

Werk

Titel: Die wirtschaftsgeographischen Verhältnisse in Natal, auf Grund eigener Anschauung...

Autor: Sawicki, Ludomir von

Ort: Berlin

Jahr: 1909

PURL: https://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?391365657_1909 | LOG_0013

Kontakt/Contact

[Digizeitschriften e.V.](#)
SUB Göttingen
Platz der Göttinger Sieben 1
37073 Göttingen

✉ info@digizeitschriften.de

Die wirtschaftsgeographischen Verhältnisse in Natal,

auf Grund eigener Anschauungen.

Von Richard Tabbert in Berlin.

I.

Natal ist eine verhältnismäßig sehr junge Kolonie. Während die Kolonisierung des benachbarten Kaplandes bis zum Jahre 1651 zurückreicht, bis zu der Zeit, wo unter Führung von Jan van Riebeck die ersten Ansiedler nach der Tafel-Bai kamen, beginnt die Besiedelung von Natal erst mit dem Jahre 1835. In diesem Jahre erhielt der Kapitän Gardiner von König Dingaan 28 000 qkm abgetreten. Er gründete Durban und konstituierte die Kolonie Victoria. Zwei Jahre später drangen die Buren, welche aus der Kapkolonie ausgewandert waren, über die Drakensberge in Natal ein, geführt von Pieter Retief und Gert Maritz. Die Burenführer schlossen mit Dingaan einen Vertrag ab, durch den ihnen das ganze Land vom Tugela bis zum Umzimvubu River und von der See bis zu den Drakensbergen geschenkt wurde.

Nach vielen Reibereien und erbitterten Kämpfen zwischen den Engländern und den Buren wurde am 10. Mai 1843 Natal endgültig als britische Kolonie erklärt.

Ursprünglich reichte Natal nur von der See bis zum Berg und vom Umtamvuna River bis zum Tugela und seinem Nebenfluß, dem Buffalo River. Eine bedeutende Gebietserweiterung fand im Jahre 1897 durch die Angliederung des Zulu-Landes statt, und im Jahre 1903, nach dem Burenkriege, durch die Erwerbung der Transvaal-Distrikte Vryheid, Utrecht und eines Teils vom Wakkerstroom-Distrikt. Heute hat Natal eine Größe von 93 676 qkm, ist also nicht ganz so groß wie die Königreiche Bayern und Württemberg zusammengenommen.

Trotz der großen Küstenlänge von etwa 600 km verfügt Natal, abgesehen von unbedeutenden Flufshäfen, nur über einen großen Hafen, nämlich Durban oder Port Natal; aber auch dieser Hafen ist nur durch langjährige harte Arbeit, welche mit gewaltigen Unkosten verknüpft war, zu einem wirklich brauchbaren gemacht worden.

Der Hafen ist eine etwa 20 qkm große Bucht. Ihre Südseite wird durch eine Halbinsel gebildet, einen dichtbewaldeten Höhenzug, den Bluff, der sich weit ins Meer hinaus erstreckt, um steil zu ihm abzufallen. Diesem Kopf der Halbinsel zu strebt von Norden her eine andere flache, sandige Halbinsel, welche somit die Bucht fast ganz vom Meere abschließt. Zwischen dieser Halbinsel und dem Bluff ist nur eine etwa 350 m breite Einfahrt offen geblieben.

Die sandige Halbinsel verdankt ihre Entstehung der sandführenden Meeresströmung. Diese ist immer noch weiter tätig, an der Halbinsel Sand anzuhäufen, der dann durch die Winde landeinwärts getrieben wird, sodafs die dort errichteten Gebäude, wie das Beach Hotel, Mühe haben, sich gegen eine Versandung zu schützen.

Vielleicht wäre die Bucht schliesslich ganz vom Meer abgeschlossen worden, wenn nicht in sie mehrere Flüsse münden würden. Durch die von ihnen der Bucht zugeführten Wassermengen wird ein Abfluss nach dem Meere gewaltsam offen gehalten.

An der Küste kann man es mehrfach beobachten, dafs die Mündungen der kleinen Flüsse derartig versanden, dafs sie schliesslich durch breite, mehrere Fufs hohe Sandriegel ganz verschlossen sind. Da das Wasser des Flusses nun keinen Abfluss mehr hat, wird das Land überschwemmt. Es bilden sich nahe dem Meere breite Lagunen. Ist das Wasser so weit gestiegen, dafs es die Sandbarriere überfließen kann, dann brechen die aufgestauten Wassermassen mit großer Gewalt hindurch, und wo wir heute trockenen Fusses dahergehen, kann am nächsten Tag eine breite Mündung sein. (Abbild. 1.)

War somit keine Gefahr vorhanden, dafs der Eingang zur Bucht verschlossen werden würde, so droht durch die in sie mündenden Flüsse, welche namentlich zur Regenzeit viel Sand führen, eine langsame Versandung der Bucht zu erfolgen. Tatsächlich ist die Bucht bereits derartig seicht, dafs zur Zeit der Ebbe weite Strecken trocken liegen.

Der Einfahrt zum Hafen war eine große Barre vorgelagert, welche nur kleine Schiffe passieren konnten. Sollte die Bucht daher zu einem brauchbaren Hafen umgestaltet werden, dann galt es vor allen Dingen die Barre unschädlich zu machen, und ferner mußten in der Bucht umfangreiche Baggerarbeiten unternommen werden; denn nur einige breite Kanäle boten dort größeren Schiffen genügend Wassertiefe. Die letztere Arbeit war leicht, wenn auch kostspielig. Die Beseitigung der Barre dagegen stiefs auf große technische Schwierigkeiten. Die beste Lösung der Aufgabe schien folgende zu sein. Bei der Flut füllt sich die weite Bucht reichlich mit Wasser, welches bei eintretender Ebbe mit sehr starkem Strom zur engen Einfahrt wieder abfließt. Die

Macht dieses Stromes wird aber schnell wieder gebrochen, sobald er das offene Meer erreicht. Es wurden nun vom Bluff und von der Südspitze der Sandhalbinsel, dem Point, aus zwei parallel zueinander laufende Molen gebaut, um den starken Ebbestrom über die Barre hinweg weit hinaus ins Meer zu leiten. Durch den Strom sollte die Barre allmählich abgetragen und in ein so tiefes Wasser verlegt werden, daß sie der Schifffahrt kein Hindernis mehr sein konnte.

Der Erfolg entsprach nicht den gehegten Erwartungen, trotzdem man die Molen immer weiter verlängerte und dem Ebbestrom durch Beseitigung von Hindernissen und durch Richtwälle (*training walls*) eine verstärkte Kraft zu geben versuchte. Ein durchschlagender Erfolg wurde erst erzielt, als man durch große Bagger die Barre in Angriff nahm. Heute können die größten dort verkehrenden Schiffe die Einfahrt wagen:

1891 war über der Barre bei Ebbe 10' 9" Wasser,
 1901 „ „ „ „ „ „ 19' 1 1/2" „ .

Die Erfahrung hat gezeigt, daß nach starken Stürmen die Barre wieder eine bedrohliche Höhe annimmt, doch können die Bagger dann immer schnell wieder Abhilfe schaffen.

Der Innenhafen ist jetzt gut ausgebaut und vom Point bis zur Stadt mit hohen Kaimauern versehen worden, welche ein direktes Aus- und Einladen der großen Schiffe ermöglichen. Diese Arbeiten werden unterstützt durch zahlreiche hydraulische Kräne von 1 1/2 bis 50 Tonnen Tragfähigkeit. Das Eisenbahngleise führt am Kai entlang, und somit können schwere Maschinerien, Dampfkessel, Eisenkonstruktionen u. s. w. direkt vom Schiff mit dem Kran in die Eisenbahnwagen verladen werden.

Während auf der sandigen Halbinsel die Hafenvorstadt, der Point, liegt, mit den Zollgebäuden und den Gebäuden der Hafenverwaltung, breitet sich die Geschäftsstadt Durban am Nordostrande der Bucht aus, und dahinter, im Norden, auf der Berea, erhebt sich amphitheatralisch die gleichnamige Villenvorstadt. Der Blick von der Berea über die Stadt, über die Bucht mit den malerischen Inseln und dem waldigen Bluff im Hintergrund und über das weite Meer ist bezaubernd.

Durban hatte im Juli 1902 eine Bevölkerung von:

28 049	Europäern
12 460	Indiern
19 190	Kaffern
<u>747</u>	Mischlingen
zusammen 60 446	Einwohner.

Seitdem hat sich die Zahl infolge der großen Geschäftsdepression gewaltig verringert.

Die Stadt wird sauber gehalten. Sie ist mit gutem Trinkwasser versorgt und gut kanalisiert. Sie darf deshalb zu den gesündesten Städten gerechnet werden. Ein Elektrizitätswerk versorgt die Stadt mit Licht. Es liefert auch die Kraft zum Betrieb der elektrischen Bahn, welche den Verkehr von Point über die Stadt bis hinauf zur Berea vermittelt. Neben dieser elektrischen Bahn sind das beliebteste Verkehrsmittel die Rickschahs, kleine leichte Wagen für 1—2 Personen, welche von Kaffern gezogen werden.

