Zeitschrift: Zeitschrift des Vereins Schweizerischer Konkordatsgeometer [ev. = Journal de la Société suisse des géomètres concordataires]

Herausgeber: Verein Schweizerischer Konkordatsgeometer = Association suisse des géomètres concordataires

Band: 7 (1909)

Heft: 9

Artikel: Mitteilungen über Bahnbau in Togo

Autor: Pestalozzi, E.

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-180717

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 16.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Geometer vorliegenden Bericht zur Kenntnis und Würdigung der Behörden, der Kommissionen, welche mit der Einführung des Grundbuches beauftragt sind, und kompetenter Personen.

Eine ernsthafte Untersuchung über den Zustand unseres Katasters, das Inkrafttreten des Zivilgesetzes und als Folge desselben die Neuanlage des Grundbuches nötigen zu einer vollständigen Erneuerung oder mindestens zu einer durchgreifenden Revision des gegenwärtig vorhandenen Katastermaterials.

Diese Revision ist notwendig, wenn der Genfer Kataster auch in Zukunft das Grundeigentum sicherstellen, auf dem Niveau anderer Kantone bleiben und die Subvention der Eidgenossenschaft genießen will.

April 1909.

Für den Verein staatl. anerkannter Geometer des Kantons Genf:

Der Präsident:	Der Berichterstatter:
Gabriel Panchaud.	**Maurice Delessert.**

Auf die Wiedergabe der beigelegten Pläne und Register müssen wir verzichten; in 6 Beispielen differieren die Flächenangaben von 3 bis zu 15 %, eine Nummer ist mit einer Katasterfläche von 885 m² aufgeführt, welche in Wirklichkeit 5769 m², also das 6,5fache mißt.

Mitteilungen über Bahnbau in Togo.

Es liegt uns Schweizern im Blute, als wie ein Geschenk der Natur, einmal im Leben wenigstens aus unserm schönen Heimatlande hinauszukommen, in der Welt sich umzusehen, um später um so freudiger wieder zurückzukehren zu unsern Bergen, deren große Anziehungskraft und hohe Erhabenheit eben einzig dasteht in der Welt und um welche beiden Eigenschaften uns andere Länder mit Recht beneiden, da sie nichts ähnliches aufzuweisen haben. Im Laufe des Winters 1908 machte sich bei mir oben erwähnter Drang, zu wandern, besonders stark bemerkbar, und es schien, als ob mein Vorgehen durch einen guten Stern besonders begünstigt würde. Dem Bewerbungsschreiben an eine große Berliner Baufirma folgte in Bälde das Engagement, wonach ich mich verpflichtete, als Feldmesser am 25. Juli mit dem Dampfer „Hans Wœrmann“ von Hamburg die Ausreise nach dem deutschen Schutzgebiete Togo an der Westküste Afrikas anzutreten.

Nach 10tägiger ruhiger Fahrt durch die Nordsee, das Ärmelmeer, den Golf von Biscaia in den atlantischen Ozean hinein legte der Dampfer in Madeira und Teneriffa an. An beiden Orten benützte ich die Gelegenheit, an Land zu gehen, um einige Stunden die vielgepriesene subtropische Pflanzenwelt, sowie das Leben und Treiben der südländischen Bevölkerung etwas zu beobachten. Nach weitern 10 Tagen Fahrt hieß es in Lome, dem Hauptort und Gouvernementssitz von Togo, den gemütlichen „Hans“ verlassen, um das neue Leben allen Ernstes zu beginnen.

Nun bin ich seit 8 Monaten an den Vorarbeiten der projektierten Bahnstrecke Lome-Atakpame beschäftigt und erfülle dankbar das dem Redaktor dieser Zeitschrift beim Abschiede gegebene Versprechen, etliches zu erzählen, was für junge Geometer, denen noch das Leben lacht, interessant sein möchte.

