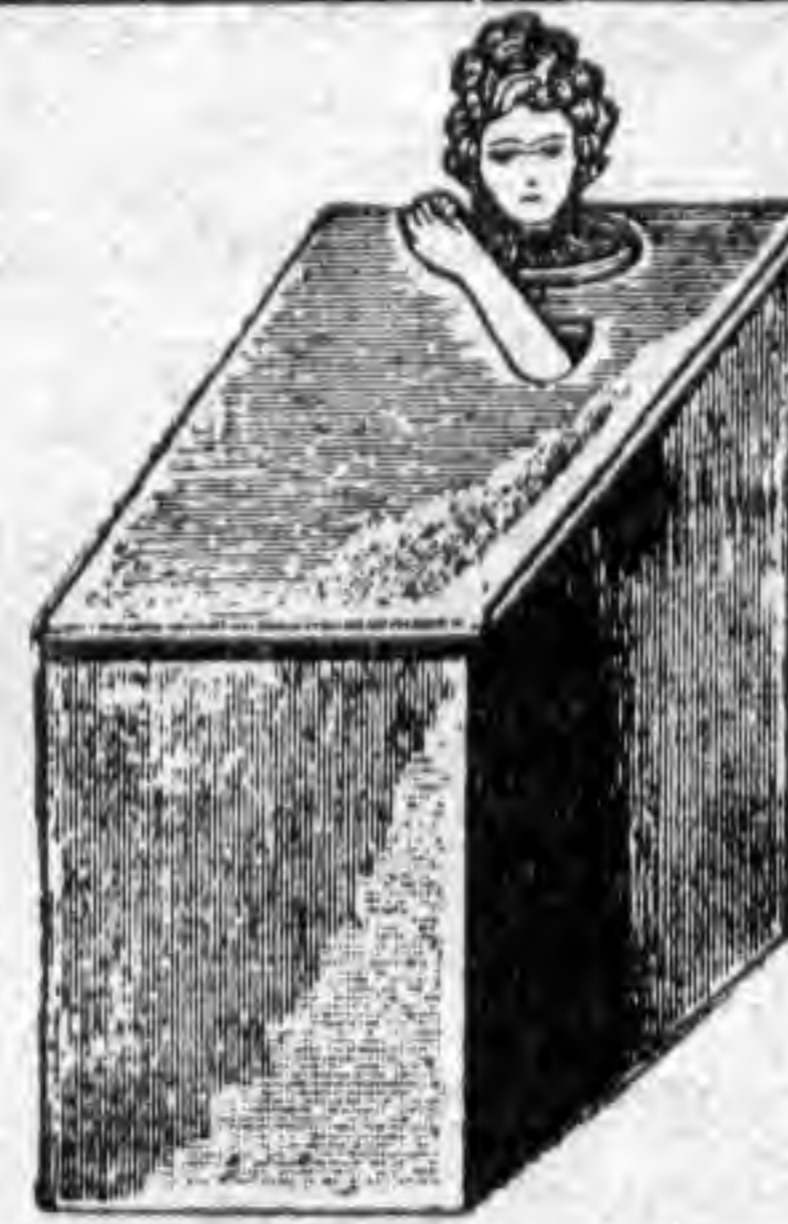


M. DECH G.m.b.H. BERLIN W. 35.
Haupt-Geschäft: Am Karlsbad 15.
20 Geschäfte. Gegründet 1882. Vielfach prämiert.
Gummiwaren. Artikel zur Krankenpflege.
1a Verbandwatte 1000 g 500 g 250 g
Mk. 1,75 0,90 0,50
Irrigator, komplett mit Schlauch . . . 0,75
Maximal-(Fieber-)Thermometer in Nickel 0,75
Gesundheitsbinden für Damen . p. Dtzd. 0,50

Gesetzl. geschützt. **Babywage** leihweise pro Monat Mk. 1.—

Amerikanisches
Dampf- u. Schwitz-Bade-Kabinett

völlig zusammenlegbar als Postpaket ca. 4 Kilo
Mk. 27,50 inkl. Heizapparat. Köstliches Bad bei 5 Pfennige Unkosten
innerhalb weniger Minuten in jedem Zimmer zu nehmen.



+ Korpulenz +

Fettleibigkeit wird beseitigt durch „Tonnola“. Preisgekrönt mit gold. Medaillen und Ehrendiplomen. Kein stark. Leib, keine starken Hüften mehr, sond. jugendlich schlanke, elegante Figur u. graziöse Taille. Kein Heilmittel, kein Geheimmittel, sond. wie ausdrücklich hervorgehoben wird, f. krankhafte Fettleibigkeit nicht anzuwenden, ledigl. ein Entfettungsmittel f. zwar korpulente, jedoch gesunde Personen. Keine Diät, kein Aenderg. d. Lebensw. Vorzgl. Wirkg. Paket 2,50 M. fr. gez. Postanweis. od. Nach.
D. Franz Steiner & Co.,
Berlin 164, Königgrätzer Strasse 66.

Weltbund

für kumulative Kapitalanlagen. Beschränkte Ausgabe von 8% Vorzugstiteln von ca. Mk. 40,— aufwärts zum Nominalwert.
Einbezahltes Stammkapital ca. 5 Mill.
F. Paris, Konstanz-Ko. (Baden).

Briefmarken!

Grossartiges Lager. Permanent-Alben, Satzpreisliste und Gelegenheitsangebote gratis.
Kohl-Handbuch 1911 Mk. 7.50.
Paul Kohl, G.m.b.H., Chemnitz 611.

Sie sollten bei mir kaufen, weil Sie **Straussfedern**

als bei mir nicht bekommen. Beachten Sie mein **Ausnahme-Angebot:**
10—15 cm breit, 40 cm lg. nur 1 Mk., 42 cm lg. 2 Mk., 45 cm lg. 3 Mk., 50 cm 4 Mk., dieselben, 20 cm breit nur 10 Mk., 25 cm breit 20 Mk., 30 cm breit 30 Mk., letztere 3/4 m lg. 60 Mk., 1 m lg. 100 Mk.
Höchste Herrschaften sandten mir Anerkennungs schreiben! Garantie; wenn nicht gefallen, Geld zurück! Preisliste gratis!

Hermann Hesse, Dresden, Scheffelstr. 31/32.

KRAFTNAHRUNG

Racahoutin, ges. gesch., ein seit uralter Zeit bewährtes diätetisches Nährmittel für Kinder und Erwachsene, besonders für Rekonvaleszenten, die schneller, dauernder Kräftigung sowie Neubelebung d. Nerven-Racahoutin kraft bedürfen. erhält den Körper voller Schönheit.
M. 1.50. Nur Berlin, Leipzigerstr. 56, Kolonnaden Franz Schwarzlose, Kgl. Hf.

H. Bürger's Digestiv-Salz f. jed. Europäer i. d. Tropen bezw. Ausland unentbehrlich! Glänz. bew. b. Verdauungsstörung jed. Art. Ueb. 30 Jahre i. Handel! Erhältl. in Apothek. u. Drogerien, wo nicht, direkt beim General-Vertrieb: **A. Feldhofen, Bad Neuenahr.** Export-Vertreter: **Hermann A. Wasmann, Hamburg.** Verlang. Sie Broschüre gratis u. franko.

Ingenieurakademie · Polytechnisches Institut
Technikum Strelitz
Hoch- und Tiefbau, Eisen(beton)-Konstruktion und Tischlerei
Maschinenbau, Elektro- und Heizungs-Ingenieure und Techniker
Lehrwerkstatt Laboratorien
Kürzeste Studiendauer Eintritt täglich

Asthma.

Jeder Asthmatiker verlange kostenfrei illustrierte Broschüre über eine aufsehenerregende Erfindung. Absolut rascher und dauernder Erfolg.

Vertreter für Kolonien gesucht.
Jan Subrt, Oberinspektor, Dobruska I (Böhmen).

Ahrrotweine

eigenes Wachstum — eigene Kelterei, ärztlich empfohlen für Zuckerkranke, Blutarme, Magen- und Darmkranke, Rekonvaleszenten.
J. M. Dahm, Weingutsbesitzer, Weingrosshandlung, Walporzheim a. d. Ahr, Rheinland.
Gegründet 1827.
Preisliste und Froben zu Diensten.

Jede Frau

sollte das hochwichtige Frauenbuch von Dr. med. Lewis lesen. Wichtige Ratschläge für Mann und Frau. Gegen 60 Pfg. in Briefmarken durch Medicin. Versandhaus Willy Lehmann, Berlin-Schöneberg 9, Gothenstr. 14.

Briefmarkensammler!
Verlangt gratis u. franko meine illust. Satzpreisliste u. Raritätenoff. No 1176S.)
Carl Kreitz, Königswinter a. Rhein 41

Jede Frau

bestellt das für jede Familie wichtigste hygienische Buch „Die Frau“ von **Frau Anna Hein**, früher Oberhebamme an der geburtsh. Klinik d. Kgl. Charité zu Berlin, gegen 50 Pf. in Briefm. bei **Frau Anna Hein, Berlin S. 35, Oranienstr. 65** Katalog gratis.



Weltbekannte Bielefelder Wäsche

für **Herren** **Damen** **Hausbedarf**
Kragen, Manschetten Serviteurs Tag- und Nachthemden Tag- u. Nachthemden bunte und weisse Oberhemden Trikotagen
Beinkleider Garnituren Untertaillen Matinées
sämtliche Bettwäsche Tischwäsche Küchenwäsche sowie Betten
liefert und fabriziert in jeder Ausführung
Gustav Kramer, Bielefeld
Gegr. 1878. Mechanische Wäsche-Fabrik. Gegr. 1878.
Spezialität: Braut- und Baby-Ausstattungen.
Muster und Kataloge Nr. 11 gern zu Diensten. Damen erster Kreise als Vertreterinnen gesucht.

Brennabor

hat sich in jahrzehntelanger Praxis unter schwierigsten Verhältnissen ohne Ausnahme glänzend bewährt.
Brennabor-Werke, Brandenburg a. H.