Von Durban aus geht eine Bahn quer durch Natal nach Ladysmith. Hier teilt sie sich. Eine Linie führt über den Grenzort Charlestown nach Johannesburg, die andere über den van Reenen-Pafs nach der Orange River Colony.

Beim Bau der Bahn waren große Geländeschwierigkeiten zu überwinden, denn das Land steigt nach den Drakensbergen zu in drei gewaltigen Stufen an. Der Aufstieg von den Drakensbergen zum Hochplateau von Transvaal und der Orange River Colony hat besondere Schwierigkeiten verursacht.

Die Entfernung von Durban nach dem van Reenen-Pafs beträgt in der Luftlinie 224 km (in der Bahnlinie 361 km). Sie käme also ungefähr der Entfernung von Berlin nach Hamburg gleich. Auf dieser Strecke haben wir bis zum van Reenen-Pafs in den Drakensbergen 1682 m zu steigen, hätten hier also die Höhe unserer Schneekoppe bereits überstiegen.

Die Höhe von Charlestown wäre mit 1641 m ungefähr die gleiche wie in van Reenen, doch ist die Entfernung nach diesem Ort etwas größer, da die Bahn fast parallel zu den Drakensbergen verläuft. Die Entfernung von Durban nach Charlestown ist in der Luftlinie 297 km, in der Bahnlinie 490 km.

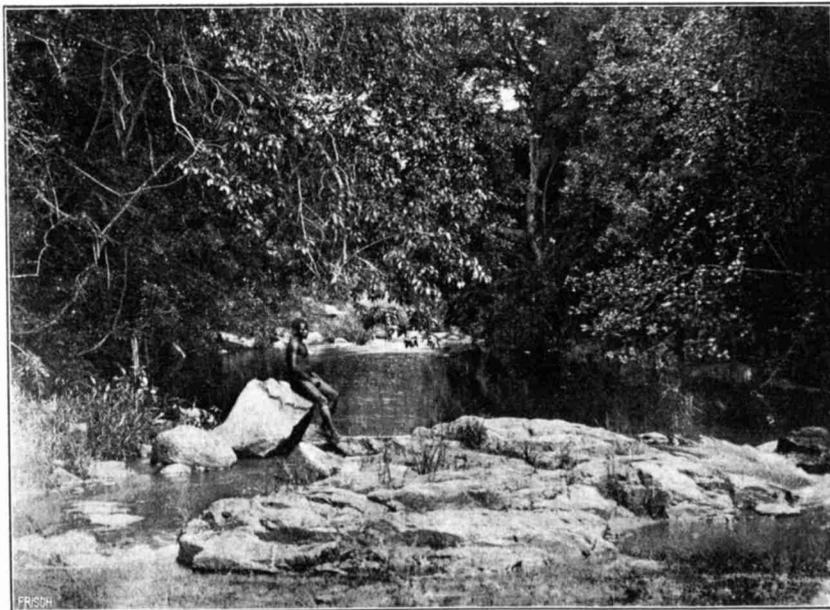
Die Bahn braucht, um die Strecke Durban—van Reenen zurückzulegen, beim schnellsten Zuge 16 Stunden, während wir in Deutschland für dieselbe Entfernung $3\frac{1}{2}$ Stunden gebrauchen. Nur dadurch, daß die Bahn ein so außerordentlich schwieriges Gelände zu überwinden hat, können wir uns diese langsame Fahrt erklären.

Die Bahn fährt von Durban erst eine Strecke an der Bucht entlang nach Süden, um eine günstige Stelle für den Aufstieg nach dem Innern zu gewinnen. Hier bei South Coast Junction biegt sie scharf nach Westen ab, um an der „Jakobs-Leiter“, wie man diese Bahnstrecke getauft hat, energisch hinaufzuklettern.

Das Küstenland, das zur ersten Stufe aufsteigende Gelände, ist



Abbild. 1. Illovo-Mündung,
drei Tage nachdem der Flufs den ihn vom Meere abschließenden Sandriegel
durchbrochen hatte.



Abbild. 2. Galleriewald an einem Natal-Küstenflusse.

reich an malerischen Landschaften. Von tiefen Tälern zerrissen, ist es mit üppiger Vegetation bedeckt. Hochstämmiger Wald fehlt zwar, doch ist in den engen Schluchten an den Talabhängen dichter Baumwuchs und die rauschenden Bäche sind eingefasst von wundervollen Galleriewäldern. (Abbild. 2.)

Angelockt durch die schöne Gegend und durch die angenehme frische Luft, die vom Meere frei herüberweht, haben sich an der Bahn entlang bis nach Pinetown hin mehrere Villenkolonien gebildet, wie Seaview, Bellair, Malvern, Northdene. Die hübschen Gärten, welche die vielen Landhäuser einschließen, geben der Gegend einen eigenen Reiz. Meist liegen die Landhäuser infolge des hügeligen Geländes weit zerstreut. Der Gartenbau wird hier, soweit man von der Bahn aus erkennen kann, sehr gepflegt. Namentlich fallen die geradlinigen Ananas-Pflanzungen, die Bananenkulturen und die Orangengärten auf. Meist sind es Indier, die hier Gärten haben. Selbst verhältnismäßig steile Hügel haben sie mit ihren Anpflanzungen bedeckt.

Je höher wir steigen, um so mehr fällt uns auf, daß die Üppigkeit der Vegetation abnimmt; teils liegt dies wohl am Boden. Haben wir in den tiefen Schichten lehmigen Boden, so wird er in den oberen Schichten sandiger. Aber auch der Feuchtigkeitsgehalt der Luft nimmt mit der zunehmenden Höhe ab.

In Pinetown, etwa 16 km von Durban entfernt, haben wir in einer Höhe von 343 m bereits ein ganz anderes Klima wie an der See. Es fehlt hier die schwüle, drückende Hitze, welche den Aufenthalt in Durban im Hochsommer so unerträglich macht.

Pinetown ist der Endpunkt des Vorortverkehrs landeinwärts. Braucht man doch über eine Stunde, um von hier nach Durban zu gelangen. Für uns ist der Ort dadurch von Interesse, weil wenige Kilometer von hier nach Nordosten die deutsche Ansiedlung New Germany liegt, und in gleicher Entfernung nach Südwesten das Trappisten-Kloster Marianhill.

Das Gelände von Pinetown bildet gewissermaßen eine kleine Zwischenstufe. Gleich hinter dem Ort steigt die Bahn wieder steil an, um erst in Bothas Hill die Hochfläche der ersten Stufe zu erreichen. Der erste Anstieg von Pinetown ist wohl auch der schwierigste. Schwer fauchend arbeitet sich die Lokomotive mit ihrer Last aufwärts. Stellenweise wollen die Räder gar nicht fassen, sondern drehen sich, wie beim Glatteis, auf der Stelle. Der Zuschauer hat ordentlich Mitleid mit der Lokomotive und möchte gern helfen, die schwierigen Stellen durch Stofsen zu überwinden. Wir haben hier Steigungen von 1:30. Kein Wunder, wenn da der Zug so langsam fahren muß, daß man nebenher

laufen kann! Die vielen Schluchten zwingen die Bahn, zahlreiche Kurven von verhältnismäßig kleinem Durchmesser zu nehmen. Bald neigt sich daher der Zug auf dieser Schleifenfahrt nach rechts, bald nach links.

Die Üppigkeit der Vegetation nimmt oberhalb Pinetown weiter ab. Nur in den schmalen Schluchten sieht man dichte Gruppen von Büschen und Bäumen. Das Grasland herrscht schon mehr und mehr vor. Für den Mangel an hübschen Vegetationsbildern werden wir reichlich entschädigt durch den wundervollen Rückblick über Pinetown und die Küstenzone bis an das ferne Meer. Wenn wir uns der Hochfläche nähern, eröffnen sich uns weite Täler. Wie ein Cañon mutet die tief in das Plateau eingeschnittene Kranz-Kloof an. Senkrecht fallen die nackten Felswände in die tiefe Erosionsspalte hinab bis zu dem sanfter sich abdachenden, dichtbewaldeten Fuß. Weit schlängelt sich die Kranz-Kloof hin, durchschäumt von einem Wildbach, dessen Rauschen bis zu uns heraufdringt, bis sie schließlich im Umgeni-Tal endet. An einzelnen Stellen fallen die Ränder des Kloof über 100 m fast senkrecht bis zur Sohle ab.

Auch das weite, tiefe Umgeni-Tal, welches wir von Bothas Hill aus erblicken, gewährt mit seinen faltigen, spärlich mit Akazien bedeckten Abhängen einen eigenen Reiz.

