SSOAR

Open Access Repository
www.ssoar.info

S.M.S. "Falke" als Stationär vor Westafrika 1892/93: der Reisebericht des Johannes Onno Friedrich Abels

Schnall, Uwe

Veröffentlichungsversion / Published Version
Zeitschriftenartikel / journal article

Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:
Schnall, U. (1987). S.M.S. "Falke" als Stationär vor Westafrika 1892/93: der Reisebericht des Johannes Onno Friedrich Abels. *Deutsches Schiffahrtsarchiv*, *10*, 181-244. https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-55826-2

Nutzungsbedingungen:
Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.
Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

Terms of use:
This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.
By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

gesis
Leibniz-Institut
für Sozialwissenschaften

Mitglied der
Leibniz-Gemeinschaft

Deutsches Schiffahrtsarchiv 10, 1987, S. 181–244

S.M.S. FALKE ALS STATIONÄR VOR WESTAFRIKA 1892/93

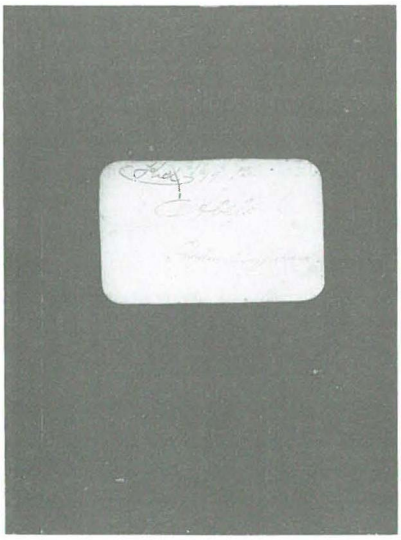
Der Reisebericht des Johannes Onno Friedrich Abels

VON UWE SCHNALL

In den letzten Jahren wurden dem Deutschen Schiffahrtsmuseum (DSM) immer häufiger persönliche Erinnerungen von Seeleuten entweder zur Auswertung angeboten oder zum Verbleib gestiftet. Solche Originalberichte sind zumindest wertvolles Archivmaterial. Oft jedoch – und vor allem, wenn sie unter dem unmittelbaren Eindruck der Ereignisse, also zeitgleich niedergeschrieben worden sind – können sie als Primärquellen eine weitergehende Aufmerksamkeit beanspruchen. Das Deutsche Schiffahrtsmuseum hat bisher einige solcher Dokumente veröffentlicht, weitere sollen folgen.[1] Der besondere Wert solcher Quellen ist erst in jüngerer Zeit recht erkannt worden. Es kann zwar nicht erwartet werden, daß in ihnen Ereignisse jeweils in allen Bezügen und Zusammenhängen erkannt und dargestellt worden sind – es spiegelt sich vielmehr darin das subjektive Erleben bestimmter Geschehnisse oder geistiger Strömungen –, doch bieten gerade diese persönlichen Empfindungen uns heute die Möglichkeit, Wirkungen in der jeweiligen Zeit zu sehen, ein facettenreicheres Bild eines historischen Sachverhalts zu gewinnen. Darüber hinaus können sehr wohl auch Tatsachen darin zu finden sein, die bisher unbekannt oder schon der Vergessenheit anheimgefallen waren.[2]

Anfang 1984 wurde dem DSM durch Vermittlung des Museums für Deutsche Volkskunde, Berlin, und des Altonaer Museums in Hamburg der Bericht des damaligen Zahlmeisterapplikanten Johannes Onno Friedrich Abels über seine Fahrt auf S.M.S. FALKE an die Westküste Afrikas 1892/93 zugänglich gemacht.[3] Dieser Reisebericht ist, obwohl Fragment, in mehr als einer Hinsicht von großem Interesse, denn diese Fahrt des Kleinen Kreuzers FALKE fand nicht nur in den ersten Jahren einer deutschen Kolonialherrschaft in Afrika statt (das Buch bietet also möglicherweise neue Aspekte eines trüben Kapitels der Geschichte), sondern wir erfahren hier z.B. auch unmittelbar von den Vermessungsarbeiten an der bis dahin noch nicht exakt aufgenommenen südwestafrikanischen Küste und der Wiederentdeckung der sogenannten Kreuzkapsäule. Dazu weiter unten mehr.

Im Abfassen von Berichten und Tagebüchern waren die Angehörigen der Kaiserlichen Marine geübt; das gehörte mit zum Ausbildungsprogramm, und mancher Offizier hat diese Übung auch später beibehalten. In dieser Tradition steht eindeutig auch Abels Bericht. Er ist um Sachlichkeit bemüht; emotionale Reaktionen werden kaum einmal deutlich. Und das, obwohl der Reisebericht ganz offensichtlich unter dem frischen Eindruck der Ereignisse geschrieben worden ist, also an Bord und nicht etwa aus der Erinnerung einige Zeit oder gar ein paar Jahre später. Darauf deuten nicht nur die lebendigen Schilderungen der Ortsbesichtigungen, sondern auch Bemerkungen wie *Eine genaue Beschreibung über Kamerun sowie Loanda will ich mir bis zur Rückkehr dahin vorbehalten* (14.–19.I.93). Dieser Bericht soll im folgenden – mit Kommentaren versehen – ungekürzt abgedruckt werden.



Vorderer Einbanddeckel des Reiseberichts. (Foto: E. Laska/DSM)

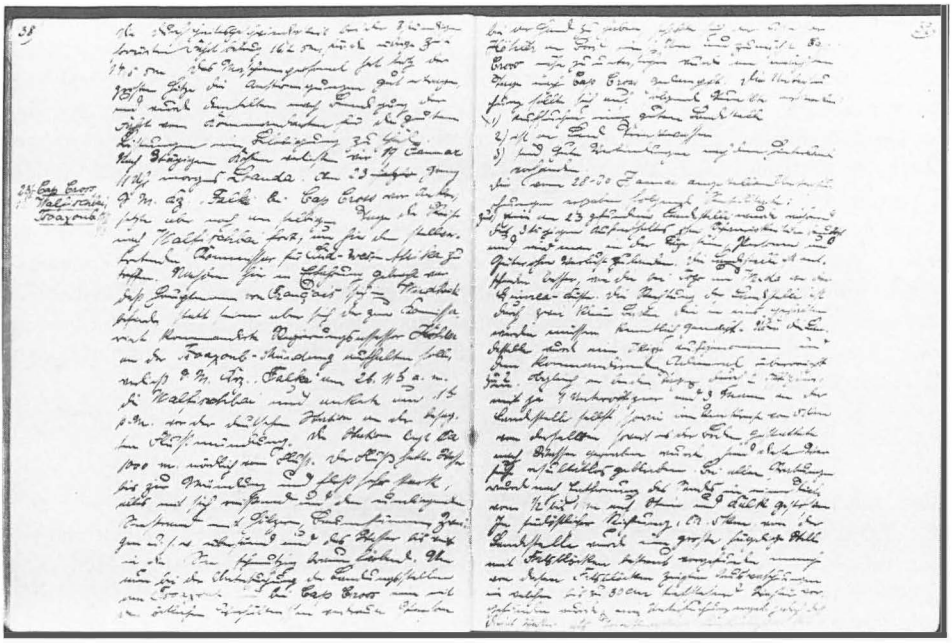
Das Tagebuch ist ein Pappband der Zeit, 211 mm hoch, 165 mm breit und 7 mm dick. Vorder- und Rückseite des Pappeinbandes, der heute an den Rändern bestoßen ist, ist außen mit schwarzem Papier mit Riffelmuster beklebt, innen mit hellem, heute leicht gegilbtem Papier. Den äußeren Rücken bildet ein schmaler Leinenstreifen, der auf Vorder- und Rükkendeckel etwa 20 mm breit ist, davon jeweils 12 mm über die Deckelpappen gezogen. 62 mm vom oberen Rand ist mittig auf den vorderen Pappdeckel ein ehemals weißes, heute gebräuntes und fleckiges, in den Ecken gerundetes Papieretikett der Größe 56 x 87 mm geklebt mit folgendem Text:

Kiel 16/9. 92
Abels
Zahlmeisterapplikant,

wobei *Kiel* und *Abels* in lateinischer, *Zahlmeisterapplikant* in deutscher Schreibschrift geschrieben sind.

Der Inhalt des Bändchens besteht aus zwei unterschiedlichen Teilen gleichen Papiers, unliniert, weiß, heute gegilbt. Der erste (ursprüngliche) Teil umfaßt 32 Blätter, die in der Mitte der Lage, also nach 16 Blättern, zweimal mit Draht durch den Rücken geheftet sind. Diese Drahtklammern, die durch das weiße Vorsatzpapier des Pappeinbandes geführt waren (der schwarze Leinenstreifen wurde erst dann geklebt), sind heute aus dem Vorsatzpapier herausgerostet. Die zweite Lage Innenpapier, die aus 24 Blättern besteht, ist offenbar erst später hinzugefügt worden, weil der Platz für den Reisebericht nicht reichte. Dieser Teil ist nach 12 Blättern mit Faden durch den Rücken geheftet worden. Die Blätter des Inhalts waren unpaginiert und sind vom Autor während des Schreibens jeweils in der oberen Außenecke mit arabischen Ziffern durchnumeriert worden. Der Reisebericht bricht auf Seite 75 Mitte ab. Die folgenden Seiten bis zum Schluß sind leer und unpaginiert. Durch Kniff ist ein regelmäßiger Rand von etwa 38 mm Breite entstanden, der frei geblieben ist, allerdings außer den Seitenzahlen als Marginalien ordnende Zeit- und Ortsangaben enthält, die Stationen der Reise.

Der Bericht ist in deutscher Schreibschrift niedergeschrieben. Die meisten Orts-, Personen-, Monats- und Schiffsnamen sowie Fremdwörter sind allerdings durch lateinische Schreibschrift herausgehoben worden. Es ist durchgehend dieselbe, heute braune Tinte ver-



Zwei Originalseiten. (Foto: E. Laska/DSM)

wendet worden; Unterschiedlichkeiten beruhen lediglich auf vermehrtem bzw. vermindertem Tintenfluß. Die Seiten enthalten im Durchschnitt 30 Zeilen.

Die gesamte Niederschrift stammt von einer Hand, von J.O.F. Abels. Einige Male sind Partien völkerkundlich beschreibenden Charakters (später) mit dickem Grünstift durch Anstreichungen markiert worden, doch nur einmal findet sich ein Zusatz in Grün auf dem Rand, von fremder Hand (vgl. unten Anm. 67). Die Schrift des Autors ist recht gleichmäßig und bis auf häufiger vorkommende Verschleifungen der Endsilben stets gut lesbar. Unentzifferbare Wörter oder gar Passagen gibt es nicht.

*

Verfasser des Reiseberichtes ist, wie schon oben gesagt, Johannes Onno Friedrich Abels, der bei Beginn der Auslandsfahrt gerade 20 Jahre alt war.[4]

Johannes Onno Friedrich Abels wurde am 19. Februar 1872 im elterlichen Gasthaus »Zum Löwen« am Marktplatz in Jever geboren. Die Vorfahren waren ursprünglich Großbauern in Sillenstede, ein paar Kilometer östlich von Jever. Johannes, lutherischer Konfession, legte nach 12jähriger Schulzeit im Jahre 1890 am humanistischen Marien-Gymnasium in Jever seine Abiturprüfung ab. Sprachlich begabt, verfügte er über Kenntnisse im Englischen, Französischen und Italienischen, natürlich neben den obligatorischen Sprachen Latein und Griechisch. Am 1. September 1890 trat er als Einjährig Freiwilliger in das II. See-Bataillon in Wilhelmshaven ein. Nach der Zahlmeisterapplikanten- und Aspirantenzeit (in die erstere fiel seine Auslandsreise mit S.M.S. FALKE) wurde er Zahlmeister bei der Kaiserlichen Marine in Wilhelmshaven.[5] Am 31. Mai 1902 heiratete er die aus dem Rheinland stammende Anna Gertrude Weiß, die Schwester seines Freundes Max Weiß, der ebenfalls die Reise nach Afrika mitgemacht hatte. Anfang 1906 wurde er ans Marineamt nach Berlin versetzt. Schon 1905 hatte er eine Dienstreise nach St. Petersburg unternommen und war

von der Stadt außerordentlich beeindruckt. 1908 war er auf einer Dienstreise nach Barcelona/Madrid und Sizilien mit den verheerenden Auswirkungen des Ätnaausbruchs auf Messina konfrontiert, die ihn tief betroffen haben. 1914 wurde er nach Wilhelmshaven abkommandiert. Übrigens nahm er während seines Dienstes 1924/25 an der Versuchsfahrt des Flettner-Rotor-Schiffes BUCKAU teil. Nach 50jähriger Dienstzeit wurde Johannes Abels – er war inzwischen Amtsrat im Reichswehrministerium – 1940 pensioniert. Am 23. Dezember 1947 starb er in Berlin.

Sein Enkel charakterisiert ihn folgendermaßen: *Neben seinen vielseitigen Interessen, zu denen auch die Musik gehörte, sind wohl seine hervorstechenden Eigenschaften ein ausgeprägtes Pflichtbewußtsein, Geradlinigkeit, Sparsamkeit, absolute Unbestechlichkeit – alles Eigenschaften, die einen preußischen Beamten auszeichneten. Hinzu trat seine Liebe zu seiner friesischen Heimat.*[6] Manche dieser Charakteristika sind unschwer schon in seinem Reisebericht zu erkennen.

*

Abels machte seine Westafrika-Fahrt auf einem Kreuzer IV. Klasse, dem Ungeschützten (ab 1893 Kleinen) Kreuzer FALKE.[7] Dieser Kreuzer war als Schonerbark getakelt und bildete mit den zwischen 1885 und 1895 gebauten Kreuzern BUSSARD, SEEADLER, CONDOR, CORMORAN und GEIER die sogenannte BUSSARD-Klasse, die letzte deutsche Kriegsschiffs-Serie mit Besegelung, wenn man von den späteren unbewaffneten Segelschulschiffen der Marine und dem Kanonenboot METEOR von 1915 absieht.

FALKE hatte bei einer Länge ü.a. von 82,6 m, einer größten Breite von 12,5 m und einem Tiefgang von bei größtem Deplacement 5,63 m ein Konstruktionsdeplacement von 1559 t. Ihre Expansionsmaschine verlieh ihr eine Höchstgeschwindigkeit von offiziell 15,5 kn; Abels notierte allerdings unter dem 12. Januar 1893, daß bei dreistündiger forcierter Fahrt 16,2 kn erreicht worden seien. Die Bewaffnung bestand aus 8 Schnellfeuerkanonen (10,5 cm), 5 Revolverkanonen und 2 Torpedorohren für 35-cm-Torpedos. Die Sollstärke der Besatzung lag bei 161 bis 166 Mann.

Am 4. April 1891 lief S.M.S. FALKE, deren Kiel im Januar 1890 gestreckt worden war, bei der Kaiserlichen Werft in Kiel vom Stapel, und schon am 14. September desselben Jahres wurde sie für die Probefahrten in Dienst gestellt (Außerdienststellung 31. Oktober). Die zweite Indienststellung, nun bereits mit Johannes Onno Friedrich Abels an Bord, war am 14. August 1892. Nach der Teilnahme an den Manövern in der Ostsee, die bis zum 12. September dauerten, wurde der Kreuzer FALKE für seine neue Aufgabe vorbereitet, das Kanonenboot HABICHT als Stationär vor den westafrikanischen Kolonien Deutschlands abzulösen. Am 16. Oktober trat die FALKE ihre Reise an, und über den weiteren Verlauf bis Mitte 1893 unterrichtet uns der im folgenden abgedruckte Reisebericht. Kommandant war übrigens seinerzeit Korvettenkapitän Gottlieb Becker.

Der Afrika-Dienst von S.M.S. FALKE fand ein überraschend schnelles Ende (ihre Vorgängerin HABICHT war immerhin sieben Jahre auf der westafrikanischen Station gewesen); schon im Dezember 1893 wurde sie in die Südsee abkommandiert.

Die weiteren Schicksale des Kreuzers interessieren im vorliegenden Zusammenhang nicht mehr; sie sollen deshalb nur ganz kurz angedeutet werden. Im April 1894 traf die FALKE in Samoa ein und versah fortan ihren Dienst auf Rundreisen durch die deutschen Kolonien in der Südsee, unterbrochen von Werftliegezeiten in Sydney. 1899 kehrte der Kreuzer nach Deutschland zurück.

Nach einer Grundreparatur und Modernisierung wurde S.M.S. FALKE im Herbst 1901 als Ablösung für den Großen Kreuzer VINETA in die Karibik geschickt, in diese von politi-

Johannes Onno Friedrich Abels, links 1892, rechts 1899. (Fotos: Nachlaß Abels)

Die Admiralität beim Stapellauf von S.M.S. FALKE, *4. April 1891. (Foto: WZ Bilddienst, Wilhelmshaven)*

schen Unruhen geschüttelte Region, und gehörte zeitweise zur ostamerikanischen Kreuzerdivision. Eine Reise führte um den gesamten amerikanischen Kontinent herum bis nach Kanada und Süd-Alaska und wieder zurück in die Karibik. Am 15. April 1907 lief S.M.S. FALKE nach über 5jähriger Abwesenheit wieder in Danzig ein, wo sie außer Dienst gestellt wurde. 1912 aus der Liste gestrichen, wurde sie 1913 abgewrackt.

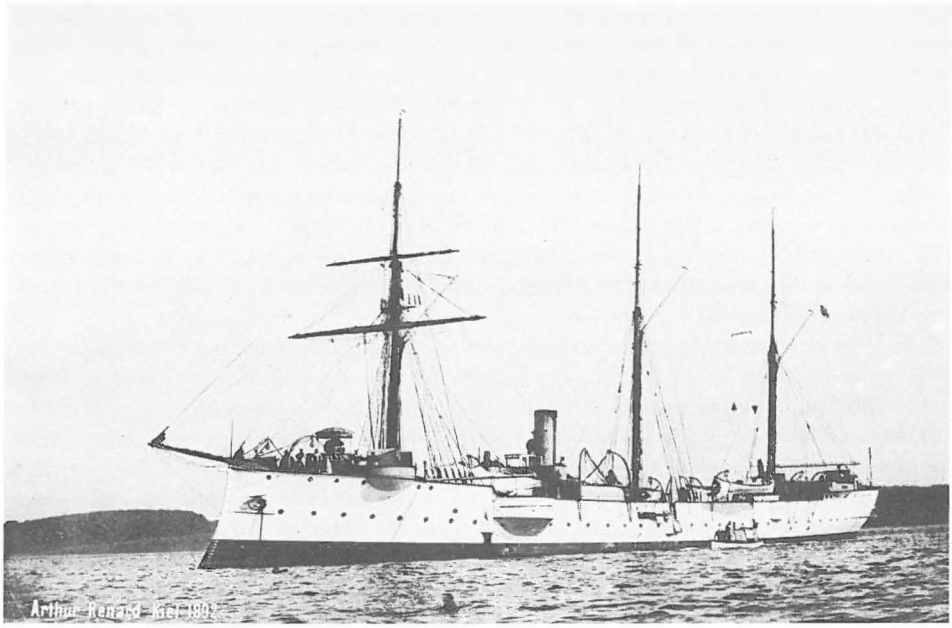
*

Als S.M.S. FALKE 1892 in Richtung Afrika dampfte, war das Deutsche Reich gerade vor acht Jahren in den Kreis der Kolonialmächte eingetreten. Diese Reise fällt also noch in die Anfangszeit der neueren deutschen Kolonialgeschichte, und damit werden Fragen berührt, die teilweise auch heute noch in der Fachwelt kontrovers diskutiert werden. Es ist hier nun nicht der Ort, das koloniale Engagement des Deutschen Reiches in Westafrika ausführlicher darzustellen oder auch nur den Versuch zu unternehmen, die Speziallitteratur zu diesem Thema in einiger Fülle zu Wort kommen zu lassen.[8] Es soll hier lediglich mit ein paar Strichen der Rahmen abgesteckt werden, in den die von Abels beschriebene Reise der FALKE zu stellen ist.

Nachdem bis weit ins 19. Jahrhundert hinein die europäischen Seemächte kaum mehr als einige feste Stützpunkte – natürlich mit Einfluß auf die umliegenden Regionen – an den afrikanischen Westküsten errichtet hatten, setzte in den 1880er Jahren, besonders nach Englands Annexion von Ägypten 1882, geradezu ein Rennen um die Anteile an einer kolonialen Aufteilung Afrikas ein, obwohl noch auf der Berliner Kongo-Konferenz 1884/85 behauptet wurde, daß man nur den Freihandel sichern und Konflikte zwischen den europäischen Staaten verhindern wolle. Dabei waren, was das Deutsche Reich betrifft – aber das gilt auch für andere Staaten –, die Argumente für eine Beteiligung am Kolonialerwerb längst auf dem Tisch, und zwar höchst unterschiedliche: Missionsgesellschaften und -orden bereiteten in ihrer Erziehungs- und Bekehrungsarbeit zu (europäischer) Kultur und Zivilisation den Boden[9]; Kaufleute, vor allem aus den Hansestädten, orientierten sich um 1880 guter Geschäftsmöglichkeiten wegen nach Afrika und wollten ihre Unternehmungen durch das Reich geschützt sehen – hier sei stellvertretend der größte unter ihnen, Adolph Woermann, genannt, dessen Firma schon 1868 auf dem Kamerun-Fluß eine schwimmende Faktorei errichtete[10]; zu solchem Schutz war eine vergrößerte Flotte vonnöten, um die zahlreichen Auslandsdetachements zu ermöglichen – und das kam wiederum jenen leitenden Seeoffizieren zupaß, die – wie z.B. Stosch – vehement für einen Ausbau der Hochseeflotte plädierten.[11] Schließlich dürften auch solche Argumente eine Rolle gespielt haben, wie sie einer der aktivsten Kolonialpropagandisten, der zwielichtige Carl Peters, immer wieder äußerte, daß nämlich kolonialer Besitz zur Größe und zur Bedeutung eines Staates schlicht dazugehöre.[12]

Nun zeigte es sich verhältnismäßig schnell, daß die zu erwartenden Gewinne aus den Kolonien und dem kolonialen Handel maßlos überschätzt worden waren. Insgesamt gesehen stagnierte der Handel mit den Kolonien und ging sogar zurück, und zwischen 1890 und 1906 z.B. betrug der Export aus dem Mutterland in die Kolonien nur in den drei Jahren 1904–1906 geringfügig mehr als 0,5 % (!) vom Gesamtexport Deutschlands.[13] Das entsprach übrigens Bismarcks Erwartungen, wie er sie 1868 in einem Brief an den Grafen Roon formuliert hatte. Bismarck meinte, daß die Vorteile, die man sich für Handel und Industrie im Mutterlande von Kolonien verspreche, zum größten Teil auf Illusionen beruhten und die Kosten eher oft den Nutzen überstiegen. Diese Einsicht hat ihn jedoch letztlich nicht gehindert, 1884 dem Erwerb von Kolonien zuzustimmen.[14]

In Westafrika war der zeitliche Ablauf der deutschen Besitzergreifung der folgende:



S.M.S. FALKE *auf der Kieler Förde. (Foto: A. Renard/Archiv DSM)*

T o g o : Seit 1857 hatten hanseatische Handelshäuser mit der damals Sklavenküste genannten Region Handelsbeziehungen, ab 1880 Faktoreien in Bey Beach, dem späteren Lome. Am 5./6. Juli 1884 schloß auf Drängen der Kaufleute Gustav Nachtigal (1834–1885) in Bagida den ersten sogenannten Schutzvertrag ab. Am 5. September hißte er in Porto Seguro die deutsche Flagge.

K a m e r u n : Im Kamerunfluß hatte, wie bereits angesprochen, die Firma Woermann seit 1868 eine schwimmende Faktorei, ab 1881 in Duala eine erste feste Niederlassung. Vom 11. bis 14. Juli 1884 schloß wiederum Gustav Nachtigal in Bimbia Schutzverträge mit mehreren einheimischen Königen. Am 14. Juli desselben Jahres wurde in verschiedenen Dörfern die deutsche Flagge gehißt.

S ü d w e s t - A f r i k a : Am 1. Mai 1883 kaufte der Bremer Kaufmann Franz Adolf Lüderitz durch seinen Vertreter Heinrich Vogelsang von den Einheimischen Land um Angra Pequeña herum (der einzige gute Naturhafen, Walfischbai, war seit 1878 englisch). Auf dringenden Antrag hin wurden die Lüderitzschen Besitzungen durch das berühmt gewordene Telegramm Bismarcks vom 24. April 1884, das als »Geburtsurkunde« deutschen Kolonialbesitzes gilt, unter deutschen Schutz gestellt, um englischen Besitzergreifungen zuvorzukommen. Am 7. August wurde die deutsche Flagge in Angra Pequeña gehißt, und am 24. Oktober desselben Jahres wurde der erste Schutzvertrag zwischen dem Deutschen Reich (vertreten durch Dr. Gustav Nachtigal) und einem einheimischen Häuptling, Josef Frederick von Bethanien, geschlossen. 1885 erwarb das Reich die Besitzungen von Lüderitz. Erst 1889 kam die erste Schutztruppe von 20 (!) Mann unter Hauptmann Curt von François ins Land, der 1890 die spätere Hauptstadt Windhoek gründete.

Der Landerwerb durch Verträge bzw. Schutzabkommen war durchaus nicht so einwandfrei, wie es nach dieser Zusammenstellung aussehen könnte. Manchmal waren die Verträge nicht fair; es wurde mit unklaren Maßen operiert (engl. Meile/geogr. Meile, s.u.), folgenschwere Formulierungen wurden in Nebensätzen eher versteckt als ausgesprochen

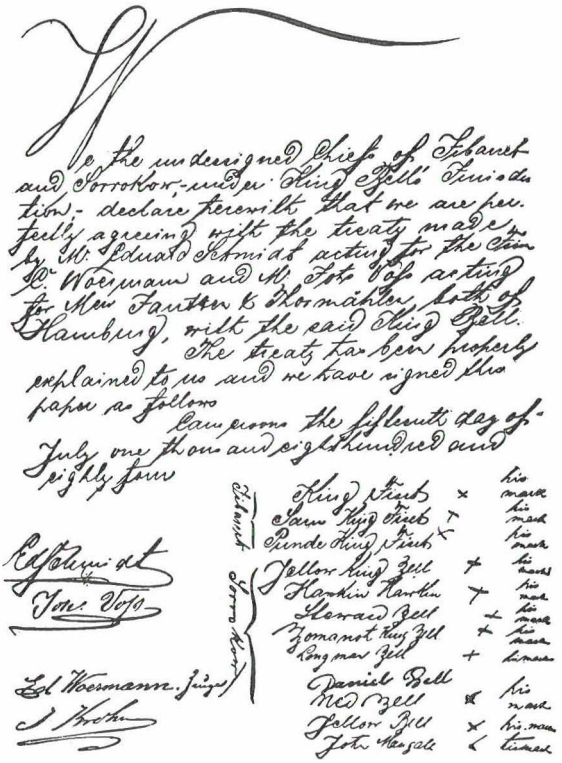
usw., und wenn diese Täuschung der Einheimischen zutage trat, mußte es zu Aufständen und Kämpfen der Eingeborenen gegen die weißen Kolonialherren kommen. Für solche Kämpfe gegen die Weißen konnten sogar Kriege oder Meinungsverschiedenheiten zwischen einzelnen Stämmen, die oft bereits generationenlang dauerten, beigelegt werden. Schon 1884 kam es z.B. in Kamerun zu solchen Kämpfen; 1888 erhoben sich die Hereros in Südwest-Afrika gegen die Deutschen, 1893/94 die Nama, die sogenannten Hottentotten.

Manche Eingeborenenführer haben einen langen und erbitterten Widerstand gegen die neuen Herren geleistet. Für Südwest-Afrika, das heutige Namibia, seien stellvertretend der Hereroführer Maharero und der Namahäuptling Hendrik Witbooi[15], der in seiner eigenen Sprache !Nanseb genannt wird, angeführt, deren Tapferkeit auch der militärische Gegner anerkennen mußte.

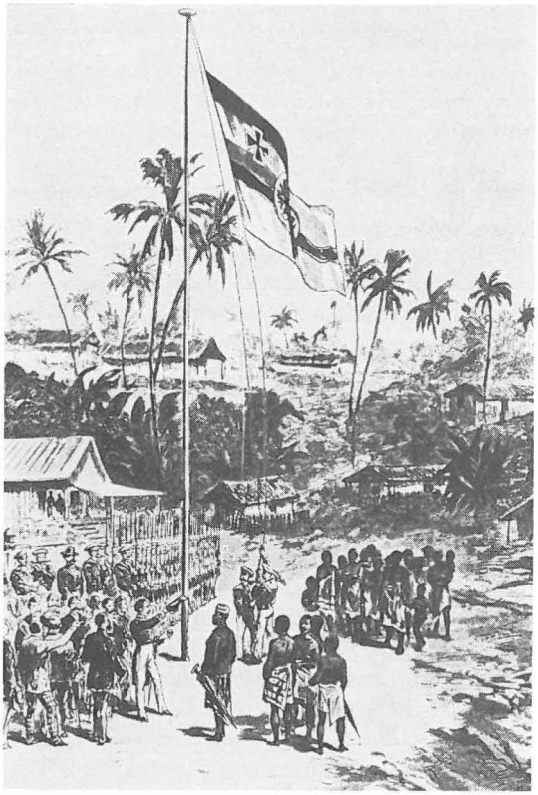
Mit geradezu entwaffnender Naivität spricht das folgende Zitat aus einem populären Kolonialbuch diese Übervorteilung der Eingeborenen – »zu ihrem eigenen Besten« – und die ökonomischen Hintergründe der Kolonialpolitik aus:

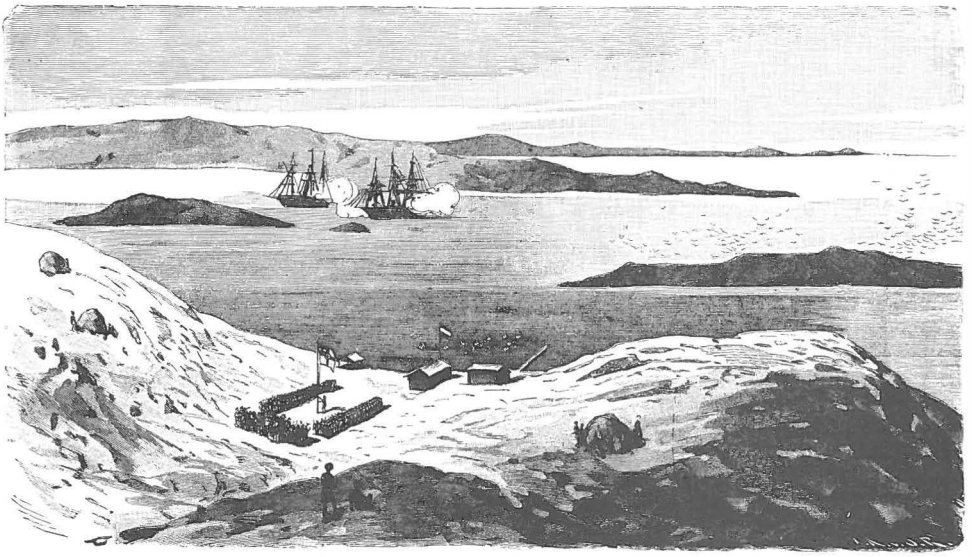
Diese unsere farbigen Brüder haben weniger gesündigt, als an ihnen gesündigt worden ist. Sie ahnen von der Tragweite der ihnen seitens der Europäer aufgenötigten Schutzverträge, welche ihre Häuptlinge bei einem Glase steifen Grogs – wie Peters es schildert – mit irgendeinem Zeichen versehen, so gut wie nichts. Sie sind uns nicht rechtlich unterthan, sondern nur kraft einer höheren Kultur und dessen, was wir das Entwicklungsgesetz nennen möchten, dem sich kein Wesen, geschweige denn ganze Bevölkerungen entziehen können.

