

LIBRARY
500 100
100000
100000

Australische Reisebriefe. II.

Von Professor H. Dexler (Prag).

Von Genua nach Colombo.

Eine Fahrt nach Ceylon gehört bei der heutigen Entwicklung des Verkehrswesens schon zu den gewöhnlichen Ausflügen über See, so dass ich diesen Abschnitt meiner Reise eigentlich übergehen könnte. Eine grosse Anzahl ausgezeichnete Reisebeschreibungen und deren immer mehr in Aufschwung kommende Lektüre haben uns in die Lage gebracht, gar manches Wissenswerte und Interessante über diese Route als Gemeingut der gebildeten Stände ansehen zu dürfen. Heutzutage sind selbst die Informationsbücher der grossen Schiffahrtsgesellschaften schon ganz anerkanntswürdige Führer durch diese Gebiete, so dass wir uns eigentlich mit dem Hinweise darauf begnügen könnten. Wenn ich dies doch nicht befolge, so geschieht das deshalb, weil sich bei einer Weltreise der Satz besonders treffend bewahrheitet, dass die Beobachtung einer Sache durch mehrere Menschen zu sehr verschiedenen Auffassungen führt; auf Schritt und Tritt können wir uns in Reflexionen begriffen finden über die Differenz der durch das Bücherstudium und die Tradition gewonnenen Vorstellungen mit den persönlichen Eindrücken. Eine Fahrt nach Ceylon bietet in relativ kurzer Zeit und unter verhältnismässig geringen pekuniären Opfern eine solche Menge wahrhaft schöner Momente, dass ein solches Unternehmen zu den höchsten touristischen Genüssen gehört, die wir überhaupt erlangen können.

Meine Reisevorbereitungen sind ziemlich langwierig gewesen. Schon vor 1½ Jahren hatte ich Beziehungen mit Queensländer Kaufleuten wie auch mit den dortigen Behörden angeknüpft, um mich über die Aussichten des Dugongfanges in der Korallensee zu informieren. Die Zusammenstellung meiner Ausstattung an Instrumenten, Büchern, Kleidung usw. war gleichfalls aufs Sorgfältigste zu überlegen, um mich nur mit den notwendigsten Dingen zu versehen und nicht unnützen Ballast mitzuschleppen. Von ausserordentlichem Werte waren mir in dieser

AUG 6 - 1909

Beziehung die zahlreichen Ratschläge, die ich der Liebenswürdigkeit des Herrn Professors Semon zu verdanken hatte. Durch seinen mehrjährigen Aufenthalt im Osten Australiens und an den Küsten des Korallenmeeres in die dortigen Verhältnisse auf das genaueste eingeweiht, vermochte er mir so guten Bescheid zu geben, dass ich hinsichtlich meiner Equipierung vor jedem Zuviel oder Zuwenig bewahrt blieb. Seine mir gegebenen Fingerzeige haben sich bis zum letzten Momente als verlässlich bewährt, so dass ich Herrn Professor Semon meine besondere Erkenntlichkeit schulde. Es ist dieser Umstand umsomehr hervorzuheben, als sich Ähnliches von vielen Informationen, die ich aus Queensland direkt erhielt, nicht behaupten lässt.

Professor Semon nahm mir auch eine andere grosse Sorge ab; sie betraf die Befürchtung einer zu weit gehenden Behinderung meiner Aktionsfreiheit in Australien. Professor Schultz, der sich im Jahre 1894 nach Neuseeland begeben hatte, um Hatteria, ein eigentümliches, echsenähnliches Reptil zu sammeln, hatte vonseiten der dortigen Behörden wegen angeblicher Ausrottungsgefahr dieses Tieres solche Schwierigkeiten erfahren, dass er nicht nur ein Jahr länger als beabsichtigt auf der Insel bleiben musste, sondern beinahe ganz um die Früchte seiner Mühe gekommen wäre. Die Geschichte ist seither in Europa vielfach herumgebracht worden und auch ich bekam sie wiederholt zu hören, so dass ich mich gewisser Bedenken nicht enthalten konnte. Professor Semon konnte sie bald zerstreuen mit der Versicherung, dass man derartiges in Queensland nicht zu fürchten habe. In ähnlichem Sinne sprach sich auch Professor v. Lendenfeld aus und beide Herren haben tatsächlich recht behalten.

Neben diesen und ähnlichen Informationen privater Natur gewann ich eine Hauptstütze für mein Vorhaben in den einflussreichen Empfehlungsbriefen, die ich durch die dankenswerte Befürwortung der Reise seitens des k. k. Unterrichtsministeriums sowie auch der Gesellschaft zur Förderung deutscher Kunst und Wissenschaft vom k. k. Ministerium des Äusseren an die Regierung von Queensland erhielt. Ohne sie wäre es bei den vorhandenen Mitteln wohl kaum möglich gewesen, meine Bestrebungen dem gewünschten Ziele zuzuführen.

Am 12. März 1901 schiffte ich mich in Genua nach mühseliger Überwindung der berüchtigten italienischen Zollplackereien an Bord des Postdampfers „Weimar“ vom norddeutschen Lloyd ein. Das vom Ufer sehr heiter und ruhig aussehende Meer erwies sich mir sogleich nach dem Verlassen des Hafens äusserst unbekömmlich.

Ich erinnere mich noch meines mit schlecht verhüllter Übelkeit gemischten Erstaunens, dass ein 5000 Tonsboot so geschaukelt werden könne; dann versuchte ich noch das zurückbleibende Pilotenboot zu photographieren, wankte in meine Kabine und wurde von einem sehr jungen Manne gefragt, ob ich nicht ganz wohl wäre. Die Frage kam mir damals geradezu verletzend vor. Dann legte ich mich in mein Bett und beleuchtete von allen Seiten die Aussicht, in einem solchen Zustande bis nach Australien fahren zu müssen.