Das Plateau der ersten Stufe, die sich bis Maritzburg hinzieht und eine mittlere Höhe von 800 m hat, ermüdet häufig durch seinen einförmigen Charakter und namentlich durch den Mangel an Baumwuchs. Meist ist es ein mehr oder weniger stark gewelltes Hügelland. Hinter Bothas Hill wird der vorherrschende Sandstein einmal von Granit durchbrochen. Wir sehen hier mächtige Granitblöcke zerstreut umherliegen.

Ackerbau wird auf der ersten Stufe viel getrieben, und namentlich zwischen Cato Ridge und Thornville Junction kommen wir an zahlreichen Feldern vorbei, die mit Mais, Hirse, Hafer und Kartoffeln bebaut sind. Von hier kommt auch viel Heu nach Durban auf den Markt.

Pietermaritzburg, die Hauptstadt von Natal, macht einen guten Eindruck, steht jedoch gegen Durban noch weit zurück. Sie liegt im weiten Tal des Umzimduse.

Hinter Maritzburg steigt die Bahn steil zur zweiten Stufe empor (Abbild. 3). Je höher die Bahn in kolossalen Windungen steigt, um so reizvoller wird der Rückblick auf das herrliche Umzimduse-Tal. Auf dem Plateau der zweiten Stufe angekommen, sehen wir eine Landschaft, die ungefähr denselben Charakter zeigt wie die erste Stufe. Auch hier ist das Land gewellt und grasig.

Erfrischend wirkt der kleine Ort Howick, dessen umgebende Hügel mit Eukalyptus-Wäldern bedeckt sind. Der Ort verdankt seine Beliebtheit als Ausflugsort einem eigenartigen Naturschauspiel. Der Umgeni, welcher hier bei Howick ruhig durch die Ebene fließt, stürzt hinter dem Ort mit gewaltigem Getöse in eine tiefe Schlucht. Es ist ein großartiger Wasserfall von 100 m (325 Fuß) Höhe. Ohne einmal aufzuschlagen, kommen die Wassermassen die senkrechte braune, düstere Felswand herunter. (Abbild. 4).

Kommen wir auch auf unserer Eisenbahnfahrt auf der Hauptlinie nur an wenigen Farmen vorbei, so müssen wir dennoch diese zweite Stufe als ein günstiges Ackerbaugelände betrachten. Dies würden wir bestätigt finden, wenn wir von Maritzburg aus die Zweigbahn benutzen, die uns nach Greytown führt. Haben wir mit dieser Bahn die zweite Stufe erklommen, dann kommen wir in das Gebiet von New Hanover, im dem viele Deutsche als Farmer leben. Hier und weiter nach Greytown zu im Umvoti-Distrikt bekommt die Landschaft ein eigenartiges, liebliches Gepräge durch die ausgedehnten Wattlebark-Wälder, deren Rinde ein wichtiger Ausfuhrartikel der Kolonie ist. Neben Wattlebark wird hier Mais in größeren Mengen gebaut.

Eine große Erhebung, welche wir bald hinter Howick vor uns sehen, läßt uns erkennen, daß wir noch einmal zu steigen haben und zwar zur dritten und letzten Stufe, ehe wir zu den Drakensbergen kommen. Diese dritte Stufe ist weitausgedehnt, ihre Höhe jedoch hier, wo sie die Bahn durchquert, wechselnd. Nachdem wir eine Höhe von 1509 m erklommen haben, müssen wir in das Becken des Tugela und seiner Nebenflüsse hinabsteigen, sodaß wir am Tugela selbst, bei Colenso, uns nur noch 962 m über dem Meeresspiegel befinden. Hinter dem Tugela steigt dann das Land wieder an.

Die dritte Stufe ist die ödeste. Farmen sieht man nur sehr wenige, und wenn das Land auch vielfach guten Ackerboden hat, so sind hingegen weite Strecken so steinig und vegetationsarm, daß sie nur für Viehzucht geeignet erscheinen. An vielen Stellen ist der Boden mit großen Steinen besät, zwischen denen ein spärliches Gras gedeiht. Neben Rindern, Schafen und Ziegen werden hier mit Erfolg Pferde gezüchtet.

Die hochgelegenen Teile dieser dritten Stufe haben schon ein recht frisches Klima. Es ist nicht so außergewöhnlich, daß hier im Winter einmal Schnee fällt, und ich habe selbst noch mehrere Tage nach einem solchen Ereignis in geschützten Winkeln Schnee liegen sehen.

In Nottingham Road, am Rand des Aufstiegs zur dritten Stufe

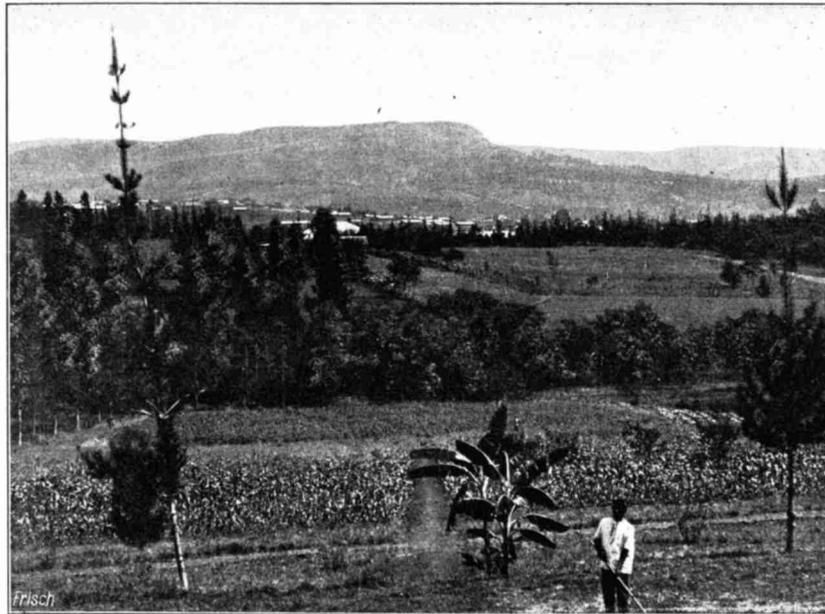
in einer Höhe von 1464 m, sind große Schlachthäuser errichtet. In der frischen, trockenen Luft kann das Fleisch ohne große Gefahr zu verderben etwas auskühlen, ehe es über Nacht in besonders dafür konstruierten Wagen nach Maritzburg und Durban gebracht wird.

Von Nottingham Road aus sehen wir zum ersten Male in weiter Ferne die Drakensberge, und zwar ihre höchsten Erhebungen: Champagne Castle (3157 m) und Giants Castle (2943 m). Reisen wir im Winter, dann können wir die „Berge“ mit dichtem Schnee bedeckt sehen. Es ist dies ein großartiger Anblick. Am Horizont der weiten Grasebene erscheinen die „Berge“ wie ein zarter blauer Nebel, kaum eine Schattierung dunkler als der Himmel, während die Schneefelder das Aussehen von zarten, weißen Wolken haben. Die Luft ist jedoch so klar, daß wir die Spalten und Risse der „Berge“ deutlich erkennen können, nur nimmt sich alles bei den lichten, durchsichtigen Farben so feenhaft, so übernatürlich aus, daß wir uns erst an den Anblick gewöhnen müssen, um ihn richtig zu verstehen. In den Spalten der „Berge“ ziehen sich die Schneefelder in langen Linien tief herunter, so daß sie wie ferne, in das Tal hinabstürzende Staubbäche aussehen. Die Bezeichnung Castle oder Schloß ist für diese höchsten Erhebungen gut gewählt; denn es gehört nicht viel Phantasie dazu, um in den blockförmigen, felsigen Erhebungen die gewaltigen Ruinen eines Riesenschlosses zu erkennen. (Abbild. 5.)

Bei Colenso erreichen wir das denkwürdige Schlachtfeld, wo General Buller vergeblich unter schweren Verlusten versuchte, die feste Stellung der Buren zu stürmen. Für die Buren war es ein ideales Schlachtfeld. Auf der englischen Seite breitet sich eine weite flache Ebene aus, ohne Baum und Strauch, um eine Deckung zu gewähren, sondern nur so spärlich mit Gras bedeckt, daß zwischen den Grasbüscheln der nackte Boden durchschimmert. In weitem Bogen zieht sich, einem Festungsgraben gleich, der stark strömende Tugela hin. Dahinter sieht man dicht am Fluß langgestreckte, geringe Erhebungen, die durch Laufgräben befestigt waren. Größere Erhebungen folgen dicht dahinter, und weiter nach dem Hintergrund dehnt sich der steile Rand der Hochfläche von Ladysmith aus.

Die Ladysmith-Hochfläche mit ihren Steilabfällen nach dem Tugela bereitete dem Bau der Bahn einige Schwierigkeiten. Diese wurden überwunden durch Benutzung der Täler des Tugela und seines Nebenflusses, des Klip Rivers. (Abbild. 6.)