Diese höhere Kultur hat die leitenden Völker Europas vereinigt, und man darf sagen, zum G l ü c k für die Naturvölker. Denn diese Vereinigung unterliegt einem Sittengesetz, welches die Greuel früherer Zeitläufte, wie die Araber und die Portugiesen sie über die schwar-



Vertrag der Hamburger Firmen Woermann und Jantzen & Thormählen mit Kameruner Häuptlingen (Ausschnitt). (Aus: E. Kienitz: Zeittafel zur Deutschen Kolonialgeschichte. 1941)





Flaggenhissungen in Kamerun, 14. Juli 1884 (oben links), und in Angra Pequeña, 7. August 1884 (oben rechts und unten). (Zeitgenössische Holzstiche)

zen Völker verhängten, völlig ausschließt oder doch ausschließen sollte. Auch den neuen Greueln, namentlich dem Alkoholismus, wird sie ein Ziel setzen.

Die geschlossenen Verträge haben also demnach eine große Bedeutung. Die »Naturvölker«, wie wir sie nennen, werden damit dem einen Staat unter Ausschluß aller andern zur Beherrschung im Sinne der Kultur überantwortet. Sie werden in erster Linie unter dessen besonderen Schutz gestellt.

Daß handelspolitische Beweggründe dies Vorgehen veranlaßten, ist selbstverständlich, und sie sind zugleich dessen Rechtfertigung. Wenn Deutschland sich nicht völlig und auf immer von diesen Küsten, den Vorratskammern so vieler unentbehrlicher Rohprodukte – man denke nur in dieser Zeit der Elektrizität allein an den Kautschuk – ausschließen lassen wollte, so mußte es in den Wettlauf der übrigen Mächte nach den hergebrachten Bräuchen desselben eintreten.[16]

*

Johannes Onno Friedrich Abels kam mit seinen 20 Jahren natürlich nicht als Kritiker oder gar Gegner des Kolonialismus nach Afrika. Das zu erwarten, hieße die historische Situation, in die er gestellt war, völlig zu verkennen. Aus bürgerlichem Hause stammend, als Zahlmeisterapplikant in Kreise mit Elitebewußtsein gestellt, war er ganz selbstverständlich der Ansicht, daß die meisten Kolonialherren als *Angehörige einer überlegenen Rasse*[17] kamen, deren Aufgabe u.a. darin bestand, Zivilisation und Kultur zu bringen. Dies Überlegenheitsgefühl zeigt sich deutlich in der Art, wie er die *niederen Volksklassen* in England (Plymouth) und Portugal (Lissabon) charakterisiert. Besonders wenig Verständnis bringt er dabei der »Faulenzerei« entgegen, wie seine Bemerkungen über die Lissaboner Armen und die Einwohner von Porto Grande bezeugen, bei denen er geradezu verwundert feststellt, daß sie immerhin für ihre Mahlzeiten Fische fingen. Abels war fest verankert im Wertesystem seiner Zeit und des jungen Deutschen Reiches, das sich noch im frischen imperialen Glanze sonnte. Anfang der 90er Jahre leisteten im Reichstag nur noch die Sozialdemokraten ernsthaften Widerstand gegen die Kolonialpolitik – die Liberalen hatten ihre anfängliche ablehnende Haltung längst revidiert –, und Neigungen zur Sozialdemokratie konnte man von einem Manne in der Stellung Abels damals wirklich nicht verlangen. Mehrfach vergleicht er Dinge, die er sieht, mit daheim, der deutschen Kneipe, der Siegessäule, den Droschken, der Prachtstraße »Unter den Linden« in Berlin. Das heimatlich Deutsche hat ganz selbstverständlich Vorbildcharakter, und wo immer etwas diesem ähnelt, wird es positiv gesehen, die Prachtstraße in Kapstadt ebenso wie die Sauberkeit einer Eingeborenenhütte in Freetown. Fortschritte in Zivilisation und Kultur sind für ihn europäische Gesittung (in der Kleidung z.B. der Wolof in Freetown), Kirchen, Schulen, ordentliches Polizeiwesen (ebenfalls in Freetown). Manch Fremdes – nicht alles – wird mit Unverständnis registriert, z.B. das englisch geprägte Sektenwesen in Kapstadt oder ein Eingeborenentanz.

Im allgemeinen ist der Autor bestrebt, möglichst viele Fakten zu notieren, mit denen er während seiner Reise konfrontiert wird, fremde Städte und Gebräuche, allgemeine Landesbeschaffenheit, vor allem etwaig Exotisches darin, Klimate, Landwirtschaft, Flora, Fauna, Bevölkerung usw. Dabei zeigt er sich trotz des oben Gesagten auch offen für neue Eindrücke, wie etwa seine Wertschätzung Kapstadts beweist, von dem es geradezu gegensätzlich in einer fast gleichzeitigen Veröffentlichung heißt: [sie liegt] *in einer sandigen öden Ebene, und nur an der Nordseite geben einige Parks und Gärten dem kahlen Strand ein freundlicheres Aussehen.* [...] *Der äußere Eindruck der Kapstadt ist deshalb kein bestechender und ebenso wenig Reize zeigt ihr Inneres mit den ungepflasterten Straßen, in deren aufgeweichten Schmutz der Fuß versinkt.*[18] Solche Passagen von Beschreibungen, wie sie ein

Typische Erinnerungsfotos aus Afrika. (Fotos: Nachlaß Abels)

jeder aufmerksamer Reisender niederlegen kann, nehmen einen breiten Raum innerhalb von Abels Tagebuch ein, man vergleiche z.B. die Ausführungen über Plymouth, Lissabon, Freetown, Kapstadt usw.

Daneben sind aber weite Strecken seines Berichts der eigentlichen Tätigkeit von S.M.S. FALKE als Stationär vor Westafrika gewidmet. Der Kreuzer wird zu dieser Zeit in die Kämpfe in Dahomey und auch in Liberia gezogen, wenn das deutsche Schiff auch nicht eingreift, sondern neutral bleibt und sich jeweils nur um die Deutschen kümmert. Mehrfach wird die FALKE von deutschen Kolonialbeamten für wichtige anstehende Tätigkeiten requiriert, so zur Grenzregulierung zwischen Togo und Dahomey und zwischen Kamerun und Nigeria. Besonderes Gewicht war von der Marine-Leitung in Berlin auf Küstenvermessungen vor den neuen Kolonien gelegt worden. Eine verläßliche Kartierung gab es bis dahin meist nicht[19]; Plätze, die sich für Häfen eigneten, waren rar oder noch gar nicht gefunden – und ohne Häfen war eine wirtschaftliche Ausnutzung der Kolonien unmöglich. Vermessungsaufgaben mußten praktisch alle Auslandskreuzer wahrnehmen. Abels definiert den entsprechenden Auftrag der FALKE sehr präzise, und solche Arbeiten wurden denn auch vor Südwest-Afrika, vor Kamerun und sogar bei Accra vor der britischen Goldküste durchgeführt.

Stets bemüht der Autor sich, möglichst viele Hintergrundinformationen mit in seinen Text aufzunehmen. Es ist unausweichlich, daß dabei vieleder Eingeborenenführer namentlich erwähnt werden und daß immer wieder das Verhältnis zwischen Eingeborenen und deutscher Kolonialmacht angesprochen wird. Und dabei ist Erstaunliches zu bemerken: Trotz seiner konformen kolonialpolitischen Haltung nämlich verschließt er vor den Schattenseiten durchaus nicht seine Augen. Drei Beispiele sollen das belegen.

Zum einen notiert Abels anläßlich der Meinungsverschiedenheiten mit den Krunegern über die vertraglich festgelegten Tätigkeiten über die Führung eines Brandungsbootes hinaus im für diese Menschen unverträglichen Klima von Südwest-Afrika: *Ein Irrthum war*

meiner Ansicht nach leicht möglich, da der Vertrag mit Leuten in deutscher Sprache abgefaßt und mit ihrem Handzeichen versehen war. (31. Januar '93). Gerade mit »Verträgen« hat man häufig die Eingeborenen betrogen, die oft – wie im oben zitierten Passus von Ottomar Beta ausdrücklich zugegeben – nicht übersehen konnten, welche Tragweite das Setzen ihres Handzeichens auf solch ein Schriftstück haben konnte. Darüber hinaus waren sie auf die Sprachkenntnisse und die Ehrlichkeit der Übersetzer angewiesen. Berüchtigte Beispiele sind die Landerwerbsverträge von Lüderitz und seinem Beauftragten Vogelsang.[20] Es soll nicht behauptet werden, daß auch die hier angesprochenen Arbeitsverträge etwa bewußt betrügerisch gewesen wären – die weiteren Handlungen des Kommandanten Becker sprechen sogar dagegen –, doch ist Abels die allein schon durch die Sprache gegebene Irrtumsquelle solcher Papiere durchaus bewußt geworden. Dies mag seinem ausgeprägten Rechtsempfinden konträr gewesen sein.

Bemerkenswerter ist – ebenfalls im Zusammenhang mit Abels Rechtsverständnis – die Tatsache, daß er ohne jeden Versuch einer Beschönigung oder Rechtfertigung ausführlich eine juristische Verfahrenspraxis notierte, die – gemessen an deutschen Rechtsvorstellungen – geradezu skandalös war. Der (deutschfreundliche) Basterkapitän Hermanus van Wyk beklagt sich in einer Unterredung mit Kommandant Becker über die Ausübung der deutschen Gerichtsbarkeit. Bei Streitigkeiten zwischen Eingeborenen und Regierung würden die Zeugen der Eingeborenen nicht angehört, die Urteile vielmehr ohne solche Vernehmungen gesprochen. Daß Abels das herausstellt, kann für sich sprechen.

Als drittes Beispiel soll schließlich die Art und Weise genannt werden, in der Abels die Gestalt des Namaführers Hendrik Witbooi auftreten läßt, ebenfalls in engem räumlichen Zusammenhang mit *Zeichen, wie wenig die deutsche Schutzherrschaft von den Eingeborenen anerkannt wird.* Witbooi war Anfang März 1893 in Walfischbai gewesen, um mit den englischen Kolonialbeamten eine Unterredung zu führen mit dem Ziel, schließlich Unterstützung gegen die Deutschen zu erhalten. Ausführlich gibt Abels nun die für das Deutsche Reich nicht eben schmeichelhaften Äußerungen Witboois nach dem Hörensagen wieder. Er, Witbooi, tue doch kein Unrecht, wenn er mit den Deutschen keinen Freundschaftsvertrag schließe, und – noch deutlicher nach dem Hinweis des englischen Beamten, er sei der deutschen Regierung unterstellt – nicht die Deutschen, sondern er sei Herr in seinem Lande (21.III.–5.IV.93). Mit keinem einzigen Wort kommentiert Abels diese für die deutschen Kolonialherren eigentlich unerträgliche Äußerung. Wohlgemerkt, es soll hier nicht mehr aus dem Reisebericht Abels herausgelesen werden, als in ihm steht; mehrfach erwähnt er »Bestrafungen« der Eingeborenen wegen Widersätzlichkeiten oder Übergriffe ebenso unkommentiert, und er nennt Witbooi auch einen Haupträdelsführer. Es ist aber immerhin denkbar, daß der Verfasser trotz seines jugendlichen Alters vor Ort einen gegenüber der offiziellen Sicht differenzierteren Blick für die realen Verhältnisse bekommen hat und die andere Seite zumindest anzuhören imstande war.

*

Gegenüber den landeskundlichen und historischen Ausführungen tritt der im engeren Sinne seemännische Realien betreffende Anteil in Abels Reisebericht deutlich zurück. Über den täglichen Routinebetrieb an Bord erfährt man so gut wie nichts. Einige wenige Male werden für den Dienst eines Kriegsschiffes charakteristische Dinge erwähnt, so die Übungen mit forcierter Fahrt, Torpedoschießübungen, Besichtigung durch den Chef des Kreuzergeschwaders in Kapstadt, offizielle Besuche von Land und an Land usw. Hauptsächlich aber notierte Abels im seemännischen Bereich für ihn ungewöhnliche Sachverhalte: Immer wieder wird das Hauptproblem der westafrikanischen Küsten angesprochen, die für

Namakapitän Hendrik Witbooi (links) und Hererohäuptling Samuel Maharero. (Aus: U. Timm: Deutsche Kolonien. 1981 [links], und J. Petschull: Der Wahn vom Weltreich. 1984)

Hafenanlagen äußerst ungünstige Landesgestalt mit flachen Küsten, über die eine schwere Brandung rollt (»Calema«). Meist müssen deshalb die größeren Schiffe weit draußen ankern und können nur mit Hilfe der typischen Brandungsboote entladen werden, was Abels u.a. Gelegenheit gibt, die Paddeltechnik (mit Pagaien) der Aschantis zu schildern. Unangenehme Begleiterscheinung dieses Liegens auf einer ausgesetzten Reede ist ständiges heftiges Schlingern (bis zu 30°, versichert Abels). Zudem behindert dieser Seegang u.U. die Fahrt erheblich, so daß die FALKE einmal nur mit 65 U/min fahren kann und gerade 5–6 Knoten erreicht (31.V./1.VI.93).

Auch sonst sind es ungewöhnliche Dinge, die für Abels des Festhaltens wert waren, die Havarie des Dampfers IONIC zum Beispiel, dem zwischen St. Helena und Kapstadt die Schraubenwelle brach und der dann glücklicherweise von dem britischen Postdampfer HAWARDEN CASTLE nach Kapstadt zurückgeschleppt werden konnte. Ferner beschreibt Abels, der schon unterwegs den Leuchttürmen besondere Aufmerksamkeit geschenkt hat, ausführlich die außergewöhnliche Peilung mit Hilfe eines Wracks bei der Einsegelung nach Cap Palmas. Schließlich kommt er mehrfach auf Fragen der Besatzung zu sprechen, vor allem insoweit Farbige betroffen sind; denn es hatte ja mit den Schwarzen Mißverständnisse und Schwierigkeiten wegen der zu leistenden Arbeit gegeben, wie oben schon angesprochen worden ist.

Der Wert des Tagebuchs liegt für uns also heute nicht in erster Linie in dem, was es uns an Seemännischem über die Zeit um 1890 vermitteln kann, sondern eher in den persönlichen Beobachtungen zur seinerzeitigen Kolonialgeschichte.

Ein Detail sei zum Schluß wegen seines kulturhistorischen Interesses noch besonders herausgehoben, nämlich der Bericht über die Auffindung der sogenannten Kreuzkapsäule (2.I./11.II.93). Diese Kreuzkapsäule ist eine jener Wappensäulen (port. *padrões dos descombrimentos*), die die Portugiesen gegen Ende des 15. Jahrhunderts bei ihrer allmählichen Erkundung Afrikas von See aus an markanten Punkten als Zeichen der – meist rein theoretischen – Inbesitznahme des jeweiligen Landes aufgerichtet haben. Sie waren schon in Portugal angefertigt und mit einer Inschrift versehen worden, in die vor Ort nur noch die Jahreszahl eingehauen werden mußte.[21]

Abels Bericht gibt nun zwar keine bislang unbekannten Gesichtspunkte, doch ist es immerhin interessant zu erfahren, wie die Entdeckung eines solchen kulturgeschichtlich bedeutsamen Objekts auf den Augenzeugen wirkte. Möglicherweise war Kommandant Becker durch voraufgegangene Funde solcher Wappensäulen aufmerksam geworden. Die Inschriften haben von den Leuten auf S.M.S. FALKE nicht entziffert werden können – das gelang erst dem Direktor des Museums für Völkerkunde in Kiel, Prof. Dr. Scheppig –, und so ist die Säule mit falsch gelesener Jahreszahl (1488 statt richtig 1485)[22] zunächst irrtümlich Bartholomäus Diaz zugeschrieben worden. Die Inschriften der Säule lauten in Übersetzung:

(lateinische Inschrift:)
Seit Erschaffung der Welt sind 6684 und seit Christi Geburt 148 [?] *Jahre verflossen gewesen, als der erhabenste und durchlauchtigste König Johannes II. von Portugal befohlen hat, daß durch Jacobus Canus seinen Ritter die Säule hier gesetzt wird.*
(portugiesiche Inschrift:)
Im Jahre der Erschaffung der Welt 6685 und Christi [1]*485 ließ der erhabene und berühmte König D. João II. von Portugal dieses Land entdecken und diese Säule setzen durch Diogo Cão, den Ritter seines Hauses.*

Die Kreuzkapsäule mit Wappen und Inschriften. (Fotos: Museum für Deutsche Geschichte, Unter den Linden, Berlin [DDR])

S.M.S. FALKE hat am 29. April 1893 die Kreuzkapsäule in Duala von Bord gegeben, wo sie der Lloyd-Dampfer STETTIN am 29.Oktober desselben Jahres übernahm und nach Wilhelmshaven brachte. Von dort wurde sie nach Kiel transportiert und kam 1901 mit der historischen Sammlung der Kaiserlichen Marine nach Berlin, um in die Ausstellung des geplanten Museums für Meereskunde übernommen zu werden. Dabei wurde das Kreuz, das ursprünglich oben auf der Säule angebracht, aber längst verlorengegangen war, durch ein neues ersetzt. Die Säule hat die Zerstörung des Museums im Zweiten Weltkrieg überstanden und befindet sich seit Mitte der 50er Jahre im Museum für Deutsche Geschichte, Unter den Linden, Berlin, DDR.[23] – Übrigens hat Kaiser Wilhelm II. eine neue Säule anfertigen lassen, die 1895 auf dem Kreuzkap aufgestellt wurde, wo sie noch heute steht.

Über den Transport der Wappensäule nach Deutschland berichtet Abels nichts mehr. Das Reisejournal bricht mit dem 29. Juli 1893 ab, aus Gründen, über die nichts Gewisses mehr bekannt ist. Vermutlich ist er abgelöst worden und in die Heimat zurückgekehrt, als S.M.S. FALKE in die Südsee kommandiert wurde (vgl. oben S. 184).

Die folgende Publikation bietet den gesamten Reisebericht in originaler Gestalt. Deutsche Schreibschrift ist durch Kursive wiedergegeben; lateinische Schreibschrift, durch die die Mehrzahl der vorkommenden Namen herausgehoben worden ist, wird durch geraden Druck kenntlich gemacht.

Der Abdruck behält originale Orthographie und Zeichensetzung bei. Nur einige wenige Male sind offenbar vergessenen Wörter oder Wortteile von mir hinzugesetzt worden, im Druck durch eckige Klammern und gerade Lettern kenntlich gemacht. Wenn Endungen durch Verschleifungen der Handschrift nicht zweifelsfrei lesbar waren, habe ich mich stillschweigend immer für die grammatisch richtige Form entschieden. Die überall zu beobachtende Schreib- und Sprachsicherheit des Autors rechtfertigt dieses Vorgehen. Eine unkorrekte Form steht nur dort, wo sie sich zweifelsfrei aus der Handschrift ergibt. Orthographisch ungewöhnliche Formen – dabei handelt es sich fast stets um Eigennamen – werden in den Anmerkungen in heute gebräuchlicher Schreibweise gegeben.

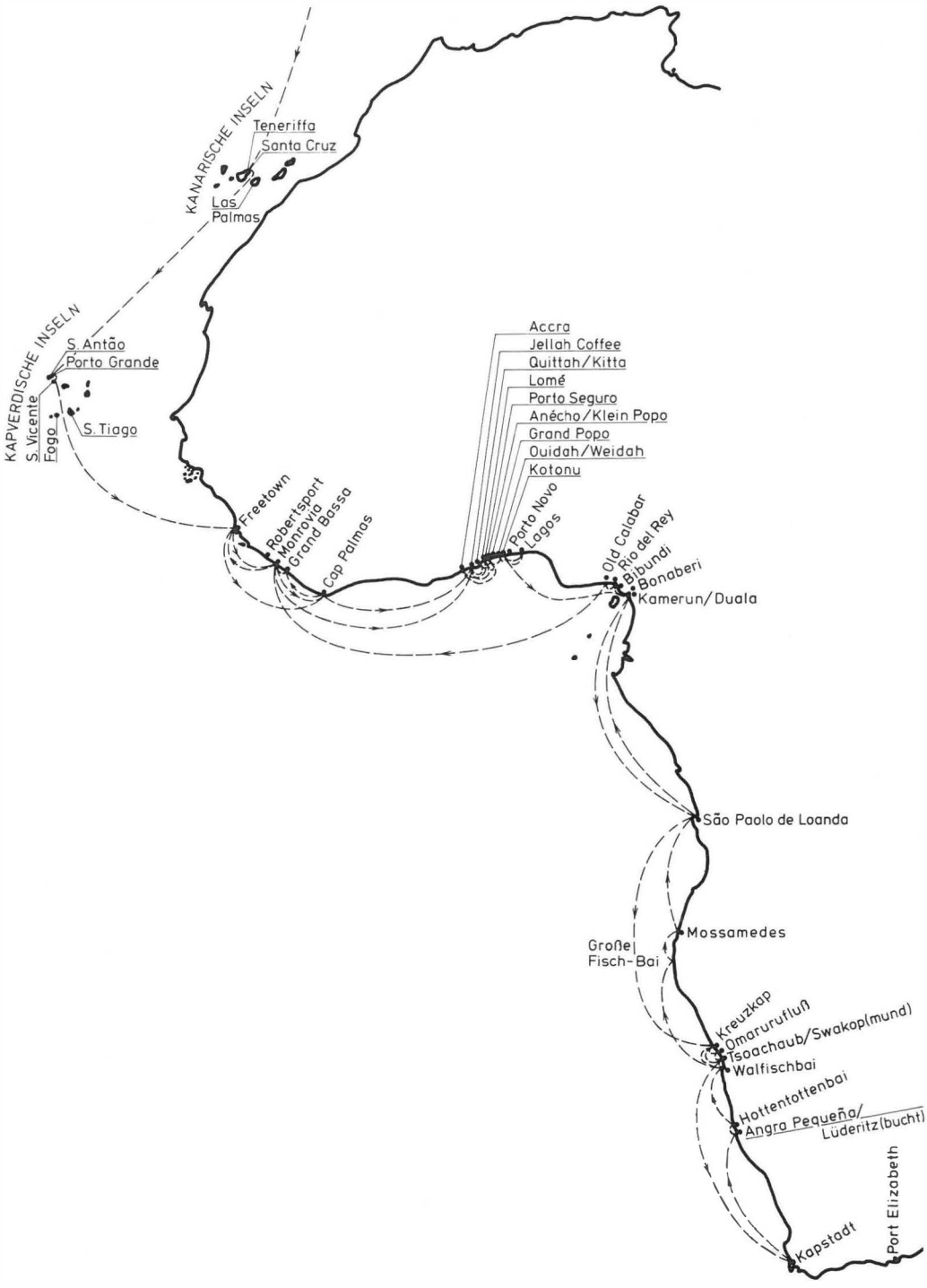
Der Reisebericht ist, vor allem in der ersten Hälfte, kaum durch Absätze gegliedert. Um eine gewisse Übersichtlichkeit zu erreichen, habe ich den Text in Absätze eingeteilt, wobei ich selbstverständlich jeden von Abels stammenden Absatz mit aufgenommen habe. Der Anteil der originalen Absätze beträgt ca. 20%. Auf eine Bezeichnung der originalen Absätze habe ich ebenso verzichtet wie auf die Zeilenschlüsse des Originals. Der Abdruck ist also nicht zeilengetreu.

Die vom Autor stammende Seitenzählung des Originals ist in eckigen Klammern in halbfetten Ziffern aufgenommen worden. Durch halbfette Schrift und Absetzung sind auch die durch Daten und Namen der Anlaufstationen ordnenden Marginalien kenntlich gemacht. Im Original stehen die Marginalien jeweils außen auf dem freien Rand neben der auch hier zugeordneten Zeile. Dabei gibt es im Fließtext keine Leerzeilen.

Reisebeschreibung

[**1**] *Von den Schiffen der deutschen Kriegsmarine, welche sich alljährlich im Dienst befinden, ist es einem Theil zur Aufgabe geworden, die deutschen Interessen im Auslande zu wahren, die seit einigen Jahren erworbenen Kolonien mit ihren Bewohnern zu schützen und zu schirmen.*[24] *Es treten zu diesem Zwecke die Schiffe theils zu Geschwaderverbänden zusammen, theils aber gehen sie vereinzelt auf ihre Stationen, um die ihnen zugetheilten Aufgaben zu erledigen. So wurde unter andern im Jahre 1885 S.M. Krz.* »Habicht«[25] *der Auftrag zu theil, zum ersten Male die neu erworbenen Kolonien an der Westafrikanischen Küste dauernd zu besetzen. Einige Jahre später folgte genanntem Schiff das Kanonenboot* »Hyaene«.[26] *Sieben Jahre hindurch hat S.M. Krz.* »Habicht« *mit jährlich wechselnder Besatzung die Westafrikanische Station*[27] *besetzt, bis ihm im Jahre 1892 der Befehl ertheilt wurde, in die Heimath zurückzukehren, um durch den im Jahre 1891 auf der Kaiserlichen Werft zu* Kiel *vom Stapel gelassene*[n] *Kreuzer* »Falke« *abgelöst zu werden.*

[**2**] *S.M. Krz.* »Falke« *wurde am 14.* Aug. *92. zunächst zur Abhaltung von Probefahrten auf der Werft zu* Kiel *in Dienst gestellt, und zwar mit Besatzung von der Marine Station der Nordsee. Kurz nach der Indienststellung trat der Kreuzer der IV. Division der Manöverflotte bei, um bis zum 12.* September *an den alljährlich stattfindenden großen Herbstmanövern, die in diesem Jahre in der Ostsee abgehalten wurden, theil zu nehmen. Am 12* September *trat* »Falke« *aus dem Geschwaderverbande der Manöverflotte aus, um noch nothwendige Reparaturen vorzunehmen und für die Reise nach der Westafrikanischen Station, die am 1.* October *1892, angetreten werden sollte, auszurüsten. Da die Reparaturen*



Die Reiseroute der FALKE *vor Afrika. (Zeichnung: R. Breden/DSM)*

größer und bedeutender waren, als man anfangs angenommen, und außerdem noch Probefahrten zum Einschießen der Geschütze und Torpedos vorgenommen werden mußten, wurde die Abreise noch bis zum 15 Oktober *verschoben. Schon war am Vormittage alles zur Abreise bereit, als die plötzliche Abkommandirung des Navigationsoffiziers es bedingte, die Ausreise nochmals um 1½ Tage zu verschieben, um endlich am Sonntag, den 16.* Oktbr.

[3] *nachmittags 5 Uhr angetreten zu werden.*

16 Kiel 10 92[28] *Um 4½ Uhr ertönte an Oberdeck das Kommando »Alle Mann«; die noch zu Wasser liegenden Boote wurden geheißt, die Fallreeps eingeholt. Kurz vorher hatte eine Anzahl Offiziere, die den scheidenden Kameraden Lebewohl gesagt, das Schiff verlassen. Gegen 5 Uhr setzten sich die Schrauben langsam in Bewegung. Vom »Kaiseradler«*[29] *herüber ertönte den scheidenden Kameraden der übliche Abschiedsgruß, der ebenso kräftig unsrerseits erwidert wurde, als man ihn vernommen. Vom Strand herüber winkten Angehörige der Besatzung ihren Lieben noch einmal einen Scheidegruß zu. Zu gleicher Zeit vernahm man auch schon von den an der Wasserallee liegenden Schiffen* »Pelikan«[30] *und* »Greif«[31] *drei Hurrahs, denen bald darauf die auf der Mitte des Stromes liegenden Panzer* »Bayern«[32] *und* »Baden«[33] *und die an der Blücherbrücke*[34] *liegende* »Sachsen«[35] *sowie* [die] *Torpedobootsdivision folgten. Immer schneller drehten sich die Schrauben, und bald verschwand vor unsern Blicken das liebliche Bild des Hafens und die in der Heimath zurückbleibenden Schiffe. Nicht lange währte es,*

[4] *so waren auch die Kaserne und der Leuchtthurm von* Friedrichsort[36] *unsern Blicken entschwunden, und die Nacht begann allmälig ihren Schleier auf die Erde herabzusenken. – Bis um 10 Uhr wurde die Fahrt ununterbrochen fortgesetzt, worauf im großen Belt bei* Tranekjär *geankert wurde.*

Am Morgen des 17. 5^{h}*30 wurde die Fahrt durch den großen Belt und Kattegat fortgesetzt; um 9 Uhr p.m. wurde* Skagen, *die Nordspitze* Jütlands *passirt und somit die brandende Nordsee erreicht. Das Wetter war sehr günstig, so daß die Reise ohne Zwischenfall von statten ging, infolgedessen am 19* Oktober *3*^{h} *p.m. die Linie* Dover–Calais *unter der französischen Küste passirt wurde. Bald darauf wurde der Mannschaft der Zustand S.M. Krz.* »Falke« *als alleinfahrendes Schiff bekannt gemacht und die Kriegsartikel verlesen unter Hinweis auf die bei eventuellen Vergehen schwerer eintretende Strafen. In langsamer Fahrt wurde dann Kap* Grinez[37] *angesteuert, dessen weißer Leuchtthurm auf einem Felsen von weitem sichtbar war. Der Kurs wurde sodann auf den französischen Kriegshafen* Sherbourg[38]

[5] *gehalten, welcher am 20 früh in Sicht kam. Da es etwas nebelig war, konnte man in der Ferne nur die Umrisse der Stadt erkennen, während große, rings vom Wasser umflossene Forts deutlicher in den Vordergrund traten.*

20/10 Plymouth 25/10 92 *Nachdem* Sherbourg *außer Sicht war, wurde direkt auf* Plymouth *losgesteuert, welches am 20.* Oktober *nachmittags 3*^{h} *erreicht wurde.*

Nachdem der Lotse an Bord genommen war, fuhr das Schiff durch die geräumige Einfahrt in den Hafen ein. Es [ist] *ein großer Naturhafen; auf beiden Seiten erheben sich steile Felsen, im Hintergrunde sieht man die Stadt selbst. Zur Rechten der Einfahrt sieht man auf einem Felsen eine Kaserne, während auf der linken Seite der* Edison *Leuchtthurm*[39] *sich erhebt. Mitten durch den Hafen ist ein starker Wellenbrecher gezogen zum Abhalten der brandenden Fluth; auf demselben ist ein runder Panzerthurm gebaut, eine kleine Festung für sich: solche Forts befinden sich an verschiedenen Stellen des Hafens. Durch eine in der Nähe der Stadt vor-*

[6] *springende Mole wird zwischen dieser und dem Festlande ein zweiter Hafen gebildet, in welchem kleineren Fischerfahrzeugen reichlicher Schutz gegen das unruhige Meer gewährt wird. An zwei Anlegetreppen, die gerade keinen einladenden Eindruck machen,*

entwickelt sich ein reges Leben durch ankommende und abfahrende kleine Passagirdampfer und durch die mannichfachen Boote der im Hafen ankernden Schiffe verschiedener Nationen. Eine Anzahl neugieriger Menschen, anscheinend den niedrigen Volksklassen angehörend, belagern die Treppen, die Fremden mit ihren Blicken belästigend. Am Hafen selbst, an der sogenannten Barbican[40] *verbreiten mannichfache Karren und Körbe frisch eingefange ner Fische einen widerlichen Geruch. Ohne sich hier lange aufzuhalten sucht man durch verschiedene enge und winklige Straßen den Mittelpunkt der Stadt zu erreichen, wo reges Leben pulsiert, wie es einer Großstadt zukommt.*

Überall begegnet man dem geschäftlich dahineilenden Engländer, in jedem Hause ist ein Geschäft zu finden in denen es, wenigstens in den engeren Straßen, theilweise unordent-
[7] *lich aussieht, alles in großem Wirrwarr dicht gedrängt auf einandergestapelt, ja theilweise findet man vor den Häusern selbst Haufen von Sachen zum Verkauf ausgehängt.*