L. M. Bamberger, Berlin W. 56, Jägerstr. 40
Gegründet 1750.
Besondere Abteilung für den An- und Verkauf von Kolonialwerten. Kostenfreie Auskunftserteilung und Zusendung von Berichten über Kolonialwerte, Wertpapiere ohne Börsennotiz etc.

sagte einst Claas zu mir: „Siehst Du, Herr, die Kleider lügen!“ („Der Schein trügt.“) —

Nach einer von uns veranstalteten Theater- vorst. lung, in der ich vier Rollen zugleich ver- trat, sagte mir Claas: „Herr, ich sah Dich! O, wie schön! Glaube nur, wenn Du allerlei Kleider hättest, auch dem Au-Baas*) seine, wärest Du alles!“ („Kleider machen Leute.“) —

Als einst jener ewig räsonierende Offizier auf dem Felde der Ehre blieb, sagte Claas traurig: „Nun ist der Herr Leutnant ein Fisch.“ („Die Toten reden nicht.“) —

Als ich einmal wegen irgend einer Sache recht „mies“ gestimmt war und wie man sagt, die Ohren hängen liess, meinte Claas zu mir: „Herr, Du hast so viel Essig, trinke doch davon!“ („Sauer macht lustig.“)

Und als dieser Bastard selbst schwer an Malaria daniederlag und ich ihn tröstete, versetzte er lächelnd: „Ich befolge streng ein Gebot, wenn ich sterbe.“ („Alle Menschen müs- sen sterben.“)

Nach einigen Tagen war er wirk- lich tot. In den letzten Lebens- stunden hatte er aber den christ- lichen Glauben, dem er bei Lebzeiten streng folgte, verleugnet, liess heidnische Lie- der singen, den heidnischen Ritus anwenden und flüsterte zuletzt: „Man muss doch lieber einer Sache treu bleiben, auch unser Gott ist Gott und meine Väter starben in ihm. Ob-

schon Euer Gott mir viel Gutes getan, komme ich doch lieber zu unserem.“ C.

* * *

Bei den Kannibalen von Zentral-Afrika.

Der Franzose Herbert Ward, der lange Zeit

Stämme zu zeichnen, sondern sucht auch unser Interesse für sie wachzurufen und die grausame Sitte des Menschenfressens zu er- klären. Da auch wir in unsern Kolonien, in Kamerun und in der Südsee, noch Menschen- fresser haben, so gewinnen Wards Beobach- tungen für uns ein gewisses prak- tisches Interesse.

Einige Stämme beschränken sich auf ihre Kriegsgefangenen, andere essen die Leichen der Verstorbenen und weisen nur diejenigen zurück, welche an Hautkrankheiten gestor- ben sind. Andere Stämme wieder schlachten ihre Opfer lebendig, und noch andere legen sie zwei oder drei Tage ins Wasser, um das Fleisch weich zu machen, ehe sie an die Zerlegung des Körpers gehen.

Da Ward sich die Sprache der Kannibalen zu eigen gemacht hat, ist er imstande, einige Aussprüche mitzuteilen, die uns das grausame Verfahren menschlich erklären und beweisen, dass hinter dieser grau- samsten aller Sitten doch noch menschliche Gefühle verborgen sind. So teilt er uns den folgenden Aus- spruch eines Menschenfressers mit:

„Das menschliche Fleisch macht unser Herz tüchtig zum Kampf.“ Ein anderer sagte: „Wir essen Menschen, weil es gut ist, Fleisch zu essen, welches sprach.“

Wenn auch diese Aussprüche geeignet sind, die Sitte des Menschenfressens uns menschlich näher zu bringen, so können sie doch natür-



Hauptmann v. Erckert † an der Spitze einer Kamelreiter-Patrouille. Zu seinem Todestag am 16. März 1909.

unter den Menschenfressern des dunkeln Erd- teils gelebt hat, hat vor kurzem ein inter- essantes Buch unter dem Titel „Chez les Cannibales de l'Afrique centrale“ erscheinen lassen. Er beschränkt sich darin nicht, mit der Feder und dem Bleistift lebenswahre Skizzen aus dem Leben und Treiben jener

*) Gouverneur.

Knorr-Bouillon
in Würfeln
Fix und fertig — eine Tasse kräftiger Bouillon.

Honig
garantiert naturrein
das Beste was es gibt
keinen Heidehonig pp.
empfehlen in Dosen von netto 5 Pfd.
zu M. 6. — und netto 9 Pfd. zu M 10. —
pro Dose, franko u. inklusive Blech-
dose gegen Voreinsendung des Be-
trages, Nachnahme 30 Pfg. teurer, die
Versandstelle des Bienenwirtschaft-
lichen Hauptvereins, Thüringen.
M. Zeh & Co., G. m. b. H.
Dorndorf-Dornburg 138.

Neue billige
Haarschneidemaschine „Fidelio“
fein vernickelt, 3 mm Schnittlänge
der Haare.

Mk. 1,90
und Porto.
Katalog mit ca. 7000 Gegenständen
versenden umsonst und portofrei:
Stahlwarenfabrik und Versandhaus
E. von den Steinen & Cie.
Wald b. Solingen 708.

Schlaf reform

Jaekel's Reform-
Betten
in Stahl und Messing.
Kat. 201b grat. u. fr.
R. Jaekel's
Patent-Möbel-Fabrik
München, Sonnenstr. 28 Berlin, Markgrafenstr. 20.

Sie plätzen
vor Lachen!
über Mikosch,
des urkomisch.
Witzbolds, neu-
este Witze und
Abenteuer,
Schwänke und
Schnurren von
selt. Komik etc.
Preis nur **M. 1,50**
(Nachn. od. in
Briefm.) nebst
5orig. Vortrags-
stück., Couplets
etc. m. Text u. Musikbegleitung. Allein:
O. Linser, Humor. Verla. Berlin-Pankow 243.

DARLEHEN
erhalten solvente Personen jeden
Standes schnell u. kulant von der
Treu-Bank Act.-Ges. Eisenach 15
Angebote schriftlich erbeten, die-
selben gelten als unberücksichtigt,
wenn in vier Tagen nicht beant-
wortet.

Schlanke Figur
schaffend, desb. höchst
kosmetisch, Behebung
von Leibbeschwerden,
deshalb höchst hygie-
nisch wirkt die
**Elastische Gummi-
Crepe-Leibbinde**
nach Dr. Kaiser durch
Zusammenziehung er-
schlafft. Bauchdecken
und Verminderung der
Fettschichten auf den
Hüften. Verl. Sie Prosp.
auch über Dr. Kaisers
Büstenhalter vom
alleinigen Hersteller
Hermann Straube,
Bandagist u. Orthopäd.
Dresden-N. 76.
Hauptstrasse 38.
Prämiiert mit Ehrenkreuz
und gross. gold. Medaille.

Landwirtschaftl. Technikum
Münster i. W.
Ausbildung jung. Leute als Beamte
für Rittergüter, Domänen und für
die Kolonien.
Gesunder und nicht überfüllter Beruf.
Prospekt gegen 20 Pf.

IDEAL
für Zahn- und Mundpflege
ist
Perhydrolmundwasser
für die Zähne absolut **unschädlich**, bewirkt **gründ-
liche Desinfektion** der Mundhöhle, **sofortige Be-
seitigung** des üblen Geruchs, **konservierend und
bleicht die Zähne** und ist ein gutes **Vorbeugungs-
mittel** gegen Infektionen, die durch den Mund erfolgen.
Erhältlich in allen Apotheken, Drogerien,
Parfümerien und besseren Friseurgeschäften.
Krewel & Co. G. m. b. H. Köln a. Rh.
Chem. Fabrik.
Haupt-Detail-Depot f. Berlin u. Umg.: **Arcona-Apotheke,**
Berlin N. 28, Arconaplatz 5. — Fernspr.: Amt III, 8711.

Ringfrei Cellodindpostk., 10 St. 0,30,
100 St. 2,75. **Apparate:**
Gelegenheitskäufe:
Platten, Papiere, billigste
Bezugsquelle. List. frank.
R. Wittig, Rudolstadt 5.

Bar Geld verleiht gegen Raten-
rückzahl. an jedem.
reell u. schnell die
seit 6 Jahren besteh.
Firma **C. Gründer, Berlin SO. 509,**
Oranienstr. 165 a. Provis. erst bei Aus-
zahlung. Grösster Umsatz seit Jahren.
Mineralwasserapparate f. Hand-
betr. i. neuest., techn. vollk. Systemen
f. jede Leist. Kompl. Einrichtg.
Willy Zander, G. m. b. H., Halle a. S.

Versuchen Sie bitte
TÜRCK & PABST'S
FRANKFURT - MAIN
Girondine-Senfsauce
Worcester-Sauce & Delikatess-Senf
T & P's Senf ist eine Delikatesse!

Alle Kranken
besonders solche, die
mit **Gicht, Neur-
asthenie, Ischias,
Nervosität,** ferner
auf nervöser Basis be-
ruhenden **Rücken-
schmerzen, Läh-
mungen, Magen-
und Verdauungs-
beschwerden** behaf-
tet sind, verlangen im
eigensten Interesse so-
fort unser illustriertes,
80 Seiten umfassendes
Gratis-Buch
„Die Elektrizität als
Naturheilmittel“, wel-
ches zahlreiche ärztliche Ratschläge darüber enthält, wie
die meisten nervösen Leiden ohne Berufsstörung in
kürzester Zeit radikal zu beseitigen sind.
Zahlreiche Anerkennungen vorhanden.
Anfragen sind zu richten an:
Küster & Co., G. m. b. H., Frankfurt a. M. 77, Fabrik elektr.
mediz. Apparate,
worauf sofort oben erwähntes Werk **gratis und franko**
zugesandt wird.

Echte Briefmarken. Preis-
liste gratis sendet **August Marbes, Bremen**

Technikum
Stargard
Prospekt frei!

Verlangen Sie meine Preis-
liste über
Gummi-Strümpfe und Gesundheitspflege
etc. gratis. **Phil. Rümper, Frankfurt a. M. 2.**

Stottern Das Rätsel ist
gelöst. Ausk.
40 Pf. **H. Muck,**
Berlin W. 603,
Nettelbeckstr. 24 (ehem. schw. Stott.).

lich nicht den Standpunkt der Humanität verändern, der diese Sitte so rasch wie möglich ausrotten möchte. Glücklicherweise sind die Kulturnationen, die an der Zivilisierung von Zentral-Afrika beteiligt sind, also in erster Linie Deutschland, England, Frankreich, Belgien und Italien, darüber einig und belegen diese Sitte mit den härtesten Strafen. Andererseits aber beginnt bereits unter den höherstehenden Stämmen jener Gegend eine solche Missachtung der Menschenfresser Platz zu greifen, dass die Hoffnung auf ein baldiges Ende der schrecklichen Sitte berechtigt erscheint. W.