Von Lome nach Atakpame führt in direkt nördlicher Richtung eine gute Straße durch wellenförmiges Hügelland. Für schweizerische Begriffe gleicht die ganze Gegend bis kurz vor Atakpame einer mit Busch und Gras abwechselnd bald dichter, bald lockerer bewachsenen Ebene. In der Nähe von Flüssen nimmt die üppige Vegetation Urwaldcharakter an und es gehört zu den schönsten, romantischen Anblicken, eine solche Gegend, mit gigantischen Palmen durchsetzt, beim Mondscheine zu bereisen. Über dem Ganzen lagert nicht, wie wir es gewohnt sind, eine erhabene Stille, sondern das Bild erhält sozusagen noch Leben durch das Summen und Zirpen der nächtlichen Insekten. Glühwürmchen fliegen durch die Luft, so daß man anfangs glauben möchte, es wären Sternschnuppen, die sich zu tief in die Atmosphäre verirrt hätten.

Atakpame liegt in einem Talkessel drinnen und ist, wie die Norddeutschen hier sich ausdrücken, von hohem Gebirge umschlossen. Es möge mir ja nicht als Überhebung angerechnet werden, wenn ich hier den Vergleich anstelle, daß mich die Lage der „heiligen“ Stadt Atakpame auf den ersten Blick an diejenige Winterthurs erinnerte. Zugegeben muß werden, daß ein so schroffer Übergang von Ebene in Hügelland bei uns nicht zu finden ist und für die die Ebene gewohnten Norddeutschen einen großartigen Eindruck machen muß. Die Straße führt durch eine Anzahl ansehnlicher Dörfer. Die Bewohner derselben, wie überhaupt die Bevölkerung von ganz Togo ist sehr ansässig und friedliebend. Die Hauptbeschäftigung ist Ackerbau, daneben betreibt

Jung und Alt mit Leidenschaft die Jagd. Schon ganz kleine Bengel trifft man mit der Vorderladerflinte und Feuersteinzündung auf der Schulter. Obschon die Eingebornen Togos im Gegensatz zu denen von Kamerun und Südwestafrika absolut nicht bösartig sind, verbietet die Regierung den Faktoreien aufs strengste, an die Neger Hinterladerwaffen zu verkaufen. Von erfahrenen Reisenden der afrikanischen Westküste werden die Togoneger der intelligenteste und zugleich schönste Menschenschlag genannt. Dieser Teil heißt nicht umsonst Sklavenküste, denn bis zum Ausbruch des nordamerikanischen Bürgerkrieges sind diese Gegenden von portugiesischen Sklavenhändlern mit Vorliebe abgesucht worden.

Die Reise von Lome nach Atakpame dauert auf der 168 km langen Strasse 5 Tage, entweder getragen in der Hängematte oder zu Pferde. Per Rad wäre die Strecke allerdings schneller zurückzulegen, wenn man nicht zum Leben von Trägern abhängig wäre, welche eben nur 30—40 km pro Tag marschieren.

Bei meiner Ankunft in Togo war mit dem Bau noch nicht begonnen worden und es waren erst ungefähr 36 km trassiert. Gegenwärtig sind über 10 Ingenieure, Feldmesser und sonstige Techniker damit beschäftigt, die Bahnaxe erst auf dem Plan und nachher im Gelände festzulegen. Als Grundlage dient ein Polygonzug, welcher auf vorerwähnter Straße gelegt ist, und ein Nivellement desselben. Wie schon gesagt, beträgt die Länge der Strasse 168 km, für die Bahn sind 175 vorgesehen, wenn möglich soll die Tracé immer in der Nähe der Straße bleiben und dieselbe so wenig als möglich kreuzen. Im ganzen sind fünf grössere, das ganze Jahr wasserführende Flüsse zu überschreiten und eine Menge kleinere, welche in den Regenzeiten auch ganz erhebliche Wasserquantitäten befördern. Der südlichste Fluß „Shio“ hat überdies während der Zeit des Hochwassers ein mehr als 2 km breites Überschwemmungsgebiet, in welchem verschiedene Durchlässe gebaut und Dämme von über 2 m Höhe geschüttet werden müssen. Lome liegt an der Küste und Atakpame ca. 380 m über Meer. Da die Strecke schmalspurig gebaut wird, so bieten sich bis etwa 5 km vor Atakpame keine außergewöhnlichen Schwierigkeiten in den Steigungsverhältnissen, so daß die vom Staate vorgeschriebene Maximalsteiguug 1 : 60 ohne Not eingehalten werden kann.

