

bedinglichen Stationsbesetzungen durch Kamelreite-patrouillen beobachtet wird.

Olbensburg, 9. Dezember. Als Gast des Großherzogs weilte heute Staatssekretär Dernburg im hiesigen Schloß. Heute abend hielt derselbe in der hiesigen Abteilung der Kolonialgesellschaft im dichtbesetzten Kasino eine einstündige Vortrags über seinen Besuch in Ostafrika in Anwesenheit des Großherzoglichen Paares, des Erbprinzen und sämtlicher Behörden. An den Vortrag schloß sich eine größere Tafel im Elisabeth-Palais. Aus dem Vortrage sei folgendes hervorgehoben:

Ich kann hier kein umfangreiches kolonialpolitisches Programm entwickeln, wollte ich dies, so würde die Zeit nicht zureichen; auch würden mit Recht Reichstag und Bundesrat unzufrieden sein. Ich bitte daher, mir zu gestatten, lieber in mehr berichtender Weise vorzutragen und dabei von Zeit zu Zeit solche Ausblicke und Ermahnungen einzuflechten zu dürfen, wie sie der Gegenstand darbietet. Als wichtigste Episode meiner Reise kann ich ohne weiteres den Marsch ins Innere bezeichnen. Einmal deshalb, weil die Fragen der Beschaffung von Arbeit, die die Weißen an der Küste bewegen, nur aus einer Kenntnis der Verhältnisse dort beurteilt werden können, wo die Arbeiter herbeigezogen werden müssen. Dann, weil wenn man Bahnen und Wege ins Innere bauen will, wo weder weiße Ansiedler noch Plantagen unter weißer Leitung bestehen, man die Basis für eine Rentabilität — und ohne eine solche darf man Bahnen nicht bauen — nur im Innern finden kann. Drittens, weil ein sicheres Bild über die Zustände selbst im größten Teil des Schutzgebietes an der Küste überhaupt nicht erhältlich war. Ein erstes und großes Stück kann man mit der Bahn fahren, allerdings mit keiner deutschen. Denn selbst die jetzt benutzte Korogoro-Bahn reicht mit ihren 230 km nicht weiter als knapp $\frac{1}{2}$, der Querschnitt unserer Schutzgebiete. Dagegen haben die Engländer, wie ja wohl bekannt, vom Hafen Mombassa bis nach Kilima am Viktoriasee eine Eisenbahn gebaut und mit ihrer Hilfe und der von ihr eingesetzten Schiffsahrt auf dem Viktoriasee kann man das Zentrum unseres Schutzgebietes leichter erreichen, als auf dem Marsch von der Küste, ein Marsch, der heute noch 30 Tage in Anspruch nimmt. Mombassa liegt unter dem 4. Grad südlicher Breite und der Endpunkt der englischen Bahn am Viktoriasee genau auf dem Äquator, Tabora liegt auf dem 6. Grad südlicher Breite. Das ganze Schutzgebiet ist nicht nur tropisch, sondern es liegt nahezu direkt unter dem Äquator, und das ist bei allen Ermahnungen über die Zukunft nicht zu vergessen. Das Land selbst, durch das die Bahn führt, ist zum großen Teil nahezu unproduktiv. Wenn man den herrlichen Palmwäldern und den in aller tropischen Spitzigkeit glänzenden Röhrichtern überwandern hat, folgen mindestens 400 km, aus denen die Bahn nahezu keinerlei Früchte ziehen kann, unendliche Ebenen, durchaus menschenleer, weil sehr mazerarm. Hier nun hat sich die Gelegenheit gegeben, in einer geistreichen Ausnutzung der natürlichen Umstände, dem Reisenden Bilder zu bieten, wie sie schöner und romantischer nicht ausgedacht werden können. Die ganze Strecke nämlich ist zu einem Wildreservat erklärt worden, und auf ihr tummeln sich in Herden von Tausenden Zedrus und