Arbeitsfeld zunächst auf deutsches Gebiet zu verlegen, in die Nordostecke von Kamerun, und das Musgum- und Longonegebiet, später Bornu und das Tsadseegebiet zu bereisen. In drei

sowie der Saragebiete westlich und nördlich Fort Archembault. Der Abmarsch erfolgt dann über Lai und Carua und die Rückreise auf dem Benue und Niger zur Westküste

* * *

Ein neues Oel!

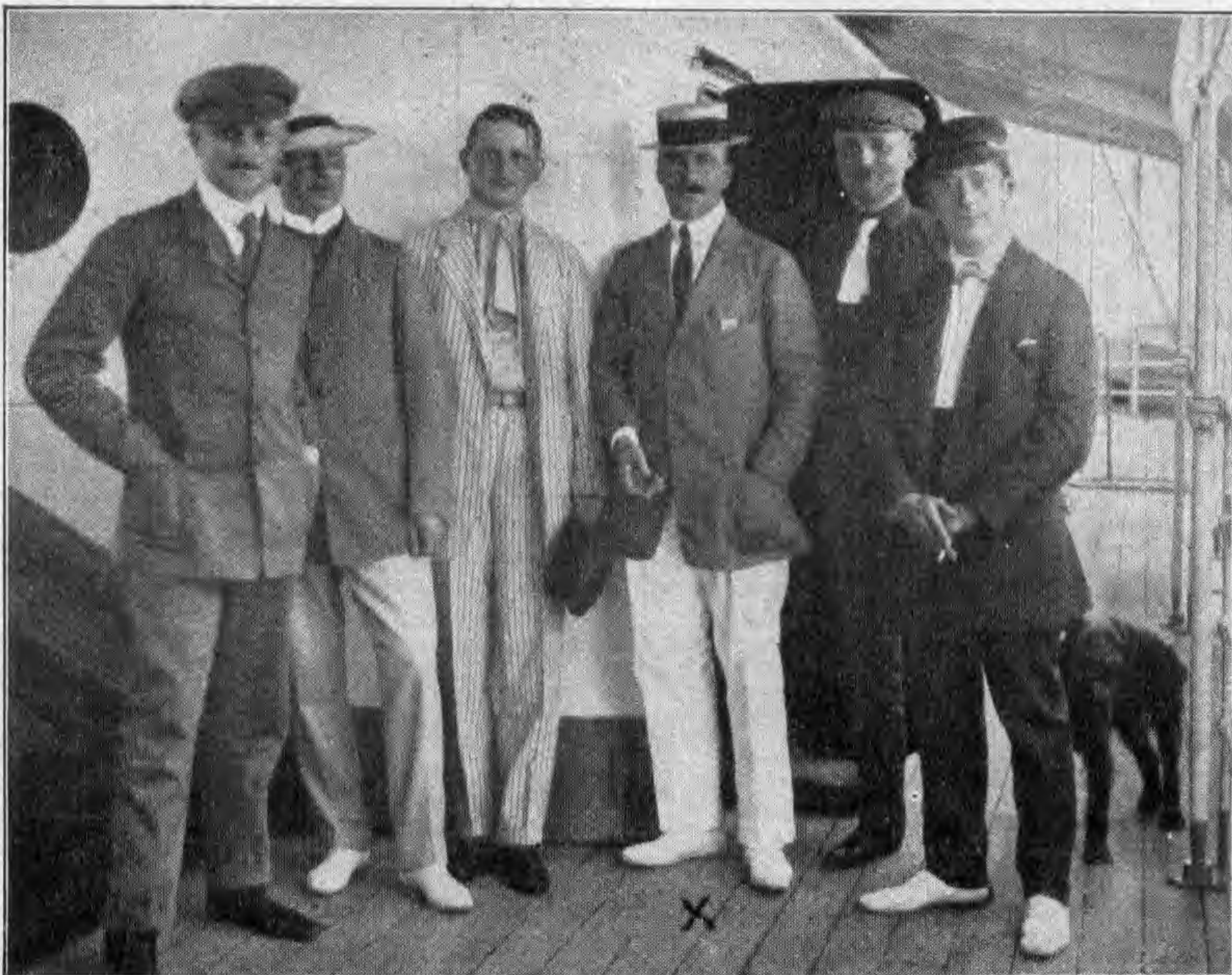
Frau Müller und Frau Schulze trafen sich einst an Bord eines der kleinen Küstendampfer in Ostafrika. Man sass auf der Bank vor dem offenen Fenster des winzigen „Salons“ auf Deck und unterhielt sich, wie die drinnen beim „Whisky-Soda“ sitzenden Herren zu vernehmen in der unfreiwilligen Lage waren, eifrig von Malaria und Medizin, dem allbeliebten Gesprächsstoff der Tropenbewohner. Wo es der auf den kleineren Stationen oftmals fehlende Arzt nicht tun kann, da „doktert“ dort ein jeder selbst mehr oder weniger an sich und seinen Mitmenschen herum.

„Ein Esslöffel Rizinus-Oel in Bier oder schwarzem Kaffee hilft mir immer sofort“ — mit diesen Worten erläuterte soeben Frau Schulze ihre individuelle Kurmethode bei Magenverstimmungen u. dergl.

„Brrr . . Rizinus-Oel, wenn ich nur daran denke“ — war die lebendige Erwiderung der Frau Müller — „nein, das könnte ich nicht nehmen, aber mir tut Calom-Oel (Calomel) ganz vorzüglichste Dienste, doch in fester Form, ich nehme es nur in Tabletten!“

Im „Salon“ herrschte plötzlich beträchtliche Heiterkeit!

-y.



Die Teilnehmer der Expedition des Herzogs Adolf Friedrich zu Mecklenburg (X).

Die Expedition des Herzogs Adolf Friedrich zu Mecklenburg

hat infolge der kriegerischen Verwicklungen im Wadai-Gebiet einige Aenderungen erfahren. Die Kämpfe im Wadai haben natürlich die Nachbargebiete nicht ohne Einwirkung gelassen. Man hat der Expedition des Herzogs daher einen grossen Teil der Gebiete, die sie bereisen sollte, aus politischen Bedenken gesperrt. Die militärische Begleitung, welche die Expedition sonst erhalten hätte, konnte nun nicht gegeben werden, da jeder Soldat im Wadai gebraucht wird. Die Transportmittel: Ochs, Pfland, Träger usw., werden natürlich für die im Kampf stehenden Truppen gebraucht. Die Fortbewegung der Expedition ist daher sehr beeinträchtigt. Der Herzog hat sich daher erfreulicherweise entschlossen, das

Monaten folgt dann wieder der Uebertritt ins französische Gebiet, falls sich bis dahin die politische Lage geklärt hat, und erfolgt dann die Erforschung von Bagirmi und Dekakire

IVO PUHONNY.

Wie diese Palme

das auf der Erde wandelnde Tierreich überragt, so überragen die Pflanzenfette Palmin und Palmona (Pflanzen-Butter-Margarine) die tierischen Fette durch ihre Reinheit und Güte. Das beweist am besten der Umstand, daß Palmin und Palmona tierische Fette in der feinen und bürgerlichen Küche immer mehr verdrängen. Palmin zum Kochen, Braten und Backen. Palmona als Brotaufstrich.

**Ernemann
Cameras**

stehen bei allen Fachleuten u. erfahrenen Amateuren
**im Mittelpunkte
des Interesses**

Verlangen Sie vor Neuschaffungen
unsere reich illust. Prachtkatalog!
**Heinr. Ernemann A.G.
Dresden 272.**

+ Magerkeit. +

Schöne, volle Körperformen, wundervolle Büste durch uns. Orient. Kräftpulver „Büsteria“, ges. gesch., preisgekrönt mit gold. Medaill. In 6-8 Wochen bis 30 Pfd. Zunahme garant. unsehädlich. Streng reell — kein Schwindel. Viele Dankschrb. Karton mit Gebrauchsanw. 2 M., Postanw. od. Nachn. exkl. Porto. D. Franz Steiner & Co., Berlin 169, Königgrätzer Strasse 66.

Harmonium, d. seelen- u. gemütvollste, aller Hausinstrumente, kann jedermann ohne Vorkenntnisse sofort 4stimmig lernen. Katalog grat. Aloys Maier, Königl. Hoflieferant, Fulda.

Schinkel-Akademie Inhaber Arthur Werner Berlin, Neanderstr. 3. Ausbildung zu Ingenieuren, Architekten, Technikern Prospekte frei.

TROPEN-AUSRÜSTUNGEN

für Offiziere, Beamte, Kaufleute und Farmer.

Expeditionsausrüstungen

Thüringer und Sächsische Industrieerzeugnisse, Artikel für den Hausbedarf, Plantagen-Geräte und Maschinen etc. Wir erbitten Vertrauens-Orders, welche auf Grund persönlich in den Tropen gesammelten reichen Erfahrungen fach- und sachgemäss ausgeführt werden. Preisliste „E“ gratis und franko.

Permanente Ausstellung für Tropenbedarf.

VERSANDHAUS „UEBERSEE“ Pinckert & Co., Erfurt.

Leberecht Fischer, Markneukirchen i.S. Nr 266 Eigen. Fabrikat. u. direkt. Versand v. Musik-Instrum. u. Sait. Prachtkat. ums. u. portofr.

Bilz Nährsalz Für Kranke und Gesunde unentbehrlich. Es bildet gesundes Blut, Nerven, Muskeln, Haare, Zähne, Ausläufer. Prosp. grat. Preise: a Kilo M. 4.80, 1/2 Kilo M. 2.80. Probedose M. 1.50. Zu beziehen durch Apotheken, Drogen etc., oder durch Bilz' Sanatorium, Dresden-Radebeul.

Entwrf.: Rekl.-Büro Oms, Bln.-Steglitz.

Dem Raucher wird es leicht gemacht,

Carl Gelbrich, Cig.-Fabr.
Hainichen Sa.

JMMALIN

Vor dem Gebrauch

Schuhputz-Metallputz

Chem. Fabrik Eisendrath G. m. b. H. Mettmann Rhl.

Dr. Möller's Sanatorium in Dresden-Loschwitz

Diätet. Kuren nach Schroth

Herrliche Lage. Wirks. Heilverf. i. chron. Krankh. Prosp. u. Brosch. fr.

Vom Büchertisch.

Deutsch-Südwestafrikanisches Adressbuch 1911, herausgegeben und verlegt von A. Schulze, Swakopmund. Preis 6 Mk.