Kurz nach meiner Ankunft wurde mit dem eigentlichen Bau begonnen und sind die Arbeiten für den Unterbau bereits bis

km 50 vorgeschritten. Der Oberbau liegt auf 18 km fertig bis zur Shiobrücke, für welche dieser Tage das Eisengerüst aus Deutschland eingetroffen ist. Nach Beendigung dieses Bauwerkes wird auch der Oberbau rapide vorwärts gehen, weil man dann in der Lage ist, das für die Durchlässe notwendige Material, ebenso den Beschotterungskies bedeutend schneller und billiger zur Stelle zu schaffen als bis jetzt, wo alles durch Kopflasten von je 30 kg hergetragen werden mußte. Um einen Begriff von den Schwierigkeiten zu geben, die sich für Arbeiten dieser Art in Afrika bieten, sei erwähnt, daß für einen größern Durchlaß bei km 14 800 Träger von Lome aus den Zement und ebenso viele das Wasser herbringen mußten, das macht zusammen 1600 Trägertage à 75 Pfg. Die Bauzeit wird bis zur Vollendung ca. 2 Jahre in Anspruch nehmen. Ein Hauptfaktor, welcher viel zur Innehaltung obiger Frist beiträgt, ist die trefflich organisierte Arbeiterbeschaffung aus dem Innern. Als vor fünf Jahren die Bahn Lome-Palime gebaut wurde, soll es vorgekommen sein, daß während der Farmzeit die einzelnen Baustellen nur noch mit 20 Mann arbeiteten, während durchschnittlich auf einer Arbeitstelle, fachmännisch Schacht genannt, 60—100 Mann unter der Aufsicht eines europäischen Schachtmeisters tätig sein sollten. Um diesem zeitweiligen Mangel an Arbeitern vorzubeugen, hat jetzt die Bauleitung mit dem Gouvernement das Abkommen getroffen, daß aus allen Landschaften des ganzen Schutzgebietes die Bezirksleiter Leute hersenden, welche 6 Monate lang vertraglich angestellt sind. Während dieser Zeit wird den Arbeitern nur so viel Geld ausbezahlt, als dieselben für ihren täglichen Eßbedarf brauchen. Am Ende ihrer Vertragszeit wird der Rest des Lohnes ausbezahlt und die Leute kommen so in den Besitz einer größern Summe. Durch diese treffliche Einrichtung ist sowohl dem Schutzgebiet einerseits, als auch der Bauleitung andrerseits gedient. Wenn die entlassenen Arbeiter mit ihrem Lohne in die Heimat zurückkehren, so wird das viele verdiente Geld die Angehörigen anspornen, sich freiwillig eher beim Bahnbau zu beteiligen. Kommen die Eingebornen doch dadurch zur Überzeugung, daß es sich nicht um harte sklavenähnliche Beschäftigung, sondern vielmehr um gut gelohnte Arbeit handelt. Der Bauleitung ist insofern ebenfalls gedient, als sie sich nicht mehr mit der zeit- und geldraubenden Arbeiteranwerbung zu beschäftigen braucht und doch immer genug