Bei der Einfahrt in den Hafen von Neapel am 13. um 5 Uhr nachmittags kam ich wieder zu mir. Es war mässig windig und regnerisch. Zuerst kam Gaëta in Sicht, das von den Passagieren für Neapel gehalten wurde; dann die Stadt selbst. Ich weiss nicht, ob damals meine miserable Gemütsverfassung schuld war: im Regen kam mir Neapel von Bord aus als eine recht prosaisch aussehende Mietskasernenstadt vor, um derentwillen kaum zu sterben sich empfohlen hätte. Gewitterwolken verhüllten die Aussicht und von dem Farbenspiele der Bucht von Neapel war nichts vorhanden. Zahlreiche Boote umringten unseren Dampfer. Man bot Blumen, Zeitungen und Ansichtskarten zu horrenden Preisen aus und setzte uns für 2 Lire über. Wir waren froh, vom Schiffe loszukommen; nicht so sehr aus Neugierde, sondern um den Gesängen jener Musikanten zu entgehen, die das Lied „Santa Lucia“ unermüdlich und schlecht sangen. Ich glaube, die Hafensänger von Neapel haben nur das eine Lied, von dem sie zu leben scheinen. Als wir nach zwei-stündiger Abwesenheit auf unser zur Abfahrt bereites Schiff stiegen, schallte uns wieder jener Sang nach; nachdem wir alle Taue abgeworfen hatten und uns in Bewegung setzten, sang man es von mehreren Booten zugleich; wie ein Rauch blieben die Klänge an unserem Bord haften und selbst, als wir ausserhalb des Wellenbrechers in volle Geschwindigkeit fielen, klang uns noch die Weise von Santa Lucia nach!

Unser Ausflug nach der Stadt war misslungen zu nennen. Unsere Kutsche, die ich mit drei Mitpassagieren bestiegen hatte, führte uns weit herum, ohne uns den Sehenswürdigkeiten der Stadt nahe zu bringen. Auf unseren Bock hatte sich unbemerkt und ungebeten ein Cicerone geschwungen, der hoch und teuer schwur, ein Gentleman zu sein, der Geld nicht nehmen dürfe, trotzdem aber erst nach Empfang von 1 Lira vom Wagen stieg. Wir kauften einige Photographien und in Aussicht auf einen reichen Fischfang eine Menge Angeln. Den Rest unserer kurz bemessenen Zeit benutzten wir, um in einer Osteria Neapler Spagetti, Salami und Onicho zu kosten, dann eilten wir in den Hafen zurück.

Früh am nächsten Morgen stieg ich an Deck unseres Schiffes, das bei sonnigem und klarem Wetter seinen Weg nach Süden fortsetzte. Um 10 Uhr passierten wir den steilen Vulkankegel des Stromboli mit seiner Wolkenkappe und gegen Mittag fuhren wir unter den Klängen der Schiffskapelle in die Strasse von Messina ein. Wir kamen nach 1 Uhr an Cap Varo mit seinem hohen Leuchtturm vorüber und passierten nachmittags die Südspitze Italiens, die uns nur fern am Horizonte zu Gesichte kam. Nun hatte ich erst Gelegenheit, mich nach den Einrichtungen des Schiffes und nach den Mitpassagieren genauer umzusehen. Als erstes ist das Essen zu nennen. Ich gebe zu, es gibt auf einem Ozeandampfer vieles Andere und weit Interessanteres; indessen drängt sich das Nehmen der Mahlzeiten so gewaltsam in unser Leben an Bord ein, dass man es zunächst erledigen muss.

Um 6 Uhr morgens erscheint Tee mit Bisquits, der in den Kabinen gereicht wird, um die Passagiere zur Einnahme des um 8 Uhr aufgetragenen Frühstücks zu stärken. Letzteres besteht aus Hafergrütze, Fleisch, Eiern, Butter und eingemachten Früchten in jeder gewünschten Quantität. Um 10 Uhr wird Beefsteak und eine Suppe mit einigen Brötchen gereicht, um 12 Uhr wird zum Lunch geläutet, den die Schiffskapelle begleitet. Wieder kommen eine Menge von Fleischspeisen, Backwerk, Früchte usw. auf die Tafel, die um 6 Uhr abermals zum Diner womöglich noch reichlicher beladen wird. Um 10 Uhr abends ist man dann noch zu einer Tasse Tee mit Zugabe gebeten. Alles das wird willig aufgenommen; manche werden sogar noch in den Zwischenzeiten beim Cakesknuspern ertappt.

Bei einem solchen Regime klagten viele Passagiere über schlechtes Befinden. Sie schrieben das natürlich der Seekrankheit zu, die sich immer einstelle, wenn man zu wenig esse. Dann kam der Schiffsarzt an die Reihe, der die verschiedensten Klagen der geplagten Menschheit ruhig und unwandelbar mit demselben Sal mirabile Glauberi behandelte. Als nach den ersten Tagen das Vertrauen in seine Medikation erschüttert war, wendete man sich an Laienhilfe; jeder, namentlich die Engländer, hatte eine ganze Reihe von Flaschen und Dosen höchst unfehlbarer Salze, Cures und Mixtures, die zwischen den Mahlzeiten konsumiert wurden. Ich sah alle jene köstlichen Figuren aus Marryats Seeromanen wieder auferstehen und ihre kleinen Leiden und Freuden vor meinen Augen ausbreiten. Man war freundlich und zuvorkommend, machte Bekanntschaften, erwies sich allerlei Gefälligkeiten und lieb sich insbesondere die massenhaft mitgebrachte Literatur von der Qualität der Monthly Reviews, Idler, Strand usw. Der erste Prozess sozialer Schichtung begann.

Die „Weimar“ war mit Frachten vollgeladen und führte nur wenig Passagiere. In der Kajüte etwa 40 Personen und in der Steerage gegen 50 italienische Arbeiter, die als Wäscher nach Australien gingen. Ausserdem hatten wir 5 spanische Priester und 2 Anamiten an Bord.

Die Überfahrt nach Port Said geschah bei ziemlich bewegter See und kühler Temperatur. Wir hatten 15° C Mittagswärme und waren viel unter Deck, da der Wind uns gehörig durchblies und die Seekrankheit zwar in milder Form, immerhin aber deutlich ausgesprochen fühlbar war. Um sie zu bekämpfen, assen unsere Spanier, bis sie schwitzten, ohne indessen vor dem fastenden Teil einen Vorteil zu erringen.