Das im zweiten Jahrgange stehende Adressbuch weist gegen das Vorjahr erhebliche Verbesserungen auf. Aus seinem Inhalt seien erwähnt: ein Verzeichnis der Miningesellschaften, die im Schutzgebiet ihren Sitz haben, ein Verzeichnis aller kolonialen Erwerbsgesellschaften, Bestimmungen über Zollverkehr, Post, Telegraphie, Eisenbahn, Fahrpläne, Schiffsverkehr usw.

Die Naturschönheit deutscher Tropen, die Bevölkerung und Erschließung Ostafrikas in 24 farbigen Bildern mit erläuterndem Text. Nach 15jähriger Zugehörigkeit zur Schutztruppe für Ostafrika dargestellt von Hauptmann z. D. A. Fonck, gemalt von R. Duschek. Druck und Verlag von Schneider & Co., Altenburg S.-A.

Hauptmann A. Fonck, den unsere Leser aus seinen zahlreichen trefflichen Beiträgen in „Kolonie und Heimat“ ja schon längst kennen, hat mit Hilfe eines Künstlers eine Reihe prächtiger kolonialer Postkarten geschaffen, die ein anschauliches Bild von der Natur unserer ostafrikanischen Kolonie und von dem Leben unserer Kolonialpioniere wie der Eingeborenen geben.

(Besprechung nachstehender Bücher nach Massgabe des Raumes vorbehalten.)

409. Tönjes, Hermann. Ovamboland. Verlag Martin Warnek, Berlin. Preis 5,- Mk., geb. 6,- Mk. Mit 32 Vollbildern.

- 410. Fesca, Professor Dr.: Der Pflanzenbau in den Tropen und Subtropen. Verlag Wilhelm Süsserott, Berlin. Preis geb. 5,- Mk.
411. Deutscher Kolonial-Kalender und statistisches Handbuch 1911. Deutscher Kolonial-Verlag (G. Meinecke), Berlin W. 30. Preis geb. 3,- Mk.
412. Hamburgisches Kolonialinstitut. Bericht über das zweite Studienjahr. Hamburg 1910.
413. Reinhard, Fritz: Humoristisch-satirische Streiflichter auf den Reichtum der deutschen Sprache an Ausdrücken für Sinn und Unsinn in der Beredsamkeit. Selbstverlag des Verfassers, Bromberg. Preis 1,50 Mk.
414. Harford, Ch. F.: Ratgeber für die Ausrüstung von Reisenden nach Uebersee und Tropen. Verlag Dietrich Reimer, Berlin. Preis 1,- Mk.

Briefkasten.

Wir bitten unsere Leser, allen Anfragen, die brieflich beantwortet werden sollen, das Rückporto beizufügen. Anfragen ohne Namen können nicht berücksichtigt werden.

M. H., Hasserode. Stellung beim Eisenbahnbau. Sie können wohl als Schachtmeister und Ihr Bekannter auch als Maschinenschlosser bei den in den Kolonien Eisenbahnen bauenden Gesellschaften ankommen. Diese sind: 1. Deutsche Kolonial-Eisenbahn-Bau- und Betriebsgesellschaft, Berlin NW. 7, Neue Wilhelmstr. 1, für Bahnbauten in Deutsch-Ost- und Südwestafrika, Kamerun und Togo, 2. die Ostafrikanische Eisenbahngesellschaft, Berlin W. 8, Jägerstr. 1, für den Bahnbau Morogoro-Tabora in Deutsch-Ostafrika, 3. das Bau- und Betriebskonsortium Bachstein-Koppel, Berlin SW. 11, Hallesches Ufer 16, für die Bahnbauten: Neubau Windhuk-Kub und Umbau Karibib-Windhuk in Deutsch-Südwestafrika.

Geschäftliches.

Wichtige Erleichterungen beim Kochen. In früherer Zeit war das Kochgeschäft durch eine Reihe höchst zeitraubender Nebenarbeiten erschwert, die namentlich die Aufgabe hatten, die einzelnen Gerichte durch pikante Zutaten zu verfeinern. All diese Saucen, Ragouts, Sardellenbutter, gemischten Würzen hält heute die Industrie gebrauchsfertig am Lager. Ein sehr schätzenswerter Ratgeber hierfür ist ein kleines handliches Kochbuch der Firma Türk & Pabst in Frankfurt a. M., welches diese jedem Leser auf Wunsch kostenlos zusendet.

Haarerkrankungen schon im jugendlichen Alter werden sehr oft von den Zeitungen gemeldet und bewiesen, wie wenig die drei hauptsächlichsten Forderungen der Hygiene bei Behandlung der Haare beachtet werden. Erforderlich sind: Eine Pomade, die dem Haar das nötige Quantum an fettiger Substanz - aber nicht mehr - zuführt; das Waschen des Kopfes mit entsprechender Seife und einer guten Kräutermischung; die Benutzung eines Kammes, welcher den Haarboden nicht verletzt. Die Firma Anna Csillag verfertigt seit Jahrzehnten eine Haar- und Bartwuchspomade, deren Güte durch zahlreiche Atteste anerkannt wird, eine gut bewährte Seife und eine aus den verschiedensten stärfenden Kräutern zusammengestellte Mischung, die zum Kopfwaschen sich vorzüglich eignet, des ferneren einen eigens gefertigten Kamm, der wohltuend auf den Haarboden wirkt. Der Verkauf dieser Fabrikate findet ausschliesslich im Geschäftslokal der Firma Anna Csillag, Berlin W. 385, Krausenstr. 3, statt, wo die Erfinderin persönlich obige Artikel verkauft.

Briefwechsel und Tauschverkehr.

Die Einfügung des Namens und der Adresse in dieser Rubrik kostet 50 Pf. für jede Aufnahme. Der Betrag ist vorher an die Geschäftsstelle unserer Zeitschrift einzusenden.

Ansichtskartentausch mit Interessenten aus aller Welt wünscht H. Härich, Hildesheim, Lappenberg 9.

Briefmarken und Ansichtskarten tauscht mit aller Welt Carl Lauer, Kleinschmalkalden in Thrg.

Grössere Käfer, Spinnen, Heuschrecken und Skorpione kauft und tauscht Fabrikant Th. Köhne, Hildesheim.

Nürnberg & Co. G.m.b.H. Tropen-Ober- und Tropen-Unterkleidung. Vollständige Ausrüstungen für Übersee, Kolonien und Tropen. Berlin W. 8, Französische Strasse 20.

Stellen-Gesuche. Zwei Ingenieure. 24 und 25 Jahre, energisch, erfahren im allgem. Masch.-Bau, such. Stellg. in d. deutsch. Kolonien. Ehemaliger Sergeant der Schutztruppe und Landespolizei, 33 Jahre alt, früher in Landwirtschaft usw. tätig gewesen.

Gichtiker, Rheumatiker. Stein-, Nieren-, Leberleidende erhalten frei informierende Broschüre mit ärztl. Heilberichten über unvergleichlich erfolgreiche Trink- u. Bädokuren i. d. Heimat mit Wiesbadener Kochbrunnen, besuchteste u. bewährteste Spezial-Gichtheilquelle der Welt (200000 Kurfremde) als ultima ratio, wo alle Mittel versagen.

Endlich befreit! Gallensteine. Gallenkoliken; schmerzlos, unschädlich, ohne Berufsstörung; innerhalb 2 Tagen gehen bis hunderte Steine ab. Polychrest Kuntze, Berlin SO. 16.

Ein Wort an Alle. die stenographieren lernen wollen. Lernt Stolze-Schrey! Im Jahr 1909 117373 neue Anhänger! Systemübersicht kostenlos von Ferdinand Schrey, Berlin SW. 19.

Heirat! Solider Herr, Verwaltungsvolontär, 21 Jahre alt, welcher bereits als Einjährig-Freiwilliger gedient hat und als Farmer in diesem Jahre nach Deutsch-Südwestafrika auswandern möchte, sucht die Bekanntschaft einer evangelischen, 21 Jahre alten Dame mit Vermögen, welche gewillt ist, seine treue Lebensgefährtin zu werden.

Unsere im Ausland lebenden Abonnenten bitten wir um Einsendung von Photographien, die das Deutschtum im Auslande behandeln. Brauchbare Bilder werden gut bezahlt, nichtbrauchbare umgehend zurückgeschickt. Schriftleitung von Kolonie und Heimat. BERLIN W. 66, Wilhelmstr. 45.

Selbsteinflechten von Rohrstühlen mit Abbildungen für 40 Pfg. Dieselbe nebst Rohr f. 3 Stühle M. 1.50 geg. Voreinsendg. d. Betr. od. Nachn. A. Hamann, Rohrversand Rabenau in Sa.

Elektrisiere dich selbst! Einfachste und schnellste Heilweise. Broschüre und Preisliste umsonst. Schoene & Co., Frankfurt a. M. 116.

Champignon-Speisepilzanlage. Prosp. grat. J. Nepp, Civ.-Ing. Specialist s. 1871. Leipzig-Pl.