Während man ferner namentlich große Delikatessengeschäfte und Conditoreien in mannichfacher Anzahl vorfindet, vermißt man bedauerlich eine gute deutsche Kneipe, wo man Hunger und Durst stillen könnte. In England giebt es, abgesehen von einigen großen Hotels in jeder größeren Stadt, die dem reisenden Publikum eine Unterkunft gewähren, nur die sogenannten »Chaps«, *die unsern Stehbierhallen entsprechen könnten; in ihnen findet man durchweg nur die niedern Volksklassen, Männer sowie Frauen vertreten, die den Aufenthalt für uns nicht gerade angenehm machen konnten, infolgedessen wir uns aus diesem Pfuhl der Menschheit so schnell wie möglich wieder zurückzogen. Der gebildete Engländer kennt hingegen das Wirthshausleben weniger oder gar nicht, sondern pflegt im Gegentheil den Rest des Tages nach der Arbeit im Familienkreise zuzubringen.*

Die Hauptstraßen heben sich, was Bauart und Reinlichkeit anbetrifft, weit von den engeren Straßen ab. Die Häuser sind vielfach im gotischen Stil gebaut; namentlich ist das Rathhaus
[8] *mit seinen mannichfachen Verzierungen und bunten Bogenfenster*[n] *sowie die Kirche hervorzuheben.*[41] *Größere Sehenswürdigkeiten hat dagegen* Plymouth *nicht aufzuweisen.*

Am 25. Oktober *morgens 10 Uhr wurde die Reise von* Plymouth *fortgesetzt; das Wetter war am ersten Tage günstig. Am folgenden Tage stand im* Golf v. Biscaya, *bekanntlich einem der aufgeregtesten Meere, hohe See mit zeitweiliger Windstärke 9, die das Schiff bis zu 30° schlingern ließ. Bald wurde das Schiff von den sich zu Bergen aufthürmenden Wellen hoch emporgehoben, um bald darauf in eine klaffende Tiefe zu versinken, während es zugleich von einer Seite auf die andere geworfen wurde. Im übrigen verlief die Fahrt recht günstig.*

Am Nachmittage des 29. kam die Küste Portugals *in Sicht, dessen Gebirge ihre Häupter majestätisch zum Himmel erheben. Brandend prallte die Fluth am Gestade ab; ein gescheiterter Dampfer ließ noch seine Masten und Schornsteine aus dem Wasser hervorragen. Gegen 5 Uhr langten wir vor der* Tajo *Mündung* [an]. *Ein Lotsendampfer kam alsbald in unsere Nähe, um, uns seinem Kielwasser folgend lassend, den Kreuzer den Tajo stromaufwärts zu führen. Da die Fahrt nur langsam von*
[9] *statten ging und es bereits zu dunkeln begann, wurde etwas* **30/10 Lissabon 4/11.92**
unterhalb Belem, *einer Vorstadt* Lissabon's, *wo sich das königliche Schloß befindet, geankert.*

Nachdem am 30 früh 7 Uhr die Quarantaine-Kommission das Schiff für seuchefrei erklärt hatte, ging die Fahrt stromaufwärts. Des starken Nebels wegen mußte jedoch nochmals 1 Stunde geankert werden, bis schließlich nach nochmaligem Ankerlichten Lissabon *um 10 Uhr erreicht war. Schon in einiger Entfernung war der auf der Heimreise von* Kamerun *begriffene Kreuzer* »Habicht«, *der bereits einen Tag vor uns in* Lissabon *eingetroffen war, zu erkennen. Noch war der Anker vom* »Falke« *nicht gefallen, so wurde auch schon auf*

»Habicht« *das Kommando zum Aufentern gegeben, drei kräftige Hurrahs seitens der Mannschaft sowie die von der Bordkapelle intonirte Nationalhymne waren für uns die Begrüßung, welche nach Fall des Ankers durch drei Hurrahs unsrerseits erwidert wurde.* –

Lissabon, *die Haupt und Residenzstadt* Portugals *liegt am rechten Ufer des* Tajo. *Auf sieben Hügeln gelegen und somit vom Fluß aus terassenförmig ansteigend, bietet die Stadt vom Fluß aus einen imposanten Anblick dar, ein großartiges Panorama, wie es von einem Künstler*

[10] *nicht schöner entworfen werden kann. Ebenso sind die auf dem linken Flußufer sich befindlichen zahlreichen kleineren Ortschaften malerisch gelegen. Dem Verkehr entsprechende Landungsstellen giebt es auch in* Lissabon *nicht; auf einer in das Wasser hineingebauten schiefen Ebene, oder überverschiedene Flußkähne hinwegkletternd muß man das Land zu erreichen suchen.*

Am Hafen selbst ist das sich dem Auge darbietende Bild weniger interessant. Da werden Kohlen, Reifen, Stroh, Dünger u.s.w. von den Flußkähnen aus und eingeladen. Hier kann man die Hauptbevölkerung des Landes, welches recht arm und verschuldet zu sein scheint, kennen lernen, Leute in schmutziger und zerlumpter Bekleidung, die trotz ihrer Armuth zu allem andern mehr Lust zeigen, wie zum Arbeiten. Die Männer liegen oder sitzen umher, ihre Pfeife rauchend, während Frauen und Kinder die Fremden durch Betteln unausgesetzt belästigen. Andrerseits begegnen einem Frauen mit Körben auf dem Haupte, ihre Waaren feilbietend.

Eine große Rolle spielt auch hier der Maulesel, der vielfach anstatt des Pferdes gebraucht wird, so namentlich auch vor den Straßenbahnen, auf welchen man viele Wagen fahren sehen kann, manchmal

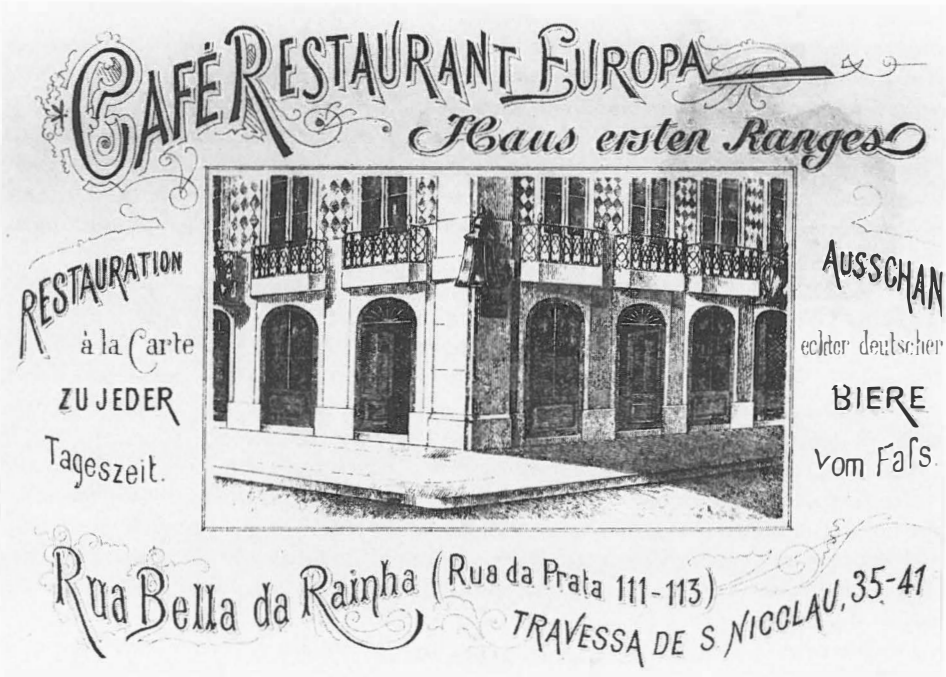
[11] *3 4 hintereinander, alle dicht besetzt, wiederum ein Zeichen für die Bequemlichkeit der Bevölkerung.*

Es war an einem Urlaubstage, wo wir dieses alles zu beobachten Muße hatten. Nachdem wir ca. 1/4 Stunde unsern Weg am Flußufer fortgesetzt hatten, gelangten wir über einen freien, mit einem Denkmal geschmückten Platz in die Rua de Arsenal, *so benannt nach dem großen Marinearsenal, einem langen Gebäude, das von außen gerade keinen freundlichen Eindruck machte. Hieran schloß sich abermals ein großer freier Platz mit einem Reiterstandbild; auf der einen Seite des Platzes, unmittelbar an das Arsenal anstoßend befand sich die Post und Telegraphenamt, dem Gegenüber das Zollamt, Große Gebäude, mit langen Säulengängen davor. Der Platz heißt* Praça do Commercia.[42] *Der Mitte dieses Platzes gegenüber an der* Rua de Arsenal *befindet sich inmitten eines Säulenganges ein mächtiges Bogenthor, mit kriegerischen Verzierungen und der Inschrift:* »virtutibus maiorum«[43]; *dieses Thor bildet den Eingang zur* Rua Augusta, *einer der Hauptstraßen* Lissabons; *in diese bogen wir ein.*

Eine kleine Abschweifung von dieser Straße nach rechts führte uns zu dem

[12] Cafe Europa, *einem nach deutschem Muster und mit deutscher Küche eingerichtetem Restaurant; der Besitzer war Brasilianer, seine Frau sowie die Köchin Deutsche. Nachdem wir uns hier an einem nach deutscher Art gebrautem Glas Bier erfrischt hatten, das dem unsrigen jedoch bei weitem nachsteht, setzten wir den Weg durch die* Rua Augusta *wieder fort bis zum* Praça de Pedro[44], *einem der Hauptplätze* Lissabons. *Der Platz ist abwechselnd mit gelblichen und blauen Steinen wellenförmig ausgelegt, so daß es beim Passiren desselben in grader Richtung den Eindruck macht, als ob man wie ein Betrunkener hin und hertaumele. Der äußere Rand des Platzes ist mit Bäumen bepflanzt, während die Mitte ein hohes Denkmal* Don Pedro's *ziert. In der Nähe dieses Platzes befindet sich der Bahnhof, wo wir uns das Vergnügen machten, für 10 Reis*[45] *in einem großen Fahrstuhl hinaufzufahren. Der untere*

Lissabon um 1890. (Aus: A. Dorn: Die Seehäfen des Weltverkehrs. 1892)



Werbepostkarte, von Abels zur Erinnerung ins Tagebuch geklebt. (Foto: E. Laska/DSM)

Theil des Gebäudes besteht wieder aus Säulenhallen, die abends mit elektrischem Licht erleuchtet sind.

Vom Bahnhof aus gelangten wir offenbar zur schönsten Parthie Lissabons, *einer großen, breiten Promenade, auf beiden Seiten eines geräumigen Fahrdammes mit mannichfachen Akazien und Palmen*

[**13**] *bepflanzt, welches einen recht romantischen Eindruck macht. Diese Promenade ist zu vergleichen mit der Straße »Unter den Linden« in* Berlin, *jedoch ist, was Naturschönheit anbetrifft, die portugiesische der deutschen vorzuziehen. Auch hier begegneten wir zu Anfang wieder einem großen Denkmal mit langer Säule, ähnlich der Siegessäule in* Berlin, *nur nicht so prunkvoll ausgestattet. Eine Zahnradbahn, die unsre Aufmerksamkeit erregte, führte uns zunächst links eine steile Straße hinauf, worauf wir, oben angelangt, uns auf einer wunderschönen Terrasse befanden, von wo wir einen herrlichen Anblick über beinahe ganz* Lissabon *genießen konnten. Nachdem wir dann noch verschiedene Straßen durchwandert hatten, stiegen wir zur schönen Promenade wieder hinab.*

Es war allmälig dunkel geworden und die elektrischen Lampen ließen ihr weißes Licht über die Promenade ausstrahlen, ihr somit noch einen romantischeren Eindruck verleihend. In einem Musikpavillon ließ eine Kapelle ihre flotten Weisen ertönen, dicht umdrängt vom lauschenden Publikum. Überall standen Bänke und Stühle, wo man sich ausruhen konnte; man saß dort wie in einem herrlichen Garten, angenehm

[**14**] *umhaucht von der gelinden, warmen Luft.*

Nachdem wir uns an all diesen Schönheiten reichlich geweidet hatten, nahmen wir im Cafe Europa *einen kräftigen Imbiß, um dann den Rest der noch vorhandenen Urlaubszeit in einem Circus zu verbringen. Der Eintrittspreis für* [einen] *Sitzplatz betrug 400* reis.[46] *Die Leistungen waren durchweg gute. Eigentümlich ist die Art und Weise, wie die* Portugiesen *ihren Beifall zu erkennen geben. Zuerst schrieen sie laute, für uns unverständliche Worte, und dann fingen sie an zu pfeifen, was auf uns erst um so mehr einen komischen Eindruck machte, weil man bei uns durch Pfeifen doch grade sein größtes Mißfallen zum Ausdruck bringt. Nachdem die Vorstellung ihr Ende genommen hatte, kehrten wir ermüdet an Bord zurück, reich an neu gewonnenen Eindrücken.*

Am 4 November *nachmittags 4 Uhr wurden die Anker gelichtet, um die Reise nach* Santa Cruz *anzutreten. Noch einmal konnte man sich in das malerische Bild von* Lissabon *vertiefen, noch einige Blicke hinübersenden nach dem wenige Tage später in die Heimath zurückkehrenden Kreuzer* »Habicht«, *und dann verschwand bald alles vor unsern Augen, wir befanden*

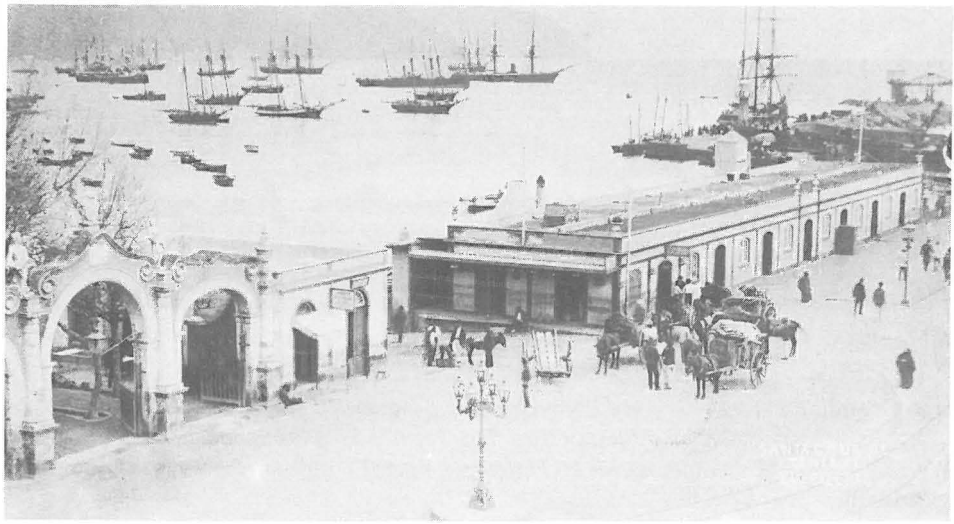
7/11 Santa Cruz 12/11

[**15**] *uns wieder auf offener See. Das Wetter war während der Reise günstig, so daß die Fahrt glatt von statten ging.*

Am 7 November *morgens 8 Uhr kam der* Pic *v.* Teneriffa[47] *in Sicht; um 9 Uhr wurde der Mannschaft das Passiren des 30 Breitengrades bekannt gemacht, und nachmittags 4 Uhr wurde vor* Santa Cruz[48] *geankert. Auf der Rhede lag S.M.S.* »Gneisenau«[49], *bestimmt nach* Bahia *in See zu gehen.*

Santa Cruz *ist eine kleine Stadt, am Abhange des Gebirges gelegen. Zu beiden Seiten und im Hintergrunde erheben sich hohe mit Wolken umlagerte Felsen, aus denen man bisweilen den* Pic *v.* Teneriffa *hervorschimmern sehen kann. Die Straßen steigen vom Meere aus allmählig an, so daß man, oberhalb der Stadt angelangt, von da aus die ganze Stadt und den Hafen mit den darin ankernden Schiffen übersehen kann, was alles zusammen einen malerischen Anblick gewährt.*

Der Boden ist sandig und steinig; die Vegetation auf der Insel ist nicht besonders; Bananen und Apfelsinen sind die hervorragendsten Erzeugnisse. Letztere wurden in großen Mengen an Bord angeboten, man zahlte für 4 Apfelsinen resp. 3. Bananen 1 d.[50]



Santa Cruz, Kanarische Inseln, 1892. (Foto: Nachlaß Abels)

Am Hafen war
[16] *man mit dem Bau einer ziemlich großen Mole beschäftigt, ein Zeichen, daß der Verkehr auf der Insel nicht unbedeutend ist, wofür auch die große Anzahl der täglich ankommenden und abgehenden Dampfer ein deutlicher Beweis waren. Außerdem konnte man von Rhede aus mehrere Forts erkennen, aus denen mitunter nach einer im Meer verankerten Scheibe geschossen wurde.*

Die Bevölkerung ist gemischt, zum Großentheil Portugiesen, welche denselben schmutzigen Eindruck machen wie die niederen Volksklassen Lissabons. *Außerdem findet man vielfach Franzosen und* Engländer, *die theils ihre Geschäfte in* Santa Cruz *haben, theils aber sich zum Vergnügen dort aufhalten, um den Winter zu verbringen.*

Sehenswürdigkeiten hat Santa Cruz *nicht aufzuweisen. Außer den meist schmalen Straßen findet man verschiedene freie Plätze zum Promeniren. Ein großer freier Platz, an dessen oberen Ende sich ein Denkmal befand, schien der Hauptverkehrsplatz zu sein, dort hatten am Abend sich zur Promenade die ganzen Fremden versammelt. Am Hafen selbst war ebenfalls ein größerer Platz, anscheinend der Marktplatz; in einer Halle waren große Kisten und Ballen aufgestapelt. Geschäfte aller*
[17] *Art in europäischem Stil sind vorhanden, jedoch ist alles naturgemäß theurer wie bei uns. Eine ziemlich große Kirche, im innern schön eingerichtet, mit verschiedenen Heiligenbildern, großem Altar und Kanzel war mit ihrem eckigem Thurm, worin einige Glocken hingen, von weitem als solche zu erkennen.*

Als Zug- und Reitthier wird vornehmlich der Esel verwendet, der sich für größere Touren in das Gebirge sehr empfiehlt; Pferde findet man wenig; nur hie und da begegnete man einer alten, baufälligen Droschke von zwei Gäulen gezogen, die den Berliner *Droschkengäulen noch nicht gleich zu achten sind.*

An Lebensmitteln giebt es Rinder, Hammel und Hühner, Kohl, Kartoffeln und Brot. Außer Lebensmitteln und Früchten wurden vielfach Kanarienvögel angeboten, jedoch waren dieselben verhältnißmäßig ziemlich theuer.

Der Insel Teneriffa *gegenüber liegt die Insel* Gran Canaria, *deren grau schimmernden Gebirge von* Santa Cruz *aus deutlich sichtbar waren.*

Kapverdische Inseln. (Aus: v. Henk: Zur See. ca. 1895)

16/11 Porto Grande 20/11.92 *Am 12* November *4h p.m. verließ S.M. Krz.* »Falke« *die Rhede von* Santa Cruz. *Die Fahrt war wieder vom schönsten Wetter begleitet. Am 16* November *wurde im Hafen von* Porto Grande *auf* St. Vincent (Capverdische Inseln)[51] *geankert.*

[18] St. Vincent *gegenüber liegt die Insel* St. Antonio[52]; *inmitten dieser beiden Inseln, die einen großen See einzuschließen scheinen, ragt ein einzelner kegelförmiger Felsen aus dem Meere empor, auf dessen Spitze ein Leuchtthurm und etwas unterhalb dieses Leuchtthurms ein Haus steht, wahrscheinlich die Wohnung des Thurmaufsehers. Ein gekrümmter Pfad, der durch seinen gelben Sand von weitem sichtbar ist, zieht sich im Zick-Zack vom Fuße des Felsens zum Gipfel hinauf. –*

Porto Grande *ist ein kleines Städtchen, ähnlich gelegen wie das vorher beschriebene* Santa Cruz. *Allmälich steigen die Straßen vom Wasser ab an, während sich im Hintergrund und zu beiden Seiten hohe Gebirge erheben. Der Strand besteht aus weißem Sande und hebt sich somit scharf gegen die dunkeln Felswand ab. Von den Felsen ist namentlich einer, der so genannte »schlafende Riese« hervorzuheben. Der obere Rand des Felsens läßt ein deutliches Gesicht erkennen: Stirn, die Augen geschlossen, Nase, starke Oberlippe, Mund geöffnet, Kinn klein. Boote, welche bei unserer Ankunft uns alsbald umgaben, ließen zur Genüge erkennen, daß die Haupt-*

[19] *bevölkerung aus Schwarzen bestand, zum größten Theil niedriges und schmutziges Gesindel*[53]*, die den ganzen* [Tag] *weiter nichts thun wie faulenzen, abgesehen davon, daß sie sich zu ihrem Lebensunterhalt Fische fangen, woran der Hafen von* Porto Grande *reich ist. Sehr fruchtbar ist die Insel nicht; Hauptprodukte sind auch hier Apfelsinen und Bananen.*

Am 20 November *morgens 6 Uhr wurde abermals der Anker gelichtet und die Reise nach Süden fortgesetzt. Das nächste Ziel war* Freetown *an der* Sierra Leone *Küste. Das Wetter war wiederum still, so daß es zeitweise recht drückend war. Am Nachmittage des 20.* Nov. *wurden die Inseln* St. Jago *und* Fogo[54] *passirt, deren nebelgraue*

24/11 Freetown 1/12.92 *Felsen sich in der Ferne deutlich erkennen ließen.*

Am Nachmittage des 24 kamen die Umrisse des afrikanischen Festlandes in Sicht, gegen 6 Uhr war Freetown[55] *erreicht. Die Küste ist flach und zeigt üppige Vegetation, während die Stadt etwas höher gelegen ist, und im Hintergrunde derselben sich wiederum Gebirge erkennen lassen. Überall, wohin man die Blicke schweifen läßt, sieht man prächtige Palmen und sonstige Bäume, dazwischen die Wohnungen der Neger, so daß das Ganze*

[20] *einen recht malerischen Eindruck macht.*

Die Eingeborenen sind Neger und gehören zum Stamm der Wula.[56] *Jedoch merkt man bald, daß die Kultur hier schon weit vorgeschritten ist und die Engländer viel gethan haben,*

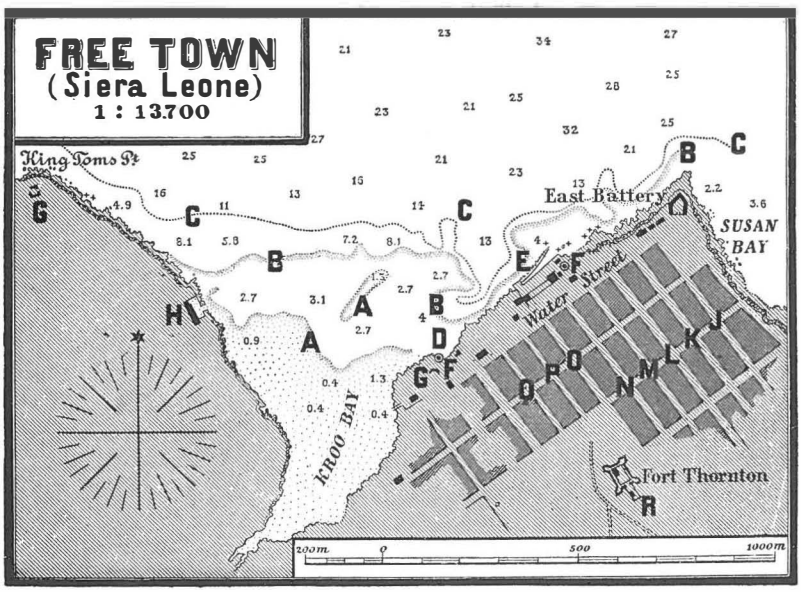
um europäische Sitten und Gebräuche einzuführen. Vielfach sind die Neger wie Europäer gekleidet, während andere wieder lange herabhängende Gewänder mit Sandalen tragen, je nachdem es eben der Vermögenszustand der Leute zu erlauben scheint.

Außer Früchten wie Bananen, Apfelsinen, Ananas, Kokosnüssen, p.p., die die Haupterzeugnisse des Landes bilden und mannichfach feilgeboten wurden, konnte man beinahe alles kaufen, was man wünschte; Sachen aller Art, wie wir sie in Deutschland auch zum Verkauf ausgestellt finden, nur entsprechend theurer. Das ganze Freetown glich einem Markte; nicht nur in einer ziemlich geräumigen Markthalle waren die Waaren zum Verkauf ausgestellt, nein, an jeder Straße, in jedem Hause, dessen Thüren weit offen standen, wurden Lebensmittel, Kleidungsgegenstände, Spielsachen, und was sonst das Herz nur begehrt, feilgeboten. Dazwischen hatten wieder

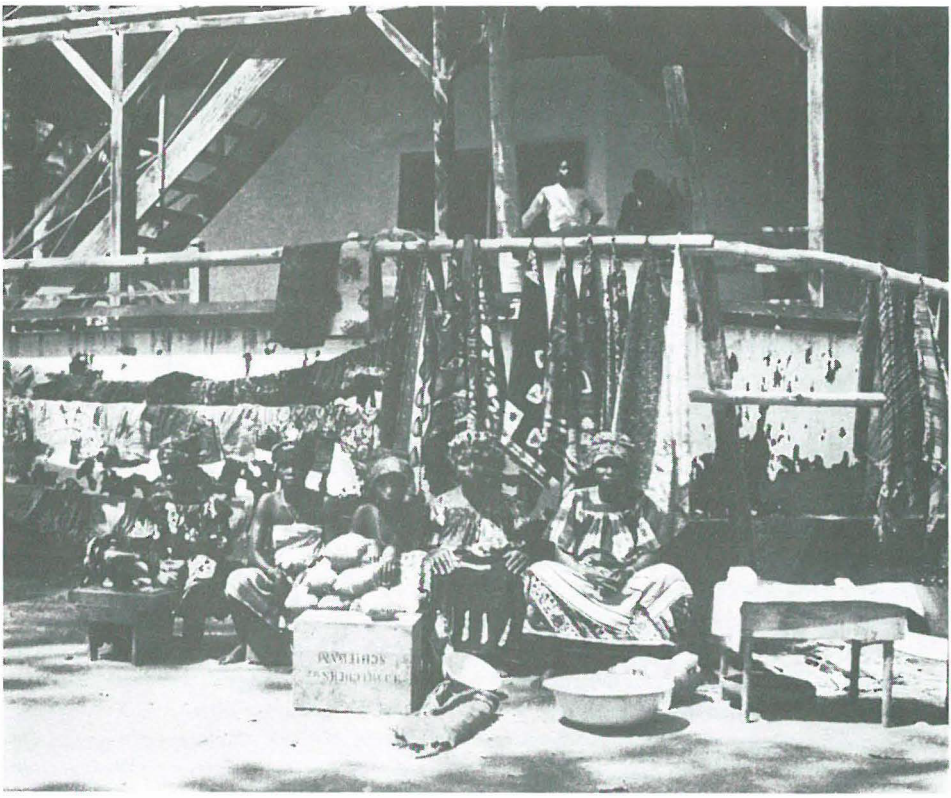
[21] *Handwerker der verschiedensten Branchen, wie Schuster und Schneider, Zimmerleute, Drechsler u.s.w. ihre Werkstätten aufgeschlagen, so daß sich das dem Auge darbietende Bild zu einem recht lebhaften gestaltete.*

Nachdem wir an einem Nachmittage, wo es Urlaub gab, uns das Treiben und Leben dieser Negerstadt angesehen hatten, führte uns ein Neger, der uns schon vom Hafen an begleitet hatte, in einen Weinladen, in einem aus Holz gebauten niedrigen Hause, in dessen Hintergrund sich noch ein länglicher Raum befand mit einem langen Tisch und Bank. Verschiedene Kisten und Fässer sowie sonstige Sachen lagen umher, so daß das Ganze mehr einem deutschen Schafstall wie einer Kneipe glich. Nachdem wir jedoch trotz alledem einige Flaschen Wein getrunken hatten, setzten wir unsere Wanderung fort, auf welcher uns unser schwarzer Begleiter in seine Wohnung führte. Es war eine kleine niedrige Hütte, bestehend aus drei Räumen, ähnlich den kleinen mit Stroh bedeckten Wohnungen, wie man sie bei uns auf den Dörfern findet. Das Innere der Wohnung war recht säuberlich

[22] *und häuslich eingerichtet, ganz nach europäischem Muster. Nachdem wir uns in diesem traulichen Negerheim niedergelassen besorgte der Mann, neben dem noch eine ältere Schwester im Hause war, uns etwas zu essen; für jeden ein Stück Brot mit Butter bestrichen, 1 Ei und ein großes Köpken mit Thee, was uns vortrefflich mundete, da wir Hunger hatten und nicht daran denken konnten, denselben auf eine andere Weise stillen zu können. Nach*



(Aus: A. Dorn: Die Seehäfen des Weltverkehrs. 1892)



Marktstand. (Aus: K. Schwabe: Die deutschen Kolonien. ca. 1913)

dem wir uns längere Zeit hier aufgehalten hatten, setzten wir unsere Wanderung fort, um noch verschiedene Einkäufe zu machen und dann an Bord zurückzukehren, um sich noch einmal im Geiste die neuen Erlebnisse und gewonnenen Eindrücke zu vergegenwärtigen.