Am 16. morgens schlug das Wetter um. Die See wurde ganz ruhig, das Wetter klar und warm, so dass wir unsere Sommertoilette zum ersten Male hervorsuchen mussten. Man genoss eine weite Fernsicht über das Meer und war gesund genug, um sich des Lebens zu freuen, was bis zu diesem Zeitpunkte selten der Fall war. Alles kam auf Deck, um sich in der warmen Sonne zu strecken und dem Spiel der dem Schiffe nachziehenden Möven zuzusehen, die sich laut schreiend auf das Küchenspüllicht stürzten um einen geniessbaren Brocken zu erhaschen. Einen noch grösseren Lärm als diese Vögel machten die Zwischendecksitaliener, die mit einer Begeisterung, die einer besseren Sache würdig gewesen wäre, Morra spielten. Im Vorderschiff brachten die Auswanderer ihre Kinder herauf, sogar die zwei Anamiten, die mit uns die Überfahrt machten, kamen scheu aus ihren Verstecken. Da sie als Farbige von niemandem, nicht einmal von dem elendesten Kohlschieber einer Ansprache würdig erachtet wurden, gingen sie zu den Schlachtthieren und graulten ihnen die Köpfe.

Um diese Zeit wurden wir auch mit den Schiffsoffizieren bekannt, von denen ich namentlich den 2. und 3., die Herren Guth und Lindorp, besonders schätzen lernte; sie haben mir auf der langen Reise durch die Erzählungen aus dem bewegten Leben der Schiffer, sowie durch Erklärungen des Schiffsbetriebes viele angenehme Stunden bereitet. Sehr liebenswürdig war auch der 1. Offizier, der durch seine Sprachtalente hervorragte; er sprach mit Italienern, Spaniern, Franzosen und Engländern. Sein Englisch war schlecht, seine romanischen Sprachen viel mit Gesten von seiner und neugierigen Gesichtern von der anderen Seite begleitet. Er trat mit Begeisterung dafür ein, dass der Haifisch ein Säugetier sei, weil es lebend gebärende Haie gibt. Am meisten angestaunt wurde namentlich von den jüngeren Leuten der Kapitän, der sich bisher wenig sichtbar gemacht hatte. Er sprach viel von den Mühseligkeiten des Dienstes, legte

sich im übrigen jene starke Zurückhaltung auf, welche der angestammten Verachtung der Seekapitäne für Passagiere entsprang.

Mit der Sonne und der Windstille kehrte unsere Genussfähigkeit für die Schönheiten der uns umgebenden Natur wieder. Der herrlich reine Himmel, um uns das weite blaue Meer mit seinen grossen flachen Wogen, den Scharen weisser Möven, die wie Schneeflocken über den Wässern dahinstrichen, die Schiffe, die von Zeit zu Zeit weit am Horizonte vorüberzogen und unser eigener mächtiger Dampfer, der mit 13 Meilen Geschwindigkeit das Wasser durchfurchte und noch vieles Andere konnte nicht oft genug angestaunt und betrachtet werden. Noch eindrucksvoller war die Nacht mit dem sternübersäeten Firmament, das hier viel dunkler und tiefer erschien als bei uns in den nördlichen Breiten.

Am Sonntag, den 19., wurden wir früh am Morgen durch die Weisen eines Chorals geweckt, dessen Töne feierlich durch das stille Schiff erklangen. Bald war alles wieder auf Deck im lebhaften Durcheinander, teils um den Reigen der Mahlzeiten wieder zu beginnen, teils um die letzten Briefe zu schreiben. Es war Postschluss angekündigt worden, da wir Port Said anzulaufen im Begriffe standen.

Die Farbe des Seewassers war vom Blau ins Blaugrüne übergegangen, die Lastwinden über den Luken wurden instand gesetzt, die Briefsäcke zum Verladen bereit gestellt und die Postflagge aufgezogen. Gegen 9 Uhr konnten wir bereits mit unseren Gläsern die Küste als ein schmales, ganz niederes Band am Horizonte unterscheiden und bald hob sich auch die Stadt deutlicher ab. Der Pilot kam an Bord, der Gang des Dampfers wurde gemässigt, und wir traten unter klingendem Spiel langsam in den Suezkanal ein, an dessen Mündung das elegante Denkmal Lesseps sich befindet. Die überlebensgrosse Figur steht mit erhobenem, nach der See gerichtetem Antlitz auf hohem Granitsockel und läßt mit der leicht ausgestreckten rechten Hand zum Eintritte in jenes grossartige Bauwerk ein, das den indischen Ozean mit dem mittelländischen Meere verbindet. Mit Entzücken hingen unsere Blicke an dem sich vor uns entrollenden Bilde. Die grellstrahlenden gelben und roten Kaibauten, aus denen der Leuchtturm weit emporragte, die grossen weissen Ozeandampfer des Hafens, das Schreien der buntgekleideten Lastträger am Ufer, das dumpfe Brüllen der Dampfpfeifen, das blaue Meer auf der einen, der gelbe Ton der Sandwüste auf der anderen Seite, die Luft ganz schwach getrübt und flimmernd, und über dem Ganzen die brennenden Glutten der afrikanischen Sonne ausgegossen: all das wirkte so mächtig auf mich ein, dass ich lange schweigend stand und manche Gedan-

ken, die mir aus „Tausend und eine Nacht“ geblieben waren, an mir vorüberziehen liess.

