

hügel und Wälder, welche häufig lahl und unvermittelt empvorragen. Baobabs, die in Ulogo sehr häufig, verschwinden fast. Lichter Bori tritt nur hier und da auf, dann aber theilweise mit schönem, hochstämmigem Holze, vielfach Teak- (mininga) und Mbefubäume, deren eisenharter Kern trotz seiner Sprödigkeit mit das beste Bauholz der meisten Gebiete des Innern repräsentirt, da es gegen Wühlkäfer und weiße Ameise fast immun ist. Einige Mabaga (mehr oder weniger baumlose Steppen, mit schwarzem, undurchlässigem Lehmboden) finden sich, theilweise von schirmartigen Mimosen umrandert, vor. Im Großen und Ganzen liegt jedoch das ganze Land unter einer dichten Decke des in Ulogo üblichen niedrigen Dornbusches verborgen, in welche die Waniatura ihre sehr ausgedehnten Lichtungen gehauen haben. Auf die Qualität des Bodens habe ich aus dem Schambenbestande keinen Schluß ziehen können. Der Ertrag der weiten Felder ist jedenfalls vorzüglich, das fast ausschließlich angebaute Mtama und Ulesi trug ganz auffallend dicke große Trauben und Kolben, doch war die durchschnittliche Höhe der Stauden nicht mehr als 2 1/2 bis 3 m.

Ueber eine Expedition nach Kitengule

berichtet der Kompagnieführer Langheld aus Ufoba unter dem 1. April d. Jz.:

Ich beabsichtigte, den bisher von keiner Regierungsexpedition besuchten Sultan Kassassura von Ussui zu besuchen, besonders da auch durch sein Gebiet der Weg nach dem mir vorgelackten Ziele, Kitengule, kürzer ist, als auf der östlichen Route. Am 9. März traf ich in der Nähe seiner Residenz ein, nachdem ich ihm am Tage vorher Voten mit der Mittheilung meiner Ankunft überhandt hatte. Er sandte mir schon, während ich noch auf dem Marsche war, Lebensmittel und kurz nach meiner Ankunft im Lager zwei Stüd Rindvieh, 16 Ziegen und ungläubliche Mengen von Bataten, Maniok, Bananen, etwas Honig und Mehl.

Trotz strömenden Regens ging ich dann nachmittags zu ihm. Er empfing mich mit einer Kriegeschaar von etwa 1000 Mann, von denen wenige mit großen Vorderladern, sonst alle mit Speeren, Vogen und Pfeilen bewaffnet waren. Er erklärte mir, sich sehr zu freuen, einen Vertreter des Gouvernements bei sich zu sehen, da es schon lange sein Wille gewesen sei, sich unter dem Schutze der deutschen Flagge zu stellen. Er zeigte mir auch Empfehlungsbriefe des Dr. Baumann, Grafen Göben und Mr. Stofes, der ersten Reisenden, die Ussui seit Speke, Grant und Stanley besucht hatten. Ich erwiderte darauf, daß wir in das Land gekommen seien, um Frieden, Handel und Wandel zu schüßen, und daß wir Leute, die unseren Befehlen gehorchten, unterstützen u. s. w. Tagelang verlangten wir wiederum, daß er nichts Unrechtes thäte, besonders Handels-

karawanen in Frieden ließe. Er versprach, Alles zu thun, was von ihm verlangt würde. Diese Reden wurden vor der ganzen versammelten Menge gehalten. Ich hielte darauf die deutsche Flagge unter den üblichen Formalitäten. Als Tribut brachte er einen großen Eisenbeinzahn, den ich nicht mitnahm, um meine Lasten nicht unnöthig zu vermehren. Ich trug ihm auf, denselben zu verwahren, bis ich von Muanza aus zu ihm senden würde. Er versprach, noch vier weitere Eisenbeinzähne binnen Kurzem als Tribut zu stellen. Zum Weitermarsch nach Karagwe stellte er mir Führer und Ausküststräger.

Ueber eine von der Station Kilossa eingefandte Kaffeeprobe

hat die Firma A. Junz sel. Wwe. folgendes Gutachten abgegeben:

„Der Kaffee gleicht dem immer seltener werdenden werthvollen Ceylonkaffee. Die Bohne ist noch nicht voll entwickelt, die gebrannten Bohnen zeigen ein noch etwas verkrüppeltes Aussehen, doch dürfte das Produkt sich bei regelrechter Kultur und rationaler Bearbeitung zu einer guten Entwicklung bringen lassen.