Die mit großem Geröll bedeckten Abhänge dieser nicht schönen, aber fesselnden Täler sind teilweise licht mit Akazien bestanden, die fingerlange Dornen tragen. Hier und da geben auch einige Aloe



Abbild. 3. Steilrand der zweiten Natalstufe,
von Pietermaritzburg aus gesehen.



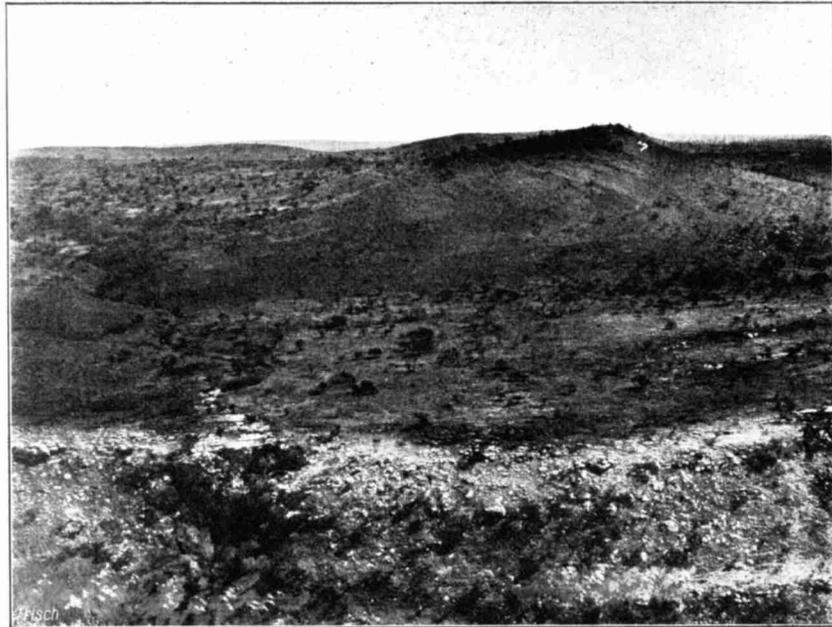
Abbild. 4. Howick-Fall.



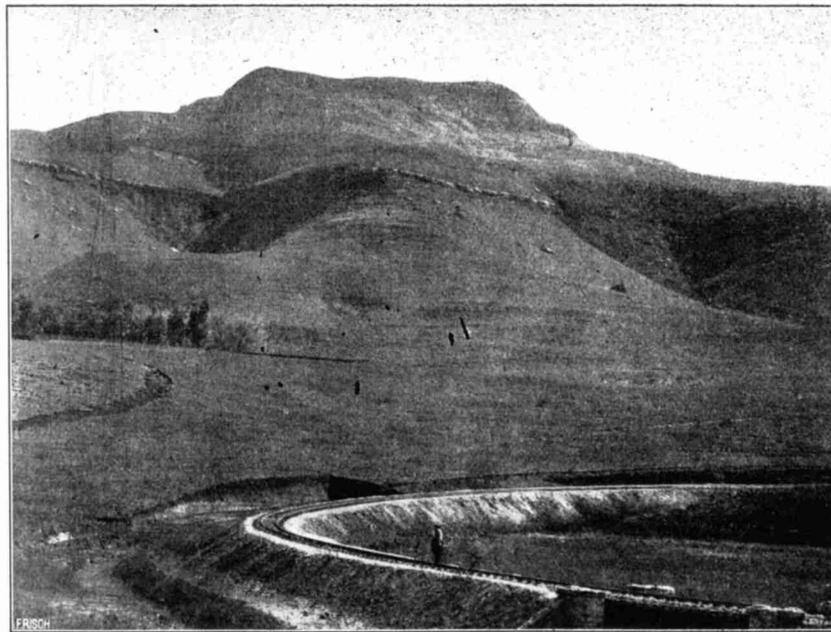
Abbild. 5. Drakensberge mit dem Champagne-Castle (3650 m).



Abbild. 6. Tugela-Fälle bei Colenso.



Abbild. 7. Scenerie bei Colenso.
Steiniges Land mit lichtem Akazien-Wald.



Abbild. 8. Majuba Hill (2167 m).

der Scenerie ein eigenartiges Gepräge. Der Graswuchs ist spärlich. (Abbild. 7.)

Ladysmith liegt in einer Talmulde der Hochfläche, die wohl durch Auswaschung durch den Klip River entstanden ist. Jedenfalls deuten die gleich hohen, tafelförmigen Erhebungen bei der Stadt darauf hin, daß sie ursprünglich eine gemeinsame Fläche waren. In weiterer Umgebung wird Ladysmith beherrscht durch einige größere Erhebungen, von denen der Umbulwane und der Lombardskop die bekanntesten sind, da von hier aus die Stadt während der Belagerung durch die Buren mit großen Geschützen beschossen wurde.

Von Ladysmith nach van Reenen führt die Bahn meist durch flaches, vielfach mit dichtem Geröll bedecktes, ärmliches Grasland. Oft sieht man meilenweit keinen Baum, keinen Strauch, kein Haus, keine Hütte, keinen Menschen und kein Vieh. Wir sind dankbar, wenn hier und da einige Hügel und dichtere Akazienbestände einige Abwechslung bringen. Aber dennoch fehlt es der Gegend nicht an Reizen, und namentlich die Wand der Drakensberge im Hintergrund, der wir uns mehr und mehr nähern, fesselt uns beständig.

Mit dem ewig windigen Brackwall haben wir den Fuß der Drakensberge erreicht. Die Berge zeigen sich hier in ihrer wirklichen Form als der zerfetzte Rand der großen zentralen Hochebene Süd-Afrikas. Dieser Rand fällt als fast senkrechte Felswand ab, läuft dann aber in einen breiten Fuß aus, der durch eine große Zahl vielfach gewundener Täler und Schluchten zerschnitten ist. Dieser Fuß ist durch die abgebröckelten verwitterten Gesteine des Randes entstanden.

Stehen wir vor den Bergen und selbst hier vor dem verhältnismäßig leicht zugänglichen van Reenen-Pafs, dann erscheint es als eine Unmöglichkeit, die Bahn hinaufzuführen. Der Höhenunterschied zwischen Brackwall und dem van Reenen-Pafs beträgt etwa 300 m bei einer Entfernung in der Luftlinie von etwa 10 km. Diese Schwierigkeit hat man nur dadurch überwunden, daß man die Bahn an der steilsten Stelle in einem gewaltigen Zickzack angelegt hat.

Auf der Hochebene, die vom Pafs aus zur Orange River Colony gehört, angekommen, haben wir wieder eine grasige, wenig gewellte Fläche vor uns, ohne jeden Baum und Strauch, auf der sich ohne Übergang mächtige Tafelberge und Kopjes in weiten Zwischenräumen erheben. Diese Kopjes erinnern oft lebhaft an die Tafelberge der Sächsischen Schweiz, z. B. an den Lilienstein. Die Bahn führt über Harrismith und Bethlehem weiter, um sich bei Kroonstad mit der Kap-Bahn zu vereinigen.

Auf der Bahnstrecke von Ladysmith nach Charlestown ist das

Land ähnlich beschaffen, wie wir es auf dem Wege nach van Reenen kennen gelernt haben. Nur wenige Flächen sind unter Kultur genommen, doch sehen wir hier immerhin häufiger Farmen und beackerte Felder, als es auf der Fahrt nach van Reenen der Fall war. Das Land und namentlich die mit Steinen besäten Strecken sind vornehmlich ein Viehzuchtsgebiet. Nahe der Bahn sehen wir mehrmals Kohlenbergwerke. Die ganze Gegend in diesem nördlichsten Teil von Natal ist reich an Kohle.

Bald nachdem wir das kleine Städtchen Newcastle passiert haben, kommen wir zu den Drakensbergen, die hier einen mehr stufenförmigen Charakter zeigen. Aber auch hier kann der Aufstieg nur durch einen Zickzack erzwungen werden.

Ehe wir nach Charlestown kommen, fahren wir hart an dem Majuba Hill vorbei, auf dem den Engländern durch die Buren am 27. Februar 1881 eine empfindliche Schlappe beigebracht wurde (Abbild. 8).

Über Charlestown hinaus führt die Bahn nach Johannesburg.

II.

Werfen wir, nachdem wir auf unserer Reise quer durch Natal uns einen Begriff vom Aussehen des Landes gemacht haben, einen Blick auf seine Bewohner. Nach den letzten Angaben, die mir zur Verfügung stehen, zählte Natal 1906:

94 000	Weisse
112 000	Indier
946 000	Kaffern

zusammen 1 152 000 Einwohner,

und somit kämen 12,3 Einwohner auf 1 qkm. Leider ist aus der Statistik nicht zu ersehen, aus welchen Nationalitäten sich die weisse Bevölkerung zusammensetzt.

