



GLANZ VERLAG

China: In den Augen der Westen

Paul Godmann

Ein Sommer in China

1898

3. Auflage 2013
Herausgeber: Weili Wu

Frankfurt a.M.
Literarische Anstalt
Rütten & Loening. 1899

Dritte Auflage © 2013
Redationelle Verantwortung dritte Auflage: GLANZ Verlag
Lektor: Ulrich Schäfer

All rights reserved
Alle Rechte vorbehalten
Copyright © 2013
GLANZ VERLAG
www.glanz-verlag.com
ISBN 978-3-0004-2919-4



Über den Autor

Über das Buch

Leseprobe

Paul Goldman (1865 - 1935) war ein österreichischer Journalist, Publizist, Reiseschriftsteller, Theaterkritiker, Übersetzer und Verfasser von Theateressays und kleiner Bühnenstücke.

Goldman war ein Anhänger des modernen Dramas und gehörte zu den Vorkämpfern für Schnitzler, Beer-Hofmann und Hofmannsthal. Er zählt zur Wiener Moderne und zum Kreis Jung Wien.

Er wurde Leiter der Zeitung „An der schönen blauen Donau“, arbeitete bei der Neuen Freien Presse und wurde schließlich Korrespondent der „Frankfurter Zeitung“ in Brüssel, China und Paris, wobei er auf allen Gebieten der Berichterstattung tätig war.

Das vorliegende zweiteilige Werk ist eine Zusammenfassung der Eindrücke, die Goldmann während seiner Reise nach China gesammelt hat. Es ist ein mit spitzer Feder geschriebenes, amüsanteres und aufschlussreiches Zeitdokument.

Im April 1898 wird Paul Goldmann von Paris, wo er als Korrespondent der Frankfurter Zeitung arbeitete, von dieser nach Ostasien entsandt, um über das noch weitaus unbekanntes Land zu berichten. An Bord der „Preußen“ tritt er seine Reise an, die ihn über Colombo, Singapore, Hongkong und Canton nach Schanghai führt, um einen Sommer in China zu verbringen. Er beschreibt die einzelnen Stationen seiner Anreise und beleuchtet Themen wie das chinesische Nachtleben, die chinesischen Zeitungen und die chinesische Eisenbahn sowie die deutsche Präsenz vor Ort .

Seine Reise führt ihn weiter ins heiße Hankau am Yang-tse-kiang, eine nur als Grenzstein existierende deutsche Niederlassung, in das neu erworbene deutsche Pachtgebiet Kiautschou, nach Tschifu, der Geburtsstadt des Konfuzius in der Provinz Schantung und letztendlich nach Tientsin und Peking. Die Hauptstadt Chinas begeistert ihn nicht, da sie für seine europäische Lebens- und Sichtweise wie ein Gegenpol wirkt. Bei seiner Abreise bemerkt er deshalb auch sarkastisch: „Der Abschied von Peking ist eine Freude, und der Gedanke, daß man es niemals wieder zu Gesicht bekommen wird, erhöht das Behagen.“

Ein
Sommer in China.

1898

Reisebilder

von

Paul Goldmann.

„Nun denn! Eh wir von hinnen eilen,
hast noch was Kluges mitzuteilen?“

Sehnsucht in's Ferne, Künftige zu beschwichtigen,
beschäftige Dich hier und heut im Tüchtigen.

(Goethe: Chinesisch-Deutsche Jahres- und Tageszeiten.)

Erster Band.

Frankfurt a.M.
Literarische Anstalt
Rütten & Loening.

1899

Leopold Sonnemann,
in aufrichtiger Dankbarkeit für langjährige Gunst und
Förderung,
und
Dr. F. Mamroth,
meinem hochverehrten Meister und lieben Freunde,

widme ich dieses Buch.

Der Verfasser.

V o r w o r t.

Zu Anfang April des Jahres 1898 wurde ich von der „Frankfurter Zeitung“, deren Korrespondent in Paris ich bis dahin gewesen war, nach Ostasien entsandt. Im Verlauf dieser Reise habe ich die Eindrücke gesammelt, die im Folgenden mitgeteilt werden.

Frankfurt a. M., Ende April 1899.

Dr. Paul Goldmann.

Vorwort zur zweiten Auflage.

In der zweiten Auflage sind mancherlei Änderungen des Textes vorgenommen und zahlreiche Anmerkungen beige­setzt worden. Namentlich hat die Neugestaltung der Verhältnisse, welche der Boxeraufstand hervorgerufen hat, Berücksichtigung gefunden, soweit dies bis zur Drucklegung des Buches möglich war. Ein Kapitel über chinesische Dichter, von denen einige Gedichte in Prosaübertragungen mitgeteilt werden, ist als Anhang zum zweiten Band hinzugefügt worden.

B e r l i n, 1. Oktober 1900.

Dr. Paul Goldmann.

Vorwort zur dritten Auflage.

Diese dritte Auflage beruht auf einem äußerst bemerkenswerten und wunderbaren Zufall.

Der Geschäftsführer der in Frankfurt am Main ansässigen und seit vielen Jahren auf Handelsgeschäfte mit China spezialisierten Glanz GmbH, der weltweite Chinese Weili Wu, entdeckte beim Stöbern in einem Antiquariat in Österreich dieses Werk und erkannte sehr schnell den außergewöhnlichen Wert der zeitgeschichtlichen Perspektiven des frankophil eingestellten und nach den Maßstäben der Jahrhundertwende 1899/1900 liberal denkenden preußisch-österreichischen (!) Journalisten Paul Goldmann aus Breslau. Geschichte erfahren, Zusammenhänge und Mechanismen begreifen, die auch heute noch die Politik bestimmen, wie etwa schlichte Handelsinteressen, militärische Bedrohung, und die Kirchen und Missionare als Werkzeuge der Politik, das vermittelt dieses Buch sehr authentisch.

Man muss sich vorstellen: der Sieg des Norddeutschen Bundes unter Führung Preußens über Frankreich und die Gründung des Deutschen Reichs lag noch keine dreißig Jahre zurück, der japanisch-chinesische Krieg von 1894/1895 war noch präsent, der im Juni 1898 begonnene spanisch-amerikanische Krieg, in dessen Gefolge die Position der USA als Handels- und Ordnungsmacht im Pazifik ausgeweitet wurde, war noch im Gange, und da beschreibt Paul Goldmann anlässlich seiner Reise im Jahr 1898 europäische und deutsche politische Interessen in dem riesigen China. Wir bekommen die Politik der europäischen Großmächte sowie Amerikas und Japans im Vorfeld des „Boxerkriegs“ auf anschauliche Weise vermittelt, die jede für sich in imperialistischer Manier ihren wirtschaftlichen Vorteil in einem in Schwachheit und in Korruption versinkenden China suchen, und wir stellen mit Genugtuung fest, dass Paul Goldmann bei all seiner Geringschätzung für die fürchterlichen sozialen Verhältnisse dieses Kaiserreichs mit seiner Einschätzung des chinesischen Charakters und der chinesischen Gelehrsamkeit Recht hatte: Die Globalisierung kann nur auf der Grundlage gegenseitigen Respekts national und international funktionieren.

Und so ganz nebenbei schreibt Goldmann als liberaler Journalist listig über eine funktionierende „Republik der Europäer“ in Schanghai. Zufall oder ganz bewusste Provokation auch für das Deutschland und Europa seiner Zeit?