?Markensammler? Ganz gewiss, dann sollten Sie noch heute meine Preisliste bestellen. (Gratis) W. Sellschopp, Hamburg-Barkhof 29

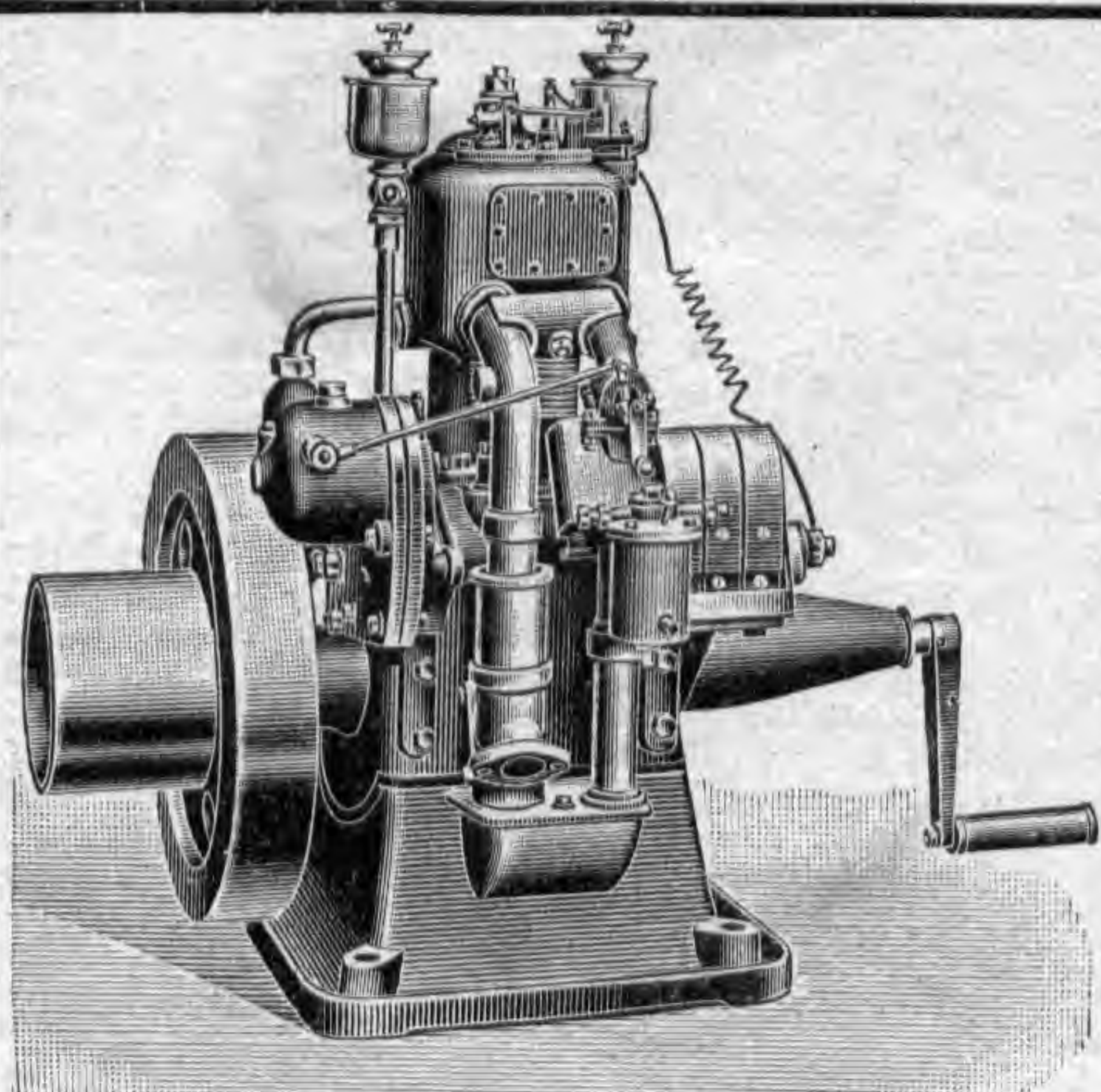
Weltausstellung Brüssel 1910 erhielt UR-MAMPE für Stargarder Liköre, Spirit etc. GRAND PRIX

Garantie für Güte Preisliste frei. Welches Instrument gekauft werden soll, bitte anzugeben. Wilhelm Herwig, Markneukirchen i. S.

Prym's Zukunft Druckknopf die Weltmarke. Der vollkommenste, der zuverlässigste Taillenverschluss der Gegenwart und Zukunft. Bitte bei Ankauf ja zu beachten, dass jeder echte Zukunft Druckknopf die Einprägung Prym haben muss.

Willy Zander, G. m. b. H., Halle a. S. Essenzen u. Extracte für Limonaden u. alkoholfreie Getränke. Ia Spezialitäten verschiedenster Geschmacksrichtung.

Beinkranke. Krampfadem, offene Füße, Beingeschwüre, Venenentzündung, trockne und nasse Flechten, Rheuma, Gicht steife Gelenke, Gelenkentzündung, Ischias, Geschwulst Oedem, Elephantiasis, u. ähnl. Haut- u. Beinleiden wurden ohne Operation und Berufsstörung tausendfältig erfolgreich behandelt. Dr. Ernst Strahl, G. m. b. H. Hamburg Besenbinderhof 23. Broschüre No. G1 „Die Dostrahmethode“, Anleitung zur Selbstbehandlung nach spezialärztlich. Vorschriften und brieflich. Anweisung gratis. 3600 Anerkennungen! Radiumhaltige Compressionsbinden!



Bester, billigster und zuverlässigster Motor

für die Landwirtschaft, d. K. eingewerbe und Beleuchtungszwecke.

Schiffsmotoren.

Wolf & Struck, Aachen.

Mehl- u. Schrot gleichzeitig liefert



Schrotmühle 'Veraklit' Aug. Gruse Schneidemühl 31



Schwäne, Ziergänse, europäische und exotische Zierenten, Kraniche, Fasanen, Säugetiere aller Art, kleine Shetlandponies, eingeritten und eingefahren, exotische Vögel aller Art, besonders Araras, Kakadus und Papageien, auf Bügel gewöhnt im Garten zu hängen.

August Foekelmann, Tierpark, Hamburg-Gross-Borstel Telephone Gruppe V, 1407.

A. Meinnolff & Co.,

Gegründet 1856 Hamburg. Gegründet 1856.

Spezial-Geschäft

für den Export europäischer und amerikanischer Erzeugnisse wie Lebensmittel, Getränke, Eisen- und Manufakturwaren, Porzellan- u. Glaswaren, Werkzeuge, Geräte, Maschinen usw. usw. nach den deutschen Kolonien, und für den Import sämtlicher kolonialen Produkte.

Erstklassige Referenzen.

DEUTSCHE BANK.

BERLIN W.

Zentrale: Behrenstrasse 9-13.

Zentralleitung der Depositenkassen: Mauerstrasse 28.

Aktienkapital 200 000 000 Mark

Reserven 105 726 000 Mark

Im letzten Jahrzehnt (1900-1909) verteilte Dividenden:

11, 11, 11, 11, 12, 12, 12, 12, 12 1/2 %.

Zweigniederlassungen:

Bremen, Brüssel, Dresden, Frankfurt a. M., Hamburg, Konstantinopel, Leipzig, London, München, Nürnberg.

Depositenkassen: Augsburg, Wiesbaden.

Depositenkassen in Berlin:

Table listing deposit boxes in Berlin with columns for location (W., NW., SW., S.), box number, and corresponding street address.

Depositenkassen in den Vororten:

Table listing deposit boxes in various districts (Charlottenburg, Schöneberg, Spandau, Steglitz, Weissensee, Wilmersdorf) with columns for location, box number, and street address.

Die mit einem * bezeichneten Kassen besitzen Stahlkammer-einrichtung.

Die Depositenkassen eröffnen Geschäftstreibenden, Industriellen und Privaten laufende Konten für den Depositen- und Scheck-Verkehr und besorgen

den An- und Verkauf von Wertpapieren, fremden Geldsorten, Schecks und Wechseln auf das Ausland, die Ausschreibung von Kreditbriefen, die Ausgabe von Welt-Zirkular-Kreditbriefen, zahlbar an allen Hauptplätzen der Welt, etwa 1800 Stellen, die Diskontierung sowie Einziehung von Wechseln, die Aufbewahrung und Verwaltung von Wertpapieren, die Versicherung von Wertpapieren gegen Kursverlust im Falle der Auslosung, die Einziehung der abzutrennenden Coupons.

Beschaffung und Unterbringung von Hypothekengeldern.

Nachlass- u. Vermögensverwaltung. Uebernahme von Testamentsvollstreckungen.

Sonderabteilung für Diskontierung von Buchforderungen.

Stahlkammern.

Die Stahlkammern der Depositenkassen stehen unter eigenem Verschluss der Mieter und eignen sich zur Aufbewahrung von Wertpapieren, Hypotheken-Dokumenten, Urkunden, Wertgegenständen und Schmucksachen.

Die Vermietung dieser Schrankfächer erfolgt je nach Wunsch auf beliebige Zeit.

Bedingungen für den Depositenverkehr und die Benutzung der Stahlkammern nebst Beschreibung der letzteren werden an den Schaltern der Kassen ausgehändigt.

Die Deutsche Bank ist mit ihren sämtlichen Zweigniederlassungen und Depositenkassen amtliche Annahmestelle von Zahlungen für Inhaber von Scheck-Konten bei dem Kaiserl. Königl. Oesterreichischen Postsparcassen-Amte in Wien.

Gegründet 1851.

J.F. Schaper Hamburg II. Cigarrenfabrik

Spezialität:

Flor de Mondego (Alte Herren-Cigarre).

Für Uebersee Lieferung ab Freihafen.

Preisliste auf Wunsch.

Carbididlicht

spendet für jedes Haus etc. das herrlichste Glühlicht wie in der Grosstadt. Ueberall leicht aufstellbar.

Keller & Knappich G.m.b.H. Augsburg III

Bilder und Malvorlagen sowie Ansichtspostkarten nur an Wiederverkäufer. Müller & Lohse, A.-G., Dresden-A.I.

Briefmarken-Preisliste gratis und franko. Joh. Fellerer, Wien I, Wipplingerstr. 10 H.

Internationale Welt-Auskunftei 'Union'. Detektive Berlin 50, W. 57. Diskret! Mässige! reise!

Pianos, Sprechapparate, Schallplatten Orchestrions, elektr. Klaviere, sowie alle anderen Musikinstrumente und Fahrräder. Katalog Nr. 26 gratis. Engros-Export. Otto Hebron, Leipzig.

R.M.S.P. THE ROYAL MAIL STEAM PACKET COMPANY.

(Royal Charter Dated 1839.)

Regelmässige Fahrten

von Southampton und Cherbourg

nach Brasilien und den La Plata-Staaten über Spanien und Portugal

West-Indien, den Pacifischen Häfen und New York

Von London

nach Marocco und Canarischen Inseln

22 Tage.

Bureaux: 18, Moorgate Street, London, E. C.



Deutsche Ost-Afrika-Linie

Hamburg-Afrikahaus.

Regelmässiger

Reichspostdampferdienst nach

Ost- und Süd-Afrika

Nach Ost-Afrika alle 3 Wochen durch den Suez-Kanal (Reichspostdampfer) und alle 4 Wochen mittels Frachtdampfer.

Nach der Kapkolonie alle 3 Wochen (Reichspostdampfer).

Nach Durban und Delagoa Bay alle 10/11 Tage abwechselnd durch den Suez-Kanal und um das Cap der guten Hoffnung (Reichspostdampfer).

Nach Ost-Afrika alle 3 Wochen durch den Suez-Kanal (Reichspostdampfer) und alle 4 Wochen mittels Frachtdampfer.

Nach der Kapkolonie alle 3 Wochen (Reichspostdampfer).