Gnus, große und kleine Antilopen, Gazellen und Strauße. Hier und da kann man zunächst wie große kahle Büsche aufstehende Straßen zu zwei und drei zusammenstehen sehen, und diese Tierwelt weiß, daß sie absolut gefahrlos ist, sie kommt bis auf 10 bis 15 m an den vorbeifahrenden Zug heran. Auch an Raubzeug fehlt es nicht. Durch diese wunderbare Tierwelt fährt man nun nahezu einen ganzen Tag. Die afrikanischen Bahnen haben keine Schnellzuggeschwindigkeit, 46 Stunden dauert die Fahrt, zwei Tage und zwei Nächte, und wenn sie auch interessant ist, so ist sie nicht sehr bequem, denn Schlafwagen gibt es natürlich nicht. Die Nachtzeiten müssen an bestimmten mit Speisehäusern verbundenen Bahnhöfen eingenommen werden, wo dann der Zug $\frac{1}{2}$ oder $\frac{1}{3}$ Stunde hält. Wenn es auch nicht rief wie auf unseren Eisenbahnen, weil die Frennung mit Holz erfolgt, so bringt doch ein feinerer Staub ständig durch alle Ritzen und Spalten ein, und wenn man seine Nase brennt hat, sieht man eher wie ein Indianer als wie ein Fleischgesicht aus. Die jetzige Hauptstadt Nairobi teilt die Bahn in zwei etwa gleiche Teile; sie liegt ziemlich hoch und ist deshalb von vielen Europäern dauernd bewohnt. Auch sind zahlreiche europäische Ansiedlungen, besonders von Engländern und Deutschen, die aus Ostafrika ausgewandert sind, um Nairobi gruppiert, und es hatte eine Heilung den Anschein, als ob dort eine große weiße Stadt entstehen könne. So wurde sie denn ausgelegt in prächtiger, urbanogener Weise, mit breiten Avenuen, Bauhöfen liegen auf halbhoher Höhe und die Stadt, die ursprünglich nur entstanden war, um ein Hauptzentrum für die Bahn zu bilden, wuchs an den verschiedensten Stellen rapid auf. Aber es zeigte sich, daß auch das Höhenklima nicht vor Seuchen und Malaria schützt und ferner, daß selbst eine hohe und dünne Luft europäische Arbeit sehr erschwert, weil die tropische Sonne dabei täglich neun bis zehn Stunden dem Arbeiter über dem Scheitel steht. Und so sind denn jene weißen Ansiedlungen um Nairobi, insbesondere da ein Abzug für die Produkte fehlte, wieder sehr stark im Rückgang begriffen und ein sehr unzufriedenes Element hat sich dort gebildet. Die Bevölkerung ist total zusammengebrochen; Beispiele, die vor vier Jahren um 400 W. zu haben waren, inzwischen aber auf 4000 W. gesunken waren, sind heute zum Ursprungsort kaum mehr anzubringen. So ist denn Nairobi vorläufig noch eine Stadt aus Weißblech, und wenn sie auch einen langsamen Fortschritt verspürt mit der Bedienung von Handel und Wandel, so sind doch die existenziellen Erwartungen für eine weiße Ansiedlung bisher unerfüllt geblieben. Auch ein wesentlicher Plantagenbau besteht in Ostafrika nicht. Er scheitert an der dünnen Bevölkerung mit Schwarzen und an der Überzeugung der Regierung, daß das Land in der Eingeborenenkultur eine sicherere Basis finden werde, als wie an der Erzeugung von dem den Schwankungen des Weltmarktes stark unterworfenen Plantagenprodukten. Die Dünne der Bevölkerung erklärt auch die Verhältnisse, die beständig dahin gehen, aus dem viel weitläufigeren Deutsch-Ostafrika beständig Arbeiter in großen Mengen zur Auswanderung zu bewegen, eine Tendenz, die nur durch große Vorsicht und angemessene Behandlung unserer Eingeborenen