Wir haben Paul Goldmanns unverkennbaren österreichischen und auch hessischen Sprachstil an der einen oder anderen Stelle genauso wie die Syntax, Grammatik und Interpunktion den heutigen Anforderungen angepasst und vor allem zum leichteren Verständnis des Textes unserer fremdsprachlichen - vor allem chinesischen - Leser etwas gemildert, ohne zu sehr in seinen originellen Sprachstil einzugreifen. Auch die Gestaltung des Buches mit Blumenornamenten nach dem damaligen Zeitgeschmack haben wir bewahrt.

Hier und da haben wir zur Unterstützung der Leser Anmerkungen zu benutzten Worten, zitierten Personen und geschichtlichen Ereignissen aufgenommen, die uns heute nicht mehr so geläufig sind. Das Werk wird noch in Mandarin übersetzt werden.

Frankfurt am Main, August 2013

Weili Wu
Herausgeber

Ulrich Schäfer
Lektor

Inhalt des ersten Bandes.

Vorworte.	Seite
I. An Bord der „Preußen“	6
II. Oster-Morgen in Port-Said. — Der Suez-Kanal	16
III. Das Rote Meer. — Aden	26
IV. Eine Nacht und ein Morgen in Colombo	37
V. Singapur	48
VI. Hongkong	59
VII. Auf dem Perlfluss nach Kanton. — Shameen	72
VIII. Kanton	85
IX. Ein Empfang beim Tao-tai Wang, dem Sekretär des Vizekönigs von Kanton	106
X. Von Hongkong nach Schanghai	117
XI. Schanghai	131
XII. Beim Tao-tai Tsai von Schanghai	151
XIII. Chinesisches Nachtleben	159
XIV. Ein Kapitel über chinesische Eisenbahnen.	
1. Chinesische Bahnen und deutsche Versäumnisse	175
2. Die Bahn von Schanghai nach Wu-sung	186
XV. Deutsche Militär-Instruktoren in China	194
XVI. Chinesische Zeitungen	206
XVII. Auf dem Yang-tse-kiang	213
XVIII. Hankau	227



I. An Bord der „Preußen“.

10. April. 1898. Zwischen Neapel und Port-Said.

(Zerbrechlich. - Der oder die „Preußen“. - Abfahrt. - Deutsche und französische Dampfer. - Etwas vom Essen. - Die Schiffsgesellschaft. - Der Kapitän. - Ein fleißiges Schiff. - Beamte und Offiziere. - Der Ober-Steward. - Der Abschied von Europa.)

Am Hafen von Genua sind Facchini (Anm.: ital.: Gepäckträger) tätig, die kleine Pappkisten in ein Boot verladen. Das Verladungssystem ist ebenso prompt wie einfach. Man wirft die Kisten die kleine Steintreppe herunter, an deren Fuß das Boot hält. Können sie aber dabei nicht ins Wasser fallen? Gewiss, das können sie, und das tun sie auch öfter. Dann werden sie mit großem Lärm herausgefischt, und die Heiterkeit unter den wackeren Hafearbeitern erreicht ihren Höhepunkt. Der wahre Humor an der Sache aber ist ihnen nicht zugänglich. Dieser wahre Humor besteht nämlich darin, dass auf jede dieser Kisten, die die Steintreppe herunterkugeln, in deutscher Sprache das Wort „Z e r b r e c h l i c h!“ gemalt ist.

Ich sagte dem Bootsmann, der mich an Bord meines Schiffes bringen sollte, es wäre mir nicht unangenehm, wenn er meinen Koffer auf eine andere Weise ins Boot besorgen könnte, als indem er ihn die Steintreppe hinunterwürfe. Er zwinkerte verständnisvoll mit einem Auge. Mit mehr Augen konnte er nicht zwinkern; denn er hatte wohl noch ein zweites, aber dieses war halb geschlossen und ging, wie es schien, weder auf noch zu. Hierauf schwor er, dass er es unter vier Lire nicht übernehmen könne, mich hinüberzurudern. Auch wenn ich sein Bruder wäre, könnte er es nicht billiger tun. Schließlich ließ er auch noch die Santa Madonna in der Streitfrage intervenieren. Ich hatte eine Lira in der Hand und sagte, dies sei mein letztes italienisches Geld, und wenn er nicht wolle, so werde ich am Land bleiben. Es hätten mancherlei Komplikationen entstehen können, wenn er mich beim Wort genommen hätte. Aber er steckte ohne weiteres das eine Frankstück in die Tasche, ließ meinen Koffer fein säuberlich ins Boot gleiten und setzte sich sofort an die Ruder.

Wir glitten unter Ankerketten und ausgespannten Tauen hindurch, fuhren bald rechts, bald links um eine der Ecken der Schiffsstadt, gerieten auch wohl einmal mit einem andern Boot zusammen. Die „P r e u ß e n“, einer der großen Ostasien-Dampfer des Norddeutschen Lloyd, lag weit draußen.

Nebenbei bemerkt: Warum sagt man eigentlich die „Preußen“? Im Englischen werden allerdings alle Schiffe mit „she“ angesprochen. Jedoch im Deutschen heißt es d e r Dampfer, d a s Schiff, auch das Land Preußen ist sächlichen Geschlechts. Trotzdem sagt man d i e „Preußen“. Ich weiß nicht warum, aber man sagt so.

Die „Preußen“ also lag weit draußen. Man bekam sie erst zu Gesicht, wenn man ganz nahe davor war. Erst musste man noch um den „Perseo“ aus Genua herum, und dann erblickte man ein mächtiges, langgestrecktes, weißes Schiff mit zwei dicken gelben Schornsteinen. Man fuhr an seinem Bug vorbei und sah über sich das Lloyd-Zeichen, den Schlüssel des Bremer Wapens, von einem Anker durchkreuzt. Auf der anderen Seite war die Schiffstreppe heruntergelassen, das Boot hielt still unter vielen anderen Booten, von denen einige schwarz-weiß-rote Fähnchen aufgesteckt hatten.

Man steigt die Schiffstreppe hinauf, und nun steht man oben, mitten im lebendigen Treiben der letzten Stunde vor der Abfahrt. Es dünkt einem seltsam, dass die Leute hier nicht mit besonderem Respekt jemandem entgegenkommen, der bis nach China fahren will. Es scheint, dass sie hier an solche Dinge einigermaßen gewöhnt sind. Man fragt einen freundlichen Steward nach der zugewiesenen Kabine und wird durch einen langen, langen Gang geleitet, der an die Couloirs (Anm.: frz.: Korridor) großer Hotels erinnert. Im Vorübergehen hört man irgendwo Kindergeschrei. Die Gänge sind weiß und blinken vor Sauberkeit. Die ganze innere Einrichtung des Schiffes ist in hellen Farben gehalten, was die Freundlichkeit der Räume nicht wenig erhöht. Der Steward stößt eine Tür auf und sagt: „Bitte!“ Das ist die Kabine, das Heim der nächsten Wochen. Sie ist so geräumig, als dies auf einem Schiffe irgend möglich ist. Außer dem Bett steht sogar noch ein Sofa darin, neben allerlei sonstigen Möbeln. Es ist faktisch ein kleines Zimmer, und die Wirkung ist wahrhaft imposant, wenn ich mich meiner ersten Seereise auf einem italienischen Schiff erinnere, wo man in der Kabine das Lukenfenster öffnen musste, falls man Raum haben wollte, um sich die Zähne zu putzen.