Nach Durban und Delagoa Bay alle 10/11 Tage abwechselnd durch den Suez-Kanal und um das Cap der guten Hoffnung (Reichspostdampfer).

Nach Ost-Afrika alle 3 Wochen durch den Suez-Kanal (Reichspostdampfer) und alle 4 Wochen mittels Frachtdampfer.

Nach der Kapkolonie alle 3 Wochen (Reichspostdampfer).

Nach Durban und Delagoa Bay alle 10/11 Tage abwechselnd durch den Suez-Kanal und um das Cap der guten Hoffnung (Reichspostdampfer).

Nach Ost-Afrika alle 3 Wochen durch den Suez-Kanal (Reichspostdampfer) und alle 4 Wochen mittels Frachtdampfer.

Nach der Kapkolonie alle 3 Wochen (Reichspostdampfer).

Nach Durban und Delagoa Bay alle 10/11 Tage abwechselnd durch den Suez-Kanal und um das Cap der guten Hoffnung (Reichspostdampfer).

Nach Ost-Afrika alle 3 Wochen durch den Suez-Kanal (Reichspostdampfer) und alle 4 Wochen mittels Frachtdampfer.

Nach der Kapkolonie alle 3 Wochen (Reichspostdampfer).

Nach Durban und Delagoa Bay alle 10/11 Tage abwechselnd durch den Suez-Kanal und um das Cap der guten Hoffnung (Reichspostdampfer).

Nach Ost-Afrika alle 3 Wochen durch den Suez-Kanal (Reichspostdampfer) und alle 4 Wochen mittels Frachtdampfer.

Nach der Kapkolonie alle 3 Wochen (Reichspostdampfer).

Nach Durban und Delagoa Bay alle 10/11 Tage abwechselnd durch den Suez-Kanal und um das Cap der guten Hoffnung (Reichspostdampfer).

Nach Ost-Afrika alle 3 Wochen durch den Suez-Kanal (Reichspostdampfer) und alle 4 Wochen mittels Frachtdampfer.

Kolonie und Heimat.

Die Baumwollfrage.

Wie bereits kurz erwähnt, ist eine neue Denkschrift des Reichskolonialamts über die Baumwollfrage erschienen. Sie behandelt in erschöpfender Weise das Problem der Versorgung unserer Baumwollindustrie mit Rohstoff, eine Frage, die man als eine der wichtigsten unserer Volkswirtschaft bezeichnen muss und die bekanntlich auf kolonialem Boden ihre Lösung finden soll.

Die Ursachen der sogenannten Baumwollnot sind in dem dauernden Missverhältnis der Produktion und des Verbrauchs von Baumwolle sowie in der Monopolstellung eines Produktionsgebietes, der Vereinigten Staaten von Nordamerika, erkannt worden. Weiter besteht eine besondere Gefährdung der blühenden europäischen Baumwollindustrie durch die starke Entwicklung der Textilindustrie in den Produktionsländern der Rohbaumwolle selbst, die darauf hinausläuft, nicht den erbauten Rohstoff, sondern die daraus hergestellten Erzeugnisse an das Ausland abzugeben. Die asiatischen Produktionsgebiete werden in zunehmendem Masse ihre Rohbaumwolle für den eigenen und den Verbrauch anderer asiatischer Märkte benötigen; dies gilt auch für die russische Produktion in Mittelasien. Das Gleiche lässt sich für Südamerika und Australien voraussagen. Es verbleibt also nur der afrikanische Erdteil, in welchem bis jetzt nur Ägypten eine nennenswerte Produktion für die Versorgung des Weltmarktes aufweist. Das übrige Afrika ist fast durchweg kolonialer Boden der europäischen Industriestaaten. Diese machen sämtliche grosse Anstrengungen, in den geeigneten Teilen ihrer afrikanischen Gebiete Baumwolle zu bauen, um dem drohenden Mangel an Rohmaterial in ihrer Textilindustrie vorzubeugen. Sie sind gleichzeitig bestrebt, die eigene koloniale Baumwollproduktion in Afrika ihrer heimischen nationalen Industrie zu sichern und zu reservieren. Daher muss sich auch bei uns der energische Wille durchsetzen, das Rohmaterial für unsere Baumwollindustrie mehr und mehr auf eigenem kolonialen Boden zu erzeugen.

Die Abhängigkeit von Nordamerika kann aber dadurch noch bedrohlicher werden, dass dieses Land dazu übergeht, uns allmählich überhaupt keine Rohbaumwolle mehr zu liefern, sondern nur noch Fabrikate, die es aus seinem eigenen Rohmaterial hergestellt hat. Dies würde den Ruin einer unserer grössten Industrien (der Baumwollspinnerei und -Weberei) sowie eine ausserordentliche Verschlechterung unserer Handelsbilanz und unserer ganzen weltwirtschaftlichen Stellung bedeuten. Interessiert an der Baum-

wollfrage sind daher nicht nur die Grossindustrie und intolgedes-en gewaltige Arbeitermassen, sondern auch der Mittelstand, das Kleingewerbe und die Hausindustrie. Im Jahre 1910 hat die von Nordamerika aus in Szene gesetzte Preistreibererei der Baumwolle unsrer Textilindustrie eine Mehrbelastung von 150 Mill. Mk. gebracht, worauf auch die Lohnkürzungen und Betriebs-einschränkungen zurückzuführen sind, da der Verteuerung des Rohmaterials entsprechende Preiserhöhungen der Fertigfabrikate nicht durchzuführen waren. Es sind also ausserordentlich grosse und vielseitige wirtschaftliche und soziale Interessen Deutschlands, die bei der Baumwollfrage in Betracht kommen.

Bis Ende 1909 sind in Afrika für Baumwollkulturversuche

von England	9,4 Millionen Mark,
von Deutschland	1,7 Millionen Mark,
von Frankreich	0,9 Millionen Mark

aufgebracht und nachstehende Baumwollproduktion erzielt worden:

in englischen Kolonien in Afrika	20,1 Millionen Mark,
in deutschen Kolonien in Afrika	4,3 Millionen Mark,
in französischen Kolonien in Afrika	0,9 Millionen Mark.

Hieraus ergibt sich, dass die gemachten Aufwendungen bei Deutschland in einem ganz besonders günstigen Verhältnisse zu dem Produktionsergebnis stehen. Wir können also die Hoffnung hegen, dass wir bei einer weiteren Bekämpfung der Baumwollnot durch Produktion auf unserem kolonialen Boden in grösserem Massstabe und mit grösseren Aufwänden auf dem richtigen Wege sind. Das Programm, das die Kolonialverwaltung hierbei verfolgen will, ist bei der Darstellung der deutschen Kolonien als Produktionsgebiet in der Denkschrift mitgeteilt.

Ein offener Brief an Staatssekretär v. Lindequist ist in unsrer letzten Nummer kurz erwähnt worden. Er stammt aus der Feder Dr. Paul Rohrbachs und behandelt verschiedene aktuelle Fragen der Entwicklung Südwests, die aber in verschiedener Hinsicht von allgemein-kolonialer Bedeutung sind. Der Hauptgegenstand der Broschüre ist die auch von uns wiederholt empfohlene

Schaffung von öffentlichen Kreditinstituten für die Landwirtschaft,

die von Dernburg den Südwestafrikanern zwar schon gelegentlich seiner Reise nach der Kolonie versprochen worden, aber noch immer nicht errichtet sind. An dieser Stelle ist schon mehrfach betont worden, dass die Einnahmen aus der Diamantengewinnung die Regierung wohl in Stand setzen würden, das Dernburgsche Versprechen einzulösen. Denn der inzwischen

in der Kolonie da und dort beschaffte Personalkredit auf genossenschaftlicher Grundlage ist nur ein mangelhafter Notbehelf, wie dies ja bei der vorwiegend extensiven Latifundienwirtschaft in der Kolonie in der Natur der Sache liegt. Hier kann nur ein staatliches auf öffentlichen Mitteln aufgebautes Kreditinstitut in grosszügiger Weise helfen. Im übrigen wird die Ausgabe von Rentenbriefen dem Institut die weiteren Mittel zuführen. Die erforderliche Sicherheit wird durch Eintragung der ausgeliehenen Kapitalien samt Zinsen ins Grundbuch unschwer zu schaffen sein. Ausfälle könnten durch periodische Erhöhung der Grundsteuer gedeckt werden. Rohrbach empfiehlt nun — und das ist ein Novum — den Grundstock für ein staatliches Kreditinstitut durch

Reorganisierung des Diamantenhandels

zu schaffen, durch die, wie er einleuchtend berechnet, wahrscheinlich wesentliche Ersparnisse gemacht werden könnten. Wir haben in der letzten Nummer eine Darlegung aus der „Lüderitzbucher Zeitung“ wiedergegeben, die zu dem Ergebnis kommt, dass unsre Diamanten weit unter dem eigentlichen Wert verkauft werden, noch dazu unter Gewährung eines wesentlichen Zwischengewinns an ein ausländisches Händlersyndikat. Wenn sich dies wirklich — was wir nicht ohne weiteres beurteilen können — vermeiden lässt, so wären allerdings bedeutende Summen zu retten, die nach Rohrbachs Forderung dann teilweise dem Kreditbedürfnis der Farmwirtschaft zugute kommen könnten. Die Sache ist sicherlich der Erwägung wert und wird hoffentlich vom Reichstag einer ernstlichen Erörterung unterzogen werden.

Schliesslich bespricht Rohrbach in seiner Schritt noch die

Frage der Nachverzollung,

die seinerzeit in kaufmännischen Kreisen der Kolonie viel Staub aufgewirbelt hat. Die Nachverzollung auf Grund des neuen südwestafrikanischen Zolltarifs war seinerzeit von den Gerichten der Kolonie übereinstimmend für rechtsgültig erklärt worden. An diese Entscheidung hatte sich aber der Kolonialdiskus nicht gekehrt, sondern die Nachverzollung einfach durch Kaiserliche Verordnung erneut angeordnet. Dass dieses Vorgehen der Kolonialverwaltung in den Kolonien ein Gefühl der Rechtsunsicherheit erzeugen muss, lässt sich nicht bestreiten und die Kolonialverwaltung würde nur der allgemeinen Stimmung in kolonialen Kreisen Rechnung tragen, wenn sie ihren etwas ungewöhnlichen Standpunkt freiwillig verlassen würde.

Koloniale Neuigkeiten.

Allgemeines.