Der Geschmack der gerösteten Bohne ist ein guter und ceylonähnlicher, den Preis des Rohkaffees würde ich auf 85 bis 90 Pf. unverzollt per 1/2 Kilo taxiren. Der Preis für guten Ceylonkaffee bezw. für dessen Ertrag, das ist »Beständische Bereinigungsart«, variiert zwischen 90 und 105 Pf. per 1/2 Kilo unverzollt. Wenn ich den Preis für bemusterte Waare niedriger annehme, so liegt der Grund darin, daß letztere noch etwas leicht und nicht so voll von Geschmack ist, wie die im Handel befindlichen entsprechenden Marken.

Aus Vorgelegtem ergibt sich aber, daß eine regelrechte Kultur des fraglichen Kaffees sich mit der Zeit lobnend gestalten dürfte und daher wohl anzuzumpehlen ist.“

Kamerun.

Ueber seine Reise von Yaunde nach Aribi

berichtet Mittelmeister Freiherr v. Stetten:

Ich bin mit dem Rest der Expedition am 26. August in Aribi angekommen. Mit mir kamen ungefähr 250 Yaunde zur Küste, welche ich aus der bedeutend größeren Zahl derer, welche mit mir gehen wollten, ausgesucht hatte. Ein Theil wird einige Zeit in Kamerun arbeiten, ein anderer als Träger für den Abfüßungstransport nach Yaunde dienen, ungefähr ein Drittel hatte sich lediglich dem Schutze der Expedition anvertraut, um Gumbi zur Küste zu bringen. Fast zur Hälfte sind es Fetudis, welche mich bereits auf meinen beiden Zügen zum Samaga als Träger



begleitet hatten, außerdem eine Abtheilung Voghe Banthe sowie Wasas und Zateges, also alle cent von der Station wohnend; Lieutenant Dominik wird seiner Zeit Voghe Kelinghe als Träger benutzen. Ich kann mich auch diesmal wieder nur lobend über Tragfähigkeit und Marschdisziplin der Leute ausprechen. Was die Straße Yaunde—Kribi betrifft, so war sie jetzt am Ende der Trockenzeit in möglichst gutem Zustande. Wir haben uns zum Eingang in das Hinterland leider gerade die schlechteste Route erwählt, denn der Weg durch Baloko sowie die Samnagaroute wären, was Bodenbeschaffenheit anlangt, entschieden vorzuziehen, nachdem jedoch diese Straße nun vollständig offen ist, glaube ich auch, daß ihr das Hauptaugenmerk zugewandt werden sollte. Die Yaunde Station ist von Kribi bequem in 12 Tagen, der Samnaga von dort in drei Marschtagen zu erreichen. Die Entfernungen sind also nicht viel bedeutender als diejenigen von der Küste über Edea auf den anderen beiden Straßen. Der Weg durch Baloko kann zweifellos nach dem jetzigen Kriege mit der Zeit geöffnet werden, kostet aber dann auf mindestens ein Jahr zwei und auf lange eine Zwischenstation. Der Samnagalandweg dürfte wohl an und für sich als offen gelten, denn ich glaube nicht, daß die Dogodjes, die einzigen, welche bisher den Expeditionen größeren Widerstand bereitet, nach der Niederlage ihrer Stammesgenossen noch Lust haben, ernstlich mit uns anzubinden, doch wäre auch hier, bis die Leute an den Verkehr von Karawanen gewöhnt sein werden, eine Zwischenstation, ungefahr am Beginn des Graslandes, und Errichtung einer Fährre in Mangambe nöthig. Ich habe hierbei den Landweg im Auge, denn für die Wasserstraße liegen vollkommen andere Verhältnisse vor. Hier muß mit den zusammenhängenden Balokostämmen des linken Ufers gerechnet werden, und im Uebrigen liegt der Ausgang des Wasserweges jetzt in den Händen Ngillas. Bei Beurtheilung des Weges Kribi—Yaunde lege ich den Maßstab zu Grunde, daß er auch zu Pferde bereist werden könnte, da es schließlich doch nicht Jedermanns Sache ist, den beschwerlichen Marsch zu Fuß zu machen. Dies wäre in dem Zustande, in welchem er sich jetzt befindet, nicht gut ausführbar und in der Regenzeit vollkommen unmöglich.

Der Wegebau kann sich, falls nicht unvernünftige Kosten erwachsen sollen, in unserem Baloklande nach meiner Ansicht lediglich darauf beschränken, mit Hilfe der Eingeborenen die vorhandenen Handelspfade rein zu halten; vor Allem die durch Farmenanlagen über die Wege gefallenen Baumstämme zu entfernen, Ballen über Fährlinien oder Sumpfstellen zu legen sowie entsprechende Passagen anzulegen. Verumpfte Stellen, welche nicht umgangen werden können, lassen sich ohne zu große Kosten weit ab von Stationen nicht verbessern, da solche Wegeverbesserungen zu oft erneuert werden müßten. Sind solche Stellen nicht zu um-

gehen, so heißt es eben durch, wenn der Sumpf auch in der Regenzeit oft über die Brust reicht.