Oben auf dem Deck ist die Schiffskapelle angetreten. Es sind nur acht Mann, aber sie blasen kräftig zu, und die Pauke hallt von den Schiffswänden wider. Von einem Genueser Kirchturm schlägt es Zehn, in tiefen, schwingenden Tönen. Die Schiffsglocke der „Preußen“ gibt Antwort mit ihrer hellen, ehernen Stimme. „Bim, bim, bim!“ schließt sie dezidiert. Die Ankerketten rasseln herauf. Der Leuchtturm zu unserer Linken beginnt auf einmal von seiner Stelle zu rücken und an uns entlang zu gleiten. Das Schiff ist in Bewegung. Zur Linken ist auf einem Hügel noch ein altes Gemäuer, ein Kloster wahrscheinlich, mit überhängendem Buschwerk. Dann sind wir draußen aus dem Hafen.

Ein Boot fährt neben dem Schiff her, und eine Signora mit aufgespanntem weißem Sonnenschirm sitzt darin. Sie winkt mit dem Taschentuch: „Addio, addio!“ Bald ist sie mit ihrem Sonnenschirm nur noch ein weißer Punkt auf dem Wasser. Genua bleibt weit zurück, und in langen Bergzügen entfaltet sich die Küste, überall besetzt mit hellen Häuserflecken. Das Wasser hebt sich und senkt sich wie in tiefen Atemzügen und mit ihm hebt sich und senkt sich das Schiff.

Man verspricht mir, der ich Neuling im Seefahren bin, dass mich dieses Heben und Senken des Schiffes bald nicht weiter beunruhigen werde. Ich warte nun bereits acht Tage darauf, aber dieses Versprechen will sich noch immer nicht erfüllen. Es ist schwer, sich daran zu gewöhnen, dass der Boden, auf dem man steht, plötzlich Anstalten macht, einem unter den Füßen wegzulaufen, und sich dann immer wieder, wie von Reue ergriffen, unter die Füße zurückfindet.

Die „P r e u ß e n“ ist ein prachtvolles Schiff. Die Ausstattung ist vornehm und behaglich zugleich. Überall Malerei, überall vergoldete Stuckarbeit. Die Gesellschaftszimmer sind mit kirschfarbener Seide ausgeschlagen, die Wände des Rauchzimmers mit gelbem Holz getäfelt. Der Speisesaal, in Weiß und Gold gehalten, hat Raum für achtzig Personen; er bekommt sein Licht durch zwölf Seitenluken und einen Plafond (Anm.: frz.: Zimmerdecke) aus bunten Glasfenstern in der Mitte. Selbstverständlich ist in allen Räumen und Kabinen elektrisches Licht. Das Promenadendeck, das sich oben rings um die zur ersten Kajüte gehörigen Gesellschaftslokalitäten zieht, ist ausgedehnt, geräumig, in einem fabelhaften Maße blank gescheuert (man sollte glauben, dass dort jeder Fleck einzeln mit Benzin weggeputzt wird) und mit Holz und Segeltuch doppelt und dreifach gedeckt wegen der Tropensonne, die später kommen soll.

Für alle nur irgend erdenklichen Bedürfnisse der Passagiere ist vorgesorgt. Das Schiff hat seine Bäckerei, seine Konditorei, seine Schlachterei, seine Waschküche, in der Chinesen ihres Amtes walten, seine Apotheke, seine Druckerei, seine Barbierstube, mehrere Badekabinen für warme und kalte Bäder und so weiter. Selbst die Kinder haben ihren eigenen Salon, wo sie schreien können soviel sie wollen (diejenigen, die wir an Bord haben, wollen sehr viel). Auf jedem Verdeck, dem ersten, wie dem zweiten, ist zudem noch eine Schaukel für jene Kinder, denen die große Schaukel, das Schiff, nicht genügen sollte.

Für die Passagiere des zweiten Verdeckes ist verhältnismäßig ebenso gut gesorgt, wie für die des ersten; die Räume sind nur etwas weniger luxuriös ausgestattet; und selbst die armen Teufel auf dem dritten Verdeck sind gesund und sauber untergebracht. Darin liegt der Hauptunterschied zwischen

den deutschen und den französischen Schiffen. Auf diesen letzteren geschieht alles für die Passagiere der ersten Kajüte und sehr wenig für die Passagiere der unteren Klassen. Wehe dem, der kein Geld hat! Nach diesem Grundsatz wird in Frankreich der Staat regiert und die Gesellschaft geordnet. Es ist kein Wunder, dass er auch bei der Einrichtung der französischen Schiffe vorherrscht. In Deutschland herrscht wenigstens etwas mehr demokratischer Geist als drüben in der Republik, und man denkt doch auch manchmal an die, die im Zwischendeck mitfahren.

Gegessen wird den ganzen Tag. Das fängt morgens ganz früh an und hört abends ganz spät auf. Es gibt drei große warme Mahlzeiten am Tag: morgens, wo man bereits zum Kaffee seine zwei oder drei Fleischgerichte isst, mittags und abends. In den Zwischenzeiten wird mehrmals Kaffee oder Tee serviert. Da es aber trotzdem noch immer einige kleine Intervalle gibt, wo man vielleicht in die Gefahr kommen könnte, nicht zu essen, so werden zur Ausfüllung dieser Pausen belegte Butterbrote herumgetragen. Noch nachts, wenn die Herren im Rauchzimmer sitzen und die Biergläser und Whisky-Flaschen auf den Tischen stehen, werden Sandwiches gereicht. Erst in dem Augenblick, da man sich ins Bett legt, hört aus Gründen der Naturnotwendigkeit das Essen auf. Aber es ist eigentlich wunderbar genug, dass nicht auch während man schläft, einer von den leichtfüßigen Stewards in die Kabine tritt und einem mit diskreter Bewegung alle Stunden etwas Wohlschmeckendes in den Mund steckt, damit man nicht aus der tagsüber angenommenen Gewohnheit komme.

Die Zubereitung des Essens hält sich auf der Höhe der höchsten Ansprüche.

„Geben Sie Acht," sagt mir mein Tischnachbar, ein Großkaufmann aus Penang, der ein erfahrener Meer-Mann ist und es daher übernommen hat, meinen jungen Marineenthusiasmus ein wenig zu dämpfen. „Geben Sie Acht," sagt er, „in einer Woche werden alle die Leute hier über das Essen schimpfen."

„Warum?"

„Weil sie nichts anderes zu tun haben."

„Gut," sage ich, „aber einstweilen schmeckt es doch herrlich, und wir haben hier ein Roastbeef, das zu den zartesten meines Lebens gehört."

Der Herr aus Penang schneidet an seinem Roastbeef herum und bleibt durchaus reserviert. „Warten Sie nur ab!" meint er; „das sind noch die guten Genua-Ochsen. Aber wenn erst der Port-Said-Ochse kommen wird oder gar der Aden-Ochse, der sein ganzes Leben lang den Karren gezogen hat, — dann sollen Sie sehen!"

„Ich denke, wir haben Kälber an Bord," versuche ich einzuwenden, hinten auf dem Zwischendeck sind in der Tat zwei Kälber angebunden; sie lie-

gen auf einer Schicht Stroh und glotzen mit großen Augen in das blaue Meer. Dem Herrn aus Penang habe ich durch meine Äußerung über die Kälber sichtlich eine Freude bereitet.