Beim Näherkommen schwindet allerdings jede Träumerei von morgenländischer Pracht bald vor der rauhen Wirklichkeit; Port Said entpuppt sich seinem wahren Wesen nach als eine Stadt, hervorgegangen aus einer grossen, aber sehr unromantischen Hafenanlage mit europäischer Arbeiterbevölkerung und dem Schmutze türkischer Bettler. Betritt man den Kai, so wird man überfallen von einer Schar von Führern, die zwar nichts zu zeigen haben, dafür aber um so unverschämter sind und die wunderbarsten Anerbietungen machen. Zu sehen ist fast nichts, wenn man den Hafen verlässt: ein Europäerviertel für die verschiedenen Behörden mit ein paar grossen Geschäftshäusern und einer Menge von Kaufläden, in denen einem der gesamte Auswurf europäischer Kramläden angeboten wird, und dahinter die Eingeborenenstadt. Sie unterscheidet sich durch nichts von anderen türkischen Städten.

Die Strassen sind voll von Backschisch verlangender Araber, von Ziegen, Katzen, Kindern und schreienden Eseltreibern; sie stossen sich mit Wasserträgern, kinderbepackten Weibern und Bettlern herum und können nur durch den Policeman zur Ruhe gebracht werden. Erscheint ein solcher, so beugt sich alles augenblicklich vor seiner nicht wenig zur Schau getragenen Würde; es wird stille in dem Menschenhaufen und die Passage wird wieder frei. Zuweilen nähert sich ihm wohl auch ein kleiner Schuhputzerjunge und glänzt ihm seine Stiefel in Demut ohne eine Bezahlung zu erhalten; damit scheint sich der Vertreter der öffentlichen Ordnung nicht abzugeben. Trotzdem man überall die Bemühungen sieht, welche gemacht werden, um Ordnung in diese Orientalen und ihre Niederlassung zu bringen, so gelingt es doch nicht europäische Reinlichkeitsbegriffe ganz einzuführen. Schon die Nase allein belehrt uns, wann wir ins Eingeborenenviertel eintreten. Man verlässt es wohl bald wieder, weil es ausser dem Unrat keine Sehenswürdigkeiten gibt; nur eine ungemein armselige kleine Moschee wird als solche ausgespielt. Man bekommt Binsenkörbe um die Schuhe, tritt ein, bemerkt beim Anblick der kahlen Wände, dass man der Dupierte ist und erlegt gerne 2 Franken als Sühnegeld für die schlecht angebrachte Neugier. Draussen werden einem ein paar Kameele, ein armloser Mann usw. gezeigt, worauf man sich eilends wieder an Bord begibt.

Auf dem Schiffe herrschte ein bewegtes Treiben. Mit Geschrei und Gesten priesen die arabischen und griechischen Hausierer ihre Korallenschnüre, Manschettenknöpfe, Zigarrenspitzen zu wahrhaft erstaunlich hohen Preisen an und brachten die

Schunderzeugnisse irgend einer deutschen oder englischen Fabrik auch wirklich an. Straussenfedern ausgezeichnet zusammengesetzt, Ansichtskarten, Zigaretten, Datteln, Sutschuk und Mosaikarbeiten wurden massenhaft verhandelt. Dort versucht ein griechischer Geldwechsler so viele ungültige italienische Lire loszuwerden als nur möglich; hier sieht der Bootsmann einen kaufbefissenen Araber in eine Kajüte schauen und schlägt im nächsten Moment einen dicken Besenstiel an seinem Rücken entzwei. Alles schwitzt, schreit und hastet. Die Ladewinden rasseln und poltern, die Verloader brüllen aus dem Raum herauf, die Signalpfeifen schrillen, um das Schiff klar zu machen — Lärm und Geschrei überall. Er wird nur noch durch die Kohlenlader übertönt, die einen wahren Höllenspektakel machen. Von grossen Pontons, die längsseits der Ozeandampfer angelegt werden, müssen die Kohlen in Körben nach den Bunkern getragen werden. Mit dieser Arbeit sind über hundert zerlumpete Araber beschäftigt, die sich ihrer Pflicht nicht anders erledigen können, als dass sie, solange sie den Korb am Rücken tragen, mit weithin schallender Stimme verkünden: „Hier kommt ein Araber mit einem grossen Stück Kohle; hier kommt ein Araber mit einem noch grösseren Stück Kohle“ usw. Der auffliegende Kohlenstaub verhüllt den Schiffsrumpf wie eine dunkle Wolke, aus der das vielstimmige Geschrei ertönt und aus der man hin und wieder die Kerle erblickt, die im Singsang im Gänsemarsche die Rampen auf- und niedersteigen wie eine Schar schwarzer Teufel.

Ich will Port Said nicht verlassen, ohne auf zwei Dinge hinzuweisen, die ich namentlich im Hinblick auf muselmännische Bevölkerung als besonders anerkennenswert hervorheben möchte. In den Kaufläden für frisches Fleisch sah ich überall den Stempel des Beschauamtes aufgedrückt; die behördliche Untersuchung des zum Konsume zugelassenen Fleisches ist an einem solchen Orte ebenso bedeutungsvoll wie deren Durchführung bei den Reinlichkeitsbegriffen der Araber schwer sein mag.

Der andere Vorzug besteht in der Regelung der Bootsgebühren. Der im Orient Reisende ist gewöhnt, in den Hafengeplätzen von jenen Leuten, die das Übersetzen vom Schiffe nach dem Pier besorgen, in der unangenehmsten Weise belästigt zu werden. Der frisch angekommene Europäer, der noch nicht so wie der bereits ansässige gewöhnt ist, sich mit Brachialgewalt Befreiung zu verschaffen, kann sich der Zudringlichkeit dieser Leute und ihrer masslosen Überbietungen kaum erwehren. Es ist dies ein trauriger Umstand, den ich übrigens den Bootsleuten im Hafen von Genua wie in dem von Neapel genau so zum Vorwurfe mache. Das über die ganze Erde verbreitete Prinzip, den Fremden als Raubobjekt zu betrachten, ihn so schwer wie

möglich zahlen zu lassen, treibt in den orientalischen Hafenstädten die hässlichsten Blüten, was dort umsomehr zu tadeln ist, als es den Behörden leicht fallen muss, durch anderweitige Versorgung sich diese Handvoll Tagediebe vom Leibe zu halten. In Port Said hat das Hafenamt die Fahrpreise nominiert und ruhig und geschäftsmässig lässt sich der ganze Verkehr betätigen.