Arbeitskräfte in den Schächten hat. Momentan sind auf der ganzen Streeke inklusive der Vorarbeiten über 400 Schwarze beschäftigt. Die Arbeitszeit in den Schächten dauert von 6—8 Uhr morgens, dann eine halbe Stunde Frühstückspause; um halb 9 Uhr rufen Pfeifensignale der Vorarbeiter die Leute bis 12 Uhr wieder zur Arbeit, ebenso nach einstündiger Mittagsrast bis 5 Uhr abends. Betritt man eine Schachtstelle während der Arbeitszeit, so fällt zuerst der Lagerplatz des Aufsehers ins Auge. Ein geräumiges Zelt mit großem wasserdichtem Sonnensegel dient als Schlafquartier, drinnen ist Raum für ein Feldbett mit Mosquito-Netz, sowie für mehrere Effektenkisten, sogenannte Tropenkoffern, und überdies noch Plalz genug, um aufrecht stehen und sich frei bewegen zu können. Außer diesem Zelt läßt sich jeder Schachtmeister ein Grasdach bauen, unter welchem der größte Teil des Tages zugebracht werden kann, wo, geschützt gegen die gefährlichen Sonnenstrahlen, die Mahlzeiten eingenommen werden und wo der Mittagsschlaf gehalten wird. In einiger Entfernung liegt die Küche, aus welcher würzige Düfte uns entgegenkommen, aus welchen zu schließen ist, daß der Koch ein gutes Regiment führt. Irgendwo in der Nähe hören wir Schmied und Zimmermann arbeiten. Diesen liegt ob, die schadhaften Werkzeuge auszubessern und aus alten Kisten allerlei fürs Leben nützliche Gegenstände herzustellen. Daneben gehen die Erdarbeiten unter Musik und Gesang ganz rhythmisch ihren Gang. In langer Reihe hacken und schaufeln die Arbeiter im Takt den Boden auf. Je besser der Trommler oder Vortänzer, um so vorteilhafter geht die Arbeit vorwärts. Lautes antreibendes Rufen der Schachtmeister und das beliebte „Kabba-Kabba"-Rufen führen nicht zum Ziele. Die Bauunternehmung hat in den Tropen schon längst die Erfahrung gemacht, daß der Neger nur etwa ein Fünftel von dem leistet, was man von einem weißen Arbeiter, beispielsweise von einem Italiener, erwarten kann. Hat sich ein Europäer, besonders bei den freiwilligen Arbeitern aus den Küstengegenden, den Ruf allzu großer Strenge erworben und schlägt er die Leute zu oft nur wegen Kleinigkeiten, so laufen sie ihm weg und lassen selbst den noch rückständigen Lohn im Stich, denn gute Behandlung geht dem Eingebornen über Geldeswert. Ein typisches Merkmal des Negers ist, daß er vorzieht, in Scharen zu arbeiten, wo er im Chor singen

und sich abends ausschwatzen oder bei Mondschein in Gesellschaft tanzen kann.

Daß die Bauleitung einer so großen Unternehmung für eine umfassende Krankenpflege erstens der europäischen Angestellten und zweitens der Schwarzen gesorgt hat, braucht nur nebenbei erwähnt zu werden. Für die ersteren ist ein besonderer Bahnarzt mit Heilgehülfen auf der Strecke. Laut Vertrag hat jeder das Recht, sich vom Arzte kostenfrei behandeln zu lassen. Für leichtere Krankheiten und Verletzungen seiner selbst und seiner schwarzen Arbeiter ist jeder Arbeitsführer mit einer Feldapotheke und Verbandstoff ausgerüstet, denn die Eingebornen verlangen, wie jeder Reisende dieser Gegenden weiß, von seiten des Europäers ärztliche Behandlung. Die Bauleitung ist auch verpflichtet, dafür zu sorgen, daß die Arbeiter überall eine richtige Verpflegung finden. Die Nahrung besteht zum grossen Teil aus Gams (afrikanische Kartoffel) und Maniok. Auch Bananen und Orangen, die es in Hülle und Fülle gibt, ißt der Neger. Zubereitet und auf die Arbeitsstelle getragen wird das Essen von extra bezahlten sogenannten Kochfrauen. Die Wasserfrage spielt in der Trockenzeit eine große Rolle, da man das köstliche Naß oft kilometerweit herbeischaffen muß. Auf 100 Mann müssen 5 davon täglich zweimal oft nur schlechtes Sumpfwasser in alten 20 Liter fassenden Petroleumtins herzutragen.

Was in vorstehendem erzählt wurde, gilt alles vom eigentlichen Bahnbau nnd ich will nun zum Schlusse noch einiges hinzufügen, was speziell die Freuden und Leiden der Feldmesser betrifft. Zurzeit arbeiten gewöhnlich zwei zusammen, welche im ganzen 60—70 Mann zur Verfügung haben. Auf Reisemärschen dienen die Arbeiter als Träger für die Effekten und Lebensmittel und an Ort und Stelle haben sie in den unübersichtlichen Busch hinein Querprofile auszuhauen, in welchen nachher gemessen und nivelliert wird. Der Lagerplatz richtet sich in den meisten Fällen nach den Wasserverhältnissen. So kommt es vor, daß öfters vom Zelt bis zur Arbeitstelle mehr als 15 km täglich hin und her zurückzulegen sind. Daß bei solchen Entfernungen im Interesse der Gesundheit ein Fahrrad oder Pferd gute Dienste leistet, ist klar. Auch die Feldmesser haben freie ärztliche Behandlung im Vertrag zugesichert, da wir aber gegenwärtig vier Tagereisen von der Krankensammelstelle entfernt sind, ist man wohl oder übel