An einem andern Tage machten wir nach längerem Verweilen in Freetown *einen Spaziergang durch* Kr[oo]town[57], *einem zu* Freetown *gehörigen Negerdorfe, wo wir dieselben Sitten und Gebräuche vorfanden, nur daß das Geschäftsleben dort vollständig fehlte. Außerdem hatten wir hier Gelegenheit, einen Negertanz mit anzusehen. Eine Schaar*

[**23**] *von ca. 20 25 Negern, Männern und Frauen, hatten einen Kreis gebildet und tanzten nach dem Schlage einer Trommel hintereinanderher, dazu einen für uns unverständlichen Gesang anstimmend, der gerade kein besonderer Ohrenschmaus war; daneben sprang ein Neger laut schreiend wie ein Wahnsinniger hin und her. Eine Weile hielten sie dann mit dem Tanzen inne; ein Mann hielt anscheinend eine Rede, dann tranken sie sich gegenseitig aus einer Flasche zu, um bald darauf den Tanz von neuem aufzunehmen. –*

Was die Civilisation Freetown's *anbetrifft, so ist noch besonders zu erwähnen, daß verschiedene Kirchen und Schulen vorhanden sind. Außerdem findet man ein geregeltes Polizeiwesen. Des Abends sah man Trupps schwarzer Polizisten von 8 Mann, geführt von einem* Headman, *der als Zeichen einen rothen Winkel auf dem einen Arm trug, durch die Straßen marschiren, während man sonst noch auf verschiedene einzelne Policemen stieß. Die Straßen sind nicht besonders, ohne Pflaster, rauh und steinig, so daß uns das Gehen erschwert wurde; die Schwarzen scheinen hingegen daran gewöhnt zu sein; sie laufen größtentheils baarfuß.*

Einschiffung mit Brandungsboot um 1900. (Foto: Archiv DSM)

[24] *Auf einem sanft ansteigenden Hügel oberhalb der Stadt sah man mehrere große Gebäude; wie uns gesagt wurde, waren es Kasernen, in denen 900 ostindische Soldaten von der Regierung einquartirt waren, wir haben jedoch keinen von ihnen gesehen. Außerdem befinden sich in* Freetown *noch verschiedene größere Gebäude, in denen der Gouverneur, Consuln, Faktoristen u.s.w. ihre Wohnungen haben. Nachdem wir dann noch am Abend des 30* November *6 Schwarze als Heizer angeworben und mit dem von* Liverpool *kommenden Dampfer* »Dòhame«[58] *unsere Post erhalten hatten, setzten wir am folgenden Tage die Reise nach* Monrovia *fort, wo wir am Morgen des 3* Dezember *auf Rhede vor Anker gingen.* **3/12 Monrovia 4/12.**

Monrovia[59] *ist Negerstadt an der* Liberiaküste, *ähnlich gelegen wie* Freetown; *es befinden sich daselbst drei große Faktoreien der* Woermann *Gesellschaft in Hamburg.*[60] *Da wir wegen der starken Brandung ziemlich weit von Land ablagen und infolgedessen unsere Boote nicht zu Wasser gelassen wurden, kam niemand an Land außer den Offizieren, die sich von den Negern hinübersetzen ließen.*

[25] *So weit sich das Land erkennen ließ, war es eben und zeigte ebenfalls wie* Sierre Leone *üppige Vegetation, gegen welche sich die kleinen Häuser, unter denen sich auch eine Kirche mit einem kleinen Thurm befand, malerisch abhoben. Die Haupterzeugnisse des Landes sind Kaffee und Reis, von denen wir auch an Bord nahmen.*

Es wurden sodann noch 11 Kruneger[61]*, unter ihnen ein Vormann, zur Überführung eines Brandungsbootes nach der Wallfischbai*[62] *an Bord genommen, die vorläufig bei uns Schiffsdienste zu thun hatten. Die Zahl unserer Schwarzen war somit auf 20 gestiegen, da wir bereits in* Lissabon *vom* »Habicht« *drei Neger als Waschmänner für die Offiziere an Bord genommen hatten. Nachdem die Schwarzen sowie die vorerwähnten Produkte an Bord waren, verließen wir am 4/12. morgens 9 Uhr* Monrovia. *Als nächstes Ziel war* Klein Popo *an der Togoküste.*

Am 8 December *9 Uhr morgens, nachdem wir bereits 1 Stunde die Küste in Sicht hatten, wurde vor einem Negerdorf im Gebiete der* Aschanti[63]*, namens* Jellah Koffee, *geankert, um hier Geflügel zu kaufen, welches sehr billig war.* **8/XII Jellah Koffee 8**

Kaum war der Anker

[26] *gefallen, so sah man auch schon an der Küste die Neger ihre Boote klar machen. Nach*

Brandungsboote im Einsatz. Gemälde von Willy Stöwer, 1912, als Plakatmotiv für die Woermann-Linie. (Archiv DSM)

einem Zeitraum von ½ Stunde waren bereits 8–10 Boote längsseit, vollbeladen mit Geflügel aller Art, Enten, Hühner und Puter, ferner Ziegen, Eiern, Zwiebeln und Früchten. Das Geflügel hatten sie in Bündeln zusammengebunden. Auf dem Achterdeck entwickelte sich bald ein richtiger Markt, der ca. eine Stunde dauerte. Während der Zeit wurden der Bottelier[64] *und ich an Land geschickt, um vom* King William[65]*, dessen Sohn uns in einem Boot an Land setzte, Ochsen zu kaufen.*

Die Art und Weise des Ruderns der Neger ist eine ganz andre wie die unsrige. Sie haben so genannte Pagaidas[66]*, aus einem Stück geschnittene, Spaten ähnliche Werkzeuge, dessen breite Flächen herzförmig zugeschnitten sind. Mit diesen schlagen sie, von unten nach oben kreisend, in's Wasser und bewegen das Schiff auf solche Weise rasch vorwärts. Hinten in dem aus einem Baumstamm verfertigten schmalen Kanoe sitzt ein Neger, welcher mit einem Pagaida das Boot steuert, während ein andrer oder mehrere*

[27] *durch Zischen mit dem Munde zum Rudern den Takt angeben. Die Art und Weise ihres Ruderns ist eine sehr eifrige. Vermöge ihrer Pagaiden sind sie jedoch auch im Stande, das Boot schnell zum Stillstand zu bringen, was ihnen besonders nahe am Strande zu Nutze kommt. Nachdem sie nämlich nahe an den Strand herangekommen sind, warten sie eine Woge ab, um gleich darauf, wenn diese das Boot erreicht hat, mit aller Anstrengung zu rudern, und so das Boot auf den Strand zu setzen. Bevor die folgende Welle das Boot ganz erreicht, hatten uns schon einige Neger aus demselben herausgerissen, um uns auf's Trockene zu setzen, während die andern Neger aus dem Boote herausgesprungen waren, um dasselbe festzuhalten, damit die Brandung dasselbe nicht wieder mit sich zurückreißen konnte.*

Die ganze Küste ist flach und sandig und bringt wenig Erzeugnisse hervor; die Früchte

welche feilgeboten werden, kommen weiter aus [dem] *innern. Abgesehen von Kokuspalmen wächst an der Küste wenig, wovon die Folge ist, daß das Vieh daselbst sehr klein und mager, trotzdem aber auch theuer ist.*

Eine kleine Strecke vom Lande entfernt,

[28] *liegt das Negerdorf, von einem Pallisadenzaun rings umgeben. Die Hütten stehen nahe zusammen, von denen 3–4 einen Hof einschließen. Männer sowie Frauen gehen nackend, nur mit einem Schurz um die Lenden bekleidet. Ein Negerweib hatte auf dem Rücken in einem großen Tuch gebunden ein kleines weißes Kind*[67]*, ich konnte jedoch nicht in Erfahrung bringen, wie die Neger zu dem Kinde gekommen waren.*

Nachdem wir vom Negerkönig einige Ochsen gekauft hatten, wurden dieselben in ein Boot geladen, welches allmählich in's Wasser geschoben wurde, bis eine Brandung es mit sich fortriß, welche Gelegenheit die Neger sofort benutzten, um ihr emsiges Rudern wieder aufzunehmen.

Nachdem wir an Bord angelangt und das Vieh übergenommen war, wurde kurz nach 11 Uhr der Anker wieder gelichtet und die Reise fortgesetzt. Quittah[68]*, dessen weiße Faktoreien sich von der Rhede von* Yellah-Koffee *deutlich erkennen ließen, war bald passirt, und gegen 1 Uhr kam das deutsche* Togogebiet *in Sicht.* Lohme[69] *war die erste Station, wo man die deutsche Kriegsflagge sowie auf 4 Faktoreien die*

Soholo, ein typisches Lagunendorf in Togo. (Aus: K. Schwabe: Die deutschen Kolonien. ca. 1913)

[29] *deutsche Handelsflagge, die bei unserm Herannahen gehißt waren, deutlich erkennen konnte.*

Nachdem dann noch Bagida[70] *und* Portoseguro[71] *angesteuert* **8/XII. Klein Popo 11.XII.92.**
waren, gelangten wir um 4½ Uhr nach Klein Popo[72]*, wo ebenso,*
wie in Yellah-Koffee *wegen der starken Brandung ziemlich weit vom Lande geankert wurde. Bald sah man auch hier die Neger mit ihren Booten absetzen, die Früchte, Waffen, große aus Stroh geflochtene Hüte, Hühner, Eier und sonstige Erzeugnisse des Landes zum Verkauf an Bord brachten, wofür sie jedoch lieber alte Kleidungsstücke in Tausch nahmen, anstatt sie für Geld zu verkaufen. In* Klein-Popo *sind außerdem größere Kaffeeplantagen*

angelegt, die gut gedeihen sollen. Urlaub gab es in Kleinpopo *nicht, so daß mir eine nähere Beschreibung der Verhältnisse bis jetzt nicht möglich war.*

Klein Popo *wurde am 11.* Dezember *7^{h} a.m. verlassen und um*

11/12. Weida 11/12.92 *10^{h} bereits wieder vor* Weida[73], *im franzischen Kolonialgebiet gelegen geankert, da sich hier deutsche Faktoreien befinden.*

Da jedoch über Weida *seitens der Franzosen der Blockade Zustand verhängt war, konnte der Kommandant des auf Rhede liegenden*

[30] *französischen Radavisos* Ardent[74], *die Erlaubnis zum Landen nicht ertheilen. Außerdem erfuhren wir, daß die deutschen Wilhelm* Schramm, *Agent der Firma* C. Gödel *in* Hamburg, *Peter* Buß, *Agent der Firma* Wöhlber & Brohm[75] *in* Hamburg, *sowie der Schweizer* Barth *mit seiner Frau, welche von den Franzosen gefangen genommen waren, sich an Bord des frz. Kriegsschiffes* Mesange[76] *befänden. Um 2$^{1}/_{2}$ Uhr desselben Tages ankerte vor* Weidah *der von Osten kommende frz. Radaviso* Heron[77], *der 150 Mann schwarze Truppen, die er von* Kotonu[78] *gebracht hatte, ausschiffte. Während des ganzen Tages ließ sich längs der franz. Küste an verschiedenen Stellen starker Rauch wahrnehmen und abends war helles*

Feuer sichtbar. Um 3^{h}30' p.m. verließ S.M. Krz. »Falke« Weida

11/12 Kotonou 12/12. *und ankerte um 5^{h}30' p.m. vor* Kotonou, *woselbst der frz. Kreuzer* Talisman[79], *der Radaviso* Mésange, *ein franz. Handelsdampfer* Tibet[80], *das frz. Truppschiff* Mytho[81] *und eine frz. Bark, ferner die portugiesische Korvette* Mindello[82] *vor Anker lagen.*

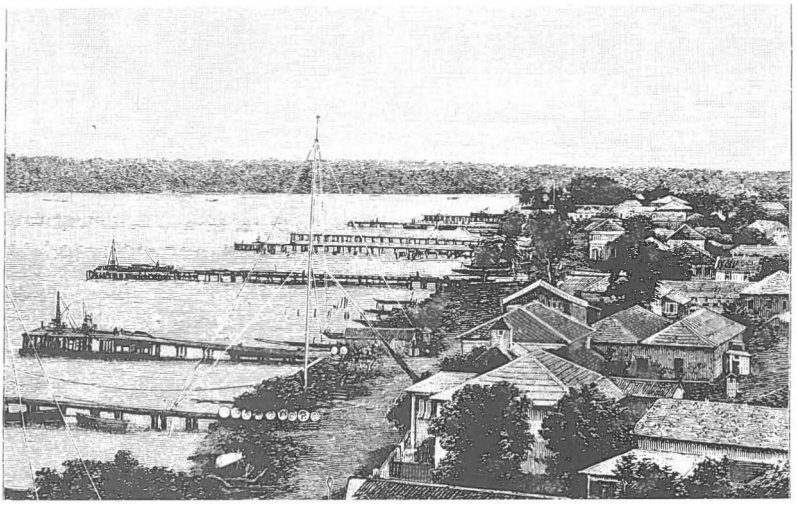
S.M. Krz. »Falke« *wurde zunächst*

[31] *vom* »Talisman« *durch Signal in Quarantaine gelegt; nachdem die Gesundheitspässe an Land revidirt, wurde der Verkehr freigegeben. Am nächsten Morgen erfuhren wir von den Portugiesen, daß die 4 Personen sich an Bord des Truppschiffes* »Mytho« *befänden. Der Krieg sei als beendigt anzusehen, die Truppen des Königs* Dahomey[83] *seien vollständig geschlagen. Der Verlust der Franzosen beliefe sich auf ca 370 Mann und 35 Offiziere an Toten und Verwundeten; die an Krankheit gestorbenen seien hierunter nicht mit einbegriffen. Der Portugiese beabsichtigte noch am selben Tage nach* Weida *zu gehen, woselbst in einem Fort 2 Offiziere und 30 Mann lagen. –*

Unserm Kommandanten, der an Bord der »Mytho« *eine Unterredung mit den Gefangenen wünschte, wurde diese von dem ältesten Offizier abgeschlagen, holte sich jedoch auf telegraphischem Wege hierzu die Erlaubniß des französischen Generals* Dodds, *der sich z.Zt. in* Porto Novo[84] *befand, ein. An Bord der* »Mytho« *wurde unserm Kaptain von seiten des Kommandanten genannten Schiffes mitgetheilt, die Arretirung unserer Landsleute sei erfolgt, weil sie gegen die Brüsseler*

[32] *Konvention vom* 2. Juli *1890*[85] *an König* Behanzin[86], *verkauft hätten, was sie jedoch auf Befragen verneinten. Die Brüsseler Konvention sei ihnen unbekannt und die Waffen hätten sie nicht verkauft, sondern sie seien* Buß *mit Gewalt aus seinen Lagerräumen fortgenommen und zwar ca. 150 Steinschloßflinten, 1 Mitrailleuse*[87] *und der Lauf von einem Ballongeschütz. Außerdem habe König* Behanzin *zu ihm* (Buß) *im Laufe des Krieges einen Häuptling gesendet mit der Bitte, er möge den Kommissar in* Togo *veranlassen, in* Weida *die deutsche Flagge zu heißen, damit* Weida *unter deutschen Schutz gestellt würde. p.* Buß *hat diesen Antrag abgelehnt, da die Ausführung desselben unmöglich sei.*

Wir erfuhren ferner, daß am 9. August Weida *von See aus bombardirt sei und daß seit dieser Zeit den 4 Personen von seiten der Häuptlinge ein Verlassen der Stadt auf das strengste untersagt wurde. Am 17.* November *gleich nach der Einnahme von* Abomé *ist von General* Dodds *eine Proklamation an das Volk von* Dahomé *erlassen, in welcher ausgesprochen wird, daß das Königreich* Dahomé *von Frankreich in Besitz genommen sei und daß alle Häuptlinge*

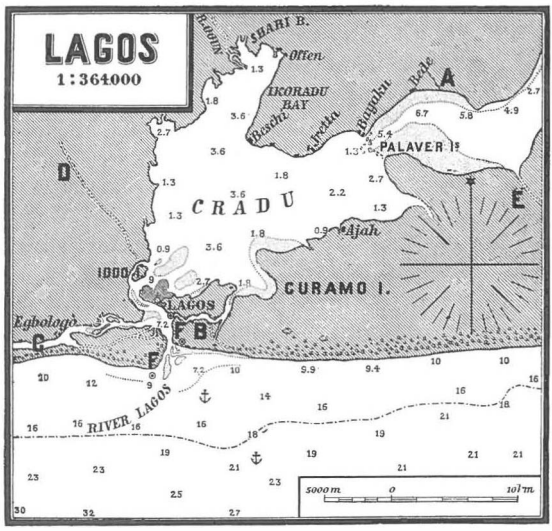


[33] *und Krieger in ihr Land zurückkehren dürfen, falls sie sich sofort dem franz. Gesetz unterwerfen. Am 3* December *ist in* Weida *die franz. Flagge unter Salut von 31 Schüssen geheißt worden.*[88]

Über die Behandlung bei der Arretirung und während des Transports von Weida *bis zur Einschiffung haben die Arretirten Klage geführt, da sie stets von Soldaten mit geladenen Gewehren begleitet worden seien. Auf dem Dampfer* »Mytho« *ist ihre Behandlung eine sehr gute gewesen und hat zu Klagen keine Veranlassung gegeben. –*

Am Abend des 12. December *verließen wir* Kotonou, *um die Reise nach* Lagos[89] *fortzusetzen, wo wir bereits am nächsten* **13 Lagos 23/12.92.** *Morgen 8h wieder vor Anker gingen.*

Da das Wasser daselbst sehr seicht ist, liegen die Schiffe 5 6 Seemeilen von der Stadt entfernt. Der Verkehr auf dieser Strecke wird durch flachgehende sogenannte Brandungsdampfer hergestellt, die zugleich auch das Laden und Löschen der Frachtschiffe besorgen.



Lagos um 1890, oben Ansicht, rechts Plan. (Aus: A. Dorn: Die Seehäfen des Weltverkehrs. 1892)

Der Verkehr auf der Rhede gestaltet sich somit zu einem sehr lebhaften, zumal eine bedeutende Anzahl namentlich englischer Schiffe hier anläuft, woraus hervorgeht, daß Lagos *einer der bedeutendsten Handelsplätze an der Westafrikanischen Küste ist.*

[34] *Für uns war das Leben daselbst sehr eintönig, da keiner außer den Offizieren an Land kommen konnte, was schon der Umstand verbot, daß keine regelmäßige Verbindung zwischen Rhede und Land besteht und eine einmalige Hin- und Rückfahrt 10* sh[90] *kostete. Außerdem kam aber auch kein Boot zu uns heraus, das einige Früchte oder sonstige Sachen herausgebracht hätte, da es eben eine zu große Strecke ist, um bei der großen Dünung mit einem Boot oder Kanoe zurückgelegt werden zu können. Durch die starke Dünung wurde das Schiff zu starkem Schlingern gebracht, was den Aufenthalt nun noch mehr unangenehm*

24 Kotonou 28/12.92.

machte, und wir waren froh, als wir am 23. December *nach* Kotonou *zurückkehrten, wo wir wenigstens etwas näher unter Land lagen und nicht so sehr hin und herschlingerten.*

Am 23 abends verließen wir die Rhede von Lagos *und trafen am nächsten Morgen 8[h] wieder vor* Kotonou *ein.*

Wir kehrten hierhin zurück, um uns nach der Sache der Angeklagten zu erkundigen, und weil hier bzw. in dem 10 Meilen landeinwärts liegenden Porto novo *der Sitz der französischen Militärbehörde sich befindet. Vom Kommandanten der franz. Korvette* »Talismann«, *welcher*

[35] *gleichzeitig Chef der vor* Kotonou *versammelten franz. Streitkräfte war, erfuhren wir zunächst, daß die an Bord des Truppenschiffs* »Mytho« *befindlich gewesenen Deutschen bereits frei gelassen und nach ihrem Wohnort* Kotonou *zurückgekehrt seien, da man ihnen die Anklage, die ihrer Verhaftung zu Grunde lag, nicht hatte beweisen können.*

Da am selben Tage die Annahme einer Geheimdepesche von Lagos *verweigert wurde, wandte sich der Kommandant an den Kommandanten vom* »Talisman«, *der bei General* Dodds *die Erlaubniß zur Empfangnahme der Depesche ertheilte.*

Am Morgen des 26 hatte unser Kommandant eine Unterhaltung mit General Dodds, *der ihm im Laufe der Unterhaltung erklärte, daß sich 2 Europäer während des Krieges bei König* Behanzin *befunden hätten. Er hätte dieselben persönlich im Gefecht die Geschütze richten sehen, und seien dieselben mit weißen Hosen, Jackets und Tropenhelmen bekleidet gewesen. Auch sei ihm von den Gefangenen bestätigt worden, daß sich Europäer im Gefolge von* Behanzin *befänden. Einer dieser Europäer sei verwundet worden, und hoffte General* Dodds *aus diesem Grunde denselben ausfindig machen zu können. Durch Spione hatte er festgestellt, daß sich König* Behanzin *mit ca 600 Soldaten außerhalb seines Königreiches beim Negerstamm* Mahi[91],

[36] *welcher ihm theils freundlich, theils feindlich gegenüberstände, aufhielt und ein befestigtes Lager bezogen hätte. Da es seinen Truppen an Munition und Gewehren mangelt, und er kein Geld mehr hätte, um sich solche zu verschaffen, hätte er sich bei diesem Negerstamme Pfeile und Bogen bestellt.*

Die Franzosen hatten die Hauptpunkte von Dahomey, *wie:* Abomé, Allada[92], Weida *und noch einige andere Orte mit Garnisonen belegt und glaubten, dadurch Herren der Situation bleiben zu können. Die Stärke der noch in* Dahomey *stehenden Truppen beläuft sich auf ca. 1500 Mann; der Gesundheitszustand ist ein sehr schlechter, so daß fast täglich in* Kotonou *Soldaten sterben.*

Auf die Grenzregulirung zwischen Togo *und dem französischen Gebiet schien General* Dodds *viel Werth zu legen. Er hatte dieselbe bereits bei seiner Regierung beantragt, und beabsichtige eine Kolonne, bestehend aus 4 Offizieren, 25 Pionieren und den nöthigen Trägern zu kommandiren.*

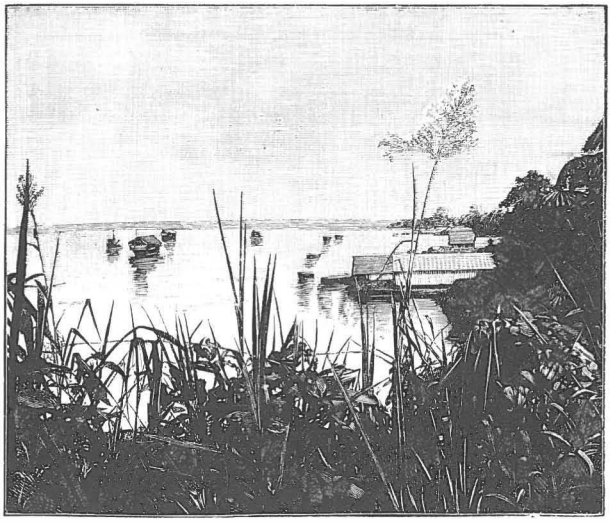
Am 28 December *abends 8 Uhr verließen wir* Kotonou, *wo wir somit auch das schöne*

Mission am Kribi-Fluß, Kamerun. (Aus: K. Schwabe: Die deutschen Kolonien. ca. 1913)

Weihnachtsfest fern von der Heimath eingedenk unserer Lieben in fröhlicher Stimmung feierten.

Am 30 Dezember *6h p.m. trafen wir in der Mündung des* Kamerun*flusses*[93] *ein, wo mit dem Scheinwerfer nach der* »Hyaene« *hinüber signalisiert wurde, ohne daß Antwort kam.* **31/12.92 Kamerun 11.I.93**

[37] *Am andern Morgen 6 Uhr wurde dann die Pinnaß mit dem Navigationsoffizier stromaufwärts geschickt, die jedoch bald mit einem Offizier der* »Hyaene« *zurückkehrte. Mittags 1 Uhr ging das Schiff bei steigendem Wasser stromaufwärts und ankerte um 2h30 p.m. außerhalb der Barre auf der Rhede von* Kamerun. *Die Barre konnte auch bei Hoch*



Mündung des Kamerun-Flusses, um 1890. (Aus: A. Dorn: Die Seehäfen des Weltverkehrs. 1892)

São Paulo de Loanda um 1890. (Aus: A. Dorn: Die Seehäfen des Weltverkehrs. 1892)

wasser von S.M. Krz. »Falke« *nicht passirt werden, da auf derselben nur 5 m Wasser sich befanden und der Tiefgang des Fahrzeuges 5,2 m betrug. Am 2* Januar *hätten wir bei Springfluth die Barre wohl überschreiten können, wären jedoch dann gezwungen gewesen, bis zur nächsten Springfluth am 18* Januar *in* Kamerun *zu bleiben, was unsern Reisedispositionen, nach denen wir bereits die Reise nach Südwestafrika und* Kapstadt *antreten sollten, widersprach, Da der am 29* Dezember *in* Kamerun *erwartete Postdampfer der* Woerman[n] *Linie*[94] *jedoch bis zum 8/I. ausblieb, mit dem wir neuen Proviant nachgesandt bekamen, blieben wir bis zum 11 in* Kamerun, *um dann die Reise nach Süden anzutreten, auf der der nächste Anhaltspunkt* St. Paul de Loanda[95] *war, wo wir am 14* Januar *eintrafen.*

14 Loanda 19/I.93.

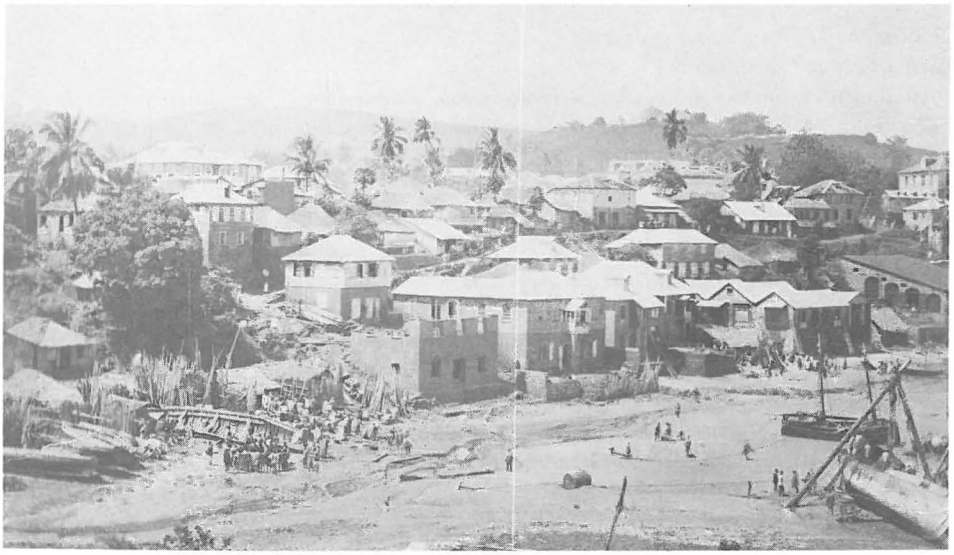
Eine genaue Beschreibung über Kamerun *sowie* Loanda *will ich mir bis zur Rückkehr dahin vorbehalten. Während der Fahrt von* Kamerun *nach* Loanda *wurde am 12. von 12 Uhr mittags ab eine 24 stündige Volldampffahrt und am Nachmittage desselben Tages von 1^h–4^h eine 3 stündig forcirte Fahrt vorgenommen, während welcher Zeit (um $1^1/_2$ Uhr nachmittags) der Äquator passirt wurde. Eine Taufe fand nicht statt.*

[38] *Die Durchschnittsgeschwindigkeit bei der 3stündigen forcirten Fahrt betrug 16,2 sm, für die übrige Zeit 14,5 sm. Das Maschinenpersonal hat trotz der großen Hitze die Anstrengungen gut ertragen, und wurde demselben nach Beendigung der Fahrt vom Kommandanten für die guten Leistungen eine Belobigung zu theil.*

Nach 3tägigem Kohlen verließen wir [am] *19* Januar *11 Uhr morgens* Loanda.

23.I.93. Cap Cross, Walfischbai, Tsoaxoub 11.II.93.

Am 23 ging S.M. Krz. »Falke« *bei* Cap Cross[96] *vor Anker, setzte aber noch am selbigen Tage die Reise nach* Walfischbai[97] *fort, um hier den stellvertretenden Kommissar für* Süd-West-Afrika *zu treffen. Nachdem hier in Erfahrung gebracht war, daß Hauptmann* von François[98] *sich in* Windhoek *befinde, statt seiner aber sich der zum Kommissariat kommandirte Regierungsassessor* Köhler *an der* Tsoaxoub-Mündung[99] *aufhalten solle, verließ S.M. Krz.* »Falke« *am 26. 11^h a.m. die* Walfischbai *und ankerte um 1^h p.m. vor der deutschen Station an der besagten Flußmündung. Die Station liegt ca. 1000 m. nördlich vom Fluß. Der Fluß hatte Wasser bis zur Mündung und floß sehr stark, alles mit sich reißend und den umliegenden Seestrand mit Hölzern, Baumstämmen, Zweigen u.s.w. übersäend und das Wasser bis weit in die See schmutzig braun*



Walfischbai 1893. (Foto: Nachlaß Abels)

färbend. Um nun bei der Untersuchung der Landungsstellen am Tsoaxoub *und bei* Cap Cross *eine mit den örtlichen Verhältnissen vertraute Person*
[**39**] *bei der Hand zu haben, schiffte sich der Assessor* Köhler *an Bord ein. Um nun zunächst* Cap Cross *näher zu untersuchen, wurde am nächsten Tage nach* Cap Cross *gedampft.*

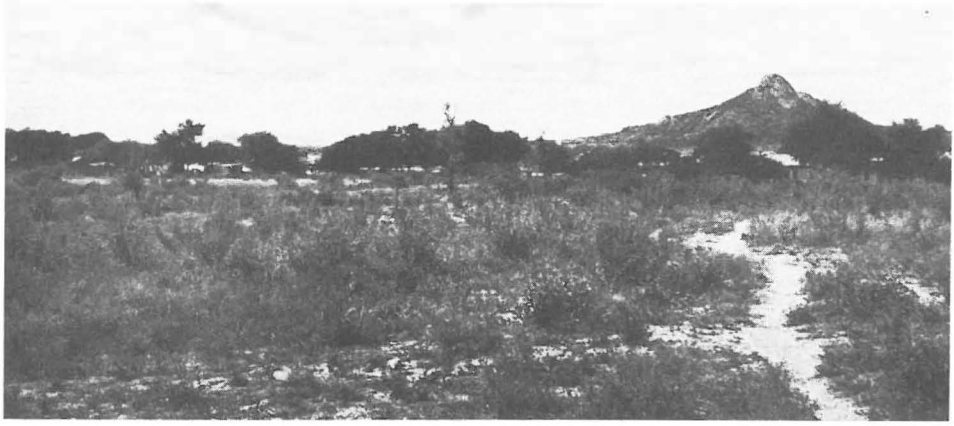
Wasserstellen im Bett des Swakop. (Aus: K. Schwabe: Die deutschen Kolonien. ca. 1913)

Die Untersuchung sollte sich auf folgende Punkte erstrecken:
1) aufsuchen einer guten Landestelle
2) ist an Land Trinkwasser
3) sind gute Verbindungen nach dem Hinterlande vorhanden.