Unsere Durchfahrt durch den Kanal dauerte 18 Stunden. Langsam bewegte sich die „Weimar“ zwischen den Ufern des Kanals hin. Alles an Bord schien die Aufmerksamkeit der Schiffsführer zu teilen; es war auffallend still; man hörte nur das langsame, monotone Schlagen der Schraube. Rings um uns, soweit das Auge reichte, gelber flacher Sand, in dem sich der Kanal am Horizonte als dünner Silberfaden verlor. Letzterer schien uns überhaupt sehr enge, weil wir auf einem grossen Schiffe lebend den Masstab für gewöhnliche Objekte und Distanzen ziemlich verloren hatten. Man sah zu wenig Wasser um sich, vergass aber dabei, dass vom Bordrand bis zum Wasserspiegel 8 *m* waren und wunderte sich, dass von unserem Schiffe nur ein starker Arbeiter imstande war, ein Stück Kohle bis ans Ufer zu werfen.

Die Temperatur war nachmittags auf 29° C angestiegen und drückend. Kein Lufthauch regte sich; die Gleichmässigkeit der Landschaft wirkte eigentümlich einschläfernd, wenngleich hübsche Szenerien nicht vollständig fehlten. Auf mich übte namentlich das Farbenspiel einen besonderen Reiz aus, das die umgebende Natur uns bot. In der Ferne verlor sich die fast ganz ebene oder mit wenigen Windkämmen und Sandwehen bedeckte Wüste in einen grauioletten Schleier, während sich über uns ein gleissend weisser Himmel dehnte. Noch packender waren jene Momente, wenn man ein entgegenkommendes Schiff aus der grauen Dunst- oder Staubwolke wie ein Fata morgana auftauchen sah. In der vor Hitze flimmernden Luft konnte man seine Konturen zuerst nur undeutlich wahrnehmen und den Kontrast betrachten, den ein Ozeandampfer in der Sandwüste hervorruft.

Häufig fuhren wir an ausgedehnten Teichen, die sich längs des Kanales dahinzogen, und kleinen Seen, den Bitterseen, vorüber oder passierten eine Signalstation, die mit ihrem Pflanzenwuchs und den weissen Gebäuden in der öden und todestraurigen Umgebung einen ungemein lieblichen Anblick bot.

Mit dem Einfall der Nacht wurde der am Bug aufgehängte Reflektor in Tätigkeit gesetzt, dessen Lichtkegel den Kanal und seine Ufer weithin aufs intensivste beleuchtete. Hin und wieder wurden Laternensignale gegeben, ein kleiner Schnelldampfer eilte

hurtig an uns vorüber. Um 1 Uhr morgens gewahrten wir das blendende Licht eines grossen entgegenkommenden Schiffes, das wie ein heller Stern in der Wüstenlandschaft erstrahlte. Allmählich kam es näher, wurde anscheinend immer höher und höher und, während wir zur Seite weichen und halten mussten, zog der schwarze Koloss — das englische Schlachtschiff Amphitrite — an uns vorbei. Einige Rufe wurden laut und einige Passagiere, die gleich mir gewacht hatten, riefen Grüsse nach dem fremden Schiff hinüber, dessen Lichterreihen langsam kleiner wurden und bald im Dunkel der Nacht verschwanden.

Als ich am Morgen an Deck kam, waren wir fast aus dem Süden des Kanals herausgekommen und Port Suez lag vor uns. Wegen des kurzen Aufenthaltes konnten wir nicht an Land gehen. Es kamen wieder zahlreiche Händler an Bord, die vorwiegend Sutschuk — Sultans delight — billige Korallenschnüre und Zigaretten anboten. Letztere waren von so hervorragender Qualität, wie ich sie in Europa niemals gekostet hatte. Dabei gaben die Leute Proben soviel man wollte, damit man sich von der Güte versicherte, ehe man kaufte. Einer der Rechtgläubigen hatte sich verspätet und war aus dem Zwischendeck erst aufgetaucht, als sich der Dampfer bereits in Bewegung gesetzt hatte. Er lief vor Angst wie besessen umher, warf sich dem dritten Offizier zu Füssen und bat um seine Aussetzung, die ihm natürlich gewährt werden musste. Man liess ihn an einer Strickleiter über Deck klettern, was er erst tat, nachdem er Schwüre des Dankes geleistet hatte. Einige wegen der Verzögerung sehr erboste Matrosen meinten, man solle ihn einfach über Bord werfen. Das nahm ich nicht für ernst. Viel mehr Gewicht legte ich auf die Anwesenheit des Bootsmannes, der verdrossen und eifrig seine Prime kauend, unheilvoll um den Händler herumschlich und der von Handgreiflichkeiten wahrscheinlich nur wegen der Passagiere abliess, die den Vorgang mit ansahen. Der Araber kam aber bald aus der gefährlichen Nähe und wurde von einem Fischerboote aufgenommen. Dort in Sicherheit beeilte er sich, uns im gebrochenen Englisch auf das Nachdrücklichste zu verfluchen und uns samt dem Schiffe auf den Boden des Meeres zu wünschen.

Bei der Einfahrt ins rote Meer veränderte sich der Landschaftscharakter mit einem Schlage. Wir waren zwar noch lange in der Nähe der Küsten, die ebenso gelb und unbelebt aussahen wie das eben verlassene Landgebiet. Hier aber stiegen hohe und kahle Gebirgszüge aus dem Meere auf, die in mehreren Staffeln das Ufer zu begleiten schienen. War früher schon die sonnendurchglühte Wüste, die wir verlassen hatten, mit ihren ungemein zarten Tinten in Gelb und Blau, ihrer Stille

und Öde als reizvoll für den empfindsamen Beobachter gewesen, so wurde der Eindruck hier noch durch das Pittoreske der Küste mit ihren Felszacken und den blendenden Reflexen der steilen vegetationslosen Abhänge, sowie durch das satte Blau des Meeres mächtig vertieft. Man vermochte nur schwer den Blick von dem Landschaftsbilde voll unvergleichlicher Schönheit zu wenden.