entgegenzuegen werden kann. Denn einen Zwang auf sie anzulegen, ist bei einem nahezu 1000 km langen Grenze und den verhältnismäßig kleinen Nachmitteln, die wir aus verhältnismäßig geringen nur in der Kolonie halten, ganz unmöglich. Ein Anblick von überaus glänzender Schönheit eröffnet sich, wenn die Bahn den großen zentralafrikanischen Graben erreicht, ein tiefer Abzug von etwa 6000 Fuß mit der wunderbarsten Natur, der schönsten Felsenwelt und den glühendsten Farben. Hier ist nun die Bahn ein Jugendkraftsaugfeld allerersten Ranges und hat selbstverständlich, besonders da sie nahezu zweimal ganz umgebaut werden mußte, große Summen verschlungen. Hinter dem Graben bei Rau erreicht die Bahn die Höhe von 8000 Fuß. Es wird dort in der Nacht bitter kalt, und hier sind auch einige Großfarmbetriebe mit Viehzucht, die anscheinend viel versprechen. Dann kommt ein schneller Abstieg in einen ebenen Streifen, der den Viktoriasee umfließt, und hier liegt der Endpunkt der Bahn, Fort Florence auf englisch, Kilima in der Sprache des Landes. Es liegt an einer Bucht und macht einen sehr natürlichen und geschäftsmäßigen Eindruck. Denn im Kampfe mit den Seuchen, der Schlafkrankheit und der Malaria hat man nahezu jeden Fuß und Strauch, die Herbergen der Fliegen und ihrer Brut, in der Umgegend der Stadt niedergelegt, und die Sorge geht soweit, daß den einzelnen Europäern, meistens Beamten, selbst die Heden um ihre Hüften abstrahiert wurden. In den See hinaus streckt sich ein Pier, an dessen Seite jetzt ein zweiter erdicht wird, und eine Werftanlage, die bei aller Einfachheit großartige Leistungen vollbringt. Denn nicht weniger als vier große eisene Schiffe vermitteln den Verkehr auf dem Kilima, drei Passagier- und Frachtdampfer und einer, der allein zur Frachtförderung bestimmt ist. Diese Schiffe sind Stück für Stück in ihren einzelnen Teilen von England per Dampfer nach Mombassa und von dort

aber die Bahn gebracht und werden in Kilima lediglich zusammengelegt. Sie werden hier verladen, was das heißt, wenn ich Ihnen sage, daß der große Frachtdampfer 1500 Brutto-Registertonnen hat. Die Einrichtung der Passagierdampfer ist die eleganteste, man kommt sich in dem Zentrum von Afrika unter dem Äquator, 1000 km von der Küste, wie in einem erstklassigen europäischen Hotel vor. Englische Reinlichkeit, europäischer Komfort und nur der Mangel an Eis, die tiefbraunen goanesischen Stewards und die in weiße lange Hemden gekleideten Kabirondo-Jungen, welche die Bedienung der Schiffe besorgen, erinnern daran, daß man im Mittelpunkt des schwarzen Kontinents ist. Die Wägen sind portugiesische Mischung aus Indien und werden überall, in kleineren Stellen, besonders auch als Regierungsbeamte verwendet. Die Vorarbeiter auf der Bahn sind Indier; die ganze technische Bedienung des Schiffes machen Schwarze. Da der Viktoriasee in seiner Mitte noch unbekannt und an seinen Rändern nicht befestigt ist, fahren die Schiffe nur bei Tage. Es ist ein merkwürdiger Kontrast, jene vollendete Begehrlichkeit, mit der man über die tiefblauen Fluten dieses Binnenmeeres von der Höhe Bayerns fährt, und die zum Teil lahlen, ganz menschenleeren Inseln und Küsten, welche die Schlafkrankheit in dem letzten Jahrzehnt entvölkert hat, so entvölkert, daß