Die vom 28–30 Januar *angestellten Untersuchungen ergaben folgende Resultate:*
Zu 1) Eine am 23 gefundene Landestelle wurde während des 3 tägigen Aufenthaltes ohne Schwierigkeiten benutzt, und wird man in der Lage sein, Personen und Güter ohne Verlust zu landen. Die Landestelle ist entschieden besser, wie die bei Togo *und* Weida *an der* Guinea *Küste. Die Richtung der Landestelle ist durch zwei kleine Baken, die in eins gehalten werden müssen, kenntlich gemacht. Über die Landestelle wurde eine Skizze aufgenommen und dem kommandirenden Admiral überreicht.*[100] *Zu 2. Obgleich an beiden Tagen durch 2 Offiziere mit je 1 Unteroffizier und 3 Mann an der Landestelle selbst, sowie im Umkreise von 5 km von derselben, soweit es der Boden gestattete, nach Wasser gegraben wurde, sind diese Versuche resultatlos geblieben. Bei allen Grabungen wurde nach Entfernung des Sandes in einer Tiefe von* 1/2 *bis 1 m auf Stein und Kalk gestoßen. In südöstlicher Richtung, ca. 5 km. von der Landestelle wurde eine große hügelige Stelle mit Felsblöcken bestreut vorgefunden, manche von diesen Felsblöcken zeigten Auswaschungen, in welchen bis zu 30 cm tiefstehend Wasser vorgefunden wurde; eine Untersuchung ergab jedoch, daß dieses Wasser als Trinkwasser unbrauchbar sei.*
[40] *Über die Verkehrswege nach dem Innern konnten wir uns wegen Mangel an Zeit kein Urtheil bilden. Der vorgefundene Strand ist bis ca 500 m landeinwärts loser Sandboden, in welchen man beim Gehen bis an die Knöchel einsinkt; von da an wird der Boden fest und ist zeitweise auf dem Hügelrücken mit großen Steinen besät. Wie an der ganzen Westküste* Afrikas *so hatte man auch ganz besonders bei* Cap Cross *Gelegenheit, die herrlichsten Luftspiegelungen wahrzunehmen. Die* Fata morgana *ließ uns in der Ferne einen großen See inmitten des Gebirges von steilen Felswänden begrenzt erblicken, welches Bild stundenlang zu sehen war.*

Besonders interessant wurde diese Landestelle noch durch die dort abgehaltenen Robbenjagden. Hunderte, ja man möchte sagen Tausende von Robben, groß und klein tummelten sich in der brausenden Brandung oder sonnten sich am Strande. Mehrere Male waren unsere Leute an Land, um hier ein Morden und Schlachten unter diesen nichts Böses ahnenden Bestien abzuhalten und sie dann ihrer Felle zu berauben, von denen der Kommandant ca 50–60 Stück nach Deutschland sandte. Eine Robbe wurde lebend an Bord gebracht.[101] *Ich hatte leider keine Gelegenheit, mich an diesen afrikanischen Streifzügen und Vergnügungen zu betheiligen, da ich das Unglück hatte, mir am Tage der Ankunft in* Walfischbai *den rechten Fuß derartig zu verstauchen, daß ich 14 Tage unfähig war zu gehen.*

Bei einem zweimaligen Ansteuern von Cap Cross *wurde gefunden, daß das auf dem Kap stehende kleine weiße Kreuz, nach welchem eben das Kap benannt ist, als Seemarke*
[41] *vollständig unbrauchbar war. Das Kreuz, welches eine Höhe von ca. 2 m. über dem Erdboden hatte, und bereits unter einem Winkel von 45° zur Ebene geneigt war, woraus zu schließen sein dürfte, daß es in nächster Zeit ganz umfallen würde, ist erst aus allernächster Nähe zu erkennen. Um das Kap daher kenntlicher zu machen, wurde ein großes hölzernes Kreuz, das sich ca 5 m über dem Erdboden erhebt und aus einem ca 2 m. hohen Steinhaufen hervorragt, errichtet und zwar an derselben Stelle wo das steinerne Kreuz, das an Bord genommen wurde, gestanden hat. – Dies steinerne Kreuz, welches mit Inschriften und einem Wappen versehen ist, die aber unsrerseits nicht haben entziffert werden können, soll von* Bartholomäus Diaz *1488 aufgerichtet worden sein und dürfte daher einen historischen Werth haben. Seitens des Kommandos S.M. Krz.* »Falke« *wurde beim kommandirenden Admiral beantragt, dieses Kreuz mit dem Ablösungsdampfer im Herbst mit nach* Deutsch-



Omaruru. (Aus: K. Schwabe: Die deutschen Kolonien. ca. 1913)

land *nehmen zu dürfen und es in der historischen Sammlung der Marine-Akademie Aufnahme finden zu lassen.*[102]

Am 31. Januar 6^h *a.m. verließ S.M. Krz.* »Falke« Cap Cross, *um nach der Mündung des* Omaruru-Flusses[103] *zu gehen, der sich zwischen* Cap Cross *und* Tsoaxaub *befindet. Der* Omaruru-Fluß *soll sehr selten Wasser in seiner Mündung zeigen, weshalb dieselbe ziemlich unbekannt zu sein scheint. Da wegen der hohen Brandung eine Landung hier nicht rathsam erschien, wurde von dieser abgesehen und nach* Tsoaxaub *weiter ge-*

[**42**] *dampft, wo um* 3^h *p.m. geankert wurde.*

Am 3 Februar *wurde das Brandungsboot nebst Inventar sowie die schwarze Bootsbesatzung aus* Monrovia *dem Stationsunteroffizier* Hannemann *übergeben. Da eine Verständigung zwischen den beiden auf der Station befindlichen Leuten der Schutztruppe und der Bootsbesatzung nicht möglich war, wurde ein englisch sprechender Matrose bis zur Rückkehr S.M. Krz.* »Falke« *von* Kapstadt *in* Tsoaxaub *an Land gesetzt.*

Die Kruneger verdingen sich gewöhnlich nicht weiter als Loanda, *da ihnen das südliche Klima zu rauh und kalt ist. Das Thermometer sank am 30* Januar *morgens auf 16° Celsius herunter. Seitdem wir* Loanda *verlassen* [hatten] *und die Küste anfing kühl zu werden, fühlten sich die Leute nicht mehr wohl, so daß mehrere über Brustschmerzen klagten. Um die Leute möglichst gegen Kälte zu schützen, wurde ihnen auf Kosten des Auswärtigen Amtes noch 2 Stell Unterzeug verabfolgt, während sie sonst nach dem mit ihnen abgeschlossenen Vertrage ihr Zeug aus ihrer Löhnung zu bestreiten hatten. Außerdem sträubten sich die Neger zunächst, von Bord zu gehen, da sie behaupteten, daß ihnen davon nichts bekannt sei; sie glaubten sie seien nur für das Schiff angeheuert. Ein Irrthum war meiner Ansicht nach leicht möglich, da der Vertrag mit Leuten in deutscher Sprach*[e] *abgefaßt und mit ihrem Handzeichen versehen war. –*

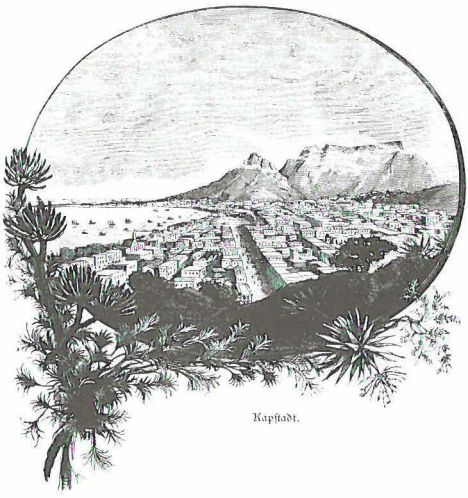
Da Tsoa-

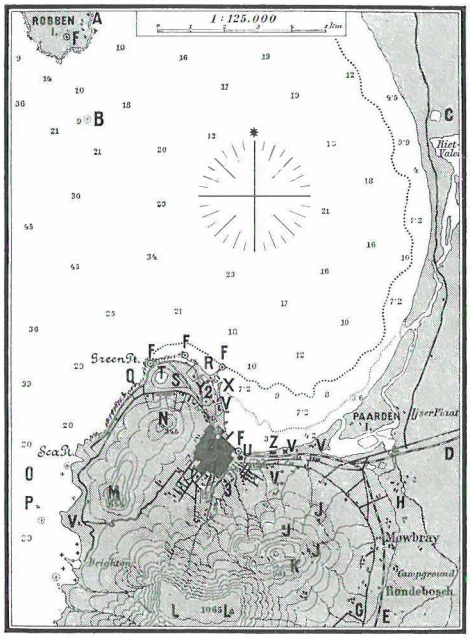
[**43**] *xoub auf deutsch Schmutzloch bedeutet (*tsoas *After,* xoub *Koth), wurde vom Kommandanten für diese Station der Name* »Falkenrhede« *in Vorschlag gebracht, mit Rücksicht darauf, daß S.M. Krz. eingehende Vermessungen p.p. vornahm, von denen eine Skizze dem kommandirenden Admiral übersandt wurde.*[104] *Am 3* Februar *morgens 10 Uhr verließen wir besagte Station, um in der* Walfischbai *um* $11^h45'$ *zu ankern, woselbst noch bis zum 11 verweilt wurde. Am 11* Februar 6^h *a.m. verließen wir* Walfischbai *und trafen nach glücklicher Fahrt am 14* $3^h30'$ *p.m. auf der Rhede von* Kapstadt *ein, um am andern Tage an der* East-Jetty[105] *festzumachen.*

14.II. Kapstadt 16.III.1893. *Wie an der ganzen Küste von* Loanda *bis* Kapstadt, *so wurde auch ganz besonders bei der Einfahrt in die Tafelbai starke Luftspiegelung beobachtet. Es hatte den Anschein, als ob das Meer oben auf den in weiter Ferne sichtbaren Bergen sich tummele. Schon von weitem ließ der Tafelberg seinen scharf abgegrenzten Bergesrücken erkennen, den vor ihm gelagerten Teufelsberg mit der Signalstation sowie den Löwenkopf hoch überragend. Wie eine Wand hebt sich der Berg steil empor, gemeinsam mit den beiden vorgenannten Bergen und dem Meer die prächtig gelegene Stadt einschließend.*

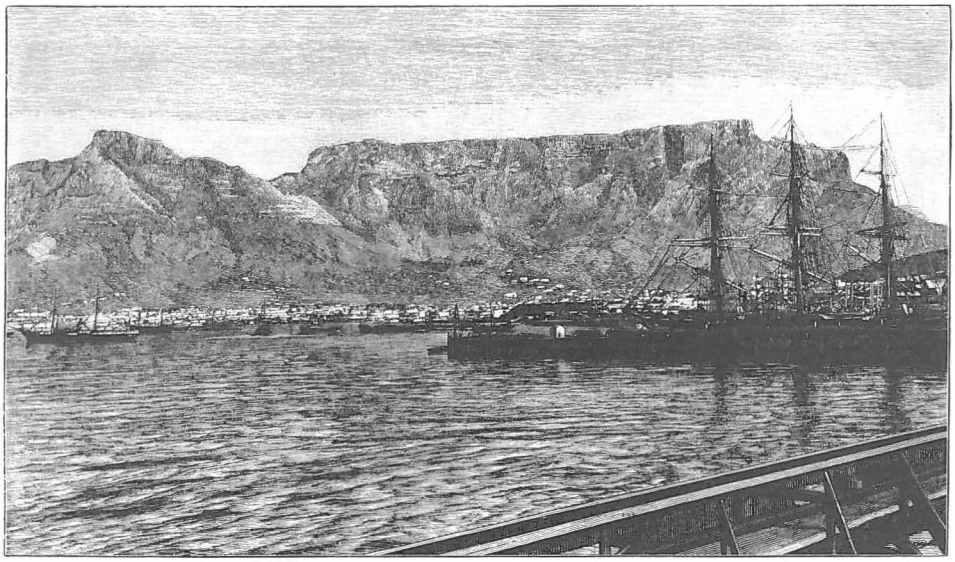
Eine nähere Beschreibung von Kapstadt *und dessen Umgebung selbst zu geben, würde zu weit führen und will ich mich nur auf das*

[44] *nothwendigste beschränken. Besonders interessant und empfehlens werth ist ein Spaziergang durch die sogenannte Kluft zwischen dem Tafelberg und Löwenkopf. Allmählig steigt man von der Stadt auf einem sorgfältig gepflegten Wege empor theilweise in dem Schatten grüner Bäume. Auf dem höchsten Punkt des Wegs angelangt, genießt man einen herrlichen Anblick, nach der einen Seite auf die zu Füßen liegende Stadt mit ihren graden und regelrecht gebauten Straßen, nach der andern Seite auf das weite Meer. Der Weg schlingert sich dann an Kampsbai, von wo man die sogenannten 12 Apostel, Ausläufer des Tafelberges deutlich erkennen kann, am Abhang des Löwen kopfes längs, an dessen Fuße das Meer brandet. Nachdem man dann auf mehreren am Wege gelegenen Kaffees einen Trunk genommen und auch von dem Löwenkopf einige Silberpappelblätter mitgenommen, gelangt man nach 3stündigem Marsch auf der entgegengesetzten Seite des Gebirges und des Ausgangspunktes am Fuße des Gebirges in* Seapoint *wieder an, von wo die Pferdebahn einen in 1/2 Stunde nach dem Mittelpunkt der Stadt zurückbringt, wobei man noch vom Pferdebahnwagen aus einen schönen Anblick auf* Seapoint, Greenpoint *p.p. mit herrlichen Villen und Gärten genießt.*





Kapstadt um 1890, oben Ansicht, rechts Plan. (Aus: v. Henk: Zur See. ca. 1895 [oben], und A. Dorn: Die Seehäfen des Weltverkehrs. 1892)



Kapstadt um 1890. (Aus: A. Dorn: Die Seehäfen des Weltverkehrs. 1892)

[45] *Das Leben und Getriebe in dieser bedeutenden Stadt* Afrikas *ist ein sehr mannichfaltiges, und gewährt zum großen Theil dasselbe Gepräge, wie bei uns in Deutschland. Außerdem haben die englischen Sitten theilweise sehr unter dem Einfluß der dort ansässigen Deutschen gelitten, denn unter den ca. 30–40 000 Einwohnern der Stadt befinden sich über 6000 Deutsche, so daß man sich daselbst manches Mal wie in der Heimath wähnen kann.*

Außer Europäern findet man aber Malaien und Inder, Neger, Eingeborene der Staaten Süd-Afrikas, sowie Farbige aller Art in großer Anzahl vertreten.

Erwähnenswerth und für einen Laien Aufmerksamkeit erregend ist das sogenannte Chor der Freiwilligen, das Chor der Schotten, welche sich durch ihre Tracht von den übrigen Soldaten auszeichnen. Ihre Kleidung besteht aus einer englischen Yankee-Mütze, ähnlich wie die der übrigen Truppen, dann aber aus einem mit Pauschärmeln versehenen Gewande, das nur bis über die Kniee reicht, während die Beine mit bis an die Kniee anschließenden Strümpfen bedeckt sind. Ihr Musikinstrument ist der Dudelsack, mit dem sie bei feierlichen Gelegenheiten durch die Straßen ziehen.

Bei einem Spaziergang am Abend erregten namentlich die Chors der Heilsarmee, der Wesleyaner[106] *und anderer religiöser Sekten durch ihr Treiben und Walten unsere*

[46] *Aufmerksamkeit. Betschwestern und Männer ziehen mit einer großen Laterne, großen Trommel und 1 Trompete heilige Lieder singend durch die Straßen, um sich dann auf einem freien Platz niederzulassen, von wo sie ihr segensreiches Bekehrungswerk für schnödes Geld beginnen. Da halten einzelne von ihnen große Anpreisungen an Gott, in das der Chor, der einen Ring gebildet hat, bald singend bald sprechend einfällt; dann wieder fallen sie auf die Kniee und flehen laut den Herrn an. Nachdem sie dann die abergläubische Menge durch ihren religiösen Wahnsinn bethört haben, sammeln sie Geld, das die umstehenden Leute auf die große Trommel zu werfen versuchen, wobei ein Mann der Heilsarmee mit der Laterne herumgeht, um das evtl. in den Sand gefallene Geld aufzusammeln. Nachdem dann mehrere £ St. voll sind, beginnen sie ihr Treiben von neuem, das sich dann verschiedene Male wiederholt. Für uns war dies Treiben wirklich lächerlich und konnte man bei mancher Scene sich des Lachens nicht enthalten, wobei man jedoch vorsichtig sein mußte,*

um die andächtig zuhörende Menge in ihrem Gott ergebenen Lauschen nicht zu stören und so Ärgerniß zu erregen. Außerdem giebt es in Kapstadt *viele Kirchen und Bethäuser, was ja die nothwendige Folge der Mannigfaltigkeit der Bevölkerung und der Anzahl der verschiedenen Sekten ist.*

[**47**] *Was Verkehrsmittel anbetrifft, so sind solche in* Kapstadt *sehr reichlich. Die Eisenbahn bringt einen jede halbe Stunde nach den in der Umgegend gelegenen Ortschaften; jeden Tag gehen 1–2 Züge hinauf nach* Kimberley *und* Johannisburg[107], *den Diamant- und Goldgruben. Pferdebahnen und Omnibus vermitteln den Verkehr in der Stadt, zahlreiche Droschken* (Caps)[108] *treiben ihr rastloses Wesen Tag und Nacht.*

Die Schiffahrt ist sehr bedeutend, tag täglich laufen große Dampfer und Segelschiffe, Passagier- sowohl wie Frachtschiffe aus und ein und geben der Bevölkerung und der Geschäftswelt reichlich Arbeit und Verdienst. Die Hauptlinien zwischen Kapstadt *und England sind die* Union *und* Castle Lines, *von denen abwechselnd jede Woch*[e] *ein Dampfer kommt und ein Dampfer geht, um die Fahrt über das Weltenmeer in nicht mehr als 19 Tagen zurückzulegen.*[109] *Der* Scott[110], *der schnellste Dampfer von der* Union-Line *legt die Strecke in 14 Tagen zurück. Außerdem vermitteln diese Dampfer den Verkehr zwischen* Kapstadt *und* Port Elisabeth.

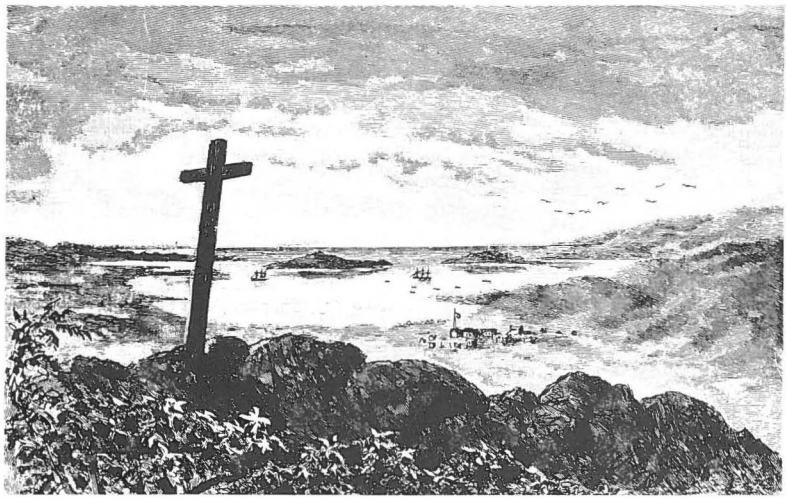
Am 15 Februar *abends kehrte der Postdampfer* Hawarden Castle[111], *der die Woche vorher* Kapstadt *verlassen hatte, im Schlepp mit dem Neuseelanddampfer* Ionic[112], *einem großen Viermaster von der* Sherno Savill & Albion-Line *nach* Kapstadt

[**48**] *zurück. Die* Jonic *hatte am 8* Februar *das Unglück, die Schraubenwelle zu brechen und trieb mehrere Tage hilflos auf dem Ocean umher. Das Schiff befand sich zur Zeit des Unfalls auf 23°. 26 S. Breite und 8'16 O. Länge, etwa auf der Höhe von* Walfischbai *zwischen* St. Helena *und* Kapstadt. *Der Kapitän* Kidley *hatte berechnet, daß der am 8 von* Kapstadt *auslaufende Dampfer am 11 früh passiren mußte und diese Kalkulation erwies* [sich] *als richtig, denn gegen 4h 30 a.m. am 11.11. wurden auf der* Jonic *die Positionslaternen eines Dampfers gesichtet, der sich alsdann als der* Hawarden Castle *erwies. Bald wurden die Nothsignale der* Jonic *bemerkt und der Dampfer steuerte längsseit. Nach kurzer Berathung der Kapitaine kamen sie überein, nach* Kapstadt *zu gehen, wohin sie bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 200 sm. pro Tag gelangten. Als wir* Kapstadt *verließen, lag die* Jonic *hoch im Trockendock. Wie verlautet, soll der Bergelohn 20 000 £ betragen haben.*

Am 3 Maerz *lief S.M. Krz.*-Fregatte »Leipzig«[113] *mit dem Chef des Kreuzergeschwaders, Contreadmiral* v. Pawedz[114] *an Bord, in* Capstadt *ein. Der Geschwaderchef beabsichtigte, den Kreuzer kurz vor seinem Abgange zu inspiziren. Diese Inspizirung fand am 14., an welchem Tage sich der Kreuzer noch im Hafen befand*

[**49**] *in Bezug auf Besichtigung des Schiffes und den Detaildienst statt. Am 15 früh ging S.M. Krz.* »Falke« *auf Rhede und wurde um 9h a.m. die Inspizirung unter Dampf, verbunden mit einer Schießübung fortgesetzt. Gegen 1 Uhr kehrte S.M. Krz.* »Falke« *auf Rhede von* Kapstadt *zurück, und nachdem am Nachmittage und nächsten Vormittage die Ausrüstung mit Proviant und lebendem Vieh p.p. an Bord genommen* [worden war], *wurde die Rückreise am 16.* Maerz *3h p.m. nach* Kamerun *angetreten.*

Am Vormittage dieses [Tages] *waren die zum Kreuzergeschwader gehörigen beiden Kreuzerkorvetten* »Alexandrine«[115] *und* »Arcona«[116] *im Hafen von* Kapstadt *eingetroffen, die bei unserer Abfahrt das Lied »Muß i denn, muß i denn zum Städtlein* [hin]*aus« ertönen ließen, so daß es einem vorkam, als ob man die traute Heimath verließe. Vier Wochen im Getriebe einer Großstadt im Zusammensein mit Kameraden und nun wieder hinaus in die Einöde* Afrika's, *dieser Wechsel machte doch für den ersten Augenblick einen niederziehenden Eindruck. Mit voller Fahrt gieng es aus dem Hafen und der Bai, und bald waren die Stadt und die Masten der heimathlichen Schiffe mit den trauten Kameraden unsern Blicken*



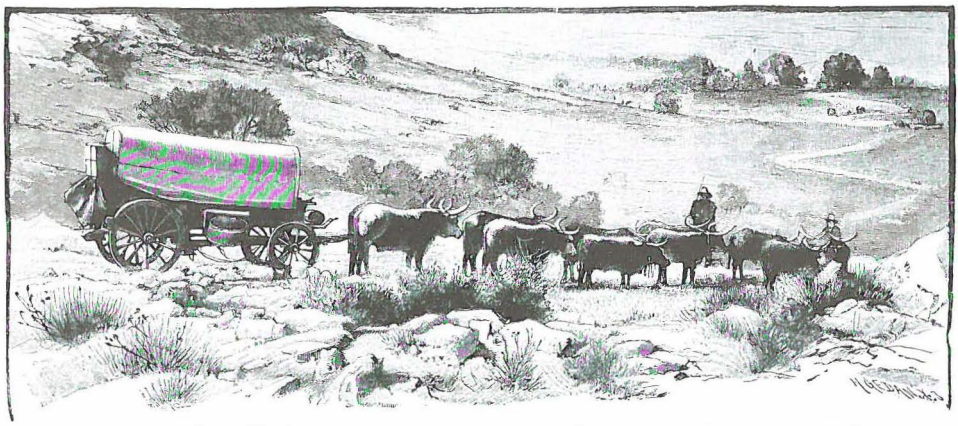
Angra Pequeña um 1890. (Aus: v. Henk: Zur See. ca. 1895)

Gut zwanzig Jahre später: Lüderitzbucht. (Aus: K. Schwabe: Die deutschen Kolonien. ca. 1913)

entschwunden. Gleich nach dem Verlassen der Rhede wurde mit einer zweiten 3stündigen forcirten Fahrt von 3½–6½ p.m. Uhr begonnen, so daß auch der stolze Tafelberg bald unser[m] *Gesichtskreis entrückt war und wir uns wieder mitten auf dem Weltenmeer befanden.*

[50] *Am 18* Maerz *traf S.M. Krz.* »Falke« *im Hafen von* Angra Pequena[117] *ein, und da die Ankunft des Kreuzers bekannt war,* **8.III. Angra Pequena 20.III.93.**

hatte sich der Vertreter der deutschen Kolonialgesellschaft[118], Herr E. Hermann, *welcher seinen Wohnsitz für gewöhnlich in* Kubub[119] *– ca. 100 km. – landeinwärts – hat, nach* Angra Pequena *begeben, um S.M. Krz* »Falke« *zu erwarten. Von Seiten der Schutztruppe befindet*



Ochsenwagen auf Pad. (Holzstich aus: O. Beta: Das Buch von unsern Kolonien. 1902)

sich der Unteroffizier Mohrhenne *daselbst stationirt, der Hafen- Post- Polizeimeister p.p. in einer Person ist. Außer ihm sind noch ca 10–15 Hottentotten*[120] *daselbst, die ihr Leben in den 3 Häusern fristen, aus denen die ganze Station besteht. Das Leben ist ein sehr einförmiges. Die recht mangelhafte Verbindung zwischen* Angra Pequena *und* Kapstadt *einerseits und* Walfischbai *andererseits wird durch den kleinen Küstendampfer* »Nautilus«[121] *der Firma* Webster & Co *zu* Kapstadt *aufrecht erhalten. Da dieser Dampfer* Angra Pequena *nicht regelmäßig anläuft, kommt es vor, daß Exportartikel hier oft monatelang lagern müssen, bevor sie vom* Nautilus *abgeholt werden. Ein regelmäßiges Anlaufen dieses Dampfers würde sehr erwünscht sein, damit die im Hinterlande wohnenden Händler mit Bestimmtheit auf ein Abholen bzw. Empfangnahme der Waaren rechnen können. Der Waarentransport vom Innern an die Küste geschieht per Wagen. Außerdem würde auch eine regelmäßige Verbindung mit* Walfisch-

[**51**] bai *sehr wünschenswerth sein, weil das die schnellste nach* Windhoek[122], *dem Sitz der Schutztruppe unter Hauptmann* von François *ist, während dieselbe hin und zurück jetzt ca. 6. Monate in Anspruch nimmt. Gegen einen größeren Verkehr nach* Angra Pequena *wird der Mangel an Frischwasser für das Zugvieh angeführt und müßte diesem Übelstande durch Aufstellen von Kondensatorenkasten in genügender Anzahl abzuhelfen sein, da die zur Zeit aufgestellten Kasten nur 100 l täglich liefern, die kaum zum Lebensunterhalt der dort lebenden Menschen ausreichen. –*

Nach einer Verordnung vom 10 August *1892 ist die Einfuhr von Spirituosen in das deutsche Schutzgebiet nur auf Grund eines Erlaubnißscheines aus* Windhoek *gestattet.*[123] *Da die Erlangung dieses Scheines aber wegen der so mangelhaften Verbindung nur mit großen Schwierigkeiten möglich ist, waren in* Angra Pequena *15 Faß Wein bzw.* Brandy *und 2 Kisten* Cognac *mit Beschlag belegt worden.*

Das ebenfalls erlassene Verbot betr. Einfuhr von Waffen hatte bei den Eingeborenen große Verstimmung hervorgerufen, da sie nach ihrer Ansicht ohne Feuerwaffen nicht leben zu können glauben. Jeder Eingeborene besitzt Waffen, meist Hinterlader, die er in erster Linie auf seinen Reisen zur Verteidigung gegen Wild [benutzt]. *Ein ähnliches Verbot existirt auch in den nördlichen englischen Territorien von Südafrika, welches jedoch nicht mit derselben Strenge wie in* Angra Pequena *durchgeführt wird, weil die strenge Handhabung eines solchen Verbots große Streitigkeiten verursachen könnte.*

[**52**] *Der Kapitain* Joseph Frederiks *in* Bethanien[124] *soll vor ca 1 Jahr an das deutsche Kommissariat in* Windhoek *geschrieben, und in diesem Schreiben um Waffen und Munition*

gebeten haben, um sich gegen die Einfälle von Hendrik Wittboi, *dem Häuptling und Haupträdelsführer der Hottentotten*[125] *vertheidigen zu können. Auf dieses Schreiben soll bis jetzt keine Antwort erfolgt sein und hat sich der Kapitain* Joseph Frederiks *Herrn* Hermann *gegenüber bitter darüber beklagt, daß er nicht einmal einer Antwort gewürdigt sei.*

20/III. Hottentottenbai 20/III.93

Am 20 Maerz *morgens verließen wir* Angra Pequena *und liefen am Vormittage die* Hottentottenbai[126] *an, um die von einigen Deutschen in* Kapstadt *ausgerüstete Expedition, die hier nach Gold sucht, aufzusuchen. Die Expedition besteht aus einem Deutschen namens* Lange, *dem Engländer* Kyle *und 2 Hottentotten. Der Engländer* Kyle *will vor vielen Jahren, als er auf dieser Halbinsel als Guanoarbeiter beschäftigt gewesen ist, Gold gefunden haben. Im Transvalgebiet, wo sich p.* Kyle *später aufgehalten hat, will er dieselben Quarzformationen, in welchen dort das Gold vorkommt, wie auf der Hottentottenhalbinsel gesehen haben. Er hat dies dem p.* Lange *mitgetheilt, welcher von der deutschen Kolonialgesellschaft für Südwestafrika das Schürfrecht für diese Gegend erhalten hat. Das Geld für diese Expedition haben einige Deutsche in* Kapstadt *aufgebracht. Ich erfuhr hier, daß sie Gold an verschiedenen* [Stellen] *im Quarz gefunden hätten, und wurde mir eine Probe, bestehend aus pulverisirtem Quarz mit Goldstaub vermischt gezeigt. Ob der Goldfund ein*

[53] *derartiger ist, daß sich ein Abbau lohnt, werden die genauen Untersuchungen in* Kapstadt *ergeben müssen.*[127]

21.I. Walfischbai 5.II.[128]

Am Nachmittage verließen wir Hottentottenbai und trafen am nächsten Tage in Walfischbai *ein. Die Reise nach* Walfischbai *war beschleunigt worden, um den Dampfer* Carl Woermann[129], *der für die Schutztruppe Verstärkung aus Deutschland gebracht hatte, noch in der Bai anzutreffen und demselben bei der Ausschiffung der Mannschaft und Ausrüstung behilflich zu sein. Diese Annahme traf nicht zu, da der betreffende Dampfer den Hafen bereits wieder verlassen hatte. Bei unserer Ankunft erfuhren wir ferner, daß der Hottentottenkapitän Hendrik* Wittboi *mit seinem Sohne Samuel vor ca 3 Wochen in* Walfischbai *gewesen sei. Der Zweck seines Kommens war, bei dem englischen Magistrat in Erfahrung zu bringen, aus welchem Grunde sich die englische Regierung mit der Deutschen vereinigt hätte, um die Einfuhr von Waffen und Munition zu verhindern. Er meinte ferner, daß er immer ein Freund der Engländer gewesen sei, daß dieses Übereinkommen auch wieder in Bezug auf ihn gelöst werden könne. Der englische Beamte hat* Hendrik Wittboi *als das beste, was er thun könne, gerathen, er möge einen Freundschaftsvertrag* [mit] *der deutschen Regierung machen, worauf er geantwortet haben soll, daß ihm dies von allen Seiten gerathen würde, doch könne ihm niemand sagen, daß er unrecht handele, wenn er dieses nicht thäte und deshalb wolle er dies erst mit eigenem Munde schmecken, woraus zu schließen sein dürfte, daß er es auf einen Kampf ankommen lassen will. In der weiteren Unterredung*

[54] *zwischen beiden erwähnte der englische Beamte, er müsse sich in solchen Sachen an die deutsche Regierung in* Windhoek, *der er unterstellt sei, wenden, da sein Gebiet unter deutschem Schutz stände, worauf er äußerte, »nicht die Deutschen sondern er seien Herr in seinem Lande«. Nach einem 2tägigen Aufenthalt hat er die Bai wieder verlassen, ohne etwas ausgerichtet zu haben.*[130]

Ein Zeichen, wie wenig die deutsche Schutzherrschaft von den Eingeborenen anerkannt wird, geht ferner daraus hervor, daß die der engl. Expedition von der South Westafrika Company Limited[131] *beigegebenen Beamten des deutschen Kommissariats Herrn* v. Bülow *und* Duft *von dem Kapitain* Kambasembi *am* Waterberg *der Zutritt zur Otavimine*[132] *verweigert, während den Engländern der freie Zutritt zu derselben gestattet worden ist, und zwar aus dem Grunde, weil die Genannten nicht als Privatleute, sondern als Regierungsver-*

treter erschienen waren.