Unser Kurs lag während des ersten Tages mehr nach der Westküste der Halbinsel Sinai zu; diese präsentierte sich als ziemlich hohes, ganz kahles Tafelland mit steilen Abhängen und grossen kegelförmigen Schutthalden in den Einbuchtungen der Vorberge. Ganz im Hintergrunde konnte man mit guten Gläsern noch hohe Gebirgskämme wahrnehmen, deren Konturen nur undeutlich aus dem rauchgrauen Horizonte hervorschimmerten.

Im Laufe des Nachmittags trafen wir auf zwei kleine Scharen von Delphinen, die Seeschweine der Matrosen, die mit grosser Schnelligkeit und sichtlicher Neugier auf unseren Dampfer im Gänsemarsche zukamen, bald aber zurückblieben. Das ganze Volk der Möven, die uns zu hunderten begleiteten, solange wir in Landnähe waren, stürzte kreischend auf die grossen Tiere los und umkreiste sie, nieder über dem Wasser streifend, in grosser Aufregung; von Zeit zu Zeit stiess der eine oder der andere dieser ungemein gewandten und ausdauernden Flieger mit so grosser Schnelligkeit herab, dass er klatschend auf das Wasser fiel. Die scheinbare Wut, welche diese Seevögel gegen die Delphine kehrten, ist so charakteristisch, dass sie uns später dazu diente, die letzteren ausfindig zu machen, lange ehe wir sie vom Deck aus zu sehen vermochten. Waren die Möven plötzlich aus dem Bereiche des Kielwassers verschwunden, das sie gewöhnlich nie verliessen, so konnte man sicher sein, dass sie eine Familie von Seeschweinen aufgestöbert hatten, mit denen sie alsbald in die Nähe des Dampfers kamen. Blieben die grossen Tiere endlich zurück, so stellte sich ein Vogel nach dem andern ein und nahm seinen wiegenden leichten Flug hinter dem Schiffe wieder auf, mit scharfem Auge die Abfälle überwachend, die in der Drift zurückblieben.

Wir hatten gleich am ersten Tage vielfach Gelegenheit, den bekannten Reichtum der Fauna des roten Meeres zu bewundern. Ein Postdampfer ist allerdings kein sehr geeigneter Ort, um solche Beobachtungen anzustellen, da seine Schnelligkeit zu gross ist. Ich versuchte oft mit einem Segeltuchsack oder mit der Schleifangel auf Fang auszugehen. Unsere Geschwindigkeit war aber, wiewgleich nur 13 Meilen betragend, doch so bedeutend, dass der Sack nicht nur mit aller Kraft gehalten werden musste,

sondern beim Herausreissen aus dem Wasser und dem darauffolgenden Zurückschwingen so heftig an den Schiffsrumpf schlug, dass der Inhalt meistens ganz verschüttet wurde. Ausser einigen schönen Strahlentierchen habe ich auf diese Weise niemals etwas gefangen, trotzdem eine Menge von Schirmquallen und grosse Bündel von Blasentang überall vorhanden waren. Aus demselben Grunde wurden die Köder der ausgelegten Angeln in kurzer Zeit abgerieben oder verschwanden ganz plötzlich von der sich unglaublich rasch aufpließenden Leine; ich gab daher bald diese erfolglosen Versuche auf. Später konnte ich mich überzeugen, dass Makrelen zuweilen die Angel eines mit Volldampf fahrenden Schiffes annehmen; doch dürfte das nur ein seltenes Vorkommnis sein.

Sehr interessant war es, den Bewegungen von zwei Haien zuzusehen, die um den Bug des Schiffes mit Eleganz und bewunderungswürdiger Leichtigkeit spielten. Die Tiere, die von der Mannschaft stets als die gefürchteten Menschen- oder Blauhaie ausgegeben und darob von den Passagieren mit gebührendem Gruseln betrachtet wurden, schossen unter dem Schiffsboden hervor, stiegen bis zur Bugwelle auf und verschwanden, einen kühnen Bogen beschreibend, blitzschnell in die Tiefe. Eine Bestimmung der Tiere war mir unter den herrschenden Umständen nicht möglich; nur ergab die auffallende Fleckung der Körperoberfläche die Versicherung, dass es keine Menschenhaie waren.

Unter solchen Ereignissen verflog der Tag im Nu. Beim Niedergang der Sonne liess der beträchtliche Gegenwind, den wir bisher als angenehme Kühlung genossen, nach und die Temperatur stieg auf 27° C. Das viele Hin- und Herwandern auf dem Schiffe hatte mich müde und hungrig gemacht und ich freute mich, nach dem Diner ein bequemes Plätzchen am Heck beziehen zu können, um den Abend zu geniessen und meinen Gedanken über die Grossartigkeit der Natur, über die Eigenart des Schiffslebens und über die Heimat nachzuhängen. Hinderlich wirkte dabei nur ein sonst hoffnungsvoller junger Engländer, der im Speisesalon zu singen sich gezwungen sah. Man sagt den Söhnen Albions gerne nach, dass sie im allgemeinen kein Gehör hätten, ein Urteil, dem ich mich aus Mangel persönlicher Erfahrung nicht anschliessen kann; der Mann störte aber aufs greulichste die feierliche Stille der Nacht über dem Meere. Nach langem Bemühen endete er mit einigen qualvollen Passagen und ich konnte mich ungehindert dem Genusse hingeben, den ich in der Betrachtung des prächtigen Sternenhimmels und der dunklen, geheimnisvollen Tiefe fand.