man nahezu in Kilima keinen Fisch mehr erhalten kann, weil die Fischer angezogen sind. Die Größe der Aufgaben und die Gefahr des Zustands wirken so mächtig, daß man nur voller Bewunderung und Dank der deutschen Gelehrten denkt, besonders des Hrn. Rats Koch, die im Interesse der Menschlichkeit und Zivilisation unter großen persönlichen Gefahren diesem fürchtbaren Feinde sich entgegenstellten haben. Die Dampfer bringen den größten Teil der Fracht für die Ugandaabahn in Kilima zusammen. Sie besteht aus Baumwolle, die in Ostafrika von Eingeborenen gezogen und dort Kultur gewonnen ist; auch aus Gummi, der auf diesem als dem nächsten Wege vom östlichen Kongostaat kommt, aus Bienenwachs, Bienen- und Wäldchen, die aus dem deutschen Gebiet kommen, aus Wachs, das in Deutsch-Ostafrika gesammelt wird, aus Eisenblech und Erdbeeren, aus Reis und Mais, die in den deutschen Kolonien angebaut werden. Es ist sehr interessant, hier eine kurze finanzielle Ermahnung anzuführen. 110 Mill. M. hat die Bahn gekostet, 4 Mill. M. wird die jährliche Vergütung sein, 800000 M. ist zurzeit der reelle Überschuß, d. h. über 3 Mill. M. bleibt die Bahn heute hinter ihrer Vergütung zurück. Nichtsdestoweniger ist sie eine Kulturlast ersten Ranges, die wirtschaftlich allerdings zunächst aus Deutschland zugute kommt. Ich habe bereits gesagt, daß sie ein ungeheures Kolonialrecht sichert. Sie wissen alle selbst, was Kolonialtruppen kosten. In Ostafrika ist das Kap. 2 des Etats „die Militärverwaltung“ heute noch nahezu 37, 2 Mill. M. in Südwest gar noch beinahe 24 Mill. M., 65 Prozent der gesamten Frachten der Ugandaabahn kommen aus dem deutschen Gebiet. Rufosa, Ruanda und Shirati sind die Säulen. 1800000 M. macht der deutsche Anteil aus, um den die Güter auf der Ugandaabahn billiger befördert werden, als eine mäßige Vergütung verlangen würde. Aber welche Wirkung hat die Bahn auf die Entwicklung unseres Schutzgebietes gehabt? 9 Mill. M. Handel, und zwar ausschließlich Eingeborenenhandel, hat sie für das Jahr 1907 in diesen drei Jahren möglich gemacht. 600000 M. sollte haben wir bei diesem Handel eingenommen, aber 1 Mill. Eingeborene sind in das Produktionsstadium eingetreten, nahezu 1 Mill. Hüttensteuern sind wir in der Lage, insoweit dieser Produktionsfähigkeit einzubringen. Aber auch der englische Verkehr, das Aufblühen von Mombassa ist eine Folge dieser Bahn. Daraus können wir zunächst zweierlei lernen, erstens, daß der Nutzen einer Eisenbahn nicht bemessen werden kann nach dem, was sie selbst anbringt, sondern daß die allgemeine Hebung des Landes und die daraus entstehenden fiskalischen Gesele die nächste Wirkung zu bilden pflegen, und daß die Einnahmen, die die Landesverwaltung hat, genügende Summen liefern, um eine Bahn auch rentabel zu bauen, zweitens aber, daß Erschließungsbahnen für fremde Länder durch eigene nicht produktionsfähige Gebiete kein Geschäft sind, das sich bezahlt macht. Das müssen sich diejenigen überlegen, die mit Rücksicht auf den Verkehr, der aus Ostafrika nach Ostafrika über den Kongostaat zu holen wäre, den Bau einer Südbahn in Ostafrika zunächst befürwortet haben. Die Folgen müssen absolut identisch sein mit denen die bei der Ugandaabahn eingetreten sind. Man würde diese beiden genannten