Der größte Prozentsatz der weissen Bevölkerung besteht aus Engländern und in den nördlichen Teilen aus Buren. Auch die in den Kolonien geborenen Weissen bilden einen nicht unerheblichen Teil der Bevölkerung. Von anderen Nationalitäten sind besonders stark die Deutschen vertreten.

Die ersten Deutschen, die Natal betraten, waren die Missionare Posselt, Döhne und Güldenpfennig von der Berliner Mission. Sie kamen 1847 dorthin, um in den Drakensbergen eine Missionsstation zu gründen. In der Erwartung, in Natal ein Land zu finden, welches sich besonders gut für den Anbau von Baumwolle eigne, schickte 1848 ein Herr Bergtheil 200 Auswanderer dorthin, um Baumwolle in größerem

Maisstabe zu pflanzen. Die Auswanderer kamen von Hannover und den angrenzenden Teilen Preussens. Als Ansiedlungsgebiet war die Gegend etwa 5 km nordöstlich der heutigen Bahnstation Pinetown erwählt. Jedem deutschen Arbeiter wurde von Bergtheil auf Vorschufs ein Häuschen gebaut und ein Stück Land von 200 acres überwiesen. In der Mitte der Kolonie wurde ein Packhaus und die Wohnung des Inspektors errichtet. Einen Schulmeister hatten die Deutschen mitgebracht.

Da die Deutschen nach einem Prediger verlangten, wurde Missionar Posselt gebeten, dieses Amt zu übernehmen. Als Missionar der Berliner Mission konnte er aber nicht so ohne weiteres das Predigeramt übernehmen. Er wollte versuchen, nahe bei New Germany, wie die Ansiedelung getauft war, eine Missionsstation zu gründen, und konnte dann sowohl als Missionar als auch als Prediger für die Deutschen tätig sein. Die Missionsstation wurde unter dem Namen Christianienburg gegründet. Auch heute noch wird das Predigeramt in New Germany von den Missionaren von Christianienburg ausgeübt.

Leider war aus der Baumwollenzucht nichts geworden. Weizen gedieh nicht, und die Deutschen waren bis an den Hals in Schulden geraten. Es kam zu einer allmählichen Auflösung der Ansiedelung. Zuerst waren fünf Familien näher den Drakensbergen zu gezogen; fünf andere Familien hatten sich in der Nähe von New Germany niedergelassen.

1854 kamen Hermannsburg Missionare nach Natal. Sie wollten ursprünglich nach dem Gallalande. Mit Hilfe von Posselt suchten sie sich weiter landeinwärts den Platz aus, auf dem sie die Station Hermannsburg gründeten.

1857 verließen 13 Familien New Germany und zogen in die Gegend von Hermannsburg. Ihre neue Ansiedelung taufte sie New Hanover.

Es waren jetzt nur noch 25 Familien in New Germany geblieben. Bergtheil war ihnen in jeder Weise entgegengekommen, hatte einen Teil ihrer alten Schulden gestrichen, und so standen sie denn auf eigenen Füßen. Heute ist New Germany, dank dem großen Fleiße der Deutschen, die sich mehr auf ihre eigenen Hände als auf fremde Hilfskräfte verließen, eine aufblühende Kolonie. Manche von den Kolonisten haben es zu Wohlstand gebracht.

Leider geht aber das Deutschtum immer mehr zurück. Die deutsche Schule muß von Natal unterstützt werden. Der Hauptunterricht ist deshalb auch in englischer Sprache. Kein Wunder, daß die junge Generation heute besser englisch schreibt und spricht als deutsch. Immerhin muß ich aber anerkennen, daß die deutschen

Ansiedler noch treu zusammenhalten. Sonntags sieht man sie alle in der deutschen Kirche vereinigt.

Auch New Hanover hat sich zu einer blühenden Kolonie entwickelt. Die Missionsstation Hermannsburg mit ihren herrlichen Waldanlagen und ihren deutschen Bauernhäusern ist das Bild einer gesunden Entwicklung. Was ich sonst von den weit im Lande zerstreuten Deutschen hörte, hat mich befriedigt. Überall sind sie durch Fleiß, dadurch, daß sie selber arbeiteten, vorwärts gekommen.

Eine andere deutsche Gründung ist die der Trappisten, etwa 5 km südwestlich von Pinetown. Ihr Kloster Marianhill wurde erst im Jahre 1881 gegründet. Trotzdem hat es aber in dieser kurzen Zeit einen Aufschwung genommen, der jeden in Staunen setzen muß.

Es wird befremden, die Trappisten-Niederlassung als deutsche zu betrachten. Tatsächlich sind aber die Mitglieder des Klosters in Natal fast durchweg Deutsche. Sie haben in noch stärkerem Maße wie die übrigen Deutschen Natal den Beweis erbracht, was durch rastlosen Fleiß und Intelligenz aus dem Lande gemacht werden kann. Von früh um 3 Uhr an sind sie bis 7 Uhr abends, zu welcher Zeit sie zu Bett gehen, unermüdlich tätig. Man sieht sie auf den Feldern, in den Werkstätten und Schulen arbeiten. Ihre großen, schönen Häuser und Kirchen haben sie selbst gebaut, auch die Steine dafür gebrannt und das Holzwerk gezimmert. Alle nennenswerten Handwerke werden von den „schweigenden Mönchen“ betrieben. Sie haben eine große Schmiede, eine Tischlerei, eine Stellmacherei, eine Klempnerei mit vorzüglichen Einrichtungen im Kloster. In der Schneiderwerkstätte werden die Kleider der Mönche gearbeitet und ausgebessert. In der Gerberei wird das Leder für die Schuhmacherwerkstätte und für die Sattlerei hergestellt. Eine große Wasserturbine dient zum Antrieb der Getreidemühle und der Druckereimaschinen. Die Typen für die Druckerei werden dort gegossen. In Verbindung mit der Druckerei, die übrigens eine kleine deutsche Zeitung herausgibt, steht eine Buchbinderei. Selbst ein photographisches Atelier fehlt im Kloster nicht. Das Kloster arbeitet nicht nur für den eigenen Bedarf, sondern führt auch Bestellungen von außerhalb aus.

Dem Ackerbau widmen sich die Mönche in hervorragender Weise. Die Felder ziehen sich weit um das Kloster herum. Gemüse aller Art, Kartoffeln, Hülsen- und Halmfrüchte werden in bedeutenden Mengen gezogen. Obstbäume sind reichlich gepflanzt. Mit dem Weinbau sind umfassende Versuche gemacht worden. Weiter landeinwärts ist eine große Baumschule angelegt worden. Die Trappisten sind ein Segen für Natal. Sie zeigen den richtigen Weg in der

Kultivierung des Bodens; sie machen z. B. mit dem Wein die kostspieligsten Anpflanzungsversuche, welche anderen Kolonisten zugute kommen, und liefern diesen Bäume für ihre Farmen.

Neben Marianhill sind inzwischen in Natal noch elf andere Klöster von den Trappisten gegründet worden.

Die Kaffernbevölkerung ist eine verhältnismäßig starke. Es kommen ungefähr 10 Kaffern auf einen Weißen. Trotzdem ist es unmöglich, im Lande genug eingeborene Arbeiter zu bekommen, um die Nachfrage zu decken. Der Kaffer hat es nicht immer nötig zu arbeiten. Wohnungs- und Kleidungssorgen kennt er nicht und Nahrungssorgen nur bei einer Missernte. Er führt ein wahrhaft paradiesisches Leben. Er arbeitet also nur, um das Geld zu erwerben, welches er für Hüttensteuer zu zahlen hat und welches er braucht, um seine kleinen Bedürfnisse an Decken, Hacken, Perlen u. s. w. zu befriedigen. Ist der Kaffer arm, dann arbeitet er auch, um das Vieh sich anschaffen zu können, welches er haben muß, um heiraten zu dürfen.

Schlimm ist es, daß sich die Kaffern selten verpflichten, eine längere Zeit, vielleicht ein Jahr, zu arbeiten. Schon nach wenigen Monaten wollen sie zurück zum Kraal, um ihre Angehörigen wieder zu sehen, oder um dort zu helfen. Wenn dann auf der Farm, z. B. zur Erntezeit, die Arbeiter am allernotwendigsten gebraucht werden, sind keine zu haben.

Bei dieser Arbeiternot ist es selbstverständlich, daß sich die Farmer außerhalb des Landes nach geeigneten Arbeitern umsehen müssen. Als solche haben sich bisher die Indier gut bewährt. Diese kommen aber nicht auf gut Glück nach Natal, sondern nur auf gegenseitigen fünfjährigen Vertrag mit den Arbeitgebern. Sie erhalten 10—15 Schilling im Monat, freie Beköstigung nach Vorschrift, freie ärztliche Behandlung und freie Hin- und Rückreise. Ein indischer Arbeiter kostet somit dem Arbeitgeber im Monat alles zusammen gerechnet 26—30 Schilling. So übermäßig billig ist dies nicht, wenn man bedenkt, daß der indische Arbeiter, der Kuli, lange nicht das leistet, was ein guter europäischer Arbeiter vor sich bringt.