Der Weg von Yaunde zum Ngong sowie von Kribi nach Bindibi ist tabellos und in jeder Jahreszeit bequem zu passieren. Zwischen dem Ngong und Mole liegt ein drei Stunden langer verumpfter Wald, der in der Regenzeit wohl die schlimmste Passage sein dürfte, welche ich jemals im Schutzgebiete angetroffen habe. Was sonst dem Verkehr hindernd in den Weg tritt, sind die besonders in Reisfarmen kreuz und quer über den Weg gefällten Baumstämme. Ich habe diese Unsitte speziell in Ngumba angetroffen, und vor Allem um Tunga scheinen die Wege auf diese Weise absichtlich verborben zu sein. Hierin Wandel zu schaffen, dürfte mit Hauptaufgabe des Stationsleiters von Mole werden.

Was die Sicherheit des Weges betrifft, so waren in letzter Zeit vielfach Gerüchte im Umlauf, welche sie als nicht genügend hinstellten. Ich habe mich darüber genau informirt und gefunden, daß alle diese Gerüchte stark übertrieben waren. Auf einem Wege, welcher von so vielen Karawanen begangen wird, deren Führer stets mit Hinterladern bewaffnet sind, werden stets Balaver vorkommen und zwar aus beiderseitiger Schuld; vielfach dürfte es die Eingeborenen sein, welche unter Uebertreibungen der Karawanenleute zu leiden haben.

Momentan scheinen im Südbezirk die Kaufleute gewillt, dem Handel stark entgegen zu gehen. Zwischen Mole und Kribi sind mir 16 ins Innere gehende Karawanen begegnet; eine Firma legt eben eine Faktorei bei den Banes, also zehn Tagereisen von der Küste, an. Vor Kurzem trafen in Umlauf zwei schwarze Händler einer Firma mit 30 Trägern ein; Ngumbahändler habe ich sogar bei den Balokingas getroffen. Jedenfalls kann man sagen, von Kribi bis zu den Nachtigallen herrscht volle Handelsfreiheit. Der Zwischenhandel ist völlig gebrochen. Es ist kein Zweifel, daß dieses Vorgehen nur in Anlehnung an die Regierungsstationen geschehen konnte. Mit der Zeit wird sich ja wohl auch der Balokozwischenhandel brechen lassen; nur der eiserne Ring der Duallas umspannt das Kamerunäituar nach wie vor, und gerade hinter diesen sitzen Stämme, welche ebenfalls gewillt wären, ihre Produkte selbst zur Küste zu bringen und in direkten Verkehr mit dieser zu treten. So waren am Tage vor meiner Abreise von Kamerun nach Baloko zwei Tigarleute bei mir, welche Eisenblein von Ngambe brachten, jedoch von Duallas aufgegriffen und gezwungen waren, für diese das Eisenblein zur Küste zu tragen. Infolge des großen Karawanenverkehrs in Ngumba herrscht dortselbst großer Mangel an Lebensmitteln und Theuerung, welche die Station Mole sehr kostspielig machen werden. Lebensmittel dort zu kaufen, ist fast unmöglich. Die Station muß, wie sie jetzt besteht, ausschließlich von dem leben, was von der Küste heraufgeschafft wird. Ich gestatte mir deshalb wieder auf die von mir oft ausgeprochene

Aufsicht einer intensiveren Bewirtschaftung der Stationen zu kommen. Vollkommen selbst ernähren wird sich keine Station mit größerer Befabung können, besonders keine solche, welche nur den üblichen Küstenschov, wie Kato, Kassada und Planten pflanzt, denn hierzu würde ein zu ausgebreitetes Areal, das auch nicht genügend beaufsichtigt werden könnte, gehören. Maispflanzungen sind schon bedeutend anzuehlicher. Das Einzige, was sich jedoch bei rationeller Arbeit lohnen dürfte, ist die Reiskultur. Ich habe den Reis im Schutzgebiete in den verschiedensten Gegenden, in Mundame, Bali, Edea, Mole, Youinde und Abamauc, als Berg- und Sumpfreis gedeihen sehen. Die Royal Niger Company versorgt am Venue ihre Arbeiter lediglich mit dem von den Eingeborenen gebauten Reis. Es dürfte also doch nur auf das Verständnis des Stationsleiters ankommen, in dieser Hinsicht den Vortrieb erheblich zu verbilligen.

In Buca liegt ein großes Stück Regierungsterrain brach, das nicht nur die Station, sondern auch einen Theil der Arbeiter von Victoria mit Reis versehen könnte. Mole, soll es nicht unverhältnismäßig theuer werden, ist auf den Reisbau angewiesen, und in Youinde müßte im Verein mit Mais, Planten u. s. w. ebenfalls Reis im Großen angebaut werden.