„Glauben Sie vielleicht,“ erwidert er, „dass wir so lange fahren werden, bis die zwei Kälber Ochsen geworden sind?“

„Es entsteht Heiterkeit ringsum; sie pflanzt sich fort über den Tisch herüber und ergreift den alten Herrn, der nach Kanton geht, und den königlichen Bauinspektor, der den Hafen in Kiautschou bauen soll. Der alte Herr, der nach Kanton geht, freut sich ganz besonders. Er rückt sich die schwarze Hauskappe auf dem Kopf zurecht, benützt den Zwischenfall als Anknüpfungspunkt und beginnt, über Frankreich zu sprechen. Er spricht gut über Frankreich. Das Schwierige ist nur, dass er kein Namensgedächtnis hat. Er äußert allerlei Ansichten über einen Mann, von dem er seinerzeit viel in den Zeitungen gelesen hat. Wie hieß er doch nur? Durch längeres Hin- und Herfragen kommen wir schließlich darauf, dass er G a m b e t t a (Anm.: frz. Politiker) hieß. Inzwischen ist das Roastbeef zu Ende, und ich bestelle mir Eier.

„Wie kann man Eier essen!“ rügt der Herr aus Penang und schüttelt, den Kopf.

Ich bin erstaunt, zu hören, dass da auf einmal bestritten wird, ein Ei sei ein essbarer Gegenstand. Die Erfahrung spricht doch dagegen.

„Schiffs-Eier sind faul,“ erläutert der Herr aus Penang.

Ich versuche es wieder mit einem Einwand, trotz der Erfahrungen in Betreff der Kälber. Dort, wo auf dem Verdeck die Kälber sind, ist nämlich auch ein Hühnerkäfig angebracht. Geflügeltes Volk gackert da eifrig durcheinander. Darunter ist sogar ein Hahn, der mit anerkanntem Pflichteifer jeden Morgen durch sein Krähen den Aufgang der Sonne ankündigt. Manchmal, wenn der volle Mond in der Nacht gar hell über dem Meer leuchtet, glaubt er, die Sonne sei bereits aufgegangen, und kräht den Mond an. Dieser Irrtum ist begreiflich. Ich bin aber sicher, dass er einmal auch die Schiffslaterne am großen Mast für die Sonne gehalten hat, und diese Verwechselung deutet entschieden auf Altersschwäche, hoffentlich bekommen wir ihn also nicht zu essen. Was hingegen die Hühner anbelangt, so hindert sie nichts in der Welt, täglich frische Eier zu legen, und ich gebe dies dem Herrn aus Penang, meinem Tischnachbar, zu bedenken, der behauptet, dass die Schiffs-Eier faul sind.

Der Herr aus Penang will auch diesen Einwand nicht gelten lassen. Er ist durchaus Skeptiker und sieht nicht ein, welchen Grund die Hühner hätten, auf dem Schiff, für dessen Passagiere sie eines Tages geschlachtet werden sollen, auch noch frische Eier zu legen. „So dumm werden sie doch nicht sein“ erklärt er.

Auf meiner Tischseite sitzen außer dem Herrn aus Penang noch die anderen indischen Kaufleute, das heißt, die deutschen Kaufleute, die ihre Geschäftshäuser in Indien haben. Es sind insgesamt liebenswürdige Herren, von jener gedämpften, gleichmäßigen und etwas kühlen Liebenswürdigkeit, die aus England stammt. Man spricht zwanglos mit ihnen, ohne intim zu werden. Sie machen den Eindruck von klugen und offenbar tüchtigen Männern. Man braucht sie nur von ihrem Leben und ihren Unternehmungen erzählen zu hören, um zu begreifen, dass sie tüchtig sein müssen.

„Nur der“, sagen sie, „der wirklich etwas leistet, dringt draußen durch. Die Mittelmäßigkeit, die in Europa immer noch so mitgeschleppt wird, bleibt liegen.“

Es ist lehrreich und anregend, mit ihnen über die fernen Länder zu sprechen, wo sie wohnen und ihre Geschäfte führen.

Man lernt die Dinge anders kennen als aus den Büchern; sie erscheinen in diesen Gesprächen einfacher, farbloser, greifbarer, frei von jener größten aller Lügen, der literarischen Form, aber darum nur um so wirklicher. Allerdings, mit Theorien darf man den Herren nicht kommen, und auf allgemeine Ideen lassen sie sich nicht ein. Das sind Worte, und sie haben für Worte jene Nichtachtung der praktischen Leute, die täglich erfahren, dass das Leben doch ganz anders ist als alles, was man darüber sagen kann. Da sie seit langen Jahren gewohnt sind, sich auf die eigene Anschauung zu verlassen, haben sie einen klaren und freien Blick und ein selbstständiges Urteil bekommen. Manchmal nur sind sie vielleicht etwas zu einseitig-praktisch in ihren Ansichten. Ich muss wieder den Herrn aus Penang zitieren. Wir sprechen über Reisen, und ich erwähne Italien.

„Das ist ein Land, wo man nicht hinreist!“ sagt er.

Ich mache ein verblüfftes Gesicht.

„Nun ja“, setzt er hinzu, „da sind doch zu wenige Leute, denen man Kredit geben kann.“

Einer von den Herren fährt nach Singapur, um seinen Teilhaber abzulösen. Ein Anderer ist aus Singapur nach Europa gekommen, hat sich zwischen zwei Dampfschiffen rasch verlobt und verheiratet und führt nun seine junge Frau nach Singapur zurück. Die kleine Frau ist eine Rheinländerin; sie hat ein sanftes und stilles Wesen und wird von all' den indischen Herren als durchaus lady-like befunden.

Wir haben außerdem einen deutschen Pflanzer aus Sumatra an unserm Tisch, einen stattlichen Mann mit blitzenden Brillantringen an allen Fingern und einer Krawatten-Nadel, die weit über das Meer leuchtet, überhaupt ganz so wie man die Pflanzer im Theater darstellt (nur der breite Hut fehlt), anscheinend etwas brüsk und hochfahrend im Ton, aber, wenn man näherkommt, recht gemütlich. Neben ihm sitzt ein hochgewachsener ehemaliger

Leutnant, der an Geister glaubt. Es handelt sich insbesondere um eine schwarze Gestalt, die einem seiner Freunde nachts, als er nach Hause gehen wollte, an der Ecke der Leipziger- und der Friedrichstraße begegnet ist. Dieser Herr von der Ecke hatte deshalb vorgezogen, nicht nach Hause zu gehen, sondern im Hotel zu schlafen, und am nächsten Morgen erfuhr er, dass die Decke des Schlafzimmers in seiner Wohnung eingestürzt sei.

„Eine gute Ausrede, um nachts nicht nach Hause zu kommen,“ sagt der Herr aus Penang, der nun einmal an nichts glauben will.

Der ehemalige Leutnant ist bei alledem recht melancholisch. Man findet ihn gelegentlich in einer Ecke des Salons, wo er seufzt und versichert, im Jenseits sei es zweifellos weitaus besser. Von dieser düsteren Seelenstimmung befreit und ganz mit dem Diesseits ausgesöhnt, scheint er nur an den Abenden, an denen er betrunken ist.