fremden Länder wirtschaftlich und fiskalisch entwickeln, und weil diese Einnahmen Fremden zufließen, für die eigene Bahn keine oder nur eine sehr bescheidene Rente erwarten dürfen. Macht man die nördliche Kundahit um den See, so ist der erste deutsche Landungsplatz Rufosa. Es ist eine offene Herde mit starkem Gezeug und deshalb sehr ungenügend, so daß die Verlegung der Station trotz allem, was da Gutes geschaffen ist, in eine der besser geeigneten nahen Buchten ins Auge gefaßt werden muß. Der Rufosaberg ist eine sogenannte Residentur, d. h. man hat fernerhin dort eine ausgedehnte deutsche Verwaltungstätigkeit nicht vorgesehen, sondern verfährt mit und durch die eingeborenen Fürsten, was um so leichter ist, als es deren nicht sehr viele gibt, jeder ein verhältnismäßig sehr großes Volk befehligt und die Herrschaft eine sehr absolute ist. Denn dem herrschenden Recht nach gehört Grund und Boden und was darauf wächst, Menschen und was sie besitzen, dem Fürsten absolut und ohne Einschränkung. Die deutsche Verwaltung hat sich mit Erfolg bemüht, diesen sehr barbarischen Rechtszustand zu erregen durch einen besseren, für den an Stelle des Eigentums die Verpflichtung zu einer Abgabe tritt, und in dem Rechtsapparat durch Weiße nach und nach verbreitet wird. Die Bevölkerung ist ein schöner Menschenschlag, die sich im wesentlichen von Bananen nährt. Die Banane ist eine einjährige Pflanze, aber sie erneuert sich beständig aus Wurzelstöcklingen und wächst bei geringer Pflege und einiger Düngung viele Jahre auf derselben Stelle. So ist denn jede Eingeborenenhütte mit Bananen umgeben, und hier ist der erste Anlauf zu einer Düngeungswirtschaft. Der Eingeborene erhält im wesentlichen Kleinvieh (Riegen) für diesen Zweck, sehr im Gegensatz zu anderen Teilen Ostafrikas, wo diese Rumpfbetriebe der tierischen Exkremente unbekannt ist. Die Exportprodukte sind demnach im wesentlichen jene Kleinviehställe und in steigendem Maße der Kaffee. Es ist interessant, hier eine Vergleichung mit der Eingeborenen- und Plantagenwirtschaft gerade bei diesem Artikel anzustellen. Bekanntlich ist in Uganda, wo eine gute Qualität Kaffee erzeugt wird, die Plantagenwirtschaft in Kaffee nicht mehr rentabel. Alle Plantagen seien jedes Jahr Geld zu verlieren nach und nach andere besser rentierende Gewächse zu ziehen. In Rufosa steigt die Kaffeeproduktion von Jahr zu Jahr und die Qualität ist derart, daß der Export zum großen Teil nach Arabien stattfindet, wo er mit dem dortigen Kaffee vermischt als Mokka-Kaffee in den Handel kommt. So haben denn um jede Hütte 10, 20 und 30 Kaffeebäume zwischen den Bananen. Es erscheint an den ersten Blick wunderbar, daß ein mit europäischer Intelligenz betriebener, mit reichen Geldmitteln angelegter und mit modernen Einrichtungen zum Teil komplizierter Art für Entfaltung und Erziehung ausgehatter Betrieb, nicht konkurrenzfähiger ist. Aber gerade darin liegt zum Teil der Mißerfolg. Eine Kaffeepflanze ist belästigt mit den Kosten auf Grund und Boden. Den Eingeborenen gehört der Boden frei. Sie ist belästigt mit den Kosten der Rodung; Plantagen können ja nur da angelegt werden, wo kein Eingeborenen-Vorhanden ist. Diese Kosten sind sehr hoch. Der Eingeborene zieht den Kaffee als Zwischenkultur. Eine