auf seine eigenen ärztlichen Kenntnisse angewiesen. Bei vorsichtiger und solider Lebensweise kommt wohl jeder auch ohne Arzt aus. Die landläufige Krankheit ist das Malariafieber und wird mit Chinin prophylaktisch behandelt. Der treueste Begleiter des Europäers in Tropengegenden, welche des Fiebers wegen verschrieen sind, ist das Fieberthermometer. Bösartigere Krankheiten, wie Schwarzwasserfieber und Dyssenterie, lassen sich heutzutage, wo die Hygiene in den Tropen schon wesentliche Fortschritte gegenüber dem Zustande vor 10 Jahren gemacht hat, bei vorsichtiger und vernünftiger Lebensweise und hauptsächlich durch trinken von nur gekochtem Wasser vermeiden. Die Hauptbedingungen, um gesund zu bleiben, sind die, daß man erstens sich jeden Tag badet und zweitens vor allem nicht ängstlich sein darf, sondern allen den möglichen Eventualitäten mit kühnem Fatalismus die Stirne bietet.

Der Lebensunterhalt hier an der Westküste Afrikas ist nicht so teuer, wie es sonst allgemein von überseeischen Orten heißt. Wer sparsam leben will, kommt hier in Togo mit 200 Mark monatlich reichlich aus. Dabei ist allerdings vorausgesetzt, daß Huhn, Gams und nochmals Huhn die Hauptnahrung sind. In der relativ kurzen Zeit meines hiesigen Aufenthaltes habe ich schon über 400 Hühner verzehrt. Wenn man hie und da versucht ist, das gebratene Huhn aus Überdruß und Ekel unberührt wieder abtragen zu lassen, so gibts für einigermaßen willenskräftige Leute ein gutes Mittel, indem man sich vergegenwärtigt, daß Hühnerfleisch z. B. auf Forschungsreisen und Expeditionen oft das einzig frisch zu erhaltende Fleisch ist, denn Hühner gibts in allen fünf Weltteilen. Wer Reisebeschreibungen berühmter Forscher gelesen hat, weiß, daß es Hühner in Indien, China, den Sunda-Inseln, Australien und Amerika gibt und daß man eigentlich der Natur für diese Einrichtung dankbar sein muß. Die zwei größten Afrikaforscher Livingstone und Stanley haben monatelang kein anderes Fleisch zu essen bekommen. Wer Strapazen uud Müdigkeit nicht scheut, kann sich durch Jagd hie und da eine Abwechslung in seinen täglichen Speisezettel bringen. Die Jagd auf sämtliches Wild im ganzen Schutzgebiet ist frei; da gibt es wilde Perl- und Buschhühner und Antilopen bis zur Pferdegröße für die Küche zu schießen. An dieser Stelle sei auch erwähnt, daß Leoparden, Löwen ohne Mähnen, Hyänen, Büffel und Elefanten in der Savanne keine Seltenheit sind. Auch Affen und verschiedene Adler-

arten werden gelegentlich von der wohlgezielten Todeskugel eines kühnen Jägers erreicht. Diese Abwechslung, auf Jagd zu gehen, wäre ein schönes Vergnügen, wenn sie nicht zu viel Zeit rauben würde. Besonders die Elefantenjagd erfordert, wenn sie mit Erfolg betrieben sein will, nicht nur einen Sonntag, sondern vielleicht 4—5 Tage. In den meisten Fällen wird aber der trassierende Ingenieur froh sein, wenn er am Sonntag seine müden Glieder im Langstuhl gehörig ausruhen kann und bleiben somit die oben erwähnten strapaziösen Vergnügungen dahingestellt.

Zum Schlusse mag es vielleicht interessieren, noch etliches zu vernehmen über die Art und Weise, wie jetzt noch, bevor eine Bahn an der Westküste Afrikas existiert, gereist wird, denn was von Togo gesagt werden kann, gilt der ganzen Küste entlang von Liberia bis Kamerun.