An unserem Tisch präsidiert der Kapitän, Herr Heintze, der wie alle Lloyd-Kapitäne ruhig und sicher sein Schiff führt, den Passagieren aber ein milder Herrscher ist. So oft er nur irgend kann, steigt er von seiner Kommandobrücke herunter und macht die Runde bei den Fahrgästen. Jeden kennt er beim Namen, mit jedem ist er gut Freund, mit den Damen natürlich ganz besonders. Er weiß tröstend über die Seekrankheit zu sprechen, ist unermüdlich zu allen Auskünften bereit und unerschöpflich im Anekdotenerzählen. An allen möglichen Orten der Welt hat er irgendeinen Mann gekannt, dem irgend etwas Drolliges passiert ist:

„In Baltimore, sehen Sie, wurde mir mein Schiffsarzt krank, und da ich einen Arzt an Bord haben musste, ging ich zu einem jungen deutschen Mediziner, der sich gerade in der Stadt etabliert hatte, und fragte ihn, ob er die Fahrt mitmachen wolle? Der Doktor war gleich bereit. „Aber was werden Ihre Patienten sagen? meinte ich. „Ich habe nur eine alte Frau“, sagte der Doktor, „die stirbt noch heute Nacht, und das kann sie auch ohne mich besorgen.“ So fuhr er mit, und unterwegs sagte er uns immer, wenn er einmal reich sei, so werde er sich einen eigenen Friedhof anlegen für die Leute aus seiner Praxis.“

Wenn der Kapitän so etwas erzählt, dann strahlt sein freundliches Gesicht, das tiefrot gefärbt ist von Wind und Wetter, und seine blass-blauen Augen leuchten. Er drückt so recht den Charakter des guten Schiffes aus, das uns führt, das ein Stück lieber deutscher Heimat bleibt, während es durch die blauen Meere zieht.

Damen fahren nicht viele mit. Ich denke also, wir bringen unsere Herzen noch heil hinüber. Allerdings ist eine kleine Französin da, die nicht ungefährlich scheint. Sie fährt nach Peking (zu welchem Zweck, hat selbst der Kapitän noch nicht herausbringen können) und spricht unglaublich viele Sprachen. Neulich hat sie uns sogar das chinesische Zeichen für Eifersucht aufgemalt.

Es ist ein Dach, darunter ein Strich, und rechts und links je ein Punkt. Der Strich ist ein Mann, der mit zwei Frauen unter einem Dach wohnt.

Dann ist noch „Tante Gretchen“ zu nennen. Ich weiß nicht, wer das ist, aber die Kinder nennen sie so, und die liebenswürdige junge Dame scheint irgendwie zur Familie des königlichen Bauinspektors No. 2 zu gehören, der in Diensten der japanischen Regierung nach Yokohama fährt. Vormittags spaziert sie mit ihm auf dem Promenadendeck herum und hört ihn japanische Vokabeln ab. Währenddessen sitzt der andere königliche Bauinspektor, der den Hafen in Kiautschou bauen soll, auf einer Bank und lernt Chinesisch. Wir sind ein fleißiges Schiff. Heute hat sich sogar eine kleine Gesellschaft zusammengefunden, welche bei einem im zweiten Verdeck mitfahrenden Chinesen, der bei der chinesischen Gesandtschaft in Berlin in Stellung war, chinesische Konversationsstunden nehmen will.

Alle diese Bauinspektoren und wer sonst noch von offiziellen Persönlichkeiten mitfährt, sind freundliche und gesellige Herren, und einige von den Offizieren sind charmant. Mit uns reist nämlich das ganze Vermessungskommando für Kiautschou. Es setzt sich aus zwei Generalstabs-offizieren und zwei Marine-Offizieren zusammen, die zwanzig Matrosen von der II. Werftdivision unter ihrem Kommando haben. Die Matrosen sind auf dem Zwischendeck untergebracht. Dort ist auch die kleine Dampfbarke des Kommandos verstaut; außerdem führt es ein Boot mit, das mit Naphtha betrieben wird. Jeden Vormittag wird auf dem Zwischendeck Musterung gehalten. Die Matrosen treten in Reih und Glied an, und die Offiziere steigen vom Promenadendeck herunter. Dann werden wohl auch gelegentlich Signalübungen mit roten Fahnen gemacht. Wenn der Dienst zu Ende ist, tun sich die Matrosen zu Gruppen zusammen, lagern sich auf dem Verdeck und spielen Skat.

Auf dem Zwischendeck ist außerdem eine Truppe Sudanesen zu sehen, die in London bei Barnum waren und nun über Port-Said nach Afrika zurückkehren. Es sind schön gewachsene große Menschen, in lange blaue Gewänder gekleidet. Sie kauern am liebsten auf dem Dach des Hühnerkäfigs. Manchmal holen sie auch ihre Trommeln heraus und führen einen Tanz auf. Die Trommelmusik hat eine merkwürdige Ähnlichkeit mit dem Teppichklopfen. Sie trippeln dazu mit kleinen Schritten auf dem Deck herum, machen zuckende Bewegungen mit dem Oberkörper und sind sehr vergnügt dabei. Auch einen Zwerg haben sie mit, einen kohlschwarzen Zwerg mit einem langen grauen Bart. Der kleine Mann ist ein besonders eifriger Tänzer, und er ahmt dabei die Bauchtanzbewegungen der orientalischen Tänzerinnen nach, zur großen Erheiterung seiner Gefährten.

Ganz hinten in der Waschküche sind die C h i n e s e n bei der Arbeit. Sie waschen weiß und sauber und es ist nur unerklärlich, dass sie selbst dabei

unter allen Passagieren des Schiffes die schmutzigsten sind. Hinten an der Waschküche bereiten sie sich gelegentlich auch selbst einmal ein Leibgericht zu auf chinesische Art. Das gibt dann einen Geruch von ranzigem Öl und sonst allerlei verdächtigen Dingen über das ganze Schiff und der Kapitän behauptet, die Chinesen seien im Begriff, einen fetten Mops zu braten, den sie sich in Neapel angeschafft hätten. Auch im Maschinenraum, sowie überhaupt für alle groben Arbeiten werden Chinesen verwendet. Selbst in der Küche helfen sie mit, und hier scheinen sie sogar deutsch zu verstehen. „Schweinehund!“ sagt der Oberkoch zu einem Chinesen, der die Sauce ausgeschüttet hat. Das setzt bei dem Angeredeten immerhin schon gründliche deutsche Sprachkenntnisse voraus.

Dies ist übrigens das einzige Schimpfwort, das ich bisher auf dem Schiff gehört habe. Sonst geht es völlig lautlos zu, soweit wenigstens das Schiffspersonal in Betracht kommt. Nicht ein Kommandowort ist zu hören. Das Schiff scheint von selbst zu gehen, von selbst seinen Weg zu finden. Sogar die Maschine arbeitet leise. Die Kellner und Stewards, welche die Passagiere bedienen, haben jenes unhörbare Auftreten, wie man es bei den Dienern in einem aristokratischen Haushalt findet. Sie sind musterhaft geschult, voll Freundlichkeit und Dienstwilligkeit.