Das Zodiakallicht war in jener Nacht auffallend deutlich zu

sehen; sein schwacher Schimmer leuchtete wie der Kopf eines riesigen Kometen im Westen und war an Intensität fast so stark, wie das Licht der Milchstrasse oder dasjenige des Kielwassers. Das letztere wird durch die Bewegung des an der Schraube gepeitschten Wassers hervorgerufen und hängt dem Schiffe als ein breiter phosphoreszierender Streifen an. Sein Leuchten wurde hier noch vermehrt durch zahllose Leuchtquallen, die als helle Feuerkugeln oder Punkte in ihm auftauchten und wieder verloschen. An Pracht übertroffen wurden sie von riesigen Formen, die als scheinbar kopfgrosse, grünlichweiss erstrahlende Körper aus den schwarzen Wassern emporkamen und mit ihrem zitternden Lichte noch lange sichtbar blieben, ehe sie in das Nichts zurückversanken. Wie die Irrwische schwirrten und flogen die kalten Lichter in der gleichmässig gurgelnden Drift durcheinander, die selbst im fahlen Schein leuchtete. Hier einer sprühenden Feuergarbe gleich, in Massen hervorbrechend und wie Sternschnuppen wieder verlöschend, dort zu dreien und vieren in Reihen geordnet oder als einzelne glänzende Kugeln Kreise und Schlangenlinien ziehend, wirbelten die Leuchtkörper in geisterhaftem Tanze dahin. Ihr Spiel verblasste zuweilen vor dem Aufblitzen einer mächtigen Scheibe, die rasch, wie sie gekommen, verging oder träge auf- und niederwogend noch lange dem enteilenden Schiffe nachwinkte, wie das funkelnde Auge eines Ungeheuers der Tiefe. Zu grossen Haufen an einer Stelle zusammengedrängt, konnte man sie an einer anderen verschwunden glauben, bis plötzlich wieder ein Stern aufglühte, von hunderten ähnlichen umschwärmt, die durcheinander gejagt wurden wie Funken im rasenden Sturm. Stetig schlug die Schraube. Ein lauer Ostwind umfächelte mich und flüsterte mir seltsame Weisen ins Ohr. —

Ich erwachte durch ein klatschendes Geräusch. Ich vermeinte den singenden Engländer über Bord; dann aber sah ich, dass der Bootsmann mit einem grossen Wasserschlauche hantierte, während zwei Schiffsjungen das Deck rieben. Sie hatten mich nicht bemerkt und ich war nahe daran, gewaschen zu werden. Es war 2 Uhr morgens. Als ich schläfrig nach dem Saloneingang schritt, wurde ich auf ein Blinkfeuer aufmerksam, das wir soeben passierten. Es dürfte dasjenige von Scheduan gewesen sein. In regelmässigen Pausen erschien das ruhige klare Licht in der Ferne und verlosch.

Am nächsten Tage 12 Uhr mittags waren wir 346 Meilen von Port Suez entfernt, unsere Position $29^{\circ} 56'$ Nordbreite und $35^{\circ} 39'$ Ostlänge. Kurs Süd-Süd-Ost wie am Vortage. 26.5° C Temperatur (Schleuderthermometer).

Die Zeit verging mit derselben Schnelligkeit unter den verschiedensten Beschäftigungen, von denen die Beobachtung des Meeres und das Photographieren den grössten Teil in Anspruch nahmen. Hier muss ich bemerken, dass ich den Gebrauch von Films nunmehr einzustellen gezwungen war, weil sie bei der Entwicklung durch die Wärme des Wassers zugrunde gingen. Wenn auch die Temperatur durchaus keine sehr hohe zu nennen war, so wurde der ganze Schiffskörper von dem warmen Seewasser allmählich so durchwärmt, dass selbst das Wasser der Tanks 24° C zeigte. Wenn ich nun auch Eisstücke verwendete, um zu kühlen, so genügte doch ein einmaliger unvorsichtiger Wasserwechsel, um die ungemein zarte Gelatineschicht der Films zum Quellen zu bringen, ein Nachteil, der den Platten in viel geringerem Masse zukam. Meine Platten bewährten sich stets so ausgezeichnet, dass ich nur bedauerte, mich mit der Einrichtung der Filmkassetten überhaupt eingelassen zu haben.

Wir sahen wieder einen grossen Hai am Bug und zum ersten Male kleine Schwärme fliegender Fische. Wie grosse Heuschrecken schossen diese zierlichen Tiere aus den Wogen empor und schwebten über dem Wasser dahin. Ich war wiederholt in der Lage, sie unmittelbar neben dem Schiffsrumpfe auftauchen zu sehen und konnte, soweit das unbewaffnete Auge ausreichte, niemals eine dem Flügelschlag ähnliche Bewegung der Flossen sehen. Vielmehr schienen diese weit vom Körper abgestreckt gehalten zu werden und dabei zitternd zu schwirren. Beim Einfallen sah man zuweilen deutlich, dass die Fische mit dem Hinterende des Körpers zuerst einsanken; die verlängerte untere Schwanzflossenspitze zog eine gut wahrnehmbare Linie an der Wasseroberfläche, worauf der Fisch verschwand.

Die beiden nächsten Tage wurden wir mit der Tropenhitze bekannt. Am 20. März hatten wir 31.5° C im Schatten. Der Wind ging mit uns und der aus dem Schornstein kommende Rauch stieg beinahe vertikal auf. Durch den erhöhten Feuchtigkeitsgehalt der Luft wurde die Wärme besonders empfindlich, wenn auch mancherlei Hilfsmittel zu ihrer Bekämpfung herangezogen wurden. In den Innenkabinen wurden elektrische Ventilatoren aufgestellt und über die Speisetische die Riesenfächer aufgehängt, die „Punkahs“, die von einem Schiffsjungen in schwingender Bewegung erhalten wurden. Am peinlichsten wurde die Schwüle bei Nacht. Ich konnte mich nicht bequemem, in meiner engen Koje zu schlafen. Der warme Innenraum, die heisse eiserne Schiffswand erzeugten eine derartige Beklemmung, dass ich es vorzog auf Deck zu bleiben und dort lieber in den unbequemsten Lagen auszuharren. Das Schauspiel, das mir das Meer und der Sternenhimmel darboten, genoss ich mit un-