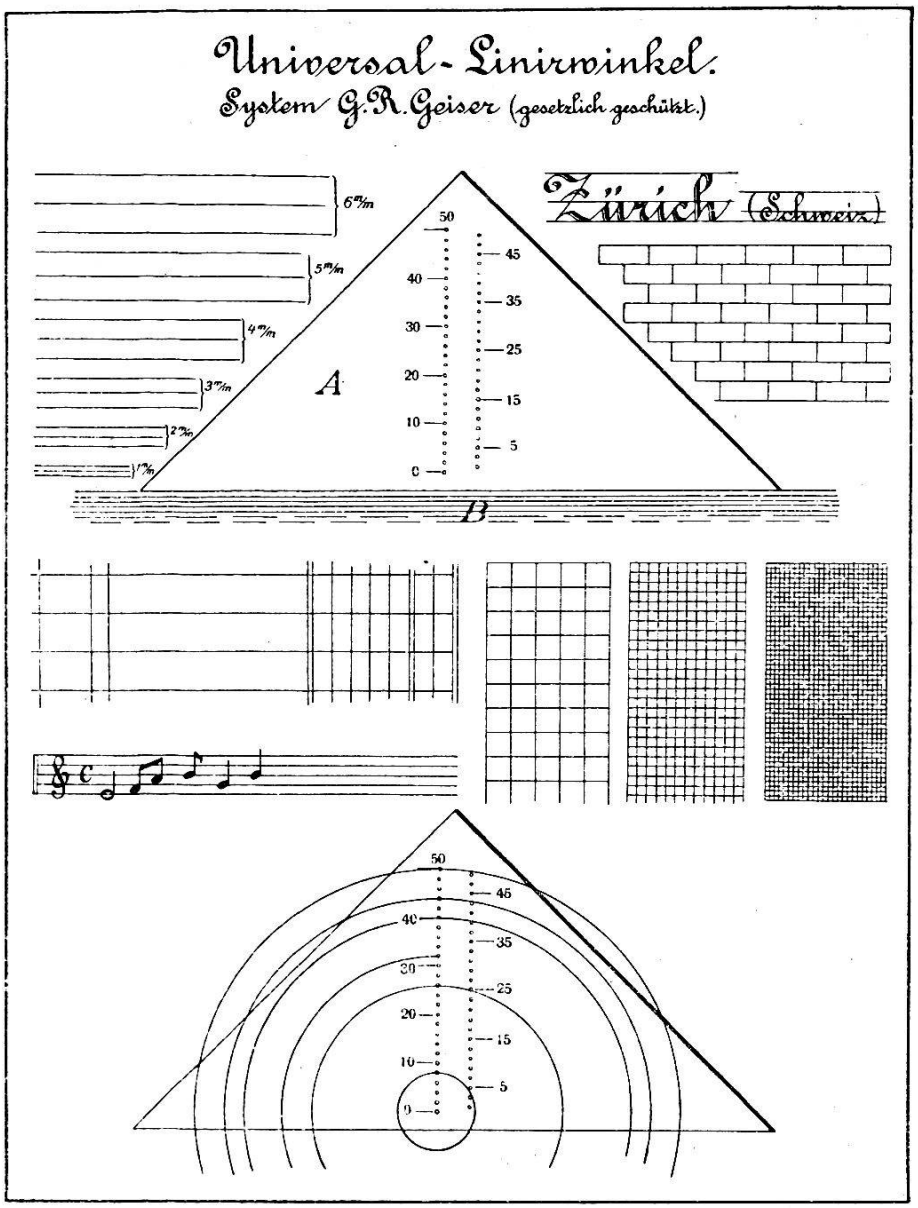
Der Tag geht seinem Ende entgegen, die Sonne steht schon tief im Westen. Auf den Marktplätzen in den Dörfern tritt allmälig Stille ein, da vernehmen wir in der Ferne schrille Hörnerklänge. Man holt das Fernglas und bemerkt bald auf der langen geraden Straße eine große Karawane. Der Lärm kommt näher, es ist kein Hörnerblasen, sondern ein fröhliches Gejohle und Hämmern auf eine ganz besondere Art von Paukeninstrumenten, die weit im Innern sehr beliebt sind. Es ist die Reisekarawane eines Weißen aus dem Hinterlande, der auf Urlaub nach Europa reist. Zuerst kommen einige schwarze Polizeisoldaten mit geschulterten Hinterladern. Ihnen folgen die Träger mit allerhand leichten und schweren Kisten, mit Zelt, Feldbett, Lehnstuhl und allen möglichen Landesraritäten, sogar Elefantenzähne fehlen nicht in dem Train. Auf den Lasten des Europäers liegt die Reiseausrüstung der Träger selbst: eine Strohmatte als Bett, bunte Tücher, Decken, große Gamsknollen etc. Dem Zuge fehlt auch ein Schaf nicht, um frisches Schlachtfleisch zu haben. Auch Frauen der Träger gehören zu der ungefähr 60 Köpfe starken Karawane. Dieselben tragen außer der schweren Kopflast noch eine lebende Last auf dem Rücken, nämlich den mit Tüchern festgebundenen Säugling. Alles ist froh und guter Dinge und rückt auf unserm Lagerplatz auf. Die Gepäckstücke werden kreuz und quer hingeschmissen, die Polizeisoldaten sind damit beschäftigt, das Zelt aufzurichten, Junge und Koch sorgen für das leibliche Wohl ihres Herrn. Bald kommt dieser selbst an, ge-

