

# Briefe.

## Aus Nord-Amerika.

In den Verunreinigten Staaten, wie sie während des Krieges boshafter Weise oft genannt wurden, gibt es drei Sorten Deutscher: 1. Solche, die mit der Absicht hinübergehen, Deutschland so schnell wie möglich zu vergessen und sich zu amerikanisieren, (und das sind jetzt nach dem Kriege leider die meisten) 2. die Vielen, die echte Bindestrich-Amerikaner werden, gute Bürger der Union, die aber die kulturellen und sprachlichen Beziehungen mit der alten Heimat pflegen und 3. jene kleine Gruppe, die ihr Deutschland immer im Herzen tragen und zurückkehren als „gemachte Leute“ oder aber — und das ist bei dieser dritten Klasse viel öfter der Fall — wenn sie das Heimweh allzusehr packt.

Und für diese paßt wiederum Bartels schöner Vers:

Nur der kann recht erfahren, was ihm die Heimat wert,  
Der zu ihr heimgekehrt als Mann nach langen Jahren.  
Er öffne Augen blos und Herz, da kommt die Freude, kommt der Schmerz,  
Da kann er sich im Bösen, für ewig von ihr lösen,  
Auch voller Gleichmut scheiden und künftig still sie meiden.  
— Doch manchem wird es dann bewußt, daß für das Tiefste seiner Brust  
Der Urquell hier zu finden — den wird sie ewig binden.

So habe also auch ich nach nun fast einem Vierteljahrhundert den Ranzen und den Stecken genommen und bin in unser armes Deutschland zurückgekehrt. Alles staunt und wundert. „Aus dem reichen Amerika“ zurück in dies Elend. Jawohl, reich ist Amerika an Gold — und auch das ist nicht auf der Straße zu finden — arm aber an Kultur, arm an Gemüt, arm auch an schöner Natur. „Die Vögel singen nicht, die Blumen duften nicht und die Menschen haben keine Seele“ hat mit etwas poetischer Uebertreibung schon Lenau gesagt und hier im Vaterlande seh ich unter all dem Gewölk doch auch „a silver lining“ — einen Silberstreifen, der sich in den nächsten zehn Jahren vielleicht doch zu einem schöneren Morgenrot entwickelt.

Nun meine lieben Kameraden, alte und neue, Ihr möchtet statt schöner Worte etwas Praktisches aus dem Lande des Dollars hören. Wahrscheinlich schwebt vielen Canada oder Californien als das Ziel ihrer Sehnsucht vor und darüber will ich kurz berichten, da mir im K. P. gewiß nicht allzuviel Platz zur Verfügung steht.

Ich selbst würde Canada als das idealste Ansiedlungsland für unseren Bevölkerungsüberschuß ansehen, wenn John Bull nur die Liebenswürdigkeit hätte, dies große Dominion zu einer deutschen Kolonie zu machen. Aber da es sowieso kein deutsches Uebersee mehr gibt, kann ich West-Canada doch für solche unter-

nehmungslustigen Kulturpioniere empfehlen, die sich nicht scheuen, persönlich feste mitzuarbeiten, auch wenn sie Besitzer einer richtigen Farm — unter der man eben nicht viel mehr als einen Bauernhof verstehen darf — geworden sind. Das Land ist sehr fruchtbar, verhältnismäßig billig, das Klima ausgezeichnet und der einzige Nachteil der lange kalte Winter. Pessimisten erklären, nur einen Monat im Jahre gebe es keinen Winter. Sagen wir, eine gelinde Übertreibung, aber mit 6 Monaten muß man rechnen. Manitoba und Saskatchewan sind ausgesprochene Prairieprovinzen, Alberta grenzt an die Felsengebirge, hat daher etwas „rollendes“, hügeliges Gelände und viel mehr Wald und Busch. Aus diesem Grunde ziehe ich diese Provinz vor; es wird dort mehr gemischte Farmwirtschaft betrieben, und die Farmer machen auch in dünnen Jahren durch Milchwirtschaft und Tierzucht ihr Leben. Natürlich wird, wie überall, jetzt besonders in Canada über die Notlage der Landwirte durch die Preisbaisse geklagt. Ich selbst habe in Alberta den berühmten „Alberta Herald“ herausgegeben, der sich erfrechte, auch während des Krieges stramm gut deutsch zu bleiben, sodaß mir ein Hochverratsprozeß gemacht wurde, der aber infolge politischer Schiebung glimpflich für mich abließ. Ich zog es aber doch vor, nach den angeblich neutralen U.S.A. im Dezember 1915 überzusiedeln und „schlug dort gleichfalls das Zeitungsfach ein“, um damit allerdings vom Regen in die Traufe zu geraten und im Juli 1918 als „Agent des Kaisers“, „deutscher Spion“, „Aufrührer“ and what not interniert zu werden. Als man mich dann nach fast einem Jahr Stacheldraht wieder herausließ, ist es mir besser gegangen, allerdings nicht im Zeitungsfach oder mit der edlen Farmerei, sondern mit dem Vertrieb von Malzextrakt — man muß eben in Malörrika alles versuchen, um auf den grünen Ast zu kommen.