Ihr Haupt ist der Obersteward, und das ist die Vorsehung der Reisenden. Man kann alles von ihm haben. Er sorgt dafür, dass man bei Tisch gut zu essen bekommt. Wenn man einige Gänge hat vorüberziehen lassen, so fragt er bekümmert, ob man denn keinen Appetit habe. Wenn man seekrank in der Kabine liegt, so klopf er an die Tür und kommt, um einem Mut zuzusprechen. Er übernimmt alle Besorgungen, bringt die Briefe fort, gleichgültig ob die Post geschlossen ist oder nicht, und wenn man an Land geht, so steckt er einem die Taschen mit Geld in der jeweils geltenden Landesmünze voll. Auf's Meer hat er leider keinen direkten Einfluss; aber doch muss ich konstatieren, dass ich ihn vor zwei Tagen um ruhige See gebeten habe und dass seit zwei Tagen in der Tat das Meer glatt genug gewesen ist, um mir das Niederschreiben dieser Zeilen zu erlauben. Die Vorzüglichkeit der Bedienung ist unter allen guten Eigenschaften der deutschen Schiffe wohl die beste, und dadurch zeichnen sie sich besonders vor den englischen Schiffen aus, wo man überhaupt nur zu bestimmten Stunden bedient wird und dann auch oft mit einer Zuvorkommenheit, die zu wünschen übrig lässt. . . .

So fahren wir durchs Meer nach Süden, immer nach Süden. Eines Mittag's sitzen wir bei Tisch. Da klingt Mandolinengeklimper und wir sind in Neapel.

Und abends, ehe wir auslaufen sollen, klumpert es wieder von allen Seiten. Da und dort sind Boote mit Musikern und Sängern. Eines lehnt sich an die Schiffswand, und eine Geige beginnt zu klingen, voll und süß, eine nea-

An Bord der „Preußen“.

politische Geige. Drüben qualmt der Vesuv in die Nacht hinein. Die Lava, die von seinem Gipfel herabfließt, gibt hellen Schein. Es ist, als ob man da oben uns zu Ehren eine festliche Bergbeleuchtung veranstaltete. Neapel liegt vor uns, im Licht seiner zahllosen Laternen und elektrischen Bogenlampen, eine weiße, ganz weiße Stadt. Unten im Boot beginnen sie zu singen: „Carmela“ und „Addio mia dolce Napoli“ und sogar einen Versuch von „Heil Dir im Siegerkranz“. Man reicht ihnen Münzen herunter, ein wahrer Metallregen klappert in das Boot. Ein Mann zündet ein Streichholz an und sucht die Geldstücke auf dem Boden des Kahns zusammen. Ein anderer hält einen umgekehrten Regenschirm hin, um die übrigen aufzufangen, die noch kommen sollten. Dann setzt wieder die Geige ein. Es ist unmöglich, ihr zu widerstehen, und während sie singt und klagt, kommt die Wehmut über aller Herzen. Man spürt es auf einmal, dass es doch unendlich traurig ist, so weit, so weit von der Heimat fortzugehen. Eine junge Frau, die einen frischen Rosenstrauß in der Hand hält, birgt ihr Gesicht darin; und jemand sagt mit bewegter Stimme: „Das ist der Abschied von Europa!“





II. Oster-Morgen in Port-Said. Der Suez-Kanal.

14. April. Auf der Höhe von Aden im Roten Meer.

Wenn man dieser Tage im Schiffsgang an der Bäckerei vorbeiging, so roch es auffällig nach irgendetwas Besonderem. Heut steht auf einmal Kuchen auf dem Kaffeetisch, ein großer Striezel (Anm.: Hefegebäck in Zopfform) mit Rosinen. Was soll das bedeuten? Was soll es bedeuten, dass die Schiffskapelle plötzlich heute Morgen um sechs Uhr das Bedürfnis gefühlt hat, drei Choräle zu blasen? „Es ist Sonntag!“ sagt beim Kaffee einer, der erstaunlicherweise immer den Namen des Tages weiß. Man behauptet, er mache sich Bleistiftstriche in seinen Kalender; aber wie immer er es fertig bringt, es ist jedenfalls keine Kleinigkeit, die Sonntage von den Montagen und die Montage von den Dienstagen zu unterscheiden auf diesem Schiff, wo die Zeit gleichmäßig und ohne Marke vorbeiströmt wie das Wasser unten am Kiel. Gut, also Sonntag. Damit wären die Choräle erklärt. Welche Bewandnis aber hat es mit dem S t r i e z e l ? Da kommt eine Dame an den Tisch, setzt sich nieder und holt aus ihrer Handtasche zwei strohumflochtene Eier heraus.

„Für die Kinder“, bemerkt sie lächelnd. Es geht wie eine Erleuchtung um den Tisch, und wir begreifen, dass der Striezel mit den großen Rosinen darin Ostern bedeutet.

In der Ferne erscheint etwas, was einer Baumreihe gleicht. Das sind vielleicht schon die ersten Palmen. In der Mitte ragt etwas Hohes und Schmales auf. Wahrscheinlich ein Fabrikschornstein. Man kommt näher, und das hohe und Schmale ist allem Anschein nach ein Minarett. Man kommt noch näher, und schließlich ist es ein Leuchtturm und das, was wie die ersten Palmen ausgesehen hat, sind die Häuser am Hafen von P o r t - S a i d. Das Dampfschiff hält. Die weiße Lloyd-Flagge ist aufgezo-gen; ein Tau mit Signal-Flaggen hängt über der Kommandobrücke. Eine Barkasse kommt heran, bringt den Lotsen mit und pustet und schnaubt, als wäre das eine für weiß was Leistung, den Hafen zu durchkreuzen. Uns darf man mit so etwas nicht kommen; wir zählen die Seemeilen überhaupt nur nach Hunderten. Die „Preußen“ setzt sich wieder in Bewegung und gleitet ganz langsam dem

Land zu. Im Hafen liegen mehrere große Seeschiffe, die alle Kohlen einnehmen. Wir kommen an einem holländischen Transportdampfer vorüber, dessen Deck mit Soldaten in braunen Uniformen gefüllt ist. Ein englisches Transportschiff hat noch mehr Soldaten an Bord. Dicht gedrängt stehen sie an der Brüstung in gelben Kitteln; auch einige rote Waffenröcke sind darunter. Überall sieht man die Kohlenboote. Es sind große viereckige Mulden; die Arbeiter sitzen rings auf dem erhöhten Bootsrand zu fünfzig und hundert, in grauen Kitteln, mit Kohlenstaub bedeckt, der in großen Patzen auch auf ihren braunen Gesichtern haftet, und das Ganze gleicht einer Schiffsladung schwarzer Teufel. Wie die Teufel fallen sie auch über unseren Steamer her, sobald ihr Kahn an dessen Seite festliegt. Mit wildem Geschrei packen sie allerlei Taue an, die an der Schiffsseite herunterhängen. Einer klettert gar an einem Seil die Schiffswand entlang bis zum Promenadendeck empor und zeigt dort plötzlich über dem Geländer sein grinsendes Gesicht. Unter fortwährendem Geschrei beginnen sie die Arbeit, die sie dann mit eintönigem Gesang begleiten. Sie füllen die Kohle in kleine gelbe Handkörbe, tragen sie zu den Luken empor und schütten sie hinein. So ein Handkorb fasst oft nur zwei oder drei große Kohlenstücke; und doch wird mit einem solchen Eifer gearbeitet, dass in wenigen Stunden der ganze Kahn geleert ist, viel rascher, als dies mittelst irgendeiner Maschine möglich gewesen wäre. Es ist, als wollten sie alle eine Kraftprobe liefern, als könnte es auch beim Kohlen-Verladen einen persönlichen Ehrgeiz geben, oder als wären diese armen schwarz-braunen Burschen stolz darauf, dass man ihnen auf einige Stunden so einen schönen weißen Dampfer überlässt, dem sie nun einmal zeigen wollen, was sie können. Jedenfalls sind sie mit wahrer Lust bei ihrem armseligen Geschäft, und Port-Said gilt als derjenige Hafen der Welt, wo am raschesten „gekohlt“ wird.