Würde die Angelegenheit damit erledigt sein, daß die Indier ins Land kommen, dort fünf Jahre lang arbeiten und darauf nach ihrer Heimat zurückfahren, dann gäbe es keine „Indierfrage“.

Den Indiern steht es frei, nach der kontraktlichen Arbeitszeit im Lande zu bleiben, Grund und Boden zu erwerben, zu pflanzen und zu handeln, wie es ihnen beliebt. Während man sie als Arbeiter braucht,

sind sie als Konkurrenten dem Europäer unbequem, besonders aber die Indier neben den Arabern, die mit etwas Vermögen kommen, um den Handel in größerem Maßstab zu betreiben.

Gegen einen Indier kann der europäische Händler schwerlich aufkommen. Der Indier ist mehr als genügsam im Essen und in der Wohnung. Er braucht deshalb auch nur viel weniger an seinen Waren zu verdienen, um dasselbe zu erreichen, was der Europäer mit seinen teureren Waren bei seinen größeren Unkosten erzielen kann. Kein Wunder, daß der Kaffer lieber beim Indier kauft, der ihm doch so sehr verhaßt ist, als beim Europäer. Es gab früher viele weiße Händler im Lande, die mit den Kaffern Tauschgeschäfte machten. Heute ist dies fast zur Unmöglichkeit geworden.

Der Indier kann aber nicht, so sehr es die Europäer in Natal auch wünschen und verlangen, zum Lande herausgedrängt oder seine Einwanderung als Händler verboten werden, denn er ist britischer Untertan, und als solcher hat er dasselbe Heimatsrecht in allen britischen Kolonien wie der Engländer.

Man hat es versucht, durch Einbringung verschiedener Gesetze die Einwanderung der Indier zu verhindern oder zu erschweren, aber vergeblich. So muß ein jeder Einwanderer eine bestimmte Summe nachweisen können, um sich in Natal niederlassen zu dürfen. Hat ein Indier nicht das verlangte Geld, dann wird es ihm bereitwillig von Freunden in der Kolonie geliehen, oder ein Freund des Einwanderers erklärt, er nimmt ihn in seinen Dienst.

Viele Indier treiben einen ausgedehnten Handel von ihren kleinen Holzbuden aus, die durchaus keine Zierde für die Stadt sind. Nun wurde ein Gesetz durchgebracht, nach dem die Budenbesitzer eben so hoch besteuert werden, wie die Ladeninhaber. Nur diejenigen, welche ihre Waren herumtragen oder in einem Wagen herumfahren, werden als Kleinhändler besteuert. Was taten nun die Budenbesitzer? — Sie nagelten vier handhohe Eisenräder an ihre Buden und der Wagen war fertig. Sie wurden somit als Kleinhändler besteuert.

Der größte Nachteil der Überschwemmung durch die Indier ist der, daß die Kolonie wenig Nutzen von ihnen hat. Das Geld, welches die Indier im Lande gewinnen, bleibt nicht im Lande. Es fließt zum größten Teil nach Indien ab. Die indische „Pest“, wie man in Südafrika sagt, scheint bei der Anschauung der englischen Regierung unausrottbar zu sein.

Vergleichen wir die Zusammensetzung der Bevölkerung von Natal in den verschiedenen Jahren, dann sehen wir, daß die weiße Bevölkerung im Verhältnis zur indischen schnell zurückgeht.

	Weisse	Indier
1891 (ohne Zululand u. d. neuen Provinzen)	46788	41142
1904 (mit „ „ „ „ „)	97109	100918
1906 („ „ „ „ „)	94000	112000

Auf jeden Fall sollte die Lehre, welche uns Natal gibt, eine ernste Warnung sein, die Indierfrage in Deutsch-Ost-Afrika nicht so leicht zu nehmen. Schon jetzt wird bitter darüber geklagt, daß dort die Indier überhandnehmen und es den Europäern schwer, wenn nicht unmöglich machen, dort festen Fuß zu fassen.

III.

Auf unserem Wege quer durch Natal haben wir den terrassenförmigen Aufbau des Landes und den Charakter der drei Terrassen sowohl wie der zentralen Hochfläche kennen gelernt. Wir haben gesehen, wie sich auch das Klima naturgemäß mit der Höhenlage der Terrassen ändert.

Wenn wir Natal vom landwirtschaftlichen Standpunkt aus betrachten, dann können wir drei Zonen unterscheiden: Küstenland, Mittelland und Oberland.

Das Küstenland umfaßt das Abfallgebiet der ersten Stufe zum Meere. Es zeichnet sich, und besonders in den unteren Teilen, durch ein sehr feuchtwarmes, richtig tropisches Klima aus. — Zum Mittelland gehören die Hochflächen der ersten Stufe und zum Teil die der zweiten Stufe. Hier ist die Wärme schon bedeutend geringer, aber doch nicht so gering, daß im Winter Nachtfröste zu verzeichnen wären. Auf jeden Fall gehören die Nachtfröste zu den Seltenheiten. Im Oberland endlich, zu dem die dritte Stufe und das zentral-südafrikanische Hochland gehört, dessen trockene Luft gewaltige Wärmeschwankungen von 20° und mehr innerhalb 24 Stunden zuläßt, ist es im Winter recht kalt, wenigstens für afrikanische Verhältnisse: 3—4° Kälte in den Morgenstunden sind im Winter gar keine Seltenheit.

Soweit wir von der Eisenbahn aus urteilen können, sind die ackerbaulichen Verhältnisse recht schlecht; dies trifft auch in Wirklichkeit zu.

Bei einer Oberfläche von 23 147 520 acres sind in Natal nur 729 712 acres unter Kultur, also nur 3,1% des ganzen Landes. Eine solche kleine Ackerbaufläche genügt natürlich nicht, um die eigenen Bedürfnisse des Landes zu decken: Getreide und Nahrungsmittel im allgemeinen müssen daher in verhältnismäßig großen Mengen eingeführt werden. —

Es wurden eingeführt 1906:

Getreide	622 000 £
Nahrungsmittel und nichtalkoholische Getränke	1 792 000 £
Zusammen	2 414 000 £

Diese Summe macht mehr als $\frac{1}{4}$ der Gesamteinfuhrmenge aus, welche sich auf 9 052 000 £ belief. Ich möchte aber bemerken, daß jedenfalls ein nicht unerheblicher Teil der eingeführten Nahrungs- und Genussmittel wieder ausgeführt wird, z. B. nach Transvaal hin.

Das Hauptprodukt des Ackerbaus, was Menge anbetrifft, ist Mais. Mehr als die Hälfte des Ackerbodens wird für die Maispflanzungen benutzt.

Das zweite Hauptprodukt des Ackerbaus ist die Hirse. Sie wird hauptsächlich von den Kaffern gepflanzt und genossen. Sie dient hauptsächlich zur Herstellung des Kaffernbiers. Die Hirsepflanzen nehmen etwa $\frac{1}{4}$ des Ackerbodens ein. Somit bleibt für alle anderen Kulturen nur ein Viertel des bearbeiteten Ackerbodens übrig.

Während Mais und Hirse in der ganzen Kolonie angebaut werden können, ist die Anbaumöglichkeit der anderen Halmfrüchte sehr beschränkt. Weizen kann nur im Oberlande gut gedeihen. Die Anbauversuche im Küsten- und Mittelland sind gescheitert, da Rost die Ernten vernichtete. Von der ganzen Anbaufläche kommen noch nicht 0,1 % auf den Weizen.

Ähnlich ist das Verhältnis bei der Gerste. Hafer dagegen wird in größerem Maße gebaut und zwar von der ersten Stufe an aufwärts.

Mit Reis sind in den sumpfigen Küstengebieten erfolgreiche Versuche gemacht worden.

Von anderen Produkten des Ackerbaus ist in erster Linie Zucker zu nennen. Er gedeiht im unteren Küstengebiet vorzüglich. 1903 waren bereits 33 282 acres, also 5 % des Ackerbodens mit Zucker bestellt. Es wurden 31 000 Tons Zucker und 210 000 Gall. Rum gewonnen. Die Zuckerfabriken sind mit den modernsten Einrichtungen versehen.

Ein Teil des Natal-Zuckers geht nach dem Kap, nach Transvaal und der Orange River Colony, doch erwächst ihm hier und in Natal selbst eine scharfe Konkurrenz durch den Mauritius-Zucker.

Einfuhr 1907	68 200 £
Ausfuhr über See	253 £.

Kaffee wurde in früheren Jahren in größerem Maße gepflanzt. Nachdem aber Krankheiten die Plantagen empfindlich ge-

schädigt hatten, wurde diese Kultur fast ganz aufgegeben, um an Stelle des Kaffees Tee zu bauen.