Nun noch ein Wort über andere alte Herren, mit denen ich in Verbindung stehe: Hans Mecke, mein Schwager, der sich jahrelang mit Farmerei geplagt hatte, war der langen Winter überdrüssig worden und hatte eine Hühnerfarm bei Los Angeles angefangen. Die ging aber nicht recht und so gründete er mit meiner Assistenz eine Kalksandsteinfabrik, operiert nebenbei auch eine Goldmine oder er hofft, daß es eine wird. Hans Eßkuchen sitzt nun wohl bald seit zehn Jahren in Los Angeles — der west-amerikanischen Wunderstadt, die vor dem Kriege 300 000, jetzt aber über 2 Millionen Einwohner hat. Dort betreibt er eine gutgehende Landschaftsgärtnerei. Er berichtet von sich selbst: „Ich wohne in Süd-Californien und bin der Besitzer zweier Automobile“ — Hans ist noch immer derselbe lustige Spaßmacher, denn diese beiden Autos bestehen aus einem uralten Ford Coupée und einem Lieferwägelchen. Als dritter Ableger der D.K.S. haust dort unten Eduard Michaelis — auch mein Jahrgang, den das Schicksal böß herumgeworfen hat: Irgendwo auf Polynesien hatte er den Eingeborenen Rassenzucht verkündet, wofür die Herrschaften aber absolut kein Verständnis hatten; in Alberta be-

trieb er dann eine Edelpferdezucht, wofür die Canadier kein Verständnis hatten; jetzt vertreibt er Gummibadewannen oder sowas, wofür die Californier kein Verständnis haben. Sonst ist er all right.

Ohne feste Beziehungen würde ich Auswanderung nach den Verein. Staaten im allgemeinen für unsere Herren nicht empfehlen.

Ich aber sitze nun im schönen Bayernlande: Leoni, am Starnberger See, und würde mich freuen, gelegentlich von alten Freunden zu hören.

Wm. Krankenhagen.

---

Mbozi, 9. März 1931.

Liebe Kameraden!

Bei der wirtschaftlichen Notlage, in der sich die meisten Betriebe hier in Ostafrika befinden, infolge der starken Depression der Kolonialprodukte, läßt sich nicht viel Erfreuliches von hier berichten. Im ganzen Lande gibt es überall arbeitslose Weiße, die keine Stellung finden können. Viele werden als mittellose Lästige in ihre Heimatländer abgeschoben. Viele auch, die noch etwas Geld besitzen, gehen in die Goldfelder, um dort ihr Glück zu versuchen, aber nur in den allerseufsten Fällen zu finden. Meist bleibt es auch dort nur ein Leben von der Hand in den Mund. Auch in den deutschen Siedlungsgebieten sieht es nicht allzu rosig aus; es fehlt eben überall an Geld und das ist gerade für die Deutschen besonders schwer zu beschaffen, da auch in der Heimat in allen Kassen Ebbe ist. Immerhin ist von den Deutschen hier draußen schon sehr viel geleistet worden; in Anbetracht der geringen Mittel, mit denen sie zu arbeiten gezwungen sind, kann man wohl schon sagen: Hervorragendes und Unvergleichliches. Auch die Kopfzahl der Besiedelung nimmt verhältnism. rasch zu, erfreulicherweise jedoch nur an deutschen Elementen. Hier im Mbozi-Bezirk wohnen z. B. 91 Europäer (41 männliche, 35 weibliche und 15 Kinder). Davon sind 76 Deutsche (31 männliche, 30 weibliche Erwachsene und 15 Kinder unter 14 Jahren) und 16 anderer Nationalität: 10 männl. und 6 weibl. Erwachsene (darunter 13 Briten), keine Kinder.