Die Häuser von Port-Said, die am Hafen stehen, machen keinen recht soliden Eindruck. Sie sind aus Holz oder Fachwerk gebaut, mit einer dünnen Schicht roter Ziegel darüber als Dach; die Wände sind in allerlei Farben angestrichen, und um jedes Stockwerk laufen offene Galerien. Das Ganze sieht ungemein provisorisch aus, wie Jahrmarktbuden, wie eine Stadt, die noch nicht genau weiß, ob sie dort bleiben soll, wo sie steht; eines Tages wird man an einem anderen Kanal bessere Geschäfte machen, als am Suez-Kanal, und dann könnte vielleicht Port-Said den Einfall haben, seine Häuserbuden am Eingang dieses anderen Kanals aufzustellen. Das einzige wirklich bedeutende Bauwerk ist das Amtslokal der *S u e z - K a n a l - V e r w a l t u n g*. Es ist ein Palais im maurischen Stil, aus grauem Stein mit grünen Kuppeln, was eine gefällige und distinguirte Farben-Wirkung ergibt. In der mittleren Kuppel ist das schlangenartig gewundene S, das Abzeichen des Suez-Kanals, eingemalt.

Ein elegantes weißes Boot, über dem die weiße Lloyd-Fahne flattert, rudert heran: der Lloyd-Agent kommt an Bord. Andere Boote mit arabischen Bootsführern umdrängen das Schiff unter viel Lärm. In einem derselben steht aufrecht ein arabischer Schutzmann in blauem Waffenrock mit rotem Fez. Als Zeichen seiner Würde trägt er einen Rohrstock. Er macht mehr Lärm als alle anderen zusammen und übt seine Amtsgewalt nach allen Seiten aus, indem er mit dem Stock in gefahrdrohender Weise durch die Luft fuchtelte. Aber er hält auf Ordnung. Während sich in früheren Jahren die Bootsführer um die Passagiere zu prügeln pflegten, wobei die Passagiere gelegentlich auch etwas abbekamen, warten sie jetzt ruhig ab, bis diese zu ihnen in die Boote steigen. Ja sogar die Fahrtaxe ist in jedem Boot angeschrieben: es kostet 30 Centimes bis zum Quai hinüber. Aber erst muss noch die Post besorgt werden. Die „Post“ ist ein junger Mann mit kaffeebraunem Gesicht, im gelben Kittel, mit einem Messingschild auf der Brust und natürlich mit einem Fez. Er lädt sich die Postsäcke auf die Schulter und trägt sie in sein Boot; dann kommt noch ein Doktor, der sich überzeugt, dass wir für die Bevölkerung von Port-Said in keiner Weise gesundheitsgefährlich sind. Und dann dürfen wir an Land.

Am Quai stehen die Eseltreiber. Da wir von einem deutschen Schiff kommen, so haben die Esel deutsche Namen. Einer hat sogar deren drei und heißt „Meyer, Müller, Schultze“. Aber wir gehen vorüber, und „Meyer, Müller, Schultze“ bewegt seine langen Ohren mit einer Gebärde der Enttäuschung.

Wir wenden uns der Stadt zu, umschwärmt von den kleinen braunen Betteljungen, die man auf keine Weise loswerden kann. Wenn man sie anschreit, so lachen sie. Wenn man den Stock hebt, so laufen sie um die Ecke und sind im nächsten Moment wieder da. Am ehesten wird man sie noch los, wenn man auf Französisch flucht: „Voulez-vous bien nous fiche la paix, tas de cochons!“ Warum gerade das wirkt, weiß ich nicht; die Sache hängt jedenfalls in irgendeiner Weise damit zusammen, dass der Suez-Kanal von einem F r a n z o s e n erbaut worden ist. Auch die Straßenverkäufer heften sich an wie die Kletten. Sie bieten alle nur erdenklichen Dinge feil: Orangen, Zigaretten in Blechkisten, die wie Konservenbüchsen aussehen, Briefmarken, Armbänder aus Filigran, Vogelbauer mit kleinen grünen Papageien, und namentlich gewisse Photographien (nicht von Port-Said). Gezahlt wird in jeder beliebigen Landesmünze. Am glattesten geht französisches Geld durch; auch die deutschen Markstücke finden Anklang; die italienischen Lirescheine aber werden mit Misstrauen aufgenommen. Die Händler selbst setzen die Preise zuerst in Schillingen an, besonders wenn sie vermuten können, dass die Käufer keine Schillinge bei sich haben und dass

demgemäß Umrechnungen nötig sein werden, bei denen sich vielleicht profitieren lässt. Auch kosten mancherlei Dinge „ein Groschen“. Das bedeutet aber nicht etwa, dass sie wirklich einen Groschen kosten. Das soll nur eine Einladung zum Kauf für den deutschen Käufer bilden; der Preis heißt ein „Groschen“, wie der Esel für die Gelegenheit „Meyer, Müller, Schultze“ getauft wird; und wenn man auf solch ein Kaufanerbieten von „ein Groschen“ eingegangen ist, so erfährt man dann beispielsweise, dass der Gegenstand um zehn Francs zu haben ist, worauf man einen Franc bietet, um den Kauf am Ende für zwei Francs abzuschließen.

In sämtlichen Kirchen von Port-Said wird Osterandacht gehalten; und Kirchen gibt es fast in jeder Straße. In allen Sprachen, nach allen Kulturen wird die Auferstehung gefeiert. Auch die Kirchen haben etwas von dem Eilig-Hergestellten der ganzen Stadt. Es sind nicht jene ehrwürdigen Häuser, wo Gott in Ruhe und Frieden wohnt. Hier hat man rasch etwas aufgebaut, aus Holz oder Stein, und Ölfarbe darüber getüncht, damit der Herr nur einstweilen sein Unterkommen finde. Er ist ebenso provisorisch untergebracht wie die Menschen; in den Kirchen ist alles neu, alles frisch gestrichen, es riecht nach Ölfarbe, und das Ganze sieht nach „neuer Wohnung“ aus. Der Zimmermaler hat die Räume erst seit zu kurzer Zeit verlassen, und die Andacht ist noch nicht recht eingezogen. Ganze Generationen werden über diese weißen Wände erst hinbeten müssen, damit etwas Weihe von ihnen ausgehe.

In einer der Straßen zunächst dem Hafen erhebt sich die katholische Kirche. Sie ist gedrängt voll, die Leute stehen bis auf die Straße hinaus. Eine Orgel mit dünner Harmoniumstimme begleitet den Gesang der Gemeinde, der laut, aber nicht sehr klangvoll zur hohen, weiß getünchten Wölbung aufsteigt. Auf dem Pflaster vor der Kirche in der Sonnenglut stehen irische Soldaten von einem englischen Schiff. Sie tragen die weiße Tropenuniform. Das Weiß hat sonntäglichen Glanz, und tadellos ist die eingebügelte Falte in den Beinkleidern der Offiziere.