Plantage ist belästigt mit den Kosten eines europäischen Aufsichtsrats, einer europäischen Leitung, weichen sehr teuren Angehörten im Schutzgebiet und vor allem mit Zinsen auf Kapital und Arbeit für 6 bis 6 Jahre, nämlich der Zeit zwischen Anlage und Ertragsfähigkeit. Diese Unkosten hat der Eingeborene nicht, er hat gar keine Unkosten. Er macht die Sache nebenbei, er lebt von seiner Banane. Diese Wahrheit, daß in vielen Fällen die Eingeborenenkultur ungleich billiger produziert, wie Plantagenkultur, ist für manche Leute nicht sehr erbaulich, aber sie muß im Interesse unserer Kolonien und ihrer Entwicklung ausgesprochen werden. Das Bild ändert sich natürlich sofort, wo es sich um sehr hochwertige Produkte handelt, die nur mit großen machinellen Anlagen, wie Eisal, und mit großen Beschäftigungen, wie Baumwollspinnerei, gemacht werden können; denn der Eingeborene kann weder Maschinen betreiben noch Kapital beschaffen. Aber es ist noch ein anderes, was ernsthaft ins Auge

gefaßt werden muß. Der Kaffeebau war rentabel, solange nicht die ungeheure brasilianische Überproduktion eintrat, d. h. die Plantage ist mehr oder weniger abhängig von der Weltkonjunktur. Ob sie bestehen kann oder nicht hängt von Faktoren ab, über die man keine Gewalt hat, und das ist der Grund, weshalb man dafür sorgen muß, daß ein Schutzgebiet nicht vom Plantagenbau abhängig wird, damit bei sehr schlechten Konjunkturen nicht das ganze Schutzgebiet, Leben und Nahrung der Eingeborenen in Gefahr kommt. Da der Eingeborene im Vergleich zur Plantage eben keine Vorposten und Zinsen hat, so kann der Preis unendlich tief heruntergehen, ohne was die Sache bringt, ist noch ruhe. Es ist vielleicht nicht genug, um zu dem Anbau zu reizen, er wird sich nicht ausdehnen, aber daß er ganz erlischt, dagegen schützt die Notwendigkeit, gewisse fiskalische Abgaben zu zahlen und dafür entsprechende Exportzölle zu fliegen. Es ist deshalb mein Bestreben gewesen, im Schutzgebiet einen gewissen Einblick in die Wirtschaftsweise zu bekommen, damit alle Erwerbsstände in gleicher Weise zu ihrem Recht kommen und nicht nur die Plantagen geschädigt werden, sondern auch andererseits das Schutzgebiet vor einer Entvölkerung bewahrt wird, die große Gefahren in sich bergen kann. Ich bin mir der großen Verantwortung wohl bewußt, die darin liegt, diese Dinge offen darzulegen, aber ich weiß, daß ich diese Verantwortung nicht nur dem deutschen Kapital gegenüber, das in den Kolonien angelegt ist, trage, sondern auch den vielen Millionen Menschen gegenüber, die sie beherbergen. Um die Station Rufosa hat sich schnell eine Ansiedlung von Indianern, meistens Indiern, etabliert, obwohl auch mehrere europäische Handelshäuser und zwei große deutsche, ein amerikanisches und ein italienisches, sind dort niedergelassen haben, um einen direkten Export der für Handelszwecke unentbehrlichen Felle in die betreffenden Konjunkturländer zu leisten. Die europäischen Häuser treiben Großhandel, aber auch sie bedürfen der deutschen Kaufmannschaft. Der Indier betreibt im wesentlichen Kleinhandel, aber auch er steht nicht etwa direkt zwischen dem Großhändler und dem Eingeborenen, sondern auch er rüftet wieder andere mit Kaufwaren aus, damit sie in das Land gehen, die Exportwaren