Am 29 Maerz *traf unser Kommandant mit dem Bastardkapitän* Hermanus van Wyk[133], *der behufs eines größeren Transports für die Schutztruppe mit 7 Ochsenwagen nach der Bai gekommen war, an Land. In der Unterredung äußerte sich* van Wyk, *daß er und seine Leute sich ganz wohl unter der deutschen Schutzherrschaft befänden, doch hätte er über die Ausübung der Gerichtsbarkeit zu klagen. Bei Streitigkeiten bzw. Meinungsdifferenzen zwischen der Regierung und den Eingeborenen würde nicht richtig verfahren, indem die Zeugen der Eingeborenen nicht zur Vernehmung kämen, vielmehr das Urtheil gesprochen würde, ohne daß dieselben angehört seien.*[134]

[**55**] *Das bei unserm ersten Aufenthalt in* Tsoaxoub *bereits erwartete Zuammentreffen mit dem stellvertretenden Kommissar von Südwestafrika, Hauptm.* v. François *sollte auch während unserer jetzigen Anwesenheit an dieser Küste nicht zu stande kommen. Nachdem der Hauptmann durch einen Brief aus* Windhoek *v. 11./11 seine Ankunft in* Tsoaxoub *Ende* Maerz *mitgetheilt hatte, wurde seitens des Kommandos S.M.S.* »Falke« *ein Brief per Eilboten nach der Station geschickt mit der Bitte, um sofortige Mittheilung über die Ankunft des Hauptmanns* v. François, *damit wir nach der Station kommen könnten, falls Genannter es nicht vorziehen solle, nach* Walfischbai *zu kommen, welche Strecke Weges zu Pferde in 3–4 Stunden zurückzulegen ist. Am 26.* Maerz *theilte Hauptmann* v. François *von der* Tsoaxoub *Station aus mit, daß dringende Verhältnisse ihn hinderten, uns zu erwarten resp. nach* Walfischbai *zu kommen. Er beabsichtigte vielmehr, nur einige Stunden am Orte zu verweilen und darauf der Schutztruppe, die er in* Otjimbingue[135] *zu treffen hoffe, nachzureiten. Die für die Brandungsstation* Tsoaxoub *so wichtige Frage, Kruneger in diesem Klima stationiren zu können oder nicht, hatte gemeinschaftlich nicht gelöst werden können, infolgedessen unser Kommandant sich veranlaßt sah, diese wichtige Frage allein zu lösen, was zu Ungunsten der Station ausfallen sollte.*

Curt von François (außen) und Theodor Leutwein. (Aus: G. Jacob: Deutsche Kolonialgeschichte in Dokumenten. 1938)

Am 26 Maerz *kamen nachmittags der Vormann und noch 2 Kruneger an Bord, die den Weg von* Tsoaxoub *nach* Walfischbai *in ca. 10. Stunden zu Fuß zurückgelegt hatten. Sie erklärten, sie könnten unter keinen Umständen auf der* Tsoaxoub-*Station bleiben, und gaben als Grund hierfür das rauhe kalte Klima an. Als ihnen der doppelte Lohn geboten wurde, schlugen sie auch dies aus und erklärten, Geld genug zu bekommen, aber des Kli-*[**56**] *mas wegen fortzumüssen. Ein Arbeiten im Wasser sei ihnen in dieser Gegend nicht möglich.*

Nachdem der Kommandant die Überzeugung gewonnen hatte, daß der Aufenthalt in der an dieser Küste manchmal rauhen Witterung von nachtheiligen Folgen sein könne, und daß, falls die Neger ihrem Kontrakt gemäß gezwungen würden, zu bleiben, dann aber nach Hause zurückkehrten und später eine Ablösung für dieselben doch nicht zu finden sein würde, faßte er den Entschluß, den Kontrakt mit den Leuten zu lösen und dieselben wieder an Bord zu nehmen.

Am Abend dieses Tages bot sich uns ein eigenthümliches Schauspiel dar. Um die Kruleute, die das Brandungsboot in Tsoaxoub *wieder an Land gebracht hatten, vermittelst der Schiffsboote an Bord nehmen zu können, mußte eine seichtere Stelle mit weniger Brandung aufgesucht werden, wobei wir wieder in die Nähe der* Walfischbai *zurückgelangten. Da die Neger einen langen Weg zu gehen hatten und somit erst um 8 Uhr abends am Ankerplatze S.M. Krz.* »Falke« *ankamen, wurde der Scheinwerfer angestellt. Kaum ließ dieser sein helles Licht in die dunkle Nacht hinaus strahlen, als ganze Scharen wilder Enten, die in großen unermeßlichen Zügen über das Meer kreuzen, in das grelle Licht hineinflogen und somit gegen die Wanten, Masten, Scheinwerfer p.p. stießen und zu Hunderten betäubt auf Deck fielen, wo unsere Mannschaft nun eine wilde Jagd veranstaltete. Da die Enten jedoch zu* [57] *thranig sind, so mußten sie leider alle wieder über Bord geworfen werden, ohne einen saftigen Entenbraten abgegeben zu haben.*

Nachdem dann die Neger an Bord gekommen waren, wurde gegen 9 Uhr abends die Reise fortgesetzt.

8.IV Große Fischbucht 13.IV./93.

Am 8 April *3*[45] *p.m. wurde in der Großen Fischbucht*[136] *geankert, einem guten und sicheren Hafen für die ihn anlaufenden Schiffe. Die Portugiesen scheinen sich jedoch wenig um diesen Platz zu bekümmern. Es waren nur 7 port. Fischer mit 150 schwarzen Arbeitern beim Fischfang beschäftigt. Wegen der gesicherten Lage wurde hier Torpedoschießen abgehalten und am 13 die Reise nach* Mossamedes[137] *fortgesetzt, welches am nächsten Vormittage erreicht wurde.*

14/IV. Mossamedes 18.IV

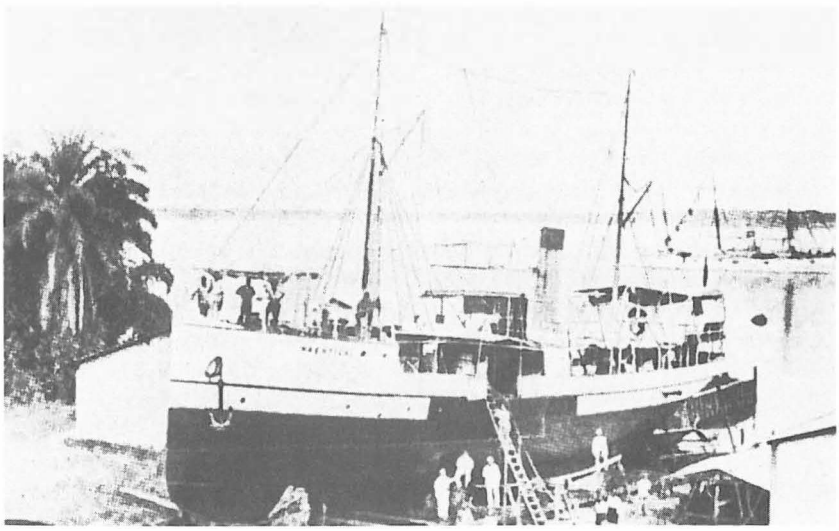
Es lagen daselbst die portugiesische Korvette »Mindello« *und der franz. Kreuzer III. Kl.* »Segond«[138] *zu Anker.*

20./IV Loanda 25/IV

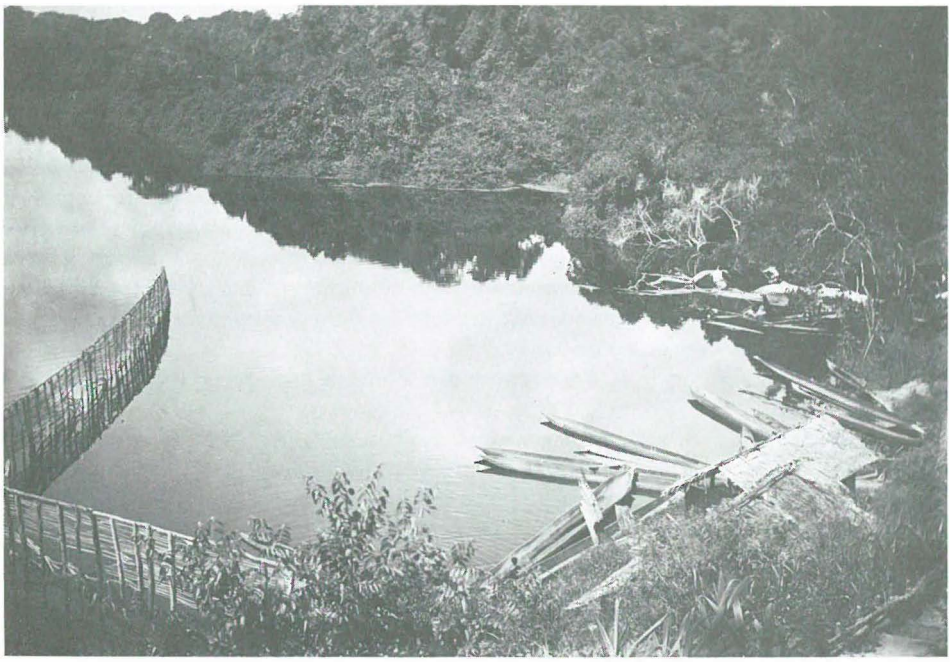
Mossamedes *verließen wir am 18* April *und vom 20–25 wurde* Loanda *besucht. Am 25* April *wurde die Reise nach* Kamerum *fortgesetzt, woselbst am 29 im Kamerunfluß vor dem Gouvernements Gebäude geankert wurde.*

29/IV. Kamerun 27/V.

Während unseres Aufenthaltes in Kamerun, *wo wir* »Hyaene« *trafen, ereignete sich nichts von Bedeutung. Am 8./V. kehrte S.M.D.* »Nachtigal«[139] *von einer Fahrt aus dem südlichen*



Regierungsdampfer NACHTIGAL. *(Foto: WZ Bilddienst, Wilhelmshaven)*



Am Njong Fluß, Kamerun, um 1900. (Foto: Archiv DSM)

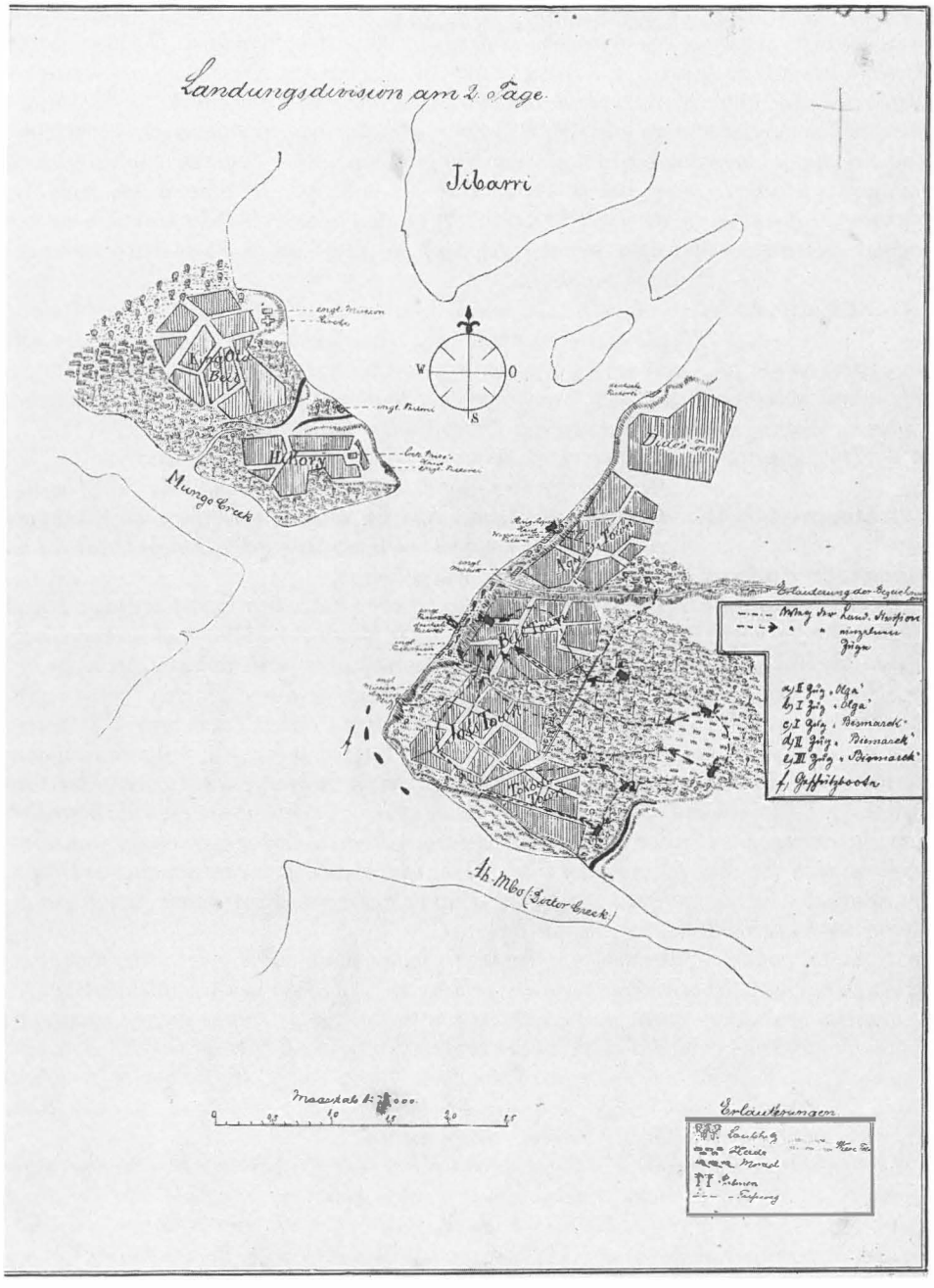
Theile des Schutzgebietes von Kamerun *zurück und brachte einige Soldaten der Schutztruppe, welche von der* Belinga *Station zur Küste zurückgekehrt waren, nach* Kamerun[140] *zurück. Diese Leute meldeten, daß die* Belinga *Station von Pr.* Lt. v. Stetten[141] *verlassen angetroffen worden sei*

[58] *und daß dieselbe schon seit längerer Zeit – wahrscheinlich seit* Sept. *v. Js. – zerstört sei. Der Stationsvorsteher, Pr.* Lt. v. Volkmar, *sei in Gefangenschaft gerathen und ermordet worden, während der weiße Unteroffizier, um nicht demselben Schicksale zu verfallen, sich selbst erschossen habe.* Lt. v. Stetten *hat nachdem er die Zerstörer der* Belinga *Station gezüchtigt, seinen Marsch fortgesetzt. Im Südbezirke des Schutzgebietes von* Kamerun *ist nach den siegreichen Gefechten, welche in der 2ten Hälfte des Maerz und ersten Hälfte des* April *stattgefunden haben, der Friede mit den* Mabec *Leuten abgeschlossen, und zwar haben an diesem Friedensschlusse 17 Häuptlinge theilgenommen.*[142] *Im Gebiet nordwestlich von* Kamerun, *kämpfen die Eingeborenen untereinander, wodurch der Handel namentlich von* Rio del Rey[143] *aus leidet.*

Am 27 Mai *nachmittags verließ S.M. Krz.* »Falke« *infolge einer Requisition des Gouverneurs von* Kamerun, *nach telegraphisch eingeholter Genehmigung des Kommandirenden Admirals, zur Wahrnehmung der deutschen Interessen an der Küste von* Liberia Kamerun. *Während der Nacht wurde bei* Suellaba *geankert, und am andern Morgen mit dem Gouverneur* Zimmerer[144] *an Bord, der sich behufs Grenzregulirung in* Rio del Rey *eingeschifft hatte, die Reise fortgesetzt. Um 1 Uhr traf S.M. Krz.* »Falke« *vor der Barre des* Rio

[59] del Rey *ein, woselbst S.M.D.* »Nachtigal« *vor Anker lag, um das Schiff flußaufwärts zu lotsen.*

28.V Rio del Rey 31.V. *Um 4h p.m. wurde gegenüber der schwedischen Factorei*[145] *geankert 16½ sm oberhalb der Mündung, an einem idyllischen Platze rings von Urwald umschlossen. Die Fahrt stromaufwärts ging manch Mal sehr nahe*



Unmittelbarer Widerstand gegen die deutsche Besitzergreifung regte sich in Kamerun, wo schon 1884 mehrere Häuptlinge König Bell und seinen Vertrag mit den Deutschen bekämpften. Handzeichnung des Unterleutnants d.R. Bachmann von der militärischen Operation der deutschen Marine in der Kamerun Mündung. (Nachlaß Abels)

an Land vorbei; das ganze Land ist mit vielen Krieks[146] *durchzogen, welche Verbindungsarme zwischen den verschiedenen Ausläufern des Nigerdelta*[147] *bilden. Der von diesen Krieks durchzogene dichte Urwald ist reich an Affen, Papagaien, Krokodilen und sonstigem Getier. Nachdem der Kommandant und der Gouverneur verschiedene Arme des Flusses, hiervon besonders den* Awa Jafa *behufs Grenzregulirung besucht und zwecks Festsetzung und Erledigung verschiedener Fragen ein Häuptling in großer Begleitung an Bord zum Palawer erschienen waren, wurde am 31 früh der Ankerplatz verlassen und nach der nächsten Flußmündung, der des* Old Calabar[148] *gedampft, während der Gouverneur sich auf der* »Nachtigal« *einschiffte, um den Weg nach dem* Old Calabar *Flusse durch die Krieks zurückzulegen.*

31.V. Old Calabar 1.VI *Um 3^{h} p.m. am 31* Mai *wurde in der* Old Calabar *Mündung geankert, während die* »Nachtigal« *gegen 6^{h} stromabwärts kommend zu uns stieß und der Gouverneur sich wieder überschiffte. Am andern Morgen 6 Uhr trat* »Nachtigal« *mit dem Gouverneur an Bord, die Rückkehr nach* Kamerun *an, während* »Falke« *zur selben Zeit die Reise nach* Liberia *fortsetzte.*

[60] *Die Fahrt währte ziemlich lange, da während derselben trübes Wetter mit heftigen Regengüssen und starker Brise herrschte, so daß das Schiff heftige*

9.VI. Monrovia 14.VI. *Bewegungen machte und bei 65 Umdrehungen der Maschinen zeitweilig nur 5–6 Seemeilen pro Stunde zurücklegte. Am 9. Juni mittags 12^{h} wurde auf der Rhede von* Monrovia *geankert.*

Der Zweck unseres Erscheinens an der liberianischen Küste war kurz folgender: Die in Rock- Middle- *und* Fishtown[149] *wohnenden Unterthanen der liberianischen Regierung, waren seit längerer Zeit gegen diese aufständisch und daher von dem Präsidenten, der sich zwecks Kriegsführung gegen die Abtrünnigen mit Gefolge und bewaffneten Truppen nach* Cap Palmas[150] *begeben hatte, mit einem Interdikt belegt worden. Im* Februar *d.Js. waren nun die* »Marie Woermann«[151] *und im* April *die* »Eduard Bohlen«[152] *mit von* Kamerun *zurückkehrenden* Rocktown-*Leuten, welche daselbst auf Arbeit gewesen waren, nach* Cap Palmas [gekommen] *und hatten dort den Präsidenten, von dem ihnen wegen des bestehenden Interdiktes das Landen der* Rocktown-*Neger in ihren Dörfern untersagt war, diese Leute ausgeliefert. Die Folge davon war, daß die Eingeborenen der aufständischen Dörfer, als sie von der Landung ihrer Landsleute in* Cap Palmas *vernommen hatten, sich gegen die Boote der deutschen Factoreien Feindselig-*

[61] *keiten hatten zu Schulden kommen lassen, indem sie die auf Handel an der Küste ausgehenden Boote beschossen oder sonst arg belästigten, so daß der deutsche Handel dadurch bedeutend geschädigt wurde und die Boote nur nachts ihren Obliegenheiten nachgehen konnten. Zur Erledigung der schwebenden Fragen kamen nun folgende Punkte in Betracht: 1) Die Herausgabe der auf deutschen Dampfern in* Cap Palmas *festgenommenen* Rocktown-*Leute und 2) die Verhinderung der Beschießung bzw. Belästigung der deutschen Handelsboote seitens der aufständischen Eingeborenen.*

Da der Präsident sich nun ja in Cap Palmas *befand, und somit in der schwebenden Angelegenheit in* Monrovia *nichts unternommen werden konnten, zumal das dort ansässige Kabinet der Regierung von den vorliegenden Thatsachen keine Kenntniß hatte, so verließen wir, nachdem dem Kabinet seitens des Kommandanten ein offizieller Besuch und ein Gegenbesuch abgestattet war, am 14* Juni *8^{h} a.m. mit dem deutschen Konsul für* Liberia *an Bord die Rhede von* Monrovia, *um nach* Cap Palmas *zu dampfen, wo am nächsten Mittag um 12 Uhr auf Rhede geankert wurde.*

15./6. Cap Palmas 22. *Wegen der weit in See hinausragenden Untiefen, lagen wir ziemlich weit von Landab, und schlingerte das Schiff infolge der an dieser Küste so heftigen Brandung ziemlich stark nach beiden Seiten. Für das Anlaufen*

[62] *der Rhede von* Cap Palmas *ist das am Strande liegende Wrack des* Yoruba[153] *ein gutes Merk*[mal]. *Hinter dem Wrack befindet sich eine kleine Gruppe von Cocospalmen. Die größte Palme mit dem Fockmast des Wracks in eins gehalten, führt auf den Ankerplatz. Die an dem vorspringenden* Cap, *auf dessen steil aufragenden Felsen sich ein Thurm sowie die Wohnung des Präsidenten ringsumgeben von grünenden Palmen befindet, und an dem vorbezeichneten Wrack tosende Brandung gewährt einen fesselnden Anblick; hoch schäumt und spritzt der weiße Schaum um die Klippen sowie über das Wrack hinweg, das dem Zahne der Zeit anheimgefallen ist.*

Nachdem dem Präsidenten der Zweck des Erscheinens S.M. Krz. »Falke« *an der liberianischen Küste mitgetheilt war, wurde seitens des Kommandanten ein offizieller Besuch abgestattet, der am 19* Juni *erwidert wurde. Der Präsident, begleitet von zwei Adjutanten, sowie einem höheren Offizier und einem Ratgeber, anscheinend Amerikaner, wurde mit den ihm gebührenden Ehren empfangen. Die Offiziere hatten sich zur Empfangnahme ans Fallreep begeben, während auf dem Achterdeck die Musik sowie eine Ehrenkompagnie von 20 Mann Aufstellung genommen hatten. Beim Betreten des Schiffes seitens des Präsidenten präsentirte die Ehrenwache, während die Musik die*

[63] *liberianische Nationalhymne intonirte. Mit eben denselben Ehrenbezeugungen wurde der Präsident am Nachmittage wieder von Bord geleitet.*[154] *– Die schwebende Angelegenheit wurde in Güte beigelegt. Es hatte nicht im entferntesten in der Absicht des Präsidenten gelegen, die Leute als Kriegsgefangene zu behandeln, er hatte s.Zt. auch die Führer der deutschen Dampfer nicht gezwungen, die* Rocktown *Neger in* Cap Palmas *zu landen, sondern vielmehr den ersteren freigestellt, dieselben an einem andern Platze der Küste mit Ausnahme des mit Interdikt belegten* Rocktown's *allerdings, zu landen. Nachdem die Leute in* Cap Palmas *gelandet, hatte der Präsident sie mit der Sachlage bekannt gemacht und die zum* Grebo*stamm*[155] *gehörigen Leute in ihre Heimath gehen lassen, da dieser Stamm zwischen den* Rocktown*leuten und der Regierung eine neutrale Stellung einnahm, während die* Rocktown *Neger unter dem Schutze der Regierung verblieben. Der Präsident stellte diese Neger uns zur Verfügung jedoch mit dem Bemerken, dieselben nicht in Rocktown zu landen.*

Nachdem der erste Theil der schwebenden Angelegenheit erledigt war, wurde mit dem General Sherman *an Bord nach* Rocktown *gedampft, um eine Unterredung mit den Häuptlingen der der liberianischen Regierung feindlichen Stämme, die deutsche Boote belästigt und beschossen hatten, herbeizuführen. S.M. Krz.* »Falke« *dampfte am 20/6*

[64] *9½ Uhr nach der Rhede von* Rocktown *und gegen 12h kam ein größeres Kanu von diesem Orte an Bord, in welchem sich 2 Abgesandte befanden und einen Brief vom* King Blanyo[156] *brachten, in dem ausgedrückt wurde, daß die Boote der deutschen Faktoreien nicht mehr beschossen werden sollten. Es war nämlich am Tage vorher bereits ein* Rocktown *Neger, namens* Everyday, *der vom Gouvernement* Kamerun, *wo er als Vormann diente, zwecks Erledigung dieser Angelegenheit mitgegeben war, an Land geschickt, um seinen Stamm von der Sachlage in Kenntniß zu setzen. Dieser Neger war bereits abends zurückgekehrt mit einem Briefe desselben Inhaltes, den die beiden Abgesandten am nächsten Mittage brachten. Auch diese beiden Abgesandten versprachen, nie wieder auf deutsche Boote zu schießen. Sie baten ferner, daß die deutschen Boote als Kennzeichen eine weiße Flagge fahren möchten, wozu die Genehmigung später vom Präsidenten gegeben wurde. Nachdem diese Punkte gehörig erörtert, wurde versucht, zwischen den feindlichen Stämmen und der liberianischen Regierung eine Vereinigung herbeizuführen. Die Gesandten kehrten an Land zurück, mit der Anweisung, daß S.M.S.* »Falke« *bis 4 Uhr auf der Rhede von* Rocktown *liegen bleiben und auf Antwort von ihren Königen warten würde.*

[65] *Mit diesen Gesandten kehrte ebenfalls der vorgenannte* Everyday *nochmals zurück,*

ohne wieder an Bord zu kommen, und soll derselbe, wie später in Erfahrung gebracht, im Kampfe gefallen sein.

Da bis 4 Uhr von den Eingeborenen keine Antwort eingegangen, kehrte S.M.S. »Falke« *auf die Rhede von* Cap Palmas *zurück. Bald nach dem Ankern kam ein Boot von* Rocktown *mit einem dritten Brief von König* Blanyo *ebenfalls des Inhalts, daß sie die deutschen Boote hinfort nicht mehr belästigen würden; im übrigen lehnten sie eine Unterredung mit der Regierung ab und dankten für den Versuch.*

Am 21/6 nachmittags ging der I Offizier an Land, um die 5 Rocktown-*Neger, die seitens der Regierung dem regierungsfreundlichen* King Hotsh *übergeben worden waren, abzuholen. Dieselben wurden nach langem Suchen in einzelnen Negerhütten zerstreut aufgefunden, woselbst sie, um ein Fortlaufen zu verhindern, mit einem Fuß durch einen großen Holzklotz gesteckt saßen. Da der Präsident in seinem Schreiben erwähnt, daß die Leute nicht gefangen gehalten seien, so dürfte er hierfür nicht verantwortlich gemacht werden können, sondern es ist vielmehr anzunehmen, daß der* King Hotsh, *dem diese Leute übergeben waren, und der den* Rocktown *Leuten sehr feindlich gegenüber stand, auf eigene Verantwortung so gehandelt hat. Die betr. 5 Leute wurden gegen Abend vom I. Offizier an Bord gebracht; 4 von* [ihnen]

[**66**] *hatten auf dem Gouvernement in* Kamerun *und einer auf der schwedischen Faktorei in* Bibundi[157] *gearbeitet; dieselben äußerten den Wunsch nach* Kamerun *zurückzukehren, welchem Wunsche Folge geleistet wurde.*

Da von Seiten der aufständischen Rock- Middle- *und* Fishtown *Leute eine Unterredung mit dem Präsidenten definitiv abgeschlagen war, so wurde* Rocktown, *welches durch starke Pallisadirung, die in der Mitte mit einer meterstarken Erdschicht ausgefüllt ist, in Vertheidigungszustand gesetzt worden war, am 21/6 von Seiten der Regierungstruppen bei Tagesanbruch angegriffen. Die Regierungstruppen sollten bei einer Stärke von ca 600 Mann, die in 3 Regimenter eingetheilt waren,* Rocktown *von verschiedenen Seiten aus erstürmen, während das kleine Kanonenboot die* »Gorconamah«[158] Rocktown *von der Seeküste aus beschießen sollte. Die Pallisadirung wurde von dem 2. u. 4. Regiment, welche vom Busch aus angriffen, erstürmt, während das 1. Regiment am Strande angreifen und in* Rocktown *eindringen sollte. Der Angriff dieses Regiments konnte vom Bord aus trotz des starken Regens gesehen werden, und hat dasselbe von Tagesanbruch bis gegen 2^h p.m. nichts weiter unternommen, als Schützenfeuer gegen die starke Pallisadirung*

[**67**] *ohne jeden Erfolg abzugeben. Gegen 2^h ging das Regiment truppenweise zurück und marschirte am Strande entlang nach* Cap Palmas. *Von der* »Gorconamah« *wurde ein Schießen überhaupt nicht bemerkt, auch das 2. u. 4. Regiment zogen sich während der Nacht nach* Cap Palmas *zurück, woselbst auch die* »Gorconamah« *zu Anker ging. Der Angriff auf* Rocktown *war somit zum zweiten Male – der erste Angriff erfolgte am 24* Februar *d.Js. – als gescheitert anzusehen. Die Verluste der Regierungstruppen sollen 5 Tote und 16 Verwundete betragen haben.*

Der Angriff sollte in den nächsten Tagen erneuert werden, doch schien der Erfolg wegen der schlechten Offiziere, die sich dem feindlichen Feuer nur ungern auszusetzen schienen, fraglich. Der Oberst des 1 Regiments sollte, wie verlautete, vor ein Kriegsgericht gestellt und seines Amtes enthoben werden.