Von den deutschen Unternehmungen in Mbozi hat die Chioffia-Plantation (Kempf und Hartig je 50% Anteile) die größte Fläche unter Kultur genommen. Im Gegensatz zum Tukungu-Bezirk, in dem viele Kaffee-Pflanzungen eingegangen sind, scheint dem Kaffeebau in Mbozi ein allgemeiner Erfolg beschieden zu sein. Die Bäumchen stehen hier auf allen Pflanzungen durchweg gut. In diesem Jahre wird zum 1. Mal aus Mbozi Kaffee auf den Markt gebracht, und man ist allgemein gespannt auf die Bewertung und den Preis, den er erzielen wird. Ich glaube,

man darf optimistisch sein und hoffen, daß der Anbau auch trotz der hohen Transportkosten und der allgemein niedrigen Marktpreise noch lohnend sein wird. — Im Tukuyu- und Mufindi-Bezirk baut man jetzt mit Erfolg Tee an. Bei uns in Mbozi wächst der Tee auch gut, aber ich glaube nicht, daß man genügende Mengen produzieren kann (infolge der Trockenheit, die hier länger dauert als in Tukuyu und Mufindi), um den Anbau plantagenmäßig betreiben zu können. Es käme auf einen Versuch an. Leider aber hat niemand das Geld, um einen solchen kostspieligen Versuch machen zu können. — Die für hier so viel empfohlene Kultur von süßen Mandeln ist auch noch nicht aus dem Versuchsstadium herausgekommen; die bisherigen Ergebnisse sind nicht besonders ermutigend, aber wir pflanzten jetzt auf einheimische Pfirsichunterlage und hoffen damit eine ganz wesentliche Verbesserung des Wachstums zu erzielen.

Wie Sie sehen, ist es nicht so leicht, hier voran zu kommen, jedenfalls viel schwerer als es vor dem Kriege bei guten Zeiten unter deutscher Verwaltung in Neuguinea war. Aber Ausdauer führt zum Ziele und dem Mutigen gehört die Welt. Wir leben hier in einem gesunden Klima und jedenfalls besser und bequemer als der Landwirt in Deutschland und auch mit besseren Erfolgsaussichten. Das glaube ich aus eigener Erfahrung behaupten zu können. Für Interessenten möchte ich noch mitteilen, daß es in der Iringa-Provinz z. Zt. kein verkäufliches Regierungsland mehr gibt, daß man aber aus zweiter Hand immer noch Land kaufen kann für etwa 10–30 sh je acre (1 Hektar etwa  $2\frac{1}{2}$  acres). Stellungen als Volontär sind hier nur zu bekommen, wenn die Ausreise selbst bezahlt und ein Pensionsgeld entrichtet wird; außerdem wird häufig erwartet, daß der Betreffende ein Lastauto fahren kann. Praktische Kenntnisse in der Landwirtschaft, Gärtnerei und den Handwerken sind eine unbedingte Notwendigkeit für den angehenden Pflanzler und Farmer hier draußen, das möchte ich den jungen Kameraden ganz besonders warm ans Herz legen. Die theoretischen Kenntnisse allein tun es nicht, trotzdem dieselben hier draußen für den denkenden Pflanzler ebenfalls nicht zu entbehren sind. — Wilhelmshof ist ja so vielseitig, und wer etwas lernen will, kann es wohl nirgends besser als dort. Ich möchte die Jahre nicht missen, die ich dort gewesen bin. —

Der alten und jungen Kameradschaft alle guten Wünsche sendend, verbleibe ich mit den besten Grüßen . . . .

Walter Hartig.

---

. . . . . Nun will ich Ihnen noch einiges über das Autofahren hier schreiben, was Sie sicher sehr interessieren wird. Mein Wagen hat bisher 21 000 M. zurückgelegt, etwa 34 000 Km. und befindet sich noch in sehr gutem Zustande. In der Zwischenzeit