Ein Farmer zeigte mir im dichten Busch bei seiner Farm einige Kaffeebäume, deren Samen durch einen Zufall dorthin gekommen waren. Während er vergeblich versuchte, einen guten Kaffee zu erzielen, gedeiht hier im Busch der Kaffee vorzüglich, weil er geschützt vor dem Winde und genügend beschattet, die zu seiner gesunden Entwicklung notwendigen Vorbedingungen gefunden hat, die ihm aber auf der Plantage fehlten.

Die Teeplantagen sind mit Erfolg in Natal angelegt worden. Der Tee gedeiht vorzüglich im unteren Küstenland. An Güte kommt er ungefähr dem Ceylon-Tee gleich. 1903 waren bereits 4054 acres, also mehr als 0,5 % der Ackerbaufläche mit Tee bestanden.

Die Teebüsche werden $4\frac{1}{2}$ Fufs von einander entfernt gepflanzt und kniehoch gehalten. Auf einen Acre kommen 200 Sträucher, welche etwa 350 Pfd. Tee liefern. In der Trockenzeit zeigten sich rote Spinnen, welche die Pflanzungen bedrohten, verschwanden aber glücklicherweise mit dem ersten Regen. Soweit die Erfahrungen reichen, haben die Heuschrecken die Teeplantagen verschont.

Ein Produkt von großer lokaler Bedeutung ist der Tabak, welcher überall im Lande gedeiht. Er wird von Weißen sowohl, als von Indiern und Kaffern gebaut. Die Qualität ist keine hervorragende. Hauptsächlich wird er als Pfeifentabak verwendet, und zwar meist erst, nachdem er tüchtig ausgelaugt worden ist. Es werden auch kleine Zigarren daraus hergestellt, doch muß man schon ein starker Raucher sein, um Geschmack daran zu finden, und um sie auch gut vertragen zu können. Die Tabaksblätter sind meist groß und dickrippig. Trotzdem verschiedene Sachverständige versucht haben, eine bessere Qualität zu erzielen, trotzdem alle möglichen Samen probiert worden sind, blieb das Resultat immer dasselbe.

Ein sehr wichtiges Ausfuhr-Produkt Natal's ist die Gerbrinde, die Rinde der Blackwattle. Sie hat ein Tanningehalt von 30—40 %. Die Blackwattle (*Acacia mollissima*) ist vor etwa 30 Jahren von Australien nach Natal gebracht worden und wird jetzt in großem Maße auf der ersten und zweiten Stufe, besonders erfolgreich im Umvoti-Distrikt gebaut. Das Gebiet der deutschen Ansiedler von New Hanover bis Hermannsburg gehört dazu. Es sind etwa 25000 acres mit Blackwattle bebaut, also mehr als 3 % der Ackerbaufläche. Der Nutzen aus diesen Anpflanzungen ist vorläufig ein guter. Der Baum braucht bis zur richtigen Entwicklung 7—8 Jahre, doch

erfolgt bereits im 5.—6. Jahre eine Durchforstung der Bestände. Den Gewinn rechnet man bis zum 7. Jahre auf 4—5 Tonnen Rinde auf den acre, was bei einem Preise auf der Farm von 5 £ bis 5 £ 10 Schilling einen guten Nutzen bedeutet. Um exportfähig zu sein, muß die Rinde in Stücke zerschnitten werden, die etwa 4—6 cm lang und etwa 3 cm breit sind.

Die Ausfuhr der Rinde stellte sich:

1892	7 170 £
1904	92 911 £
1907	136 873 £

Der Nutzen, den die Gerbrinde heute noch abwirft, wird wohl in absehbarer Zeit geringer werden, da neuerdings Rinden auf den Markt gebracht werden, die noch wertvoller sind, z. B. die Rinde der *Eucalyptus occidentalis*, welche etwa 50^o/_o Tannin enthalten soll.

Ganz ausgezeichnet gedeihen im Küstenland die tropischen Obstsorten: Bananen, Ananas, Mangos, dann auch Orangen und Mandarinen. Alle diese Früchte werden in größeren Mengen nach Transvaal und nach der Kapkolonie ausgeführt. Orangen und Mandarinen sind 1907 sogar versuchsweise von Natal nach England geschickt worden.

Europäische Obstsorten: Äpfel, Birnen, Kirschen, Pflaumen werden mit gutem Erfolg im Mittel- und Oberland gezogen. Züchter dieser Obstsorten würden ein gutes Feld in Natal finden, denn die Kolonie muß viel Obst vom Kapland beziehen. Manche Obstpflanzungen sind im Oberland derartig ungünstig gelegen, daß ihre Produkte des teuren Transports wegen nicht nach den Hauptmärkten Pietermaritzburg und Durban gebracht werden können.

Der Obsthandel gestaltete sich 1907:

Einfuhr	{	frische Früchte	35 355 £	62 703 £
		getr. und konserv. Früchte	<u>27 355 £</u>	
Ausfuhr (nur über See)			3 025 £	
„ über Land ist unbekannt.				

Wein, der doch so vorzüglich im Kapland gedeiht, wird in Natal nur sehr wenig angebaut. Wie erwähnt, haben die Trappisten größere Versuche mit dem Anbau von verschiedenen Weinsorten gemacht, um zu erproben, welche sich am besten für dieses Land eignen. Was ich im Oberland an Weintrauben gesehen habe, berechtigt zu den schönsten Hoffnungen.

Gemüse aller Art gedeihen überall gut. Die Märkte sind auch gut damit beschickt, doch ist leider das Gemüse verhältnismäßig teuer.

Bemerkenswert ist das Mißverhältnis zwischen dem eingeführten und ausgeführten Gemüse. An frischem und getrocknetem Gemüse war 1907 die

Einfuhr	11 486 £
Ausfuhr über See nur	112 £
„ über Land unbekannt.	

Kartoffeln gedeihen recht gut, doch wird der Bedarf des Landes nicht durch die Ausbeute gedeckt. 1907 wurden für 5963 £ und 1906 für 21 038 £ Kartoffeln eingeführt.

Der Ackerbau hat viel unter Hagelschlägen zu leiden. Großen Schaden richten die Heuschrecken an, welche oft in großen Schwärmen das Land überziehen. Ein nicht zu unterschätzender Feind einiger Zweige des Ackerbaus sind die weißen Ameisen.

Der Waldkultur wird erst in der letzten Zeit eine größere Aufmerksamkeit geschenkt. Wie wir auf der Reise quer durch Natal gesehen haben, ist das Land arm an Wäldern. Eigentliche Wälder finden wir fast nur an der Küste und an den Schluchten der steilen Aufstiege zu den verschiedenen Stufen, so auch in den Schluchten der Drakensberge. In diesen eigentlichen Wäldern haben wir schöne, hohe Bäume, welche ein gutes, aber schweres Holz liefern. Ich erwähne als die bekanntesten Nutzholzbäume den Gerbholzbaum (*Podocarpus Thunbergii*), den Stinkholzbaum (*Celtis Kraussiana*), den Niefsholzbaum (*Pteroxylon utile*).

Neben diesen eigentlichen Wäldern sehen wir, z. B. im Tugela-Tal bei Colenso, weite Strecken mit einem Dornbusch oder lichten Wald bedeckt. Die kleinen Bäume, meist sind es *Acacia Natalitia* und *A. Kraussiana*, stehen in weiten Entfernungen von 15—30 m voneinander, sodafs der Dornbusch eher einem Obstgarten als einem Walde zu vergleichen ist. (Abbild. 7.)

Die Wälder, welche ein gutes Nutzholz liefern, decken eine Fläche von 166 000 acres, also nur etwa 0,7% des Landes. Die Dornbüsche und die Wälder, welche kein gutes Holz liefern, bedecken 1 841 000 acres, also etwa 8% des Landes.

Der Neuaufwuchs von Bäumen wird namentlich durch die Grasbrände verhindert. Im Herbst und im Winter wird das trockene Gras angezündet, damit im Frühjahr nach dem ersten Regen ein frisches Gras die Felder bedeckt. Das Abbrennen des Grases darf nicht verboten werden, da es für die Viehzucht von großem Nutzen ist. Dagegen wird jetzt Sorge getragen, dafs die Baumanpflanzungen von diesen Grasbränden verschont bleiben.

Für die Viehzucht haben wir in Natal ganz andere Vorbedin-

gungen als in Europa. Bei dem dürftigen Boden brauchen wir dort fünf bis zehnmal grössere Weiden als z. B. in Deutschland. Es ist auch nicht immer möglich und ratsam, Ställe und Stallfütterung einzuführen.

Von Pferden verlangt man, daß sie ausdauernd sind, daß sie möglichst ihr Futter selbst suchen, und daß sie trotz Wärme und Kälte ohne Schaden im Freien übernachten dürfen. Erfüllen sie diese Bedingungen nicht, dann wird der Reisende, der sich ihnen auf längeren Reisen über wenig bewohnte Gegenden anvertrauen muß, bald in Schwierigkeiten kommen. Natürlich wird man ein edleres Pferdmaterial in bewohnten Gegenden und in den Städten benutzen können, weil man dort leicht in jeder Weise für die Pferde sorgen kann.