ersättlichem Behagen. An Bord herumwandernd und Firmament und Wasser beobachtend, ging mir die erste Hälfte der Nacht bald vorüber, worauf einige Stunden stärkenden Schlafes kamen. Auch sonst verschaffte mir die veränderte Lebensweise eine Menge neuer Erfahrungen. Durch die Freundlichkeit der Offiziere hatte ich Zutritt auf der Kommandobrücke und gewann Einsicht in die Führung eines Schiffes und in die Eintönigkeit des Navigationsdienstes, den wir Landratten stets mit einem Glanz von Romantik verklärt sehen. In Wirklichkeit ist des Dienstes ewig gleich gestellte Uhr auch dort wie in jedem anderen Berufe eine drückende Last, wenn nicht höhere Gesichtspunkte unsere Arbeitskraft lenken. Das Meer ist weit und das Wasser tief. Ist das Wetter klar und ruhig und ist man weit ab vom Lande, so verlaufen die vier Stunden der Wache auf der Brücke dem Schiffer tatsächlich langweilig und das Meer wird ihm zu Wasser — nichts als Wasser und die Sterne sind gut genug zum Zeitnehmen.

In der Nacht vom 20. auf den 21. März begegneten wir einem Passagierdampfer, der auf kaum eine viertel Seemeile an uns vorüberfuhr. Seine von Ferne gesehenen Lichter wurden bald heller und grösser und zerfielen beim Näherkommen in die Signallaternen und zwei lange Reihen runder leuchtender Scheiben — die Fenster oder Portholes eines mächtigen Dampfers, der majestätisch an uns vorüberzog wie ein lichtdurchfluteter Palast. Lange starrte ich der entschwindenden Erscheinung nach und lernte den Zauber verstehen, den Harraden in ihr „Ships that pass in the night“ zu legen vermocht hat.

Mit dem Ansteigen der Wärme, die auch in den nächsten Tagen um 7 Uhr morgens konstant 27.5 C ergab, wurde das Leben an Bord allmählich etwas beschwerlich. Die Hühnerställe begannen sich durch ihren Geruch bemerkbar zu machen, das Morgenbad gab keine Erfrischung mehr; das eingepumpte Seewasser war lauwarm und erzeugte auf der durch die immerwährende Transpiration gelockerten Haut ein heftiges, äusserst unangenehmes Jucken. Die Ventilatoren trieben dem Schlafenden wohl einen kräftigen Luftstrom zu, der aber ebenfalls kaum kühlte; durch den kurzen, ruhelosen Schlaf wurde schon in den Vormittagsstunden eine auffallende Müdigkeit erzeugt.

Es ist selbstverständlich, dass an einem Orte, wo so viele Menschen untätig beisammen wohnen und wo so viel gegessen wird, wie auf einem Schiffe, die Mahlzeiten einen wesentlichen Teil des gesellschaftlichen Gesprächstoffes bildeten. In unserem Kreise boten sie den ersten Anlass zur Unzufriedenheit. Tatsächlich wurde das Essen umso schlechter und die Passagiere umso anspruchsvoller, je länger wir vom Lande ab waren. Das

sogenannte frische Fleisch wurde immer fragwürdiger in seiner Qualität, die auf Eis konservierten Fische einfach ungeniessbar. Unsere Spanier zeigten zwar auch hier eine Ergebenheit in ihr Schicksal, die von allen bewundert aber von den wenigsten geteilt wurde. Sie assen lang, viel und alles, als lebten sie in beständiger Furcht, seekrank zu werden. Ihnen folgte teilweise eine Gruppe anderer Leute, die zwar weidlich schimpften, trotzdem aber unter der Impression zu leben schienen, dass man keine Mahlzeit auslassen dürfe. Endlich unterschied man noch die Anspruchsvollen, die jede Hammelkeule hinausschickten und sie unter dem Namen „stewed veal“ oder „Calfs shoulder“ wieder hereinbekamen. Für mich war der Sturm im Wasserglase, der sich drei bis viermal täglich wiederholte, äussert unterhaltend, da sich in Wirklichkeit ganz gut leben liess, wenn man den veränderten Verhältnissen Rechnung trug. Ich beschränkte mich häufig auf Tee, Früchte, Eier, Speck, Salat und Brot, ohne dabei einen wesentlichen Mangel zu empfinden. Schwerer schien es mir, den Durst zu ertragen. Das Wasser der Tanks war trübe und ging durch Filter, ehe es auf den Tisch kam, war also nicht einwandfrei. Wollte man nicht Mineralwässer oder einschläferndes Bier trinken, so blieb nichts als Lime juice und Tee. Ich gewöhnte mich sehr rasch an letzteren, der bald mein einziges Getränk darstellte, wenn es auch bei der Hitze manchmal nicht ganz angenehm war, noch warmen Tee zu nehmen.

Unter Lime juice versteht man eine aus dem Saft einer besonderen Zitronenart erzeugte Limonade, die sehr sauer ist, wogegen unter unserer Limonade das englische Lemon squash gemeint ist. Wegen des auffallend saueren und zugleich herben Geschmackes wird mit Eiswasser versetzte Lime juice als Tropengetränk sehr geschätzt und auf den Schiffen gewöhnlich nach dem Passieren des Wendekreises auf die Tafel gebracht. Einige alte „Seefahrer“ unserer Gesellschaft verlangten Lime juice schon in Port Said und erklärten die Nichtgewährung ihrer Forderung als unerhörten Skandal. Andere hatten zu dem Mittel der Korruption gegriffen und hatten durch Bestechung des Stewards sich in den Besitz des begehrten Trankes zu setzen gewusst; sie hatten ihn nur mit der strengen Weisung erhalten, ihn möglichst geheim zu trinken, worauf natürlich sofort alle von der Sache wussten und stürmisch ihr „Recht“ forderten. Die Regierung unseres Miniaturstaates gab nach, Lime juice wurde zur freien Verfügung gestellt — und einige Tage darnach kaum mehr beachtet.

(Fortsetzung folgt.)

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Lotos - Zeitschrift fuer Naturwissenschaften](#)

Jahr/Year: 1908

Band/Volume: [56](#)

Autor(en)/Author(s): Dexler Hermann

Artikel/Article: [Australische Reisebriefe II. 239-254](#)