auszusuchen und sie auf dem Kaufwege erwerben. Ich will hier auf die Unterfrage nicht eingehen, nur das will ich sagen, daß die Konstruktion des ostafrikanischen Handels eine ziemlich feine und komplizierte ist, in die man nicht mit rauher Hand eingreifen darf. Derjenige, der mit den Eingeborenen direkt verkehrt, ist gewöhnlich ein Suaheli oder Banjema von der Küste, oder ein Banjamwesi aus dem Innern, denn auch dieses Volk hat erhebliche Erwerbsbeträge. Und so geht denn die Ware vom Eingeborenen auf den Eingeborenenhändler, von ihm auf den indischen oder deutschen Großhändler über und von da in den Weltverkehr. Der Kaufmann ist mancherlei, hauptsächlich baumwollene Tücher, die aus Indien und Holland kommen, oder in ihren besseren Qualitäten aus Amerika, Berlin und Triest, daneben aber viele nützliche Gegenstände aus Email, Blech und Eisen, das nach und nach immer größerer Haltbarkeit und leichterem Reinigung halber die eingeborenen Ton- und Korbgefäße zu verdrängen sucht. Die Fortschritte aber und vom Eingeborenen begehrtesten Handelsartikel sind alte Hosen und Röde, die ihren Weg von der Friedrichstraße bis nach Rufosa finden, in großen Bägern dort aufgeschleppt sind, und für welche die Eingeborenen erprobte Preise bezahlen in der dem Regier eigenen Nachzahlungsmacht. Von Rufosa fährt man einen Tag nach Ruanda, der deutschen Hauptstation am Viktoriasee und dem Sitz eines Bezirksbeamten, eines Beamten und Jägerhaupt wie überall, umgeben von Hütten der Eingeborenen. Hier betritt man das Band Usutuma, das, soweit es zum Ruandasgebiet gehört, ungefähr $\frac{1}{2}$ Million Einwohner hat. Von da sollte denn unter Überlandmarsch nach Tabora beginnen. Um ihren zu gehen, wie langsam und beschwerlich, vor allem wie zeitraubend das Reisen im Innern Ostafrikas noch ist, will ich Ihnen die Karawane beschreiben, die wir zusammenzuziehen hatten, um bei dem Mindestmaß von Komfort und Sicherheit einen 30-tägigen Marsch zu unternehmen. Ich tue dies deshalb, um Ihnen zu zeigen, daß, wenn auch bei Bahnverbindungen aus dem Personenverkehr, besonders der Weißen, nie eine erhebliche Rente herauskommen wird, doch der ganze Gang der Verwaltung eine ungemeine Wichtigkeit erfährt. Es ist von einem Gouverneur und seinem Beamten nicht zu erwarten, daß sie, um einen Innenbezirk zu beschützen, sich drei Monate auf die Reise begeben. Da muß ja doch zu Hause alles hocken, besonders wenn der Befehlende von jeder britischen Nachricht abgeschnitten und lediglich auf einen Telegraphen angewiesen ist. Es können auch Beamte nicht entsprechend entgeltet werden, und die ganze Verwaltung wird so ungeheuer teuer durch die Reisegelder und Zagegelder, die entstehen, daß schon hieraus ein nicht unerheblicher Betrag erspart werden wird, wenn die Verbindung haben. Und wenn es auch nur 40000 M. im Jahr sind, so versieht das doch immerhin 1 Mill. M. Nun haben aber älter 400000 M. im Etat für Dienstreisen, Unzugskosten und Aufstellungsgelder, und es stehen im Etat für Transportkosten im Schutzgebiete und für Frachtkosten und Frachtausgaben an die Beamten und Offiziere 162000 M. daß daraus ein erheblicher Betrag erspart wird, ist ja klar. Aber darauf lege ich nicht den Hauptwert. Ich lege den Hauptwert auf eine gute