Die griechische Kirche ist nur eine große Holzbaracke, eine Art Betschuppen. Es ist unmöglich hineinzukommen. Ein Teil der Gemeinde muss im Hof verweilen, so voll ist es im Innern. Aber man sucht die Leute draußen doch wenigstens so weit als möglich zur Andachtsübung heranzuziehen. Ein Herr geht auch dort mit einer goldenen Schale herum und sammelt ab. Ein paar Straßen weiter und man stößt auf die armenische Kirche. Der Gottesdienst beginnt eben, und es ist großer armenischer Kirchgang. Sie kommen einher im Sonntagsstaat europäischer Kleinbürger: die Männer in dunklen Schlußröcken, immer natürlich mit dem unvermeidlichen Fez, behäbig und gespreizt im Gang; die Frauen aufgedonnert bis zur Unwahrscheinlichkeit, in ziegelroten oder wiesengrünen Kleidern aus falscher Sei-

de, schwarze Spitzentücher auf dem dunklen Haar. Am Kirchentor werden getrocknete Palmbblätter ausgeteilt.

Die vornehmste von allen Kirchen ist die e n g l i s c h e. Sie ist klein, aber recht anmutig im arabischen Stil gebaut mit Kuppeln und Wölbungen. Im Inneren herrscht Schatten und Halbdunkel. Bunte Glasfenster halten die Sonne ab, deren Licht draußen weiß und blendend niederfällt. Junge Engländer, im glänzenden Zylinder und schwarzen Salonrock, gehen dem Chor dieser Kirche zu, an der Seite von englischen Damen in eleganten Sommer-Toiletten.

Alle diese verschiedenen Kirchen und Gottesdienste bestehen friedlich nebeneinander. Aber es mutet einen gar seltsam an, wenn man durch diese kleine Wüstenstadt geht, wo es in jeder Straße eine andere Religion gibt und wo in jedem Stadtviertel die Bewohner am Fest der Erlösung den Anspruch darauf erheben, dass sie in anderer Weise erlöst werden, als die Bewohner des nächsten Viertels.

Und wenn man nun aus allen diesen Gotteshäusern die festliche Kunde mitgenommen hat, dass heut Ostern ist, so kommt man endlich in die Araberstadt, wo still und verlassen die Moschee steht und nichts von Ostern weiß. Man steigt zwei Steinstufen hinauf. Ein niedliches arabisches Fräulein schiebt einem zwei große Strohpanntoffeln hin, und mit diesen viel zu weiten Überschuhen rutscht man mühsam über die Matten, die drinnen den Steinfußboden bedecken. Das Innere ist kahl, die Wände sind weiß. Viele Lämpchen in dreieckiger Form, deren kleine Scheiben in Blei gefasst sind, hängen von der Decke herab. In keinem brennt ein Licht. Der helle Tag dringt durch das weit geöffnete Tor ein. Nur im Hintergrund liegt Dämmerung. Dort zieht sich etwas wie eine Kanzel an der Mauer hinauf. Tiefes Schweigen herrscht. In der Mitte geht langsamen Schrittes ein Derwisch auf und nieder, das Haupt mit allerlei Tüchern umwunden. Zur Rechten kniet ein Araber vor einer kahlen Wand, nach Mekka gewendet. Das kleine Fräulein gleitet unhörbar durch den Raum auf ihren nackten braunen Füßchen. Ich suche Schritt zu halten; und wenn ich dabei manchmal einen Strohpanntoffel verliere, so lacht sie, kauert nieder und schiebt ihn mir wieder an den Fuß. Sie ist sehr liebreizend, wenn sie das tut und mir scheint, ich verlor den Panntoffel öfter als just nötig war. In einem Nebenraum zeigt sie mir einen schweren Holzsäbel und einen Koran in arabischer Sprache. Das liegt alles im Winkel auf der Erde. In einem anderen Winkel stehen zwei Kisten mit Kehrlicht. Dann gehen wir wieder zurück durch die Moschee an dem leise murmelnden Derwisch vorbei, der sich um uns nicht kümmert, - sie leicht und tänzelnd, ich schwerfällig und befangen. Am Tor zieht sie mir wieder die Strohpanntoffeln von den Füßen. Ich grüße sie durch einen Händedruck mit

etwas Metallischem darin. Sie sieht erst sorgfältig nach, was ich ihr gegeben habe, wendet die Münze um und um und zieht auch eine alte, etwas schmutzige Dame zu Rate, die auf den Steinstufen des Eingangs hockt. Das Geldstück besteht diese strenge Prüfung; nun erst bekomme ich ein Lächeln zum Abschied, ein Lächeln, das die zarte braune Wange freundlich erhellt und blitzende weiße Zähne aufdeckt. Die alte Dame auf den Steinstufen lächelt mit. Das ist jedoch weniger holdselig.

Im Allgemeinen sind mir die Araber, wie ich sie wenigstens während kurzer Stunden in Port-Said kennen lernen konnte, als ganz prächtige Leute erschienen. Was an ihnen besonders anzieht, ist die Sanftheit in ihrem Sprechen und in ihrem ganzen Wesen — eine Sanftheit, wie man sie bei Menschen und Völkern findet, die viel gelitten haben oder die an stummen Gehorsam gegen strenge Herren gewöhnt sind. Auch sind sie freundlich und zutunlich (Anm: zutraulich). Vor allem aber sind es schöne Menschen, hoch gewachsen, aufrecht und stolz und malerisch in ihren orientalischen Gewändern, so zerlumpt diese unter Umständen auch sein mögen. Es gibt Port-Said-Reisende, die sich darüber beklagen, dass die Araber so betrügerisch seien. Nun wird man fast überall in der Welt betrogen, wo man durchreist, nicht nur in Port-Said; und was die Araber anlangt, so braucht man sich eben einfach nicht von ihnen betrügen zu lassen. Das nehmen sie gar nicht übel; und ebenso wie sie es natürlich finden zu betrügen, so finden sie es natürlich, dass man nicht betrogen werden will. Sie begreifen dies in sehr guter Manier, und die angenehmen Beziehungen bleiben dadurch ungestört.

Nach den primitiven Holzhäusern in der Europäer-Stadt ist man nicht überrascht, armselige Holzbaracken im Araberviertel zu finden. Nur fallen sie dort nicht so auf. Diese armen Leute sind an bessere Behausungen offenbar nicht gewöhnt. Auch haben sie sich da ganz wohnlich eingerichtet. Häuser und Bewohner sind oft in gleichem Maße schmutzig, was das sicherste Zeichen naher Zusammengehörigkeit und gegenseitiger Vertrautheit ist. In den Gassen, die vielfach eng, mehrfach aber auch breiter sind als man erwartet, herrscht reges Treiben. Das Leben hat im Innern der Häuser keinen Platz und quillt auf die Straße über. In den Bäckereien backen sie Brot bis auf das Trottoir hinaus; der Schuster flickt den Stiefel und zieht den Faden bis zum Haus gegenüber. In jedem Hause ist ein Laden oder eine Werkstatt. Aber beinahe nirgends gibt es eine Ladentür. Die Wand zur Straße hin fehlt zunächst ganz wie bei den Verkaufsstellen in Pompeji. Der Laden ist eben ein Stück Straße und darum wird auch umgekehrt die Straße ein Stück Laden. Manchmal wird die Grenze des Ladens durch eine bankartige Erhