

Die Kräuselfrankheit wird durch einen Pilz verursacht ; er befällt meistens Kartoffelsorten mit zarter Schale und Belaubung. Das befallene Laub krümmt sich eigentümlich zusammen und wird in seiner Lebenstätigkeit gehemmt, so, daß die Kartoffeln in der Erde klein bleiben. Ausheben der erkrankten Stauden mit den Kartoffeln ist das einzige Mittel. Von Tieren treten hauptsächlich der Engerling, Drahtwurm, Raupen, Aferschnecken u. a. als Schädlinge auf.

Venezolanische Häfen.

Von Conrad Harder.

Es gibt eine ganze Reihe, von der Mündung des Orinoco wo hoch stromaufwärts der mächtig aufstrebende Exporthafen Ciudad de Bolivar liegt, bis zum Golf von Maracaibo, wo die größte Lüge unsers Jahrhundert der Ewigkeit überliefert worden ist, in Gestalt eines Denkmals an den Sieg der venezolanischen Armee über die deutsche Marine, der natürlich nur in der Einbildung der Venezolaner besteht.

Eine auch nur oberflächliche Schilderung der sämtlichen Häfen und Anlegeplätze würde zu weit führen ; deshalb begnügen wir uns also mit den beiden bedeutendsten, die Deutschland am meisten interessieren, La Guayra und Puerto Cabello.

Nehmen wir zuerst den uns zunächst liegenden Hafen La Guayra, so bietet sich dieser, vor allem in der Regenzeit, wenn die Abhänge der hohen Ufer grün sind, in seltener Pracht und Schönheit. Eine tadellose Backenmole ist weit ins Meer hinausgebaut und schließt, parallel zum Ufer laufend, den künstlichen Hafen vom Meere ab. Idyllisch schön macht sich das Hafenpanorama vom Gipfel der etwa 2000 Fuß hohen Berge besonders des Morgens, bevor noch die fast alltäglichen dichten Nebelschwaden dort oben alles einhüllen und jeden Fernblick unmöglich machen. Auch ist es nur abgehärteten Naturen und wegekundigen Leuten anzuraten, den Weg zu Fuß oder zu Pferde zu machen. Aber genießen kann darum doch jeder diese paradiesische Gegend ; er braucht nur mit dem Frühzug etwa gegen acht Uhr nach der Hauptstadt Caracas zu fahren, und er hat den Genuß ohne irgendwelche Strapazen, ohne irgendwelche Opfer, ausgenommen zwei Fuertes d. s. etwa acht Francs, welche die Fahrkarte erster Klasse für die zweistündige Strecke La Guayra-Caracas kostet.

Da wir einmal bei den Bahnen angelangt sind, so sei hier gleich erwähnt, daß alle Bahnen in Venezuela entweder deutsch oder englisch sind. Die oben erwähnte gehört den Engländern und besteht noch garnicht so lange ; die Hauptschwierigkeit bei der Anlage boten die vielen Schluchten, die durch Viaducte überbrückt werden

mußten. An diesen Schluchten scheiterte auch z. B. die Weiterlegung einer Küstenbahn, die jetzt eine halbe Stunde östlich von La Guayra ihre Endstation hat, in dem wunderschönen Badeort Macuto, der Villen- und Sommerresidenz der reichen und reichsten Caracas-Leute.

Von Caracas aus geht die große deutsche Bahn bis Valencia, von wo aus dann die Endstrecke bis zum bereits erwähnten zweitgrößten Hafen Venezuelas, Puerto Cabello, dem „Haarhafen“, sich wiederum in englischen Händen befindet.

Seinen eigenartigen Namen soll Puerto Cabello von seinem vorzüglichen Schutz gegen die Seestürme erhalten haben, da dort haardünne Fäden genüigten, um die Schiffe an Land zu vertäuen.

Charakteristisch für die Söhne Albions ist es, daß sie die Bahnen von den Häfen aus ins Innere anlegten, um ihren Schiffen günstige Zufuhrwege zu schaffen für die Produkte des Landes; das Innere selbst interessierte sie weniger; dort mochten die Deutschen weiterbauen. Aber in diesem besonderen Falle hat der Engländer doch nicht das Fett von der Suppe geschöpft, denn siehe da! die deutsche Inlandsbahn Caracas-Valencia rentiert sich gerade so gut, wenn nicht besser, wie ihre beiden englischen Endstrecken La Guayra-Caracas bezw. Valencia-Puerto Cabello.