Ueber eine Bereisung des Sannaga,

die in der Zeit vom 22. bis 31. August der kaiserliche Gouverneur v. Puttkamer in Begleitung des Korvettenkapitäns Walther unternommen hat, liegt folgender Bericht des Gouverneurs vor:

Die beiden bei dieser Gelegenheit von mir besuchten großen und schönen Missionsstationen — Lobethal der Basler Mission und Marienberg der Pallotiner — machen einen vortrefflichen Eindruck. Beide Missionen scheinen friedlich und mit gutem Erfolg nebeneinander zu arbeiten.

Die Regierungsstation Edea fand ich in trefflicher Ordnung vor. Das neue, massiv aus Bruchsteinen erbaute Stationsgebäude ist der Vollendung nahe; es liegt auf einem lustigen Hügel am Strom mit freier Aussicht auf die Südfälle, deren gewaltige Wassermaffen sich donnernd über idrossige Felswände in den Flußstiefel hinabstürzen. Edea ist landschaftlich unbedingt einer der schönsten Punkte des Schutzgebietes.

Die Friedensunterhandlungen mit den durch v. Stetten besiegten Bakofostämmen schreiten langsam vorwärts. Lieutenant Schmidt unterflüßt zunächst den Stationschef v. Brauchitsch in seiner dortigen Thätigkeit, um sich mit afrikanischen Dingen und Verhältnissen vertraut zu machen. Sobald die Regen nachfließen, wird Herr v. Brauchitsch den ersten vorbereitenden Vorstoß nach Osten machen und wohl zunächst mit den bisher stationen Dogobjés behufs Anlage einer steigenden Station in Bezirchungen zu treten suchen.

Nachdem nunmehr die feinerzeit von Aljeffor Wehlan bestrafte, am Fluße anhängigen Bakofosterte die ihnen auferlegte Kriegseinstellung zum großen Theil bezahlt, habe ich ihnen den Rest im Gnadenwege erlassen und eine allgemeine Amnestie proklamiert, um den Leuten endlich Frieden und Ruhe widerzugeben und sie zu veranlassen, sich wieder mehr mit Handel und Aribau zu beschäftigen.

Die Ausweisung der Qualla aus Edea hat nach einstimmiger Aussage der Boermannschen Faktoreien in Edea und Malimba einen durchaus wohlthätigen Einfluß auf den Handelsverkehr ausgeübt. In Edea besonders ist seit Kurzem ein ziemlich reger Eisenbeinhandel ausgeblüht, und zwar verkaufen die Leute ihr Eisenbein weientlich gegen Salz, welches über Malimba in großen Mengen eingeführt wird. Die ehemals zerstörten Malimbaböcker sind größtentheils wieder aufgebaut, wobei sich in Aufbau und Anlage der Häuser der civilisierende Einfluß der Mission unverkennbar geltend macht. Einen recht freundlichen Eindruck machen die zahlreichen, mit schwarzen Lehrern besetzten kleineren Zweigstationen der Basler Mission am unteren Flußlauf mit ihren Glockenthürmchen und deutschen Flaggen.

Der Dampfer „Edeba“, auf welchem die Fahrt gemacht wurde, bewährt sich nach Vollenbung der großen Reparatur vortrefflich und dürfte noch Jahre lang gute Dienste leisten, wenn er auch leider infolge seines Tiefgangs und seiner Größe in der trockenen Jahreszeit nicht zu brauchen ist.

Als Kuriosum möchte ich noch erwähnen, daß vor der Nordmündung des Flusses, in der Nähe der Boermannsfaktorei, zwei langgestreckte Felsenbänke liegen, welche die vorzüglichsten Auster liefern, die mir bis jetzt in Afrika vorgekommen sind.

Togo.

Handel.

Nach den Handelsausweisen für das II. Quartal d. Jz. hat die Ausfuhr in diesem Zeitraum einen Werth von 821 985, die Einfuhr einen solchen von 506 143 Mark betragen. Unter den Ausfuhrartikeln standen oben an Palmkerne und Palmöl im Werthe von 381 479 und 404 993 Mark. An dritter Stelle kommt diesmal Gummi im Betrage von 32 544 Mark, während bisher die Gummiausfuhr Togos ganz unbedeutend war. Sehr erbaulich ist, daß jetzt auch Kasse und Kopa unter den Exportartikeln sich befinden. Sind sie auch vor der Hand nur mit 473 und 187 Mark bewerthet, so werden sie bei dem stetigen Fortschreiten und guten Gedeihen der Pflanzungen doch voraussichtlich bald das Bild der Ausfuhr Togos bedeutend beeinflussen. Im entsprechenden Quartal des Vorjahres betrug die Ausfuhr nur 733 027 Mark.