Da eine Gefahr, wie auch der weitere Verlauf des Kampfes ausfallen mochte, für die 3 in Cap Palmas *lebenden deutschen Kaufleute nicht vorhanden war, so verließ S.M. Krz.* »Falke« *am 22/6 3^{h}55′ p.m. die Rhede von* Cap Palmas *und*

23 Grand Bassa 24/6.93.

ankerte am nächsten Tage um 4^{h}20′ p.m. auf Rhede von Grand Bassa[159], *um auch hier durch die Anwesenheit eines Kriegsschiffes die deutschen Interessen zu unterstützen. Am 24 nachmittags 5 Uhr wurde* Grand Bassa

verlassen und am andern Morgen 9h 20'

[68] *auf* Monrovia *Rhede geankert. Da der deutsche Konsul* **25/6 Monrovia 26/6.**
einen Besuch in Robertsport (Cape Mount)[160] *noch für richtig hielt, verließ S.M.Krz.* »Falke« *am 26 morgens 7 Uhr die Rhede von*
Monrovia *und ankerte um Mittag in* Cape Mount, *woselbst Auf-* **26 Cape Mount 27**
enthalt bis zum nächsten Morgen 4h genommen wurde. Cape Mount *ist ein mit steilem Felsen vorspringendes* Cap, *das einen idyllischen Eindruck gewährte und üppige Vegetation zeigte. Am 27.6. morgens wurde die Rhede von* Cape Mount *verlassen und nachdem nochmals* Monrovia *angelaufen war, um den deutschen Konsul abzusetzen, die Fahrt nach* Sierra Leone *fortgesetzt, woselbst nach zweitägiger Fahrt am 29. Juni 9h a.m. geankert* **29.VI. Freetown 6.VII.**
wurde. Es war eine Wohlthat zu nennen, nach 4wöchentlichem Fahren und Schlingern an der liberianischen Küste – zeitweilig holte das Schiff bis zu 30 Grad nach jeder Seite über, namentlich auf Rhede von Cap Palmas *– einmal wieder in einem sichern und ruhigen Hafen zu liegen und den Fuß wieder an Land setzen zu können.*

Nachdem Kohlen und Proviantvorräthe aufgefüllt und Kunde von unsern letzten Erlebnissen in die Heimath entsandt waren, sollte am 5 Juli *die Rückreise nach* Kamerun *angetreten werden, die jedoch durch das heimliche Entweichen eines erst in* Kapstadt *eingestellten Matrosen, der sich des Diebstahls gegen Ka*

[69] *meraden schuldig gemacht hatte, bis zum 6* Juli *verschoben wurde, da Recherchen behufs Wiedererlangung des Deserteurs angestellt wurde, die bis zur Abfahrt ohne Erfolg blieben. Am Nachmittag das 6* Juli *4 Uhr wurde* Freetown *verlassen.*

Auf der Rückfahrt von Sierra Leone *nach* Kamerun *wurde am 9* **9.VII. Cap Palmas 9.VII.**
Juli *nachmittags nochmals* Cap Palmas *angelaufen, woselbst um 1 Uhr geankert wurde. Von dem Agenten des Hauses* A. Woermann, *welcher gleich nach dem Ankern an Bord kam, wurde in Erfahrung gebracht, daß der erneute Angriff der Regierungstruppen auf* Rocktown *noch immer nicht stattgefunden hatte und auch voraussichtlich in nächster Zeit nicht stattfinden würde. Der Präsident, der sich noch in* Cap Palmas *befand, hatte beabsichtigt, am 26.* Juni Rocktown *anzugreifen, doch Offiziere sowie Soldaten hatten den Angriff verweigert und als Grund Munitionsmangel angegeben. Der kommandirende General,* Mr. Sherman, *hatte sich bereits nach* Monrovia *zurückbegeben, und der Oberbefehl war auf den Obersten desjenigen Regiments übergegangen, welches sich beim Angriff auf* Rocktown *am 21.* Juni *so feige benommen hatte. Der Präsident beabsichtigte ebenfalls nach* Monrovia *zurückzukehren. Munition sollte telegraphisch in England bestellt worden sein und nach Eintreffen derselben der Angriff erneuert werden, der jedoch zweifelhaft erschien, da die Soldaten, ca 700 an der Zahl, in* Cap Pal-

[70] mas *gar nicht so lange zusammen zu halten sein dürften, zumal sich schon zeitweise eine gewisse Gährung unter ihnen bemerkbar gemacht haben soll. – Ferner wurde in Erfahrung gebracht, daß deutsche Boote von den* Middle- *und* Fishtown-*Leuten aus weiter Ferne abermals beschossen seien, wogegen der Präsident seinen Schutz versprochen hatte, falls er hierzu in der Lage sein würde. Der Kommandant gab dem Agenten den Rat, König* Blanyo *an sein schriftlich abgegebenes Versprechen aufmerksam zu machen und ihn daran zu erinnern, daß er in dieser Beziehung auch seinen Einfluß auf die ihm befreundeten* Fish *und* Rocktown*stämme geltend zu machen habe.*

Um 5 Uhr nachmittags desselben Tages wurde wieder Anker **12.VII. Yellah Koffee 12.VII**
aufgegangen und am 12 Juli *auf kurze Zeit bei* Yellah Coffee *geankert, um für die ganze Besatzung Geflügel einzukaufen.*

Um 2h 30' p.m. traf S.M. Krz. »Falke« *auf Rhede von* Lome[161], **12. Lome 13.VII.**

Lagunendorf Badji bei Anecho, Togo. (Aus: K. Schwabe: Die deutschen Kolonien. ca. 1913)

der ersten Station an der Westgrenze des deutschen Togogebietes *ein.*

Lome *selbst macht einen freundlichen und für dortige Verhältnisse großen Eindruck auf die Fremden. Dieser Ort und sein Handel scheint im Wachsen begriffen zu sein. Auf Rhede lagen 2 italienische Segelschiffe mit Ladung für* Lome *und* Klein Popo. *Die katholische Mission, am Ostende der Ansiedlungsanlagen macht einen günstigen Eindruck.*

Am 23 morgens wurde nach Klein Popo *gedampft und dort nach etwa*

[71] *3stündiger Fahrt geankert.*

13. VII. Klein Popo 15. VII. *Das Wort* Popo, *eigentlich* Povo *stammt aus dem Portugiesischen und bedeutet Volk. Der Name* Popo *hat sich auch bei den Eingeborenen vollständig eingebürgert und sprechen dieselben von* Klein- *und* Großpopo, *obgleich der Volksstamm* Anango *und die Orte* anocha *und* flah[162] *heißen.*

Das Land von Keta *(Sandkopf) bis* Lagos[163] *ist eine Sanddüne, dahinter Lagunen, deren Ausdehnung zur Regenzeit eine sehr bedeutende ist; danach kommt flaches dicht bewaldet*[es] *Land, das kurzweg* [als] *Busch bezeichnet wird. Die Bevölkerung sowie Civilisation ist sehr verschiedenartig. Man findet hier Leute von* Lagos, Cap Coast, Sierra Leone, *dann die bekannten* Krooboys[164], *die in den Faktoreien als Arbeiter dienen,* Accra-*Leute, die Küfer und Köche liefern und endlich die verschiedenen Stämme der Eingeborenen.

Die Ortschaften an dieser Küste sind ohne jede Ordnung angelegt. Der landläufige Ausdruck ist dafür immer town, *obgleich nur 500–1000 Einwohner. Die Bauart der Häuser ist länglichviereckig und die Wände von* swish, *d.i. Flechtwerk, zu beiden Seiten bis zu 2 Fuß Dicke mit Lehm beworfen. Das Dach ist mit Palmblättern bedeckt. Als Kleidung dient meistens 1 Stück Zeug von 2 Faden*[165] *Länge und 1 Faden Breite. Die Männer tragen es wie eine Toga und lassen den rechten Arm frei; darunter noch ein kurzes weites Beinkleid. Die Frauen binden es gewöhnlich unter den Armen auf der Brust zusammen; auch die Männer tragen sich oft so. Bemalen und Einölen der Körper sowie Tragen von Gold-Perlen und* Fetish-

[72] *schmuck ist auch hier Sitte.*

Gepflanzt werden Yams, Cassava, Mais, *Erdnüsse dagegen kein Reis. In dem fruchtbaren*

Anecho (Klein Popo), Togo. (Aus: K. Schwabe: Die deutschen Kolonien. ca. 1913)

Boden giebt alles ohne sonderlich harte Mühen gute Früchte. Die Oelpalmen, die den größten Werth haben, wachsen ohne Pflege wild. Die Hauptexportartikel sind gegenwärtig Palmöl und Palmkerne.

Die klimatischen Verhältnisse an der Küste werden in der Regel schlechter geschildert als sie es verdienen. Das Malariafieber hat freilich jeder Europäer durchzumachen, doch ist es nicht tötlich. Jahres zeiten sind die trockene von September *bis* April, Mai, *die übrige Zeit von* Mai August *die Regenzeit.*

Aus dem Kommissariatsgarten, wo durch den Gärtner Wöckel, *Gemüse aller Art mit Erfolg gezogen werden, erhielten die Messen Salat, Gurken, Rettige, Kohl, Bohnen pp., und soll zeitweilig in diesem Garten soviel erzeugt werden, daß auch die Europäer ab und zu mit Gemüse versehen werden können. –*

Am 15 Juli *sollte nun definitiv die Rückreise nach* Kamerun *erfolgen, als von dem stellvertretenden Kommissar für* Togo, *Zolldirektor* Boeder, *die Requisition gestellt wurde, ihn behufs Erledigung des Telegraphenanschlusses* Lome-Quittah *nach* Accra[166] *zu befördern und dann eine genaue Aufnahme von der Lage der Stadt* Lome *und des Grenzpfeilers an der Küste (deutsch-englische Grenze) vorzunehmen.*

[73] *Am 15* Juli *nachmittags 4 Uhr verließ S.M.Krz.* »Falke« *mit dem stellvertretenden Kommissar für* Togo *die Rhede von* Klein Popo, *um nochmals nach Westen zu dampfen und am andern Morgen gegen 10 Uhr auf der Rhede von* Accra *zu ankern.* **16/7. Accra 17/7**

Accra *ist ein ziemlich großer und bedeutender Platz und der Sitz des englischen Gouverneurs von der Goldküste. Wegen des flachen Wassers und der starken Brandung liegen die Schiffe recht weit vom Land entfernt, und ist die Verbindung mit demselben schwierig, bei allzu hoher See manchmal unausführbar. Es ließen sich daher auch weder Händler noch Bumbootsleute sehen, und mußten diejenigen, die hier die so berühmten* Accra-*Ringe zu kaufen beabsichtigt hatten, ohne dieselben enttäuscht wieder abfahren, ohne hier auch nur einen jener Ringe gesehen zu haben.*

Die Hamburger Straße in Lome, Togo, zu Beginn unseres Jahrhunderts. Rechts die Woermann-Faktorei. (Aus: K. Schwabe: Die deutschen Kolonien. ca. 1913)

Nachdem seitens des stellvertretenden Kommissars die Verhandlungen über den Telegraphenanschluß des deutschen Togogebietes an die englische Kolonie Goldküste günstig ausgefallen waren, verließ S.M. Krz. »Falke« *am 17* Juli *abends*

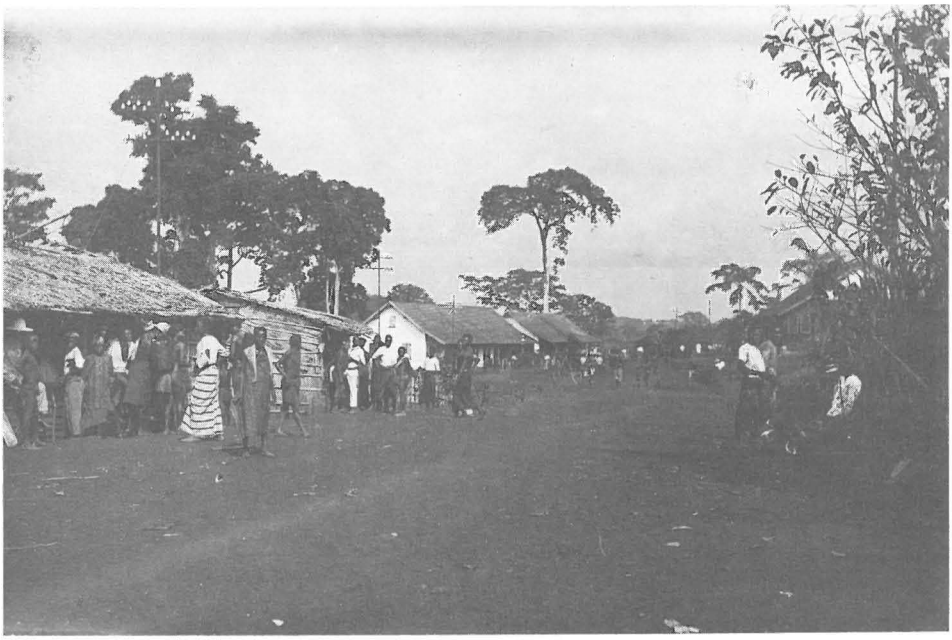
18/7 Lome 19/7 Accra *und traf am nächsten Morgen auf Rhede von* Lome *ein, um den zweiten Theil der Requisition zu erledigen.*

Die Festlegung von Lome *(Zollhaus) sowohl wie die des Grenzpfahls konnte am 18 u. 19.* Juli *ausgeführt werden und waren folgende:*

Grenzpfahl Breite 6°5'45"N, Länge 1°13'15"O.
Zollhaus " 6°6'25"N, " 1°15'30"O.

[74] *Nachdem der stellvertretende Kommissar für* Togo *sich ausgeschifft hatte, um den 48stündigen Weg von* Lome *nach* Klein Popo *vermittels Hängematte und zu Fuß zurückzulegen, verließ S.M. Krz.* »Falke« *am 19* Juli *5h30' p.m.* Lome *und ankerte am 22 desselben Mts. mittags vor der Joß platte im* Kamerun*fluß.*

22/7. Kamerun 29/7. *Im* Kamerun*gebiet hatten sich während der Abwesenheit S.M.Krz.* »Falke« *folgende Kleinigkeiten zugetragen. Am 28* Juni *hatte der Gouverneur von* Kamerun Zimmerer *mit Urlaub* Kamerun *verlassen; dessen Geschäfte in Vertretung auf den Kanzler* Leist[167] *übergingen. Der Gesundheitszustand der Europäer war kein günstiger, da in den letzten Monaten 4 Todesfälle am Fieber vorgekommen waren und auch jetzt noch einige Kaufleute schwer darnieder lagen. – Die Station* Bliburg[168] *ist aufgegeben. Von der* Yaunde *Station hat der Unteroffizier* Schrenk *Nachrichten geschickt, daß er sehr knapp an Proviant und Munition sei, auch seien seine Kleider so schlecht, daß er sich schäme, mit den dortigen Häuptlingen zu verkehren. Unter Leitung des Expeditionsmeisters* Levonich *und des Gärtners* Nette *ist von* Kribi[169] *aus eine Expedition, bestehend aus 65 Soldaten und 120 Trägern dorthin entsandt worden, um die Station wieder auszurüsten. Bis jetzt waren jedoch noch keine Nachrichten von dieser Expedition nach* Kamerun *gekommen. Als Träger zu dieser Expedition sollten ca 100 auf dem Gouvernement als Strafarbeiter*



Hauptstraße in Jaunde, Kamerun, 1890er Jahre. (Foto: Archiv DSM)

Laden in Jaunde. (Foto: Archiv DSM)

Faktorei in Bonaberi, Kamerun, um 1900. (Foto: Archiv DSM)

[75] *beschäftigte* Bakokos[170], *falls dieselben freiwillig mitgehen wollten, Verwendung finden; man wollte denselben alsdann sogar Löhnung zahlen. Dies haben die* Bakokos, *noch bevor man mit ihnen darüber verhandelte erfahren, und aus Furcht, daß sie hierzu gezwungen würden,* Kamerun *heimlich verlassen. – Ca 1 Tagereise im Hinterlande bei* Klein-Batanga[171] *war vor ungefähr 14 Tagen eine Depotfactorei von* Woermann *bedroht, und eine Buschfactorei, der ein Schwarzer vorstand, ausgeraubt worden. Das Gouvernement beabsichtigte hiergegen vorzugehen.*

[An dieser Stelle bricht der Reisebericht ab.]

Anmerkungen:

1 Vgl. z.B. Auf Auswandererseglern. Berichte von Zwischendecks und Kajütpassagieren. (= Führer des DSM 5). Bremerhaven 1976 (Berichte von Friedrich Gerstäcker, C. Engelhard und Minna Praetorius); Kay H. Nebel: ... rund Kap Horn! Tagebuch einer Segelreise mit dem Viermaster »Priwall« 1937/38. Bremerhaven 1978; Uwe Schnall: Eines Hannoveraners Reise nach Amerika 1841/42. Das Tagebuch des Georg Friedrich Brand. In: Deutsches Schiffahrtsarchiv 7, 1984, S. 117 146. 1989 soll das ausführliche Tagebuch des Schiffsjungen Franz von Wahlde über seine Segelschiffsreisen nach Amerika und Indien publiziert werden.

2 Ausführlicher zum Quellenwert solcher Tagebücher Uwe Schnall (wie Anm. 1), S. 117f., 123ff.

3 Ich bin der Tochter des Autors, Frau Luise Abels, Berlin, und dem Enkel, Herrn Dr. Björn Uwe Abels, Memmelsdorf, für die Überlassung des Reiseberichts und die Erlaubnis zur Publikation, für Photos und freundlich gewährte Auskünfte über die Biographie von J.O.F. Abels zu großem Dank verpflichtet. Frau Luise Abels hatte eine erste Transkription des Manuskriptes angefertigt, die für diese Edition dankbar beigezogen worden ist. Ferner danke ich meiner Kollegin Ursula Feldkamp, M.A., für ihre Hilfe bei der Zurichtung zur Edition sehr herzlich, und ebenso meinem Kollegen Klaus Peter Kiedel für die Unterstützung durch das Museumsarchiv bei der Zusammenstellung der Illustrationen.

4 Bei der folgenden biographischen Darstellung stütze ich mich auf freundlich gewährte Auskünfte von Dr. Björn Uwe Abels.

5 Zahlmeister waren in der damaligen Kaiserlichen Marine keine Offiziere, sondern Marine Beamte. Zahlmeister Applikanten entsprachen dienstrangmäßig Unteroffizieren ohne Portepee (Maaten).

6 Brief vom 25. Juni 1987.
7 Der Lebenslauf von S.M.S. FALKE ist dargestellt nach Hans H. Hildebrand, Albert Röhr und Hans Otto Steinmetz: Die deutschen Kriegsschiffe. Biographien ein Spiegel der Marinegeschichte von 1815 bis zur Gegenwart. Band 3. Herford 1981, S. 85–87.
8 Ich stütze mich im folgenden soweit keine andere Literatur angegeben ist, weitgehend auf Horst Grün der: Geschichte der deutschen Kolonien. (= Uni Taschenbücher 1332). Paderborn usw. 1985. Grün der bietet auch eine recht ausführliche systematische Bibliographie.
9 Cf. Klaus J. Bade (Hrsg.): Imperialismus und Kolonialmission. Kaiserliches Deutschland und kolonia les Imperium. (= Beiträge zur Kolonial und Überseegeschichte 22). Wiesbaden 1982.
10 Zu Woermanns Afrika Linie vgl. Arnold Kludas: Die Geschichte der deutschen Passagierschiffahrt. Band I: Die Pionierjahre von 1850 bis 1890. (= Schriften des DSM 18). Hamburg 1986, S. 162 167. Eine detaillierte Darstellung des Handels, auch des einheimischen Anteils daran, in Kamerun bietet Albert Wirz: Vom Sklavenhandel zum kolonialen Handel. Wirtschaftsräume und Wirtschaftsformen in Kamerun vor 1914. (= Beiträge zur Kolonial und Überseegeschichte 10). Zürich/Freiburg 1972.
11 Dabei hat gerade Woermann sich nicht vom Vorwurf befreien können, er betreibe im Reichstag eine Flottenpolitik, die die Bewahrung seiner eigenen Unternehmungen auf Kosten der Allgemeinheit zum Ziele habe. Da die Hamburger Handelskammer ihm daraufhin weitere politische Unterstützung ver sagte, verlor er deshalb sogar sein Reichstagsmandat. Vgl. Wolfgang Petter: Deutsche Flottenrüstung von Wallenstein bis Tirpitz. In: Militärgeschichtl. Forschungsamt (Hrsg.): Handbuch zur deutschen Militärgeschichte 1648 1939. Band 4, Abschnitt VIII. München 1978, S. 13 262, hier S. 158f.
12 Vgl. Horst Gründer (wie Anm. 8), S. 30ff.; Cornelia Essner: Deutsche Afrikareisende im neunzehnten Jahrhundert. Zur Sozialgeschichte des Reisens. (=Beiträge zur Kolonial und Überseegeschichte 32). Wiesbaden 1985, S. 89 93. Zu Carl Peters vgl. besonders Wilfried Westphal: Geschichte der deutschen Kolonien. München 1984, der ihn wegen seiner menschenverachtenden Grausamkeit unter die »deut schen Pizarros« rechnet.
13 Manfred Nußbaum: Vom »Kolonialenthusiasmus« zur Kolonialpolitik der Monopole. Zur deutschen Kolonialpolitik unter Bismarck, Caprivi, Hohenlohe. Berlin (Ost) 1962, S. 129. – Dieser Aspekt ist stets von marxistischer Seite sehr betont worden (cf. z.B. Rosa Luxemburg über die deutsche Kolonialpolitik am 24. Januar 1899. In: Rosa Luxemburg: Gesammelte Werke. Band I, 1. Berlin [Ost]^{3} 1974, S. 326f.); in der Gesamteinschätzung entspricht das aber auch neuerer westlicher Auffassung, vgl. Wolfgang Pet ter (wie Anm. 11), S. 155: *Das Ergebnis der deutschen Kolonialpolitik war nur auf der Landkarte ein drucksvoll, was nach den Krachs der Kolonialgesellschaften schon um 1890 einsichtig geworden war.* Die Kolonien waren volkswirtschaftlich ein Verlustgeschäft.
14 Über die Gründe, die Bismarck zu diesem Schritt bewogen haben, herrscht keine Einmütigkeit in der Forschung. Gründer z.B. hält eine innenpolitische Zwangslage für wahrscheinlich (wie Anm. 8, S. 51 62). Jedenfalls hatte Bismarck kein enges Verhältnis zu den Kolonien, den Schutzgebieten, wie er sie nannte, wenn man bedenkt, wie schnell er sich wieder von ihnen trennen konnte, wenn es ihm vorteilhaft schien. Er bot zunächst die Verwaltung der Überseegebiete Kolonialgesellschaften und Hamburger Handelshäusern »wie Sauerbier« an.
15 Cf. Helgard Patemann: Der Freiheitskrieg der Herero. In: Manfred O. Hinz, Helgard Patemann und Arnim Meier (Hrsg.): Weiß auf Schwarz. Kolonialismus, Apartheid und afrikanischer Widerstand. (= Elefanten Press 135). Berlin ^{2}1986, S. 100 103; Werner Hillebrecht und Henning Melber: Zum Bei spiel: Hendrik Witbooi. In: Ebd., S. 96–99.
16 Ottomar Beta: Das Buch von unsern Kolonien. Schilderungen. Berlin ^{3}1902, S. 18f.
17 Nach einem Wort von David Livingstone, vgl. Herbert Ganslmayr: Weg mit Fetischen und anderem Zauberzeug. In: Manfred O. Hinz, Helgard Patemann und Arnim Meier (wie Anm 15), S. 38 40, hier S. 39. Vgl. auch die oben zitierten Auslassungen Ottomar Betas (wie Anm. 16).
18 von Henk u.a.: Zur See. Hamburg ^{2}o.J. (um 1895), S. 330. (Reprint Hildesheim 1982).
19 Vgl. Uwe Schnall: »... ein deutsches Weltkartenwerk ...«. Preußisch/deutsche Seekartographie bis 1919. In: Volker Plagemann (Hrsg.): Übersee. Das Deutsche Reich als Seemacht. (Im Druck).
20 So ist bewußt der Unterschied zwischen der im Vertrag genannten geographischen (deutschen) Meile (= 7,42 km) und der in Afrika geläufigen englischen Meile (= 1,609 km) unerläutert gelassen worden. Die Eingeborenen traten also ein Vielfaches dessen im Vertrag ab, als sie meinten abzugeben. Diese Pra xis war bekannt und wurde u.a. auch von Gustav Nachtigal kritisiert, aber um des Ergebnisses willen gutgeheißen. Wegen dieser windigen Vertragsgrundlagen hatte Bismarck starke Bedenken. Vgl. Helgard Patemann: Wie »Grundsteine«, »Kerne« und »Keimzellen« deutscher Kolonien enstanden. In: Manfred O. Hinz, Helgard Patemann und Arnim Meier (wie Anm. 15), S. 49 54. Zu den obskuren Begleitum ständen des Zustandekommens solcher Verträge vgl. auch Lothar Engel: Die Praxis der Kolonialmission in den deutschen Schutzgebieten in Afrika, in der Südsee und Kiautschou. In: Klaus J. Bade (Hrsg.) (wie Anm. 9), S. 142 164, bes. S. 143 145.
21 Günther Hamann: Der Eintritt der südlichen Hemisphäre in die europäische Geschichte. Die Erschlie

ßung des Afrikaweges nach Asien vom Zeitalter Heinrichs des Seefahrers bis zu Vasco da Gama. (= Sitzungsberichte der Österr. Akademie der Wiss., phil. hist. Klasse 260, Veröffentlichung der Kommission für Geschichte der Mathematik und der Naturwiss., Heft 6). Wien 1968, S. 218–228; Albert Röhr: Die portugiesische Wappensäule vom Kreuzkap (Südwestafrika). In: Ders.: Bilder aus dem Museum für Meereskunde in Berlin 1906–1945. Bremerhaven (DSM) 1981, S. 41–45, mit weiteren Literaturhinweisen. Hieraus sind auch die folgenden Übersetzungen entnommen.

22 Obwohl die Fahrt erst 1486 stattfand! Möglicherweise haben verschiedene Kalendersysteme mit unterschiedlichen Jahresanfängen zu dieser Datierung geführt. Vgl. G. Hamann und A. Röhr (wie Anm. 21).

23 Die häufiger zu findenden Hinweise (vgl. z.B. Albert Röhr [wie Anm. 21] und Hans H. Hildebrand, Albert Röhr und Hans Otto Steinmetz [wie Anm. 7], S. 87, Anm. 1), daß der Verbleib der Säule unbekannt sei, müssen also korrigiert werden. Ich bin dem Museum für Deutsche Geschichte, Herrn Generaldirektor Prof. Dr. Wolfgang Herbst, für die rasche Anfertigung und freundliche Überlassung der Photographien zu großem Dank verpflichtet.

24 Der Schutz der deutschen Interessen im Ausland bestand nach landläufiger Darstellung gemeinhin im direkten militärischen Schutz dortiger deutscher Handelshäuser und Anwohner, die Kriegsschiffe dienten ferner zur Demonstration eigner Macht, und schließlich gab es starke Bestrebungen, ausgewanderte Deutsche durch Marine Präsenz stärker an das Heimatland zu binden.

25 Kanonenboot HABICHT, 1879, 840 t, 127 Mann; abgewrackt 1906. Die Angaben zu deutschen Kriegsschiffen sind, sofern nicht anders angegeben, entnommen aus: Erich Gröner: Die deutschen Kriegsschiffe 1815–1945. Fortgeführt von Dieter Jung und Martin Maass. Bd. 1ff. München 1982ff. – Genannt werden hier: Jahr der ersten Indienststellung, Konstruktionsdeplacement in metrischen Tonnen, Sollstärke (die öfter wechseln konnte) der Besatzung, Endschicksal.

26 Kanonenboot HYÄNE, 1878, 490 t, 106 Mann; 1919 verkauft, Zivilschiff; 1924 wegen Ladungsbrand versenkt.

27 Die Stationäre vor Westafrika hatten zwar alle drei dortigen deutschen Kolonien als Operationsgebiet, offizieller Stationsort war aber Duala in Kamerun.

28 Die ordnenden Zeit- und Ortsangaben, die hier satztechnisch herausgehoben worden sind, stehen im Original auf einer Marginalspalte.

29 Kaiserliche Yacht KAISERADLER, 1876 als HOHENZOLLERN, 1892 Namenswechsel, 1707 t; abgewrackt 1912. Nach Hans H. Hildebrand, Albert Röhr und Hans Otto Steinmetz (wie Anm. 7).

30 Wach- und Forschungsschiff, später Minenversuchsschiff PELIKAN, 1890, 2364 t, 195 Mann; abgewrackt 1921.

31 Aviso GREIF, 1886, 2050 t, 170 Mann; abgewrackt 1921.

32 Panzerkorvette BAYERN, 1878, 7411 t, 317 Mann; abgewrackt 1919.

33 Panzerkorvette BADEN, 1880, ca. 7400 t, 317 Mann; abgewrackt 1939/40.

34 Brücke unterhalb des Düsternbrooker Gehölzes, gegenüber der Schwentine Mündung.

35 Panzerkorvette SACHSEN, 1877, ca. 7400 t, 317 Mann; abgewrackt 1919.

36 Leuchtturm Friedrichsort, 1866 an der engsten Stelle der Kieler Förde errichtet, 11 m hoch, 1889 um 2 m erhöht und mit Blitzfeuer und Nebelglocke versehen, 1969/70 ersetzt und 1979 teilweise abgebrochen. Vgl. Friedrich Karl Zemke: Deutsche Leuchttürme einst und jetzt. Herford 1982, S. 133f.

37 d.i. Kap Gris Nez (›Graue Nase‹). Das Kap auf der französischen Seite der engsten Stelle des Kanals ist 51 m hoch und *eines der kenntlichsten Vorgebirge der französischen Nordküste; [...] bei klarem Wetter 14 bis 15 Sm weit sichtbar.* (Reichs-Marine-Amt [Hrsg.]: Segelhandbuch für den Englischen Kanal. II. Teil: Die Nordküste Frankreichs. Berlin 1905, S. 77).

38 sc. Cherbourg.

39 Sicher ein Hörfehler Abels. Es muß sich um den von John Smeaton 1757/59 gebauten ehemaligen E d d y s t o n e Leuchtturm handeln, der 1878 bis 1882 durch einen Neubau ersetzt und dessen Oberteil 1884 am Hoe in Plymouth wiederaufgebaut wurde. Zur Rechten der Hafeneinfahrt liegt der Mount Batten mit dem Martello Tower. Vgl. Arthur L. Clamp: A Pictorial Guide to Historic Plymouth. Plymouth o.J., unpag.; Douglas B. Hague and Rosemary Christie: Lighthouses: their architecture, history and archaeology. Llandysul, Dyfed 1975, S. 126ff.

40 Historischer Stadtteil, hauptsächlich im 16. Jh. entstanden, Fischerquartier und Fischereihafen. Vgl. Arthur L. Clamp (wie Anm. 39). Der Name kommt von Barbacan, der Bezeichnung für einen Teil von alten Festungsanlagen.

41 Es ist sicher die St. Andrew's Church gemeint (15. Jh.), die den höchsten Turm aller Kirchen in Devon hat (ca. 45 m).

42 richtig: Praça do Comércio.

43 »Den Heldentaten der Vorfahren (zum Gedenken)«.

44 richtig: Praça de Dom Pedro IV.

45 »Reis« ist Plural von »Real«, der innerhalb des portugiesischen monetären Systems etwa einem »Groschen« entsprach.

46 Vgl. Anm. 45.
47 = Pico de Teide, Vulkan, mit 3718 m Spaniens höchster Berg.
48 = Santa Cruz de Tenerife, Hauptstadt der gleichnamigen spanischen Provinz, Kanarische Inseln.
49 Kreuzerfregatte GNEISENAU, 1879, 2843 t, 460 Mann; 1900 im Orkan vor Malaga gestrandet.
50 1 d = 1 Penny.
51 Die Kapverdischen Inseln waren von 1495 bis 1975 portugiesische Kolonie (heute unabhängige República de Cabo Verde). Die hier genannten Inseln Santo Antão und São Vicente bieten durch Eindringen des Meeres in ehemalige Krater entstandene gute Naturhäfen. Sie gehören zu den sog. »Inseln in Luv«.
52 = Santo Antão, westlichste der Kapverdischen Inseln. Siehe Anm. 51.
53 Zu dieser Einschätzung vgl. die Einleitung S. 190. Die Bevölkerung der Kapverden besteht zu 60% aus Schwarzen, zu 38% aus Mulatten (Ende der 1970er Jahre).
54 = die Inseln São Tiago und Fogo. Sie gehören zu den südlichen »Inseln in Lee« der Kapverden.
55 Freetown, 1788 als Zufluchtsstätte für freigelassene Sklaven gegründet, Hauptort der britischen Kolonie Sierra Leone, heute Hauptstadt der seit 1961 unabhängigen Republik Sierra Leone. Zur Geschichte dieser Sklavengründungen siehe Joseph Ki Zerbo: Die Geschichte Schwarz Afrikas. (= Fischer TB 6417). Frankfurt 1981, S. 247f.
56 Gemeint sind die Wọlof (auch Jọlof, Djọlof), Volk von Savannen Bauern im heutigen Senegal und Gambia, aber auch mit weiterer Verbreitung.
57 Schreibung undeutlich verbessert. Gemeint ist sicherlich Kroo Town, so benannt nach den Mitgliedern des Kru Stammes, die sich in der Peripherie von Freetown ansiedelten. Der unablässige Zustrom von Krus und befreiten Sklaven veranlaßte die Engländer, auf die benachbarten Häuptlinge Druck auszuüben, um territoriale Zugeständnisse an der Südküste von Sierra Leone zu erhalten.
58 Wohl Verschreibung für Dampfer DAHOMEY, 2854 gr. ts, 1891, Elder, Dempster & Co., London. Die Daten der Handelsschiffe werden nach Lloyd's Register gegeben.
59 Monrovia, 1822 von freigelassenen Sklaven gegründet und nach dem amerikanischen Präsidenten Monroe benannt, wurde 1847 nach der Proklamation des selbständigen Staates Liberia (Zusammenschluß von Siedlungszellen Freigelassener an der Guineaküste) Hauptstadt des Landes. Vgl. Joseph Ki Zerbo (wie Anm. 55), S. 249.
60 Die Firma C. Woermann war die dominierende deutsche Handels und Schiffahrtsgesellschaft in Westafrika. Vgl. oben S. 186.
61 Angehörige des Kru Stammes, an der Guinea Küste ansässig, hauptsächlich im Grenzgebiet zwischen Liberia und Elfenbeinküste, um Kap Palmas herum, und für besonders geschickte Handhabung der sog. Brandungsboote bekannt, d.s. Leichter, die den Verkehr durch die gewaltige Brandung zwischen Schiff und Land bewerkstelligen, wo die Schiffe wegen der flachen Küsten weit draußen auf Reede liegen müssen. Vorzugsweise wurden die »Kroomen« in Freetown an Bord genommen. Cf. Alexander Dorn (Red.): Die Seehäfen des Weltverkehrs. Bd. II: Häfen außerhalb Europas und des Mittelmeerbeckens. Wien 1892, S. 719f.
62 Walfischbai, der einzige Naturhafen Südwest Afrikas, seit den 1850er Jahren von Briten genutzt, ab 1878 formell britisch. Vgl. Abels Text weiter unten.
63 Größtes Akanvolk, südl. Ghana. Die Aschanti unterwarfen Ende des 18./Anfang des 19. Jhs. die umwohnenden Stämme und gerieten so ab 1844 mit den Briten in Konflikt, die als Schutzmacht der Küstenstämme fungierten.
64 = Proviantmeister.
65 d.i. der Häuptling des dort ansässigen Stammes.
66 = Pagaien, besondere Paddel, die im folgenden näher beschrieben werden.
67 Hier ist von fremder Hand in grüner Schrift als Marginalie zugefügt: *wahrscheinlich Mischling?*
68 = Kitta, Ort im Grenzgebiet der damaligen Goldküste, des heutigen Ghana, zu Togo; seit dem 18. Jh. größere dänische Besitzungen, die 1850 an England verkauft wurden.
69 Lome, ein zunächst nur bescheidener Ort und in der Bedeutung hinter den im folgenden genannten Orten schaften zurückstehend, wurde 1897 zum Hauptort (Verwaltungssitz) der Kolonie gemacht, aus verkehrspolitischen (Pforte zum Binnenland, trotz gefährlicher Hafensituation wegen der hohen Brandung) und machtpolitischen (Nähe zum englischen Kitta Gebiet) Gründen. Der deutsche Anteil, der durch die Flaggenhissungen betont wird, war in der Bevölkerung gegenüber den Einheimischen verschwindend gering. 1891/92 wurden in ganz Togo 50 Weiße gezählt, 40 Deutsche und 10 »Fremde«. Cf. Karlheinz Graudenz und Hanns Michael Schindler: Die deutschen Kolonien. München 1982, S. 196f. Bei der deutschen Besitzergreifung in Togo wurde der ältere europäische Name des Ortes Bey Beach durch den einheimischen Namen Lome ersetzt.
70 Bagida, östlich Lomes gelegen, war der erste Verwaltungssitz der deutschen Kolonialmacht. Vgl. Graudenz/Schindler (wie Anm. 69), S. 197f. In Bagida schloß Gustav Nachtigal mit König Mlapas Vertreter Plakko am 5. Juli 1884 den ersten Schutzvertrag in Togo ab. Togo war übrigens ursprünglich nur der Name eines Eingeborenendorfes an der Lagune von Porto Seguro.