tragen in einer Hängematte. Da man von vier Mann getragen weit schneller vorwärts kommt als die Lastträger, ist er erst einige Stunden später vom letzten Rastort aufgebrochen. Der Reisende ist ausgestiegen und wird mit uns das Abendbrot einnehmen. Mit Interesse lauschen wir nachher beim gemütlichen Feuer seinen spannenden Erzählungen aus dem Hinterlande, denn unser Gast ist ein alter Afrikander, der schon dabei war, als ganz im Norden, zum Teil noch mit den Waffen in der Hand, die deutsche Schutzherrschaft über die Eingeborenen festgelegt wurde. Seine Erzählungen über Land, Leute und Tiere interessieren uns auch deshalb um so mehr, weil es nicht mehr lange dauern wird, bis die Vorarbeiten für die Eisenbahn auch dort hinauf vorrücken, denn das Endziel sind die Eisenerzlager auf 9° nördl. Breite. Tags darauf bricht leider unser lieber Gast sehr zeitig auf, denn bis zur nächsten Raststation sind 40 km zurückzulegen, und um nicht in der heißesten Tageszeit zu marschieren, muß schon um halb 4 Uhr aufgebrochen werden. Wir wünschen dem Reisenden frohe und schöne Heimkehr und er wünscht uns, wie es in Afrika gebräuchlich ist, gute Gesundheit zu unserm fernern Aufenthalte.

Ich bin am Ende meiner Mitteilungen über Bahnbau im tropischen Afrika, und wenn dadurch hie und da einer der Leser angeregt worden ist, sich bei ähnlichen Bauunternehmungen zu melden, so soll es mich freuen. Ich möchte nur jedem den guten Rat geben, den Vertrag vorsichtshalber vor dem Unterzeichnen noch von einem Juristen durchsehen zu lassen, und wenn schließlich alles klappt, sich nicht erschrecken zu lassen durch schwarzseherische Geschichten, welche einem erst auf der Ausreise von Hamburg aufgetischt werden. Während der Dampferfahrt rechnen es sich alte Afrikander als besonderes Verdienst an, Neulinge über ihr zukünftiges Leben so trostlos als möglich zu stimmen. Daß die Lebensbedingungen in einer fernen Gegend und besonders in den südlichen Strichen nicht so günstig wie in der Heimat sind, darüber ist sich wohl jeder klar, der entschlossen ist, eine gewisse Zeit an überseeischen Orten zuzubringen. Heutzutage, wo die Tropenmedizin die Chininprophylaxe festgestellt hat, ist es aber lange nicht mehr so gefährlich in diesen Gegenden wie früher, wo durch unvorsichtiges Umgehen mit Chinin die Fälle von Schwarzwasserfieber häufiger waren und meistens tötlichen Ausgang nahmen. Man hat hierzulande auch die Erfahrung gemacht,

daß es vorteilhafter ist, wenn die jungen Männer nicht unter 25 Jahren hinausziehen, denn bei den meisten ist der Organismus vor diesem Alter noch nicht vollständig ausgewachsen, und wie es hier durch die Statistik nachzuweisen ist, fallen zu junge Leute dem Fieber am häufigsten anheim.

Gleï, 25. April 1909. *E. Pestalozzi.*

Universal-Linierwinkel.

Herr G. R. Geiser in Zürich, dem wir bereits verschiedene praktische Hülfsmittel für das technische Zeichnen verdanken, wie