habe ich sehr viele Erfahrungen gesammelt und habe meinen Wagen modernisiert. Früher konnte ich nur 1 To. laden, dann habe ich den Aufbalkkasten vergrößert und höher gelegt (wichtig in der Regenzeit beim Steckenbleiben), habe statt  $30 \times 5$  auf den Hinterrädern  $32 \times 6$ , wodurch ich nur sehr selten Reifenpannen habe. Ich fahre nur deutsche Reifen und zwar Kontinental, womit ich sehr zufrieden bin. Diese Reifen sind hier jetzt sehr eingeführt, als wir kamen, waren sie nur selten zu sehen. Heute werden sie auch viel von den Engländern gefahren. Ich fahre einen jetzt etwa 13000 M. über 20000 Km. und hoffe noch einige 1000 fahren zu können. Ursprünglich hatte ich den 3-gängigen Getriebekasten und kam die großen Steigungen oft nicht hinauf, dann baute ich den großen 4-gängigen ein und komme die steilsten Steigungen ohne Schwierigkeiten herauf und zwar jetzt immer mit  $1\frac{1}{2}$  To., manchmal sogar mit 1600 kg. Nutzlast! Die Vorderachse habe ich durch eine Brechstange verstärkt. Sie kennen ja sicher Chevrolet 28 (Stargarder Stadtomnibus). Jetzt gibt es den 6-Zylinder, der sich hier ebenfalls gut bewährt hat. Sonst sieht man häufig Ford, der aber kaum noch gekauft wird und den sehr guten, aber teuren Amerikaner International  $1\frac{1}{2}$  To. An Unfällen habe ich bisher nur Bruch des vorderen Achsenschenkels gehabt, bisher 3 mal, was aber bei den Löchern auf der Straße kein Wunder ist. Auch die Hinterachse habe ich bisher 2 mal gebrochen. Wenn ich meine regelmäßigen Reisen nach . . . . . mache, fahre ich hier Mittags fort und komme Abends gegen 10 Uhr an einen kleinen Bach vor . . . . . an und habe so 165 M. zurückgelegt. Am nächsten Tage geht es nach . . . . . hinein, um Benzin zu nehmen und die Besorgungen für den Rückweg vorzubereiten und Mittags wieder heraus in Richtung . . . . . Gegen Abend komme ich dann zu der berühmten Bergstraße und habe nun seit einigen Monaten nicht mehr die Fährre zu fürchten, die ich übrigens immer Nachts passierte, sondern fahre jetzt über die soeben fertiggestellte große eiserne Brücke. Gegen Mitternacht bin ich dann kurz vor . . . . ., wo ich schlafe, am nächsten Morgen geht es hinein und gegen Abend wieder heraus bis kurz oberhalb der Bergstraße. Die ganze Reise mache ich in  $4-4\frac{1}{2}$  Tagen hin und zurück, also rund 1000 Km. in dieser Zeit. Löwen und Leoparden habe ich schon eine ganze Reihe gesehen, habe aber erst 2 geschossen und hier in der Nähe einmal einen Löwen, der eine Kuh gerissen hatte. Im ersten Jahre hatte ich einen seltenen Unfall. Nachts lief mir bei ca. 30 M. Geschwindigkeit ganz plötzlich ein Zebra in den Wagen, drückte den Kühler ein, bog einen Scheinwerfer vollständig nach hinten und beschädigte die Kotflügel. Als ich ausgestiegen war, stand das Tier wieder auf und raffte davon, als ob nichts passiert wäre. Was hier übrigens das Fahren teuer macht, ist der hohe Benzinpreis. Benzin gibt es hier nur in Kisten, die 2 Blechgefäße enthalten und zusammen etwa 36 Ltr. fassen, diese kosten an der Bahn in . . . . . 23 M. — hier bereits 34. Außerdem muß man soviel vom Auto