Das Hamburgische Kolonialinstitut, das am 20. Oktober 1908 eröffnet wurde, bietet nach Berichten des Professors Dr. Thilenius, des früheren Vorsitzenden des Professorenrates, allenthalben ein Bild kräftiger Entwicklung während seines nunmehr zweijährigen Bestehens. Die Zahl der Dozenten stieg in dieser Zeit von 34 auf 47, die Besuchsziffer von 102 auf 191; insgesamt beträgt die Zahl seiner Hörer und Hospitanten bisher 475. Das Vorlesungsverzeichnis des letzten Semesters zeigt 5 Gruppen: Geschichte, Rechts- und Staatswissenschaften, Kolonialwirtschaft und angewandte Naturwissenschaften, Landes- und Völkerkunde, Hygiene, Sprachen. Ausserdem wird Unterricht in technischen Hilfsfächern und in körperlichen Fertigkeiten erteilt. Die Zahl der Vorlesungen vermehrte sich von 17 auf 54; einzelne werden wegen grossen Andranges in Parallelkursen gelesen. Besonders ausgebildet wurde der Sprachunterricht. Während im ersten Semester nur je eine Einführung in das Suaheli und das Chinesische angekündigt war, werden jetzt 11 Sprachen gelehrt: Suaheli, Duala, Chinesisch, Japanisch, Arabisch, Türkisch, Neu-Griechisch, Englisch, Französisch, Portugiesisch, Spanisch. Der wirtschaftliche Unterricht wurde gleichfalls erheblich ausgebaut. Die Vorlesungen über Kolonialwirtschaft und angewandte Naturwissenschaften haben zurzeit

die Zahl 20 erreicht, und in diesem Semester ist es für den Landwirt, mag er sich der Tierzucht oder dem Pflanzenbau zuwenden, möglich, nach Beendigung seines praktischen Jahres die volle Ausbildung im Kolonialinstitut zu erwerben, und dies nicht nur für die Kolonien, sondern für jedes tropische oder subtropische Land.

Das Jubiläumskomitee der „Marinestiftung Frauengabe“ erlässt folgenden Aufruf:

„Vor nunmehr fünfzig Jahren begründeten deutsche Frauen, die dem Vaterlande ein Kriegsschiff dargebracht hatten, eine Stiftung zur Unterstützung von Marineangehörigen und ihren Hinterbliebenen bei Unglücksfällen und bei unverschuldeter Not. Zum Jubeltage dieser Stiftung, die segensreich in der Stille gewirkt hat, haben sich unter dem Protektorate Ihrer Kaiserlichen und Königlichen Hoheit der Frau Kronprinzessin des Deutschen Reiches und von Preussen und unter dem Ehrenpräsidium Seiner Königlichen Hoheit des Prinzen Heinrich von Preussen überall im Reiche Ausschüsse gebildet, um der Stiftung durch Darbringung von Spenden die weitere Erfüllung ihrer Aufgaben zu ermöglichen. Auch wir bitten aus Anlass dieses nationalen Gedenktages um Gaben für die Invaliden, die Witwen und die Waisen unsrer Kriegsflotte. Beiträge nehmen entgegen: Die Reichsbankhaupt-, Reichsbank- und Reichsbank-Nebenstellen sowie alle grösseren deutschen Banken.“

Ostafrika.

Für den Wegebau werden im ausserordentlichen Etat, also aus der Anleihe der Kolonie, 365 000 Mk. gefordert, um „weitere Hauptverkehrsstrassen, deren Bau im Interesse der wirtschaftlichen Entwicklung der Kolonie dringend geboten ist, in Angriff zu nehmen.“ Für 1911 sind davon vorgesehen als erste Rate 150 000 Mk. (im ganzen 450 000 Mk.) für einen Weg von Korogwe an der Usambarabahn nach Handeni, der 64 Kilometer lang ist, das nördliche Useguha erschliessen und gleichzeitig als Zubringeweg zur Usambarabahn dienen soll. Der Weg führt durch den im Hinterlande von Pangani gelegenen Pflanzungsbezirk, von wo aus die Ansiedler die Herstellung eines regelmässigen Fahrverkehrs beabsichtigen, bis Handeni, wo seit 1909 eine Bezirksnebenstelle ist. Der Weg ist schon jetzt die wichtigste Viehtriebstelle im Norden der Kolonie, deshalb sollen an ihm auch Tränkstellen oder Brunnen hergestellt werden. Geplant ist, die Strasse später bis Mejera fortzuführen, um das fruchtbare Nguru-Gebirge aufzuschliessen. Weiter werden gefordert von der genannten Gesamtsumme 100 000 Mk. für kleinere Wegbauten, die sich bei der Aufstellung des Etat noch nicht übersehen lassen und 65 000 Mk. zu „Erkundungen von Zubringewegen zu den Eisenbahnen“, und zwar hauptsächlich für die

Zentralbahn. Ferner werden 50000 Mark gefordert für die Erkundung der Strasse Victoriasee—Kagera und der anschliessenden Flussstrecken. Diese Strecke ist besonders wichtig, weil durch ihren Ausbau wirtschaftliche Wirkungen von grosser Tragweite zu erwarten sind. Die Strasse, an die sich eine Schiffsverbindung auf dem Kagera anschliessen würde, erschliesst einen grossen Teil von Ruanda und Urundi; sie wird bei dem grossen Reichtum der Landschaften an Menschen und Vieh einen wesentlichen Einfluss auf die weitere Steigerung von Handel und Verkehr im Seengebiet ausüben und damit die Heranziehung dieser Gebiete zur Steuerpflicht ermöglichen. Im vorletzten Jahre dachte man noch grosszügiger. Es war damals sogar von einer Eisenbahn vom Victoria-see nach dem Kagera die Rede.

Südwestafrika.

Von der Nord-Südbahn. Der Tunneldurchstich durch das südliche von Windhuk gelegene Auesgebirge ist nunmehr vollendet worden. Damit ist eine der schwierigsten Arbeiten beim Bau der Nord-Südbahn vollendet. Auf der Umbaustrecke Karibib—Windhuk sind 125 Kilometer Erdarbeiten besetzt und bereits 70 Kilometer mit neuem, zum Teil dreischienigem Geleis verlegt. Auf der Neubaustrecke sind etwa 80 Kilometer Erdarbeiten besetzt, darunter in erster Linie die schwierige Gebirgspartie durch den Auaspass. An der höchsten Stelle der alten Pad von Windhuk nach Rehoboth wird die Bahn durch das Auesgebirge doch als Tunnel hindurchgeführt. An dem Durchstich haben zwei Gesteinsbohrmaschinen gearbeitet. Zwei für Kapspurbetrieb bestimmte Lokomotiven sind bereits fertig montiert, eine davon befindet sich in Karibib, die andere in Windhuk.

Kiautschou.

Eine deutsch-chinesische Mädchenschule in Tsingtau. Ein Hamburger Komitee, mit den vier Bürgermeistern Dr. Predöhl, Dr. Schröder, Dr. Burchardt und O'Swald an der Spitze, erlässt einen Aufruf zur Begründung einer deutsch-chinesischen Mädchenschule mit Internat in Tsingtau. Der Plan begegnet bei den massgebenden chinesischen Kreisen Tsingtaus und der Provinz Schantung der grössten Sympathie. Sicherlich wird dem obengenannten Zweck wesentlich gedient werden, wenn es gelingt, durch Schaffung eines deutsch-chinesischen Mädchenschulwesens die zukünftigen Frauen und Mütter der höheren Stände Chinas, unter Vermeidung einseitig konfessioneller Beeinflussung, im Geist der deutschen Kultur zu erziehen. Es sind noch etwa 50000 Mk. erforderlich, um den Betrieb der geplanten Schule vorläufig für fünf Jahre zu sichern. Gaben nimmt die Deutsch-Asiatische Bank in Hamburg entgegen.

Schnellste Versendungsgelegenheiten für Briefsendungen nach den Kolonien.

Abgang der nächsten Post aus Berlin**)		Einschiffungshafen und Abfahrtstag		nach	aus	Ankunft der nächsten Post in Berlin
*) 31. März	10 ³⁰ nm.	Brindisi	2. April	Deutsch-Neuguinea		5. April
30. März	10 ³⁰ nm.	Neapel	1. April	Deutsch-Ostafrika		14. April
31. März	11 ⁴⁰ vm.	Southampton	1. April	D.-Südwestafrika		9. April
10. April	1 ⁰ nm.	Boulogne	11. April	Kamerun		30. März
*) 31. März	10 ³⁰ nm.	Brindisi	2. April	Karolinen (nur für Jap)		5. April
*) 19. April	10 ³⁰ nm.	Neapel	21. April	„(ausser Jap) Marianen		8. April
†) 31. März	10 ³⁰ nm.	Brindisi	2. April	Kiautschou		jed. Woche dreimal
*) 19. April	10 ³⁰ nm.	Neapel	21. April	Marshall-Inseln		8. April
7. April	11 ⁴⁰ vm.	Queenstown	9. April	Samoa		18. April
10. April	1 ⁰ nm.	Boulogne	11. April	Togo		30. März

†) Briefe und Postkarten nach Kiautschou werden, falls nicht ein anderer Leitweg vom Absender verlangt wird, allgemein über Sibirien geleitet. Verbindung zurzeit wegen Postgefahr nur einmal wöchentlich über Wladiwostok; Beförderungsdauer Berlin—Tsingtau 19—25 Tage.

*) Auf Verlangen des Absenders werden Briefe und Postkarten nach Deutsch-Neuguinea, Karolinen, Marianen, Palau- und Marshall-Inseln — jedoch nicht Drucksachen und Warenproben — auch über Sibirien-Schanghai befördert.

**) Für die Verbindungen über Italien tritt die Schlusszeit in Hamburg um 4¹⁴ nm., in Frankfurt a. M. am folgenden Tage 7⁴⁵ vm. ein; für die Verbindungen über England in Frankfurt a. M. an demselben Tage 2¹⁵ nm., in Hamburg an demselben Tage 2¹⁹ nm.

Koloniale Kapitalanlagen.

Vom Diamantenmarkt.