Der Hauptverkehr findet zwischen den Haupthäfen in erster Linie durch die großen europäischen Dampfer statt.

Der Segelschiffverkehr, ausschließlich für Güter, ist sehr gering. Selten sieht man einen amerikanischen Gaffelschooner oder ein Schiff einer anderen Nation Kohlen löschen und dann mit Ballast wieder weggehen. Dagegen wird der Verkehr an der Küste zwischen den unzähligen kleinen Häfen fast ausschließlich mit Segelboten vermittelt; seltener mit Pferd oder Esel die zerklüfteten Ufer entlang. Ganze Scharen von allen möglichen Segelboten laufen täglich ein und aus, und nur die allernächsten schicken täglich ein- oder zweimal in der Woche ihre Arrieros mit 11 bis 20 Eseln in die Stadt, immer ein Tier an den Schwanz des anderen gebunden; auf dem vordersten, dem Leittier, das die Schelle trägt, reitet der Arriero; so ist dort die übliche Art des Reisens.

Und wer aus Erfahrung mitsprechen kann, dem wird es wahrscheinlich ebenso schwer werden zu entscheiden, welche Art die weniger unangenehme ist; auf einem ungesattelten Esel, auf dem eine Anzahl leerer Cacao- und Kaffeesäcke den Sattel vertritt; oder in einem Segelboot mit drei Negern an Bord, wo man es weder unter noch über Deck aushalten kann.

Ich hatte mir auf einer derartigen 36-stündigen Küstenfahrt das kleine Boot, das an Deck stand, als Schlafplatz auserlesen. Aber da wir in 36 Stunden etwa 18 Häfen einliefen, in welchen jedesmal das Boot zu Wasser ging, um die Verbindung mit dem Lande herzustellen, so war die Ruhe in demselben natürlich auch eine sehr problematische, da es immer ganze Berge leerer Säcke bedurfte, um sich gegen die feuchten Wände zu schützen. Es war

immerhin noch der beste Aufenthaltsort, denn bei dem furchtbaren Stampfen und Schlingern dieser kleinen Fahrzeuge ist ein freies An-Deck-Liegen unmöglich; und unter Deck liegt die oft wenig aromatisch duftende Ladung und auf ihr dann meistens noch einer von den drei Schwarzen. Soviel über den Verkehr an der Küste.

Was Handel und Industrie anbelangt, so ist der Großhandel- und Großplantagenbetrieb fast ausschließlich in Händen der Ausländer. Die Firmen-Namen besagen es schon deutlich genug. Die größte und bedeutendste Kakao- und Kautschuk-Plantage in Venezuela gehört allerdings einem Venezolaner.

In Puerto Cabello haben die Engländer große Schlachtereien und Gefrierhäuser errichtet; sie schicken einen ziemlich schnell laufenden, besonders für diesen Zweck erbauten Fleischdampfer monatlich einmal hinüber, um Fleisch zu holen, und zwar nur in halb gefrorenem Zustande, so daß seine Qualität fast gar nicht leidet; die Hauptschwierigkeit bei diesem Geschäft liegt im Antrieb, denn von den Planos des Orinoco bis zur Küste ist es ein weiter Weg, und das Vieh kommt ziemlich abgetrieben und gänzlich abgemagert dort an.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß Venezuela ein reiches Land ist, ein Land, wo Milch und Honig fließt, ein Land, wo es noch reiche Schätze zu heben gibt, sowohl durch Plantagenbetrieb (Kakao, Kautschuk, Zucker), als auch durch Viehzucht und Minenbau. Aber zum Heben dieser Schätze gehört Geld, und nochmals Geld; und das ist nicht immer vorhanden.

Durch ewige Bürgerkriege verwüstet, ist das Land nicht imstande, mit den übrigen Ländern Schritt zu halten; es muß sich gefallen lassen, daß seine Finanzen von ausländischen Finanzgruppen kontrolliert werden. Allerdings ist die Gefahr der Revolution jetzt etwas verringert; denn erstens sorgen die Engländer dafür, daß der Störenfried Castro nicht wieder ins Land kommt, falls er überhaupt noch am Leben ist; totgesagt ist er ja schon wiederholt gewesen, aber er ist immer wieder aufgetaucht. Und dann haben die Mächte angedroht, daß, wenn am Fälligkeitstermin die versprochenen Zinsen nicht bereit liegen, die sämtlichen Häfen von amerikanischen Truppen besetzt werden, und daß ein internationales Verwaltungspersonal seinen Einzug in die Zollämter halten würde. Das hat geholfen!