verstehen, daß man jede Reparatur selbst machen kann, und zwar da, wo man gerade den Unfall hat. Heute dauert bei mir eine Vorderfeder auswechseln (ich habe stets 2 in Reserve) nur etwa  $\frac{1}{2}$  Std. Ich habe einen Autoboy; den ich mir angelernt habe, der schon Federn selbst auswechselt und Reifen montieren kann. Leicht ist dies Anlernen nicht, man muß fabelhafte Geduld haben, denn solche Arbeiten versteht der Eingeborene sehr schwer und kennt auch keinerlei Werkzeug. An Ersatzteilen führe ich etwa für 1000 M. mit u. a. einen Reifen  $32 \times 6$  cpl. und einen  $30 \times 5$ , dann eine Hinterfeder, die ich übrigens von 12 Blättern auf 14 verstärkt habe, dann Vorderachsenschenkel und 1 Hinterachse, ein Differenz. cpl. und vieles andere mehr. Außerdem gehört zur Ausrüstung ein Flaschenzug, ein 30 m langes Drahtseil, Spaten, Hacke und eine Lokomotivenwinde, mit der man den vollgeladenen Wagen leicht heben kann. Eine Reise von . . . . hierher mit  $1\frac{1}{2}$  To. kostet 600 M., verhältnismäßig nicht viel. Wenn man dabei etwas verdienen will, muß man alles selbst machen, darf kein Hotel benutzen, was ich im übrigen nie tue, und muß sehr vorsichtig fahren. Mein Hotel ist der Wagen, der Führersitz, die Rückenklissen werden auf die übrigen gelegt, mit Bettwäsche versehen, die Scheibe wird verhängt, ebenso die Seiten, und dann wird immer ausgezogen geschlafen, damit sich der Körper richtig erholen kann. Die Küche wird in einer Kiste mitgeführt, denn gutes Essen ist bei einer derartigen Anstrengung sehr wichtig. Nun will ich Ihnen von einer Reise berichten, die auch mein Vater mitgemacht hat, und auf der viele Schwierigkeiten zu überwinden waren. Ich fuhr von Iringa nach Kilossa, weil von Kilossa die Bahnfrachten von der Küste etwa  $\frac{1}{3}$  billiger sind. Es ist dies eine alte deutsche Straße, die aber nur ganz selten wegen ihrer Gefährlichkeit benutzt wird und auch nur notdürftig in Ordnung gehalten wird. Diese Straße hat 2 solcher gefährlicher Bergstraßen. Auf halbem Wege wird wieder der große Ruaha überschritten wie auf der Dodomastraße, der Fluß macht ein großes Knie. Hier befindet sich eine sehr mangelhafte Holzbrücke. Ich ließ aussteigen und sah mir auch erst die Brücke an und fuhr dann langsam auf diese Mausefalle. In der Mitte war schon eine sehr schlechte Stelle, über die ich aber gut hinwegkam und kurz vor dem anderen Ufer brach ich dann ein. Wir hatten etwa 1 Tag zu tun, bis wir den Wagen am andern Ufer hatten, unter uns das etwa 2 Mtr. tiefe Wasser. Mit 30 Eingeborenen habe ich wie ein Pferd arbeiten müssen. immer drohten die anderen Balken zu brechen, und es bestand immer die Gefahr, daß wir samt dem Wagen einsanken. Da nun diese Brücke auf eine Länge von 30 Mtr. unbrauchbar war und eine Reparatur vielleicht nach Wochen erst erfolgte, beschloß ich nur eine Tonne zu laden und auf einem fast unbekanntem Wege von Kilossa nach Dodoma zu fahren. Es ist dies eigentlich überhaupt keine Straße, und die Europäer in Kilossa erklärten mich für verrückt, dort sei noch kaum ein Wagen gefahren, und sicher noch nie ein

Lastwagen mit Ladung, und ich sollte nur meinen Wagen bei der Bahn bis Dodoma verladen. Nun wollte ich aber auch gern das Unbekannte kennen lernen und scheute die hohen Unkosten bei der Bahn. Trotzdem der Weg sehr schlecht war, fuhren wir Nachts, da wir Raubtiere anzutreffen hofften. Gegen Mitternacht sahen wir dann auch einen großen Leopard mitten in der Ortschaft Momboia, der auch auf den ersten Schuß schwer verletzt sauchend seitwärts verschwand. Ich fuhr etwas zurück und dann in das Maisfeld, in das er verschwand, und suchte alles mit dem beweglichen Scheinwerfer ab, und sah ihn dann auf einmal auf 20 Mtr. liegen; da ich nicht wissen konnte, ob er schon tot war, gab ich noch einen Schuß ab, fand aber, daß er schon nicht mehr lebend war. Es war ein ausgewachsener Kater, wir hatten Mühe zu Dritt das Tier auf den Wagen zu heben. Auf dem Bilde mit dem auf der kleinen Brücke eingebrochenem Wagen können Sie rechts am Wege sehen, wie die Leute das Fell abziehen. Auf dieser kleinen Brücke sind wir nachts um 2 Uhr eingebrochen und mußten bis zum nächsten Morgen warten, und hatten dann den Wagen nach einigen Stunden wieder flott. Am nächsten Tage gegen Abend konnten wir ein auch für Afrika seltenes Bild beobachten. Ein Bild zeigt Ihnen, leider nur sehr undeutlich zu erkennen, einige Giraffen und Zebras. Wir trafen 27 Giraffen mit Zebras und Schwarzjerseantilopen vermischt auf einer Stelle. So etwas sieht man auch hier selten, und wie viele Afrikaner gibt es, die nie Giraffen gesehen haben! Am nächsten Nachmittage kamen wir in Dodoma an und fuhren dann wieder den alten Weg zurück. Die zurückgelegte Strecke betrug fast 1000 Meilen, in genau 8 Tagen zurückgelegt. Glücklicherweise ohne jede Panne. Wenn wir auf dieser Strecke festgefessen hätten mit einem gebrochenen Teil, hätten wir unter Umständen 6–8 Tage Fußmarsch bis zur nächsten Werkstatt. Dies sind alles Fahrten in der Trockenheit, doch ganz anders ist es in der Regenzeit. In der vorigen Regenzeit habe ich einmal fast 3 Wochen für eine Dodomareise gebraucht. Bei Malangali, halbwegs nach Iringa, hatte ich mir in einem Sumpfe beim Versuche, herauszukommen, ein Zahnrad im Getriebe gebrochen, und da kein Verkehr war, saß ich 10 Tage im Busche fest und hatte auch kaum Lebensmittel. In dieser Regenzeit machte ich eine Reise zusammen mit einem anderen Europäer von hier, jeder mit seinem Wagen nach Dodoma. In der Regenzeit fahren immer mehrere Wagen zusammen, um einander helfen zu können. Oft kommen einem 5–6 entgegen. Es wird immer angehalten und jeder erkundigt sich über die Straße, über Brücken und über den letzten Regen. Die Reise war äußerst beschwerlich, 5 Nächte hintereinander sind wir bis nach Mitternacht gefahren. Einmal mußte ich meinen Gefährten aus einem tiefen Loche herausziehen, das Wasser drang schon in den Aufbau in die Ladung ein. Bei einem anderen Loche nachts hatte ich durch das starke Aufschlagen Kurzschluß, und da wir nun kein Licht hatten, mußte einer vorn vor dem Kühler hocken und

mit der Petroleumlampe leuchten, bis wir besseren Untergrund hatten. Lange darf man nicht warten, wenn man festfährt, denn, da der Wagen ständig nachsinkt und sich ansaugt, wird das Herauskommen immer schwerer. An einer anderen Stelle war grade kurz vor uns ein Wolkenbruch niedergegangen, und als wir an eine Brücke kamen, sahen wir mit Schrecken, daß über die Brücke ein reißender Wasserstrom ging. Da wir aber weiter mußten, vielleicht wird es noch schlechter, mußte der Autojunge erst mit der Laterne vorausgehen, um die Tiefe auf beiden Seiten der Brücke und des etwa 60 M. langen Damms messen. Es ging ihm meist bis zu den Knien, nur einige Stellen waren etwas tiefer, also passierbar, doch nur wegen der Schlüpfrigkeit mit Ketten, die nun schnell noch umgelegt werden mußten. Nun begann die Wasserfahrt, der Ventilatorriemen wurde erst abgenommen, da der Ventilator sonst zu viel Wasser durch den Kühler in den Wagen zieht und die Kurzschlußgefahr zu groß wird, wodurch man dann mitten im Wasser steckenbleiben kann. Es ging aber ganz gut. Oft hält man eine solche große Sumpfstelle, die mit Wasser gefüllt ist, für unpassierbar und wundert sich dann, daß man doch noch grade durchgekommen ist. Oft meint man, der Wagen müßte vollständig zusammenbrechen oder umkippen, es ist erstaunlich, was so ein Wagen in der Regenzeit leistet. Oft rutscht der Wagen so, daß man plötzlich quer zur Straße steht, und oft kommt man dann nur handbreit am nächsten Baume vorüber. Um Ihnen einen Begriff von der Regenzeit zu geben, bedenken Sie, was 900 mm Regen in 2 Monaten darstellen, wie wir es in diesem Januar und Februar hatten. In Berlin regnet es im ganzen Jahre etwa 600 mm, hier aber 1300—1600 in 4—5 Monaten. Bei unserer Rückkehr sank mein Gefährte in ein berühmtes Loch ein, hier dicht bei uns, wo auf der Straße sich eine Quelle gebildet hatte. Nachdem der Wagen ganz abgeladen war, wurden 12 Ochsen vorgespannt, die ihn aber erst herausbekamen, nachdem die Räder hochgehoben waren und Bretter untergelegt waren.



2  
Wil-  
helms-  
höfer  
treffen  
sich in  
Angola