Ende des Jahres 1910 sowie Anfang 1911 war die Geschäftslage am Diamantenmarkt namentlich für Meléware keine besonders befriedigende, was auch darin zum Ausdruck gelangte, dass die Berliner Diamantenregie ihre regelmässigen monatlichen Sendungen nach Antwerpen nicht voll absetzte. Die Preise konnten sich indessen, zumal die Regie ihre Ware nicht auf alle Fälle losschlug, auf ungefähr bisherigem Stand behaupten. Zurückzuführen war die ungünstige Lage auf die Zurückhaltung der Amerikaner im Zusammenhang mit der ruhigen Geschäftslage in Nordamerika. Die deutsche Diamantenproduktion hat sich infolge der bekannten Ursachen — Arbeitermangel und Uebergang zum Maschinenbetrieb — in engeren Grenzen gehalten als früher, so dass auch die monatlichen Verkaufsmengen wesentlich geringer geworden waren. Solange der Absatz in Antwerpen stockte, kam dies ja nicht weiter in Betracht, fühlbar konnte dies erst werden, wenn sich die Nachfrage deutscher Meléware belebte. Von dieser abgesehen, befand sich übrigens der Rohdiamantenmarkt in günstiger Verfassung, was auch darin zutage trat, dass in London alle Rohware englischer Herkunft schlanken Absatz fand, wobei es dem englischen Syndikat gelang, weitere Preiserhöhungen durchzudrücken. Diese günstige Lage des Diamantenmarktes ist nun auch dem Geschäft in Meléware deutscher Herkunft zugute gekommen, so dass die unverkauft gebliebenen Restbestände aus den einzelnen Monatssendungen zu anziehenden Preisen bald ausverkauft waren. So gelang es im Februar 35000 Karat Restbestände und

25000 Karat Neulieferungen, zusammen also 60000 Karat glatt abzusetzen, wobei ein Durchschnittspreis von 35 Mk. gegen 30 bis 31 Mark pro Karat in den Vormonaten erzielt wurde. Diese starke Vermehrung des Absatzes ist eine Folge der allgemeinen Not an Rohdiamanten, die wegen Zurückhaltung des Londoner Diamantensyndikats mit seinen Beständen noch verstärkt wird. Es heisst, dass sich die Produktion der Kimberley-Rohware ganz wesentlich vermindert hat und dass die Zufuhr von Südafrika kaum die Hälfte der früheren beträgt. Die Schleifereien sind daher gezwungen, wenn sie nicht Feierschichten einleeren wollen, Rohmaterial um jeden Preis zu erwerben, wobei natürlich in Meléware die billigeren deutschen Diamanten bevorzugt werden.

In auffälligem Gegensatz zu der starken Nachfrage nach Rohware steht das stille Geschäft in geschliffener Ware, da die Amerikaner, die Hauptkunden des Marktes, sich wegen der anscheinend noch nicht genügend geklärten Geschäftslage in Amerika noch zurückhalten. Es steht somit zu befürchten, dass eine Aufhäufung der Bestände an geschliffener Ware früher oder später auch das jetzt so lebhafteste Geschäft in Rohdiamanten ungünstig beeinflussen wird.

Die Kolonialbank Aktiengesellschaft. Die aus dem „Kolonialkontor A.-G.“ hervorgegangen ist, erzielte nach dem Geschäftsberichte im Jahre 1910 einen Reingewinn von 82161 Mk. und verteilt daraus auf ein Kapital von 100 000 Mk., das in der Hauptsache werbend gewesen ist, 30 Proz., sowie auf weitere 10 000 Mk., die nur für kürzere Zeit mitgearbeitet haben, 27 Proz. Dividende. Das verantwortliche Kapital ist inzwischen auf 1 Mill. Mk. erhöht worden, wovon am Jahresschluss noch 600 000 Mk. ausständig waren. Die Bank beabsichtigt, ihre Tätigkeit auf den regelmässigen Bankbetrieb mit kolonialen Gesellschaften auszudehnen und auch neuen kolonialen Projekten ihre Aufmerksamkeit zuzuwenden. In dem Geschäftsbericht heisst es u. a., dass na h der stürmischen kolonialen Begeisterung des Jahres 1909 im vergangenen Jahre naturgemäss eine Ernüchterung und damit ein starker Kursrückschlag eintraten ist. Die Meinung der Bank geht dahin, dass die Bewegung auch nach dieser Richtung über das Ziel hinausgegangen ist und dass nunmehr voraussichtlich mit einer gesunden stetigen Kursentwicklung zu rechnen ist, denn der Kolonialmarkt sei heute ein untrennbarer Bestandteil des deutschen Effektenmarktes geworden und das Interesse für seine Werte dürfte im deutschen Publikum zunehmen, je mehr es gelingt, Industrie-, Farm- und Plantagenbetrieb zu fördern und je mehr die im Anfangsstadium zumeist ertraglosen Gesellschaften zur Prosperität gelangen.

Afrikanische Kompanie A.-G. Die Verwaltung hatte ursprünglich eine Kapitalerhöhung um 2150 000 Mk. auf 4 Mill. Mk. bei sukzessiver Einzahlung geplant, beschränkt sich aber nunmehr auf eine solche von nur 650 000 Mk. Diese soll in der Hauptsache zum Ausbau der Kamerun-Anlagen dienen, wogegen die geplante Ausdehnung des Geschäftsbetriebes auf das Nigergebiet vorläufig zurückgestellt worden ist.

Das von der Heidt'sche Kolonialkontor G. m. b. H., das mit einem Stammkapital von 100 000 Mark arbeitet, brachte im Jahre 1910 aus dem Effektenhandel und an Zinsen 139 220 Mk. gegen 215 035 Mk. im Vorjahre ins Verdienen und verzeichnet nach Absetzung von 47 578 Mk. (60 310 Mk.) Unkosten einen Reingewinn von 91 641 Mk. gegen 154 725 Mk. im Vorjahre.

Kurse deutscher Kolonialwerte.

Mitgeteilt durch: von der Heydt'sches Kolonialkontor G. m. b. H., Berlin W. 8, Behrenstr. 8. 13. März 1911.

Telephon: Amt I, 9229 und 9224.

* Bauzinsen. † geschätzt. Zu jeder Art von Auskunft ist obenstehendes Bankhaus stets gern bereit.

Telegramm-Adresse: „Heydtkontor“.

Gründ.-jahr	Mark	Gesch.-jahr	vorl. Div.	letzte Div.	Nachfrage	Angebot	Gründ.-jahr	Mark	Gesch.-jahr	vorl. Div.	letzte Div.	‡ u. 100 % in Ant.	Nachfrage	Angebot	
															%
1906	1000	1. 10.	6	15†	Afrikanische Kompanie A.-G.	134	138	1903	1000	1. 1.	0	—	Kautschuk-Pflanzung Meanja A.-G.	65	70
1906	1000	1. 1.	4*	4*	Borneo-Kautschuk-Compag. A.-G.	100	104	1908	500	1. 1.	0	—	Kironda Goldminen-Gesellschaft	124	128
1905	1000	1. 4.	17 1/2	17 1/2	Bremer Kolonial-Handelsgesellsch. vorm. F. Oloff & Co. Akt.-Ges.	194	200	1899	1000 u. 200	1. 1.	5	—	Moliwe-Pflanzungs-Gesellschaft	93	98
1902	1000	1. 1.	0	—	Centralafr. Seenges. mbH. Vorz.-Ant.	106	106	1886	500	1. 4.	0	—	Neu-Guinea-Comp. Vorz.-Anteile	124	127
1890	1000	1. 1.	64	—	China-Export-, Import- u. Bank-Compagnie A.-G.	350	400	1906	500	1. 1.	0	—	do. Stamm-Anteile	84	87
1908	£ 1	1. 2.	55	45	Colmanskop Diamond Mines, Ltd.	M 66 1/2	M 67 1/2	1900	100	1. 1.	0	—	Ostafrika Kompanie (D. K. G.)	85	95
1900	1300	1. 1.	0	—	Dtsch. Agav.-Ges. (D. K. G.) Vorz.-A.	60	65	1902	£ 1	1. 1.	35	20 p. r. t	Otavi-Minen- u. Eisenbahnges. Ant.	M 137	M 138
1878	1000	1. 1.	28	—	Deutsche Hand- u. Plantagen-Ges. d. Südsee-Inseln zu Hamburg AG.	150	152	1903	1000 u. 100	1. 1.	0	—	do. Genussscheine	100	101
1907	1000	1. 1.	0	—	do. Genussscheine	1400	1500	1905	1000	1. 1.	4*	4*	Pacific Phosphate Co. Limited	£ 11 1/2	£ 12.0
1885	1000	1. 4.	25	64	Deutsche Kautschuk-Aktien-Ges.	65	75	1897	1000	1. 1.	0	—	Safata-Samoa-Gesellschaft	35	50
1902	100	1. 1.	0	—	Deutsche Kolonial-Gesellschaft für Südwest-Afrika (D. K. G.)	870	890	1905	1000	1. 1.	4*	4*	Samoa-Kautschuk-Compagnie	30	40
1908	1000	1. 1.	0	—	Deutsche Samoa-Ges. (D. K. G.)	55	60	1897	1000	1. 1.	0	—	Sigi-Pflanzungs-Gesellschaft	130	135
1902	100	1. 5.	0	6	Deutsche Südseephosphat A.-G.	174	178	1895	£ 1	1. 7.	0	0	South African Territories	sh 9.3	sh 9.9
1885	1000	1. 1.	6	—	Deutsche Togogesellsch. (D. K. G.)	106	110	1910	sh 19	1. 1.	—	—	South-East Africa 1910	sh 7.3	sh 7.9
1898	300	1. 1.	8	—	Deutsche Ostafrikan. Ges. (D. K. G.)	150	151	1892	£ 1	1. 1.	7 1/2	—	South West Africa Co.	sh 31.0	sh 31.6
1887	1000	1. 1.	20	—	Gesellschaft Südkamerun	124	128	1893	1000	1. 4.	0	0	Usambara Kaffeebaugesellschaft	—	50
—	—	—	20	—	Jaluit-Gesellsch. A.-G.	345	355	1897	500	—	—	—	do. Stamm-Anteile	—	50
1906	1000	1. 1.	4*	4*	do. Genussscheine	M 3300	M 3400	1897	1000	1. 1.	0	—	Westafrik. Pflanz.-Ges. Bibundi	90	95
1895	200	1. 1.	0	—	Kamerun-Kautschuk-Compagnie	88	95	1897	1000	1. 1.	8	—	Westafrik. Pflanzungsgesellschaft	192	198
—	—	—	—	—	Kaoko-Land- u. Minen-Ges.	35	38	1895	500	1. 1.	0	—	Victoria Aktien	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Westdeutsche Handels- und Plantagenges. (D. K. G.) Vorz.-Ant.	100	—