71 Porto Seguro (»Sicherer Hafen«), Ortschaft östlich Bagidas; zunächst von Dahomey aus von Franzosen beansprucht. In den Auseinandersetzungen der Europäer um die Besitzrechte am 5. September 1884 von den Deutschen besetzt. Die unklaren Besitzansprüche der Deutschen und Franzosen regelte erst ein Vertrag vom 24. Dezember 1885.

72 Klein-Popo – so genannt im Gegensatz zu dem im damals französischen Dahomey gelegenen Groß Popo – »verdankt« seine Entstehung als Handelsposten dem Menschenhandel an dieser Küste, die zu jener Zeit bezeichnenderweise Sklavenküste hieß. »Popo« kommt, wie Abels später selber erklärt, aus dem Portugiesischen *povo* = »Volk«, »Weiler«, »Flecken«. Trotzdem schien der Name den Deutschen nicht fein (?) genug, und am 1. Januar 1905 wurde auf Antrag der Missionen der Ort umgetauft. Er erhielt den einheimischen Namen Anécho (=»Eidechsenzunge«) (vgl. Adolf Heilborn: Die deutschen Kolonien. Land und Leute. (= Aus Natur und Geisteswelt 98). Leipzig ²1907, S. 29 Anm.). Die Besitzansprüche waren zur Zeit der Errichtung der deutschen Kolonie noch ziemlich unklar. Manche Einheimischen tendierten zu den Engländern, und auch die Grenzziehung zu Dahomey, dem heutigen Benin, war noch nicht vollzogen. Der in Anm. 71 genannte Vertrag mit den Franzosen bestimmte, daß Klein Popo deutsch, Groß Popo französisch wurde. Daß damit nicht alle Streitigkeiten beseitigt waren, zeigen die im weiteren Verlauf geschilderten Ereignisse.

73 Wida, Weida, Ouidah, Hafenstadt in der französischen Kolonie Dahomey (heute – seit 1975 – Volksrepublik Benin). Ouidah ist von den Franzosen als Umschlagplatz für den Sklavenhandel gegründet worden, als Konkurrent zum benachbarten portugiesischen Porto Novo. Die hier erwähnte Blockade steht in Zusammenhang mit den Kämpfen zwischen den Franzosen und dem König von Abome, Behanzin. Vgl. unten Anm. 86.

74 Radaviso l'ARDENT, erbaut Le Havre 1881, im Dienst 1883–1905. – Zu den ausländischen Schiffen werden im folgenden nach den jeweiligen nationalen Listen nur knappste Daten gegeben.

75 sc. Wölber & Brohm. – Nachdem bereits 1857 das Bremer Handelshaus F.M. Vietor & Söhne Geschäftsbeziehungen zu den Gebieten an der Sklavenküste angeknüpft hatte, drängten ab ca. 1880 auch andere hanseatische Unternehmen in diesen Geschäftszweig. Die deutschen Kaufleute bzw. Faktoreileiter in Togo hatten 1884 die nachhaltige Aufforderung erhalten, die deutschen Kolonialbemühungen nach Kräften zu unterstützen.

76 Radaviso la MESANGE, erbaut Cherbourg 1881, im Dienst 1883–1922.

77 Radaviso le HERON, erbaut St. Denis 1882, im Dienst 1883–1900.

78 Kotonu, Cotonou, Hafenstadt an der Ouémé-Mündung in Dahomey, seit 1864 französisch.

79 Aviso le TALISMAN, erbaut Le Havre 1860, im Dienst 1862–?.

80 Dampfer TIBET der Cie. Marsaillaise de Navire à Vapeur, 1883, 2620 gr. ts.

81 Transportschiff le MYTHO, erbaut Cherbourg 1872, im Dienst 1879–1940.

82 Dampfkorvette (mit Barktakelung) MINDELLO, erbaut 1876, Deplacement 1124 t.

83 Gemeint ist König Behanzin, vgl. unten Anm. 86.

84 Porto Novo, 1752 von Portugiesen als Sklavenhandelsplatz an der Lagune Nokoué gegründet, 1894 von den Franzosen zur Hauptstadt Dahomeys erhoben, heute Hauptstadt der République Populaire du Benin, an der Grenze zu Nigeria.

85 Gemeint ist die Generalakte vom 2. Juli 1890 der Brüsseler Antisklaverei-Konferenz, die nicht nur die Sklaverei abschaffen sollte, sondern auch strenge Richtlinien bezüglich des Waffenhandels mit Eingeborenen enthielt.

86 Behanzin, letzter unabhängiger König von Dahomey, reg. 1889–1894, starb 1906 in Algerien. Behanzin setzte sich von seiner Hauptstadt Abomé aus erbittert gegen die 1890 begonnene Eroberung Dahomeys durch die Franzosen zur Wehr. Schon 1892 entscheidend geschlagen (siehe Abels Text), war er 1894 endgültig zur Übergabe an die Franzosen gezwungen. Innenpolitisch setzte er während seiner Regierungszeit die Tradition der Herrscher von Dahomey, die im 18. und frühen 19. Jh. ihr Gebiet beträchtlich erweitert hatten, fort, gegen Stämme des eigenen Herrschaftsgebiets Sklavenzüge durchzuführen (nur König Ghezo [1818–1848] hatte den Menschenhandel zwischenzeitlich abgeschafft), und so ist Behanzins Name auch mit einem der größten Skandale der deutschen Kolonialgeschichte verknüpft (siehe unten Anm. 167). – Daß der gemeinsame Kampf gegen die weißen Kolonialherren alte Stammesfehden beendigen konnte, sieht man daran, daß der Behanzin ehemals feindlich gesonnene Stamm der Mahi ihm Waffen verkauft. – Zur innenpolitischen Situation vgl. Joseph Ki-Zerbo (wie Anm. 55), S. 291ff.

87 = Kartätschen , Revolverkanone.

88 Obwohl die Kämpfe der Franzosen mit den Eingeborenen sich noch weitere Jahre hinzogen, galt offiziell mit der Einnahme von Abomé am 17. November 1892 die Eroberung Dahomeys als abgeschlossen.

89 Lagos, 1861 von Engländern besetzt, heute Hauptstadt Nigerias. Damals auch Sitz deutscher Faktoreien (Woermann, Lüderitz).

90 = shilling.

91 Stamm zwischen Lagos und Benin, deren Land an der Bucht von Benin durch die Hamburger Firma G.L. Gaiser »erworben«, von Bismarck aber als »Kompensationsobjekt« in die Kolonial Ausgleichs verhandlungen mit England eingebracht worden war (vgl. Horst Gründer [wie Anm. 8], S. 84).

92 Ortschaft zwischen der Küste und Abomé, von strategischer und verkehrspolitischer Bedeutung.

93 Der Kamerunfluß trägt seinen Namen nach einer Naturerscheinung. Als die Portugiesen 1778 das Ästuar dieses Flusses untersuchten, trafen sie auf eine riesige Zahl von Krabben und benannten den Fluß nach ihnen »Rio dos camarões« »Krabbenfluß«. Dies massenhafte Auftreten von Krabben wie derholt sich alle vier Jahre. Die Flüsse an der Kamerunküste bildeten einen ca. 20 km breiten Schwemmlandgürtel aus mit typischen mächtigen Barren vor den Mündungen (vgl. Adolf Heilborn: Die deutschen Kolonien. Land und Leute. [= Aus Natur und Geisteswelt 98]. Leipzig²1908, S. 48 50).
Ich bin meinem Kollegen Ndumbi Patrick Achaah vom Conseil National des Chargeurs du Came roun in Duala für viele Kamerun betreffende Auskünfte herzlich dankbar.

94 Nachdem 1885 ein Subventionsantrag Woermanns für eine Reichspostdampferlinie nach Westafrika im Reichstag gescheitert war, baute er mit privater Initiative den Dienst in diese Region aus. Erst 1900 schloß das Reich mit Woermann einen Vertrag. Vgl. Arnold Kludas (wie Anm. 10), S. 164; ders.: dass., Band II: Expansion auf allen Meeren 1890 bis 1900. (= Schriften des DSM 19). Hamburg 1987, S. 65 69.

95 = São Paolo de Loanda, 1576 von den Portugiesen als Hafen und Stützpunkt gegründet, an der Baia do Bengo gelegen, heute Hauptstadt der República Popular de Angola; jetziger Name Luanda.

96 Cape Cross = Kreuzkap, Kap an der Namib Küste nördlich des heutigen Swakopmund, 1486 von Diogo Cão erreicht und mit der namengebenden Kreuzsäule versehen. Vgl. oben Einleitung S. 194f.

97 Vgl. Anm. 62.

98 Curt von François (1852 1931), ab März 1891 Stellvertretender Kaiserlicher Kommissar, von Novem ber 1893 bis März 1894 Landeshauptmann in Deutsch Südwestafrika. Ausgebildeter Geograph; kam 1888 nach Togo und 1889 als Kommandeur mit der ersten Schutztruppe nach Südwestafrika. Gründer Windhoeks. Nahm 1895 seinen Abschied.

99 Der Tsoachaub, der ab 1896 offiziell nur noch in seiner verbalhornten Form Swakop genannt wird, gehört zu den sog. *Omiramba*, d.s. *lehmige oder sandige Flußbetten, die nur zur Regenzeit oder nach starken Niederschlägen oberirdisch laufen* (Adolf Heilborn [wie Anm. 93], S. 72). Da der Tsoachaub *nur selten zum Meere »abkommt«* (ebd., S. 73), erlebte Abels eine ungewöhnliche Situation.

100 Vgl. oben Einleitung S. 191.

101 Solche Nachrichten über den Reichtum an Trantieren (Robben, Walen) haben später zum Versuch geführt, an der südwest afrikanischen Küste Walfang zu betreiben. Vgl. Klaus Barthelmeß: Deutsche Walfanggesellschaften in wilhelminischer Zeit. Germania AG und Sturmvogel GmbH. In: Deutsches Schiffahrtsarchiv 9, 1986, S. 227 250, bes. S. 238ff.

102 Vgl. oben Einleitung S. 194f.

103 Auch der Omaruru (anderer Name: Eisib) ist ein *Omuramba* (vgl. Anm. 99). Er mündet genau auf halbem Wege zwischen Cape Cross und Swakopmund.

104 Der Benennungsvorschlag hat sich nicht durchgesetzt, es wurde Swakop(mund) daraus; vgl. Anm. 99.

105 *Jetty* (engl.) = »Wellenbrecher«, »Landebrücke«. – Abels schildert die Topographie sehr anschaulich: Tafelberg (Table Mountain, 1087 m), Teufelsberg (Devil's Peak, 1000 m), Löwenkopf (Lion's Head, 669 m), Kampsbai (Camps Bay, heute Stadtteil Kapstadts), Zwölf Apostel (Twelve Apostles), Seapoint (Stadtteil von Kapstadt auf der Halbinsel bei Mouille Point). Zur Hafentopographie Kapstadts um 1890 vgl. Alexander Dorn (wie Anm. 61), S. 674 685.

106 = Methodisten, hier genannt nach dem Gründer dieser Kirche, John Wesley (1703 1791). Die Metho disten hielten in der Anfangsphase häufig Versammlungen unter freiem Himmel ab.

107 Kimberley, nach Diamanten und Goldfunden 1871 als Grubenstadt gegründet; Johannesburg, als Goldgräberstadt 1886 gegründet.

108 sc. *cabs*.

109 Union Steam Ship Co. Ltd., Southampton, und Castle Mail Packets Co. Ltd. (Donald Currie & Co), Liverpool/London, 1900 vereinigt zur Union Castle Mail Steamship Co. Ltd. Vgl. Duncan Haws: Merchant fleets in profile, 3: The ships of the Canada Pacific Group, National and Union Castle Lines. Cambridge 1979, S. 11ff; W.H. Mitchell and L.A. Sawyer: The Cape Run. The Story of the Union Castle service to South Africa and of the ships employed. Lavenham 1984, bes. S. 13ff.

110 Doppelschraubendampfer SCOT, 1891, 6844 gr. ts; Union Steam Ship Co., Southampton. Port Eliza beth, gegründet 1820, wichtiger Exporthafen Südafrikas, seit 1873 Endpunkt einer Bahnstrecke von Kimberley.

111 Dampfer HAWARDEN CASTLE, 1883, 4380 gr. ts; Castle Mail Packets Co. (D. Currie & Co.), Liver pool/London.

112 Stählerner Dampfer IONIC, als 4 Mast Schoner getakelt, 1883, 4753 gr. ts; Oceanic Steam Navigation Co. (Ismay, Imrie & Co.), Liverpool.

113 Gedeckte Korvette LEIPZIG, 1875, 3980 t, 425 Mann; abgewrackt 1921.
114 Friedrich von Pawelsz (1844–1905), Kontre-Admiral März 1890, Vize-Admiral November 1893, Chef des Auslandskreuzergeschwaders Februar 1892–April 1893.
115 Glattdeckskorvette ALEXANDRINE, 1885, 2361 t, 282 Mann; abgewrackt 1907.
116 Glattdeckskorvette ARCONA, 1885, 2361 t, 282 Mann; abgewrackt 1906.
117 Angra Pequeña (port.) = »Kleine Bucht«, »Kleiner Hafen«, Name des Platzes, wo Lüderitz ab 1883 seinen Handelsposten ausbaute. Späterer Name Lüderitzbucht, heute Lüderitz.
118 Hier ist die »Deutsche Kolonialgesellschaft für Südwestafrika« gemeint, gegründet am 30. April 1885, um die Lüderitzschen Besitzungen zu übernehmen. Die Weigerung dieser Gesellschaft, in Südwestafrika auch hoheitliche Rechte auszuüben (was Bismarck sich gewünscht hatte), führte schließlich dazu, daß Südwestafrika entgegen Bismarcks ursprünglichen Absichten direkt unter den Schutz des Reiches gestellt wurde. – Diese Gesellschaft ist getrennt zu halten von der 1887 als Zusammenschluß mehrerer Kolonialvereine und -gesellschaften gegründeten »Deutschen Kolonialgesellschaft«. Vgl. Horst Gründer (wie Anm. 8), S. 80f., 42f.
119 Ortschaft ca. 100 km östlich von Lüderitzbucht, am Wege nach Keetmanshoop.
120 Hottentotten (afrikaans = »Stotterer«, »Stammler«, »Dummköpfe«); angeblich lautnachahmend gebildet; eigene Bezeichnung »Khoi Khoin« (»Menschen der Menschen«). Größte Volksgruppe sind die Nama, die das Namaland und das Kaokoveld bewohnen. Die Nama sind in verschiedene Stämme gegliedert.
121 Schraubendampfer mit Schonertakelung NAUTILUS, 1890, 360 gr. ts, F.J. Webster, Kapstadt.
122 Windhoek, im Herbst 1890 von Hauptmann Curt von François an der Stelle ehemaliger, im Krieg zwischen Nama und Hereros zerstörter Siedlungen als Hauptort der neuen Kolonie gegründet; ca. 250 km (Luftlinie) von der Küste im klimatisch gesünderen Damaraland gelegen. Heute Hauptstadt Namibias.
123 Billiger Fusel war anfänglich das Hauptausfuhrgut aus Deutschland nach Westafrika (1883 48% der gesamten deutschen, 1884 66% der Hamburger Ausfuhr). Die Wirkung auf die Eingeborenen war verheerend, auch dadurch, daß Alkohol gezielt eingesetzt wurde, um »günstige« Vertragsabschlüsse zu erreichen. Als erste machten die Missionare gegen den Branntweinexport nach Afrika Front, etwa ab Mitte der 1880er Jahre. Vgl. Barbara Debus: »Geist« der Zivilisation oder »Hamburger Schnapsinteressen«. In: Manfred O. Hinz, Helgard Patemann und Arnim Meier (wie Anm. 15), S. 67–70; Klaus J. Bade: Zwischen Mission und Kolonialbewegung, Kolonialwirtschaft und Kolonialpolitik in der Bismarckzeit: Der Fall Friedrich Fabri. In: Klaus J. Bade (Hrsg.) (wie Anm. 9), S. 103–141, hier bes. S. 117ff.; Arthur J. Knoll: Die Norddeutsche Missionsgesellschaft in Togo 1890–1914. In: Ebd., S. 165–188, bes. S. 171 ff.
124 Joseph Frederiks, Namakapitän (häuptling) von Bethanien, östlich von Lüderitzbucht, verkaufte als erster in Südwestafrika Land an Lüderitz.
125 Hendrik Witbooi (in der Nama-Sprache !Nanseb) (1838–1905), Führer der Witbooi-Nama, seit den 70er Jahren geistiges und politisches Oberhaupt seiner Stämme; versuchte gegen die deutsche Besitzergreifung eine Einigung der verfeindeten Nama und Hereros. 1894 von Curt von François und Theodor Leutwein besiegt, schwor er den Deutschen einen Treueid. Nach dem Massaker an den Hereros 1904 erhob sich Witbooi noch einmal gegen die Deutschen, fiel aber 1905. (Die Hereros wurden nach ihrer Niederlage am Waterberg samt Frauen und Kindern, insgesamt gegen 50000 Menschen, von den deutschen Truppen unter Generalleutnant von Trotha in die wasserlose Omaheke-Wüste getrieben, wo die meisten von ihnen durch Durst und Hunger umkamen: *Das Röcheln der Sterbenden und das Wutgeschrei des Wahnsinns ... sie verhallten in der erhabenen Stille der Unendlichkeit! Das Strafgericht hatte sein Ende gefunden. Die Herero hatten aufgehört, ein selbständiger Volksstamm zu sein,* formulierte das Deutsche Generalstabswerk über die endgültige Niederschlagung des Herero-Aufstandes, und stolz wurden diese Worte in einem Teil der Kolonialliteratur wiederholt, hier bei W. Scheel: Deutschlands Kolonien. Berlin 1912, S. 53f.) Witbooi, dessen Fähigkeiten auch von seinen Gegnern hoher Respekt gezollt wurde, erschien in deutschen Publikationen zwischen 1894 und 1905 durchweg positiv (vgl. auch noch die Würdigung in Kurd Schwabe (Hrsg.): Die deutschen Kolonien. Nationalausgabe. Bd. I. Berlin o.J. [1913], S. 87, 98), und er gehört heute zu den Leitfiguren Namibias. Vgl. Werner Hillebrecht und Henning Melber (wie Anm. 15) und oben Einleitung S. 192. Vgl. auch Horst Gründer (wie Anm. 8), S. 112ff.
126 Bai ca. 60 km nördlich von Lüderitzbucht.
127 Die erhofften Funde wertvoller Bodenschätze ließen zu Abels Zeit noch auf sich warten. In größerem Umfange wurde 1892 von den Briten am Waterberg (Otavi Mine) Kupfer abgebaut. Es gab keine Gold-, jedoch Diamantenfunde.
128 Vgl. Anm. 62. Die angegebenen Daten sind falsch, offenbar verschrieben. Richtig muß es heißen 21.III.–5.IV.
129 Dampfer CARL WOERMANN, 1881, 1941 BRT, 32 Mann, 17 Passagiere; 1908 abgewrackt. Vgl. Arnold Kludas (wie Anm. 10), S. 164f.

130 Nachdem es Hendrik Witbooi nicht gelungen war, die Engländer für seine Pläne gegen die Deutschen zu gewinnen, erhob er sich mit seinen Nama Stämmen allein gegen die neuen Kolonialherren. Nach mehreren Niederlagen mußte er sich am 15. September 1894 in den Naukluft-Bergen ergeben. Vgl. Ernst Kienitz: Zeittafel zur Deutschen Kolonialgeschichte. München 1941, S. 36. Vgl. Anm. 125.

131 recte South Westafrican Company Ltd., gegründet 1892 in London, um die sog. Damara Konzession von den Deutschen Scharlach und Wichmann, Hamburg, zu erwerben. Vgl. Anm. 127.

132 Bei der Otavi Mine handelte es sich um reiche Kupfergruben am Waterberg im nördlichen Damaraland. Vgl. Anm. 127.

133 Hermanus van Wyk, Führer der Bastaards oder Baster, eines Volkes von Mischlingen zwischen Namas und Weißen. Ursprünglich in Südafrika ansässig, treckten die Baster um 1870 unter Leitung von Hermanus und dem Missionar Heidmann von der Rheinischen Missionsgesellschaft in ihr neues Siedelgebiet um Rehoboth, südlich vom späteren Windhoek. Die Baster waren vor allem Viehzüchter und Transportführer. Vgl. W. Scheel (wie Anm. 125), S. 72ff.

134 Vgl. Einleitung oben S. 192.

135 Otjimbingue, auch Otyimbingue, Otjimbingwe, Regierungssitz bis zur Gründung Windhoeks, am Swakop, ca. 175 km Luftlinie von der Küste entfernt.

136 = Große Fisch Bai, auch Tiger Bai (Baja dos Tigres), am südlichsten Küstenteil Angolas.

137 Mossámedes, Stadt und Provinz im südlichen Angola, 1840 von den Portugiesen erworben.

138 Aviso le SEGOND, erbaut Nantes 1867, 1300 t, im Dienst 1869 1896.

139 Kolonialpeilboot NACHTIGAL (1895 umbenannt KAMERUN), 1885, 150 t; 1901 verkauft.

140 Hier ist der Ort Kamerun an der Kamerun Mündung gemeint, ab 1901 nach dem dort ansässigen Volksstamm Duala genannt.

141 Leutnant von Stetten, zunächst Offizier bei der Schutztruppe, von 1894 1896 deren Kommandeur. Die im folgenden angesprochenen Ereignisse zeigen deutlich, daß der einheimische Widerstand gegen die deutsche Besitzergreifung auch 9 Jahre nach dem Vertrag mit König Bell (gegen den sich ja schon im selben Jahre 1884 ein Aufstand gerichtet hatte, der nur durch militärisches Eingreifen der Deutschen mit dem westafrikanischen Geschwader niedergeschlagen werden konnte vgl. Abb. oben S. 227) noch längst nicht gebrochen war.

142 Mit Belinga ist Balinga gemeint, am Mbam, einem Nebenfluß des Sanaga, ungefähr 200 km landeinwärts gelegen.

143 Rio del Rey, Hafenstadt, Handels- und Verwaltungszentrum an der nördlichen Grenze Kameruns zum (engl.) Nigeria.

144 Eugen von Zimmerer, Gouverneur von Kamerun vom 15. April 1891 bis 13. August 1895.

145 Wenn Schweden auch keinen Kolonialbesitz in Afrika erwarb, so beteiligten sich doch Privatunternehmen am lukrativen Afrika Geschäft. Auch in Bibundi (zwischen Duala und Rio del Rey) befand sich eine schwed. Faktorei, wie aus Abels Text hervorgeht (Original S. 66).

146 Kriek (niederl. engl.) bedeutet zunächst nur »Wasserlauf«; an der Kamerun Küste werden so die Verbindungsarme zwischen Flußmündungssystemen bezeichnet. Vgl. A. Heilborn (wie Anm. 93), S. 49f.

147 Abels irrt. Die FALKE befindet sich nicht im (weiter westlich gelegenen) Nigerdelta, sondern in den Mündungssystemen von Rio del Rey und Cross River. Die Grenzregulierung war Folge des deutsch englischen Vertrages vom 14. April 1893, in dem der Rio del Rey als Grenze zwischen Kamerun und Nigeria festgelegt wurde.

148 Old Calabar, Ort am Cross River Ästuar; auch der Cross River selbst.

149 Eingeborenensiedlungen in der Umgegend von Cap Palmas an der östlichsten Küste Liberias.

150 Cap Palmas, Kap und Ortschaft (Harper) am östlichsten Küstenstrich Liberias.

151 Dampfer MARIE WOERMANN, 1887, 1743 BRT, 30 Mann, 31 Passagiere; 1911 verschollen. Vgl. Arnold Kludas (wie Anm. 10), S. 164f.

152 Dampfer EDUARD BOHLEN (II), 1891, 2367 BRT, 44 Mann, 46 Passagiere; 1909 gestrandet. (Kludas, wie vor). Abels schrieb zuerst GERTRUD WOERMANN und MARIE WOERMANN und verbesserte dann ein Zeichen dafür, daß er diese Geschichte nur vom Hörensagen kannte.

153 3 mastiger Dampfer YOROUBA, 1883, 1910 gr. ts, letzte Nennung in Lloyd's Register 1888 89.

154 Nach Abels Schilderung deutet nichts darauf hin, daß sich *der Präsident des Landes zu seinem eigenen Schutz vor den Rebellen an Bord* aufhielt (wie bei Hans H. Hildebrand, Albert Röhr und Hans Otto Steinmetz [wie Anm. 7], S. 85 zu lesen).

155 Grebo, Kru Stamm im Mündungsgebiet des Cavally, der Grenze zwischen Liberia und der Elfenbeinküste.

156 King Blanyo war ebenso wie der etwas später genannte King Hotsh ein Dorfhäuptling oder Stammesführer. Der Titel »King« (König) stammt schon aus frühen diplomatischen Unterhandlungen zwischen Eingeborenen und Engländern.

157 Bibundi, Küstenort zu Füßen des Fako, des Großen Kamerunberges, etwa in der Mitte zwischen Duala und Rio del Rey.

158 Zu diesem Boot habe ich noch keine Daten nachweisen können.
159 Küstenort an der Liberiaküste, in der Nähe der Mündung des St. John Flusses, ca. 100 km südöstlich von Monrovia.
160 Kap (Halbinsel) und Ort an der Liberia Küste, ca. 80 km nordöstlich von Monrovia.
161 Zu Lome siehe oben Anm. 69.
162 Vgl. Anm. 72.
163 Vgl. Anm. 89.
164 Vgl. Anm. 61.
165 1 Faden entspricht 6 Fuß, gemeinhin mit 1,883 m gleichgesetzt.
166 Accra geht zurück auf port. (16./17. Jh.), engl., holl. und dän. (17. Jh.) befestigte Stützpunkte, um die sich hauptsächlich im 19. Jh. afrikanische Siedlungen entwickelten, die wiederum zum Ort Accra zusammenwuchsen. 1876 wurde Accra Hauptstadt der engl. Kolonie Goldküste, heute Hauptstadt von Ghana.
167 Der wegen seiner Foltermethoden berüchtigte Kanzler Heinrich Leist löste während der Zeit seiner Vertretung von Zimmerers einen der größten Skandale der deutschen Kolonialgeschichte aus. Die deutsche Regierung in Kamerun hatte 1891 Arbeiter richtiger: Sklaven von König Behanzin von Dahomey gekauft (vgl. Anm. 86), 370 Männer und Frauen zu einem »Stückpreis« von 320 Mark pro Mann und 280 Mark pro Frau. Wegen des »hohen Kaufpreises« wurden diese Menschen gezwungen, ohne Lohn zu arbeiten, worauf sie sich mit einem »Bummelstreik« zur Wehr setzten. Daraufhin ließ Leist mehrere der Frauen entblößen und vor ihren Männern auspeitschen. Eine Revolte von 96 Dahomey Arbeitern, darunter 43 Frauen, im Dezember 1893 war die Antwort. Die deutsche Öffentlichkeit war über Leists Vorgehen empört; Leist mußte sich vor einem Disziplinargericht verantworten, das ihn aber nur sehr milde bestrafte. Die Empörung in der Öffentlichkeit über das Urteil zwang das Auswärtige Amt, Berufung einzulegen. In einem zweiten Prozeß wurde Leist seines Postens enthoben und aus dem Staatsdienst entlassen. (Nach Horst Gründer [wie Anm. 8], S. 139f.) Über das widerwärtige Vorgehen Leists findet man in großen Teilen deutscher Kolonialliteratur übrigens nichts; vielmehr wird die Reaktion der mißbrauchten Eingeborenen formal korrekt, aber das ist eben hier nicht die ganze Wahrheit oft als Revolte bzw. Aufstand bezeichnet, deren Niederschlagung nach einer Woche mehr oder weniger deutlich zufrieden festgestellt wird. Ich nenne nur: Ernst Gerhard Jacob: Deutsche Kolonialpolitik in Dokumenten. (= Slg. Dieterich 8). Leipzig 1938, S. 241; Ernst Kienitz: Zeittafel zur Deutschen Kolonialgeschichte. München 1941, S. 66; aber auch noch Albert Röhr: Handbuch der deutschen Marinegeschichte. Oldenburg/Hamburg 1963, S. 67.
168 In den ersten Jahren nach der Besitzergreifung versuchten die Deutschen, das Land von einzelnen Stationen aus unter Kontrolle zu bringen. Dabei zwangen nicht nur der Widerstand der Eingeborenen, sondern auch fehlende Unterstützung zur Aufgabe mancher Stationen (hier Bliburg); Jaunde allerdings entwickelte sich, wenn auch nach schwierigem Beginn, und dieser zwischen den Flüssen Njong und Sanaga etwa 200 km von der Küste entfernt liegende Ort ist heute Kameruns Hauptstadt.
169 = Kribi, Hafenort an der Mündung des Kribi-Flusses, zu Füßen der Elefanten Berge, an der Südküste Kameruns.
170 Bakoko, ein Bantu Stamm, der um die Mündung des Kamerun Flusses herum siedelt.
171 Klein Batanga, Hafenort an der Mündung des Njong, ca. 50 km nördlich von Kribi. Die Batanga sind ein Bantu Volk; der Stammesname ist zur Bildung des Ortsnamens herangezogen worden. Vgl. oben Anm. 140. Die von Abels hier als Kleinigkeiten aufgezählten Vorfälle belegen deutlich, wie ungesichert und im Grunde oberflächlich auch neun Jahre nach der ersten Flaggenhissung die deutsche Herrschaft in Kamerun noch war.