Verwaltung, auf ein sicheres Funktionieren der Rechtspflege und auf eine Sicherung von Leben und Eigentum. Wie schwer das gegenwärtigen Verhältnissen machen, soll Ihnen die folgende Schilderung zeigen. Unsere Karawane bestand aus 6 Beamten und 1 Arzt, 4 Unterbeamten und an diese schlossen sich noch 4 Journalisten an, die auf eigene Rechnung und mit eigenen Saksaris, wie der technische Ausdruck heißt, reisten, im ganzen 16 Menschen, und die Karawane bestand aus ungefähr 600 Menschen, die ja nicht alle auf Staatskosten befördert werden mußten, aber doch die ganze Sache schwer beweglich machten. Im Innern gibt es wenig Haushälter, und wo sie sind, wo sie sind, ist die Europäer gut, sie nicht zu benutzen, denn sie sind der Lieblingsnahrung eines kleinen Insekts, einer Heide, durch deren Biß das Rückenleider überzogen wird, einer Krankheit, gegen die es noch keine Vorbeugungsmittel gibt, und die in ihren Folgeerscheinungen sehr gefährlich zu werden pflegt. Man muß deshalb in seinem Zelte leben, und da jedes Zelt einschließlich der Ausrüstung mindestens fünf Kosten ist und man mit zwei bis drei Kostern behaftet ist, denn im Innern ist gar nichts zu bekommen, so macht das schon acht Träger auf den Kopf, ohne die Verpflegung. Dazu kommt, daß Wasser, das nach europäischen Begriffen trinkbar ist, im Innern überhaupt schwer zu haben ist. Der Regier liebt kaltes, nahezu weiß aussehendes Wasser, und nur diese Wasserstellen sind meistens erschlossen. Wenn man also auf Alkohol ganz verzichtet, so hat man doch Mineralwasser mit sich zu schleppen, und da man höchstens frisches Fleisch im Innern bekommt und Mehl aus der Regierung, so ist man für den Rest der Verpflegung auf Büchsen angewiesen, und das macht infastide des Referendariats und infastide der Kochgeschirre, Zeller, Gläser u. weitere acht bis neun Lasten, so daß die Verordnung jedem Beamten 15 Träger zubilligt. Das macht also allein 240 Träger, und dazu muß man noch etwa 10 Prozent Referentträger rechnen, wenn man solche sortierten Räder durchführen will, wie ich sie durchzuführen genötigt war, d. h. also ungefähr 270 Leute. Nun gehören zu jedem Weißen etwa zwei Boys, welche die Sachen einpacken, beaufsichtigen, die Kleider in Ordnung halten, die Betten aufschlagen, in der Reise bedienen, d. h. auf 16 Weiße 32 Boys, und dazu kommen noch verschiedene Röde und Rückenjunges, zusammen etwa 40 Mann. Da hat man schon weit über 300. Dann kann man bei einer solchen Karawane, die auch wertvolles Eigentum, eine größere Kasse mit sich trägt, nicht ohne Bedingung ziehen, und wenn vielleicht nicht notwendig, so war doch durch die Vorsicht geboten, daß man ein Zug von Kaskaris, ungefähr 50 Mann begleitete, nicht nur zur Sicherheit der Weißen gegen die Bewohner, sondern auch zur Ordnung in der Karawane, zum Aufschlagen der Zelte, zu Botengängen u. Diese Kaskaris haben aber unannehmbar auch eine Bedienung bei sich, denn auch sie schlafen gern unter irgend einem Stück Tuch und müssen auch Kochgeschirre und Trinkgefäße u. haben, und Lasten zu tragen sind sie nicht gewohnt. Das ist umso begreiflicher, als ja natürlich die Temperatur stets eine sehr hohe ist. Also haben Sie fast 50 Kaskaris 100 Menschen, und dazu kommt nun noch ein Anzahl von Kaskarfrauen, die