Im Oberland werden viel Pferde gezüchtet. An Krankheiten und besonders an der Pferdesterbe gehen viele zu Grunde.

1906 zählte man in Natal 50 000 Pferde, d. h. 43 auf 1000 Einwohner.

Von Rindern muß man ebenso wie bei den Pferden abseits der großen Städte eine ähnliche Abhärtung verlangen. Ich habe es auf der Hochfläche im Winter täglich gesehen, daß die Rinder und Pferde in der kalten Nacht ohne jeden Schutz auf freiem Felde lagen. Morgens war die Gegend dicht mit Reif bedeckt, und auch die Tiere hatten kleine Eisklumpchen in den Haaren.

Die Rinder züchtet man nicht nur der Milch und des Fleisches wegen, sie müssen auch als Zugtiere dienen. Als solche müssen sie besonders widerstandsfähig sein. Selbstverständlich kann man nicht alles Gute beisammen haben. Wir dürfen nicht erwarten, daß ein solches Rind ein besonders gutes Fleisch, daß eine Kuh bei mangelhafter Ernährung und harter Arbeit viel Milch gibt. Der Milchertrag ist verhältnismäßig sehr gering. Die Kuh gibt nur so lange Milch, als sie das Kalb zur Seite hat. Oft muß man zufrieden sein, auch nur einen Tassenkopf voll zu erhalten. Milch, Butter und Käse sind deshalb bedeutend teurer in Natal als in Deutschland. Kondensierte Milch, Butter in Büchsen und Käse müssen in großen Mengen eingeführt werden, und zwar betrug im Jahre 1907 die Einfuhr von:

Butter	210 547 £
Kondensierter Milch	86 425 £
Käse	43 510 £
	<hr/>
	340 482 £

Nach dem Burenkriege war der Viehbestand in Natal sehr gering. Fleisch wurde deshalb von Australien und Argentinien in

gefrorenem Zustande eingeführt. Der Milchbedarf mußte durch sterilisierte Milch aus Australien gedeckt werden. Dank den Schutzmafsregeln von seiten der Regierung hat sich der Viehbestand in Natal wieder recht vermehrt. 1906 zählte man 635 000 Rinder, so dafs auf 1000 Einwohner 552 kamen. In den letzten Jahren soll aber das Küstenfieber wieder die Herden stark gelichtet haben, ohne dafs man ein Mittel gefunden hat, die Weiterverbreitung und das Neuauftreten dieser Krankheit, die durch eine Zecke verursacht wird, zu verhindern. Eine andere verheerende Krankheit, die Rinderpest, wurde bekanntlich durch Prof. Koch unterdrückt.

Heute, wo der Fleisch- und Milchbedarf in den gröfseren Städten ein bedeutender geworden ist, legen viele Farmer grofsen Wert auf eine Aufbesserung des Viehbestandes durch Kreuzung mit europäischen Rinderrassen und durch Einführung von guter Stallfütterung.

Die Ausfuhr von Rinderhäuten ist bedeutend. Sie betrug 1906 48 555 £, 1907 106 123 £.

Im Oberlande wird ausgedehnte Schaf- und Angoraziegenzucht getrieben. Wolle, Angorahaare und Häute bilden die wichtigsten Ausfuhrartikel der Kolonie. Ihr Ausfuhrwert betrug 1907 725 562 £. Um die Angoraziegenzucht zu schützen, ist es jetzt verboten, Angoraziegen auszuführen.

Die Schweinezucht ist unbedeutend.

Straufse findet man nur auf wenigen Farmen im Mittel- und Oberland.

Die Geflügelzucht liegt noch sehr danieder. Eier kosten das Dutzend 1,60—3 Schilling. Die Züchter sind vielfach dadurch entmutigt worden, dafs Krankheiten die junge Aufzucht vernichteten.

Von Bodenschätzen sind an erster Stelle Kohlen zu nennen. Über das Vorhandensein von Kohle in der Kolonie ist bereits 1839 berichtet worden; doch war eine Ausbeute dieser hauptsächlich in der Nähe von Dundee liegenden Kohlenfelder erst möglich, nachdem die Bahn 1889 bis dorthin vorgeschoben worden war. Neben den Kohlenlagern von Dundee, Newcastle und Elandslagte ist das bedeutendste das Lager im Zulu-Land in der Nähe der St. Julia-Bai.

Früher mußte die Kohle mit Segelschiffen von England nach Süd-Afrika geschafft werden. In Durban wurde für die Tonne 60 Schilling gezahlt. Heute kostet die Kohle, an den Dampfer gebracht, 15/6 Schilling. Die Ausbeute ist unter diesen Umständen schnell gestiegen. Ausgeführt wurden:

1895	73 379 Tons
1906	498 792 „
1907	726 820 „

Eisen kommt in größeren Mengen und in reichhaltigen Erzen in der Nähe der Kohlenfelder vor. Eine Analyse ergab, daß das Erz 76,74 Prozent Eisenoxyd enthielt oder 53,72 Prozent metallisches Eisen. — Bis heute ist noch kein Hochofen hier erbaut worden.

Kupfer ist mehrfach gefunden worden, doch sind die Fundstellen noch nicht auf ihre Ergiebigkeit hin geprüft worden.

Gold ist häufig gefunden worden und hat selbstverständlich Veranlassung zu wilden Spekulationen gegeben. Es kommt sowohl als Quarzgold als auch als Schwemmgold vor. Alle Hoffnungen, die sich daran knüpfen, haben sich bisher noch nicht erfüllt. Die ganze Goldausbeute betrug 1903 117 ounces.

Die Industrie liegt in Natal noch sehr danieder. Abgesehen von den bereits erwähnten landwirtschaftlichen Industrien ist keine von Bedeutung. Von Zeit zu Zeit sind Versuche gemacht worden, eine neue Industrie ins Leben zu rufen. Mit großen Hoffnungen ging man an das Unternehmen, um nach kurzer Zeit die Unfähigkeit einzusehen, den Betrieb weiter fortzusetzen. In diesem Lande, wo Felle, Häute und Gerbrinde in Hülle und Fülle vorhanden sind, sollte das Leder billig sein. Trotzdem wird aber lange nicht genug gegerbt, um den eigenen Bedarf des Landes zu decken. Es hat sich deshalb auch noch keine Lederverarbeitungs-Industrie entwickeln können. Fast alles Leder und alle Lederwaren müssen von Europa und Amerika bezogen werden.

Versuche sind gemacht worden, um in der Mitte des Wolldistrikts eine Wollspinnerei und Wollweberei zu gründen, aber mit nur geringem Erfolg. Die Arbeitslöhne sind zu teuer. Man importiert alles billiger, als wie man es im Lande herstellen kann. Nur sehr wenige Industrien, meist Kleinindustrien, machen sich bezahlt, und auch dann nur, wenn die Unternehmer selbst fleißig mitarbeiten und anspruchslos sind.

Der Handel zeigt daher in der Ausfuhr über See nur Produkte der Landwirtschaft und des Bergbaus.

Eingeführt wird dagegen, wie bereits angedeutet, eine große Menge von Nahrungs- und Genußmitteln, welche zum Teil im Land selbst gewonnen werden könnten, und ferner fast alles, was an Fabrikaten im Lande gebraucht wird.

Die Zahlen für den Handel Natals sind:

	1904	1905	1906
Einfuhr über See	10 673 943 £	10 396 779 £	9 077 555 £
„ „ Land	317 357 £	571 708 £	?
	<u>10 991 300 £</u>	<u>10 968 487 £</u>	

	1904	1905	1906
Ausfuhr über See	2 273 522 £	2 357 804 £	2 551 382 £
„ „ Land	6 736 868 £	?	?
	<u>9 010 390 £</u>		

Wichtig ist für Natal der Durchgangshandel nach den Goldfeldern von Transvaal. Für diese ist Durban der nächste englische Hafen. Leider hört aber in der Geldfrage selbst bei den Engländern der Patriotismus auf. Der portugiesische Hafen Delagoa-Bai ist für Johannesburg näher gelegen als Durban; die Frachten von und nach dort sind billiger, und somit ist die Delagoa-Bai der Haupthafen für den Witwater Rand geworden. Für Durban und für ganz Natal ist diese Entwicklung der Dinge höchst unangenehm, namentlich da Natal immer darauf hinarbeitet, das bevorzugte Durchgangsland für die Goldfelder Transvaals zu sein.

Besser wäre es für das Land, wenn es seine Hoffnung nicht auf Transvaal setzte, sondern seine ganze Energie darauf verwenden würde, seinen Ackerbau, seine Viehzucht, seinen Bergbau und vor allen Dingen seine Industrie derartig zu heben, dafs es vom Ausland vollständig unabhängig ist.