

und ohne Schnalzlaut zwei grundverschiedene Bedeutungen hat. Dazu kommt, daß im Süden nur ein geringer Bruchteil der Farmenanzahl besteht wie im Norden, wovon dann auch nur wieder ein Teil in deutschen Händen ist.

Also Summa Summarum. Die Sache soll durchaus nicht über's Knie gebrochen werden, aber wo es irgend möglich ist, sollten wir schöne deutsche Namen an Stelle der Eingeborenen-Namen setzen und dem Lande auch äußerlich in seinen Ortsnamen einen deutschen Anstrich geben. Dann wird kein Grund zur Klage wieder vorliegen, vielmehr wird dann ein Jeder daheim gern die Karte von Südwest studieren und sich freuen über die schönen, wohlklingenden, poesievollen, deutschen Namen, unter denen er auch wohl manchen aus der Heimat altbekanntem findet.

Deutsch bleiben, innen und außen!

2. Stimmungsbild aus Britisch Nyassaland.

Einer unserer Freunde in Ostafrika gibt uns nachstehendes Stimmungsbild über Britisch Nyassaland:

Ich fuhr auf dem „Admiral“ bis Chinde weiter, von dort 4 Tage auf dem Sambesi, 1 Tag mit der Eisenbahn bis Blantyre, 2 Tage Machilla alias Hängematte und 1 Tag auf dem Obershire bis Fort Johnston, das ich mir 28 Tage ansehen durfte, da der deutsche Dampfer 2 Tage vor meiner Ankunft abgefahren war. Eine sehr lehrreiche Reise durch portugiesisch Samberia und britisch Nyassaland. In Chinde lernte ich einen famosen Deutschen kennen, Vertreter der Transportgesellschaft, die mich zum See beförderte. Kleinwert, jetzt Climwerth mit Namen, sprach jeden englisch an, wenn er ihn auch als Deutschen erkannte. Der Kapitän vom Barredampfer, ein echter Seebär, macht dem schnell ein Ende mit den Worten: „Herr N., reden Sie deutsch, der Kerl will nur nicht Deutsch verstehen!“ Die Reise auf dem Heckrad-dampfer „Gypfex“ verlief glatt ohne viele Moskiten und ohne Auffahren. Das Land ist sehr fruchtbar, aber nur wenig ausgenutzt, da die portug. Concessionspolitik eine Entwicklung verhindert. Von Chinde bis Fort Herald gibt es nur 4 Plantagen (Zuckerrohr), allerdings jede mit 4—6000 Arbeitern in der Saison. Mächtige Bewässerungsanlagen durch Lokomobilen, englische Be-

siger. Von Port Herald führt eine Bahn (200 km) nach Blantyre, Bergbahn, 700 m Steigung. Diese Bahn sollten wir als Vorbild nehmen, eine sehr praktische Einrichtung der Wagen. Für Europäer nur eine Klasse, D-Wagen mit Bordkitchen, grünen Glasfenstern und Moskitogasefenstern, 3 Abteile, 1 Vorabteil mit Küche. 16 Pfg. pro km. Berglandschaft, an der Bahn Kaffee-, Tabak- und Baumwollplantagen. Blantyre Kaffeestadt. 2 Tage Hängeförderungsart in einem Lande, wo Tsetse herrscht und Menschenarbeit keinen Preis hat. 16 Kerls trugen mich am ersten Tag in 8 Stunden 55 km, am zweiten Tage in 7 Stunden 40 km, meist Lausfschritt. In Fort Johnston hatte ich Zeit, mich mit den 15 Engländern des Ortes anzufreunden. Ich konnte recht interessante Vergleiche zwischen den Kolonien ziehen. Im Verkehrs-wesen sind uns die Engländer voraus, für ihr fern vom Weltverkehr gelegenes Gebiet spielt die Verkehrsfrage eine große Rolle, und sie können ihre Kräfte bei ihrem kleinen Land besser zusammenhalten als wir mit unserer achtmal größeren Kolonie. Aus demselben Grunde ist ihre Verwaltung intensiver, im Verhältnis haben sie mehr Beamte als wir. Da sie einen reinen Kolonialbeamtenstand haben, haben sie viel mehr Stetigkeit in der Stellenbesetzung. Ich lernte Bezirkschefs kennen, die fast 10 Jahre lang in einem Bezirke waren, die von unten auf gedient hatten. Bei uns ist das nicht möglich, da der Jurist mit seinem 2- höchstens 4-jährigen Koloniebesuch herrscht. Zu dem haben die Engländer dreijährige Dienstzeit, was den Wechsel um $\frac{1}{3}$ verkürzt. In unserer Kolonie bleiben nur die unteren und mittleren Beamten der Bezirke freiwillig 3 Jahre und länger, die höheren und Zentralbeamten in Darressalam fahren pünktlich auf Urlaub — aus Gesundheitsrück-sichten! Dabei gilt Darressalam als eine der gesündesten Stationen. Der Grund ist ein anderer: Die einen würden bei 3 Jahren zu sehr den Anschluß der heimischen Laufbahn verlieren, die Zentral-beamten hoffen bei Rückkehr auf Bezirksversetzung. Im englischen Nyassaland fallen die vielen Hosennigger auf; eine Wirkung der Nähe Südafrikas und der Minenarbeit in Johannesburg. Mit Steuern verschont der Engländer die Schwarzen nicht. Hüttensteuer 6 Mk., bei uns 4 Mk., außerdem denselben Wegezwangs-dienst wie bei uns. Die Wege sind ff., in der trockenen Zeit fahren eine große Anzahl Motorräder, die Regierung unterstützt diesen Verkehr, indem sie pro 100 Meilen ein Tin Benzin ersetzt. Man sieht überall die größere Erfahrung, weniger Regierungs-Papierladen als bei uns, der Gouverneur ist über 16 Jahre im Lande. Die Privatleute schimpfen genau wie bei uns auf die Regierung; dieselben Streitpunkte wie hier: Linder, Arbeiter, Teil-nahme an der Regierung. Schimpfen gehört zur kolonialen Be-wölferung; wen das stört, soll zu Hause bleiben in dem herrlichen Ordnungsstaat mit „Verboten ist pp.“ und „Streng bestraft wird, wer pp.“ Nach fast 4 Wochen Ruhe in Fort Johnston konnte ich

am 7./6. auf dem „S. v. Wißmann“, dem deutschen Regierungsdampfer meine Reise fortsetzen. In 7 Tagen, nachts wird nicht gefahren, bei sehr böser See kamen wir nach Munja, von wo wir in einem Tag im Zweispänner hierher kamen. Ein herrliches Land, das Kondeland. Hier oben in den Bergen 1500 m hoch merkt man wenig vom afrikanischen Klima. Fieber gibt es nicht, also auch nicht die üble Chininschluckerei. Abends ist es so kalt, daß man Feuer im Kamin macht, zuweilen an Nebeltagen müssen auch die Diensträume geheizt werden. Landschaft ist großartig, bei der dünnen Luft kann man weit in das Livingstonegebirge sehen.

3. Ueber die Hebung der Geflügelzucht in den deutschen Kolonien

bringen die „Mitteilungen der Deutschen Landwirtschafts-Gesellschaft“ in Heft 52 1909 eine Mitteilung ihrer Kolonialabteilung.

Auf Grund verschiedener Anfragen hat der Sonderausschuß für Geflügelzucht der D. L. G. sich auf Wunsch der Kolonialabteilung mit der Frage der Förderung der Geflügelzucht in den deutschen Kolonien befaßt. Der Berichterstatter des Sonderausschusses, Herr Fabrikbesitzer Wildhagen-Kitzingen a. M., hat besonders auch Nachforschungen über die Verhältnisse im Kongostaat und den französischen Kolonien angestellt, darüber einen Bericht erstattet, sowie entsprechende Schlüsse für unsere Kolonien gezogen. Dieser Bericht scheint besonders wichtig, da die Geflügelzucht in den Mutterländern der genannten fremden Kolonien viel eifriger und sachgemäßer betrieben wird, als in Deutschland, und dieser Umstand wohl zur Förderung der Geflügelzucht in den betreffenden Kolonien besonders beigetragen hat. Zunächst geben wir daher diese Berichte über andere Kolonien wieder:

„1. Die Geflügelzucht in den französischen Kolonien.

Französisch-Indochina (Tonkin, Anam, Cochinchina, Laos und Kambodscha zwischen 8° und 24° nördl. Breite).

In diesen französischen Kolonien ist die Geflügelzucht sehr bedeutend. Sie bildet in vielen Gegenden den Haupterwerbszweig der Eingeborenen. Vor allem in Anam steht die Geflügelzucht in hoher Blüte, und die Anamiten betreiben solche in sehr zweckdien-