Eine merkwürdige von verschiedenen glaubwürdigen Augenzeugen versicherte Erscheinung ist es, daß diese Halbindianer, die vor einer Handvoll europäischen Blaujacks, ohne einen Schuß abzufeuern, Reißaus nehmen, in den Revolutionen gegen einander mit beispielloser Erbitterung und Todesverachtung gekämpft haben sollen. Nur mit der Nase bekleidet, den Oberkörper entblößt als Erkennungszeichen, wirft der venezolanische Soldat seinen Karabiner weg, nachdem er seine Patronen meist resultatlos in die Luft verknallt hat, und dann geht der blutige Nahkampf los. Die Machete in der Rechten, den Revolver in der Linken. Entsetzliche Szenen haben sich oft bei diesen Gefechten im Urwalde abgewickelt.

Venezuela krankt noch immer an den Folgen seiner Revolutionen und seiner früheren Miswirtschaft. Die Jahre werden auch hier Wunder wirken; und dann wird Venezuela nicht mehr das Land sein, von dem man sagen hörte: „Venezuela ist zu arm für teure Waren; alles, was billig ist, ist gut genug für dort.“

Hoffen wir im Interesse aller patriotisch gesinnten Venezolaner sowie aller derer, die mit Venezuela arbeiten, daß diese Voraussage in Erfüllung gehen möge!

Ratschläge für Ansiedlung in Brasilien.

Die Südbrazilianische Siedlungsgesellschaft Hacker & Co. „Sociedade Territorial Sul-Brazileira“ in São Paulo übersendet uns Ratschläge, die wir nachstehend z. T. wiedergeben:

a.) Welcher Hafen soll zur Landung gewählt werden?

Einwanderer, welche nach Matto Grosso wollen, sollen in Rio de Janeiro landen und sich die freie Fahrt bis Terenos durch die Imigração (Einwanderungsamt) verabsorgen lassen. (Fahrtunterbrechung in São Paulo zwecks Rücksprache). Die Einwanderer können in jedem der betreffenden Kolonie am nächsten liegenden Hafen ankommen, jedoch können wir uns der Einwanderer am besten in São Paulo annehmen; es ist vorzuziehen, über Santos hierher zu kommen, wo man in dem sehr guten Einwandererheim bis zu 6 Tagen unentgeltlich Unterkunft und Verpflegung findet. Hier können die Einwanderer mit Ruhe alles besprechen und sich für das Weitere entscheiden. Mittellose Einwanderer können wir von hier aus am besten auf gut geleitete Kaffeefazenden unterbringen. Wir selbst betreiben keinerlei Fazenden haben also auch kein Interesse daran, daß die Leute auf den Kaffeepflanzungen arbeiten. Letztere besitzen je nach der Größe 50 000—500 000 Kaffeebäume, sie sind in einer Entfernung von ca. 4 Metern gepflanzt und erreichen eine Höhe von ca. 3 Metern. Die Hauptarbeit auf den Kaffeefazenden besteht darin, das zwischen den Bäumen wachsende Unkraut zu entfernen, was entweder mit der Hacke oder mittels des Kultivators erfolgt. Zwischen den Kaffeebäumen können die Kolonisten Mais, Bohnen, Erbsen, etc. anpflanzen. Ein guter Arbeiter hackt täglich ca. 200 Bäume (je 4mal im Jahre). So haben die Familien im Vierteljahre nur einen Monat Hackarbeit, brauchen ca. 3 Monate zum Pflücken des reifen Kaffees, welche Arbeit nach Menge besonders bezahlt wird und können die übrige Zeit auf ihren eigenen Kulturen arbeiten, wozu sie genügend Land zum Anbau, sowie Weide für ihr Vieh bekommen. Wir glauben, daß dies für Leute, welche ohne Mittel ankommen, der beste Weg ist, das nötige Kapital zu ersparen. Gleichzeitig lernen sie die hiesigen Kultur- und Arbeitsmethoden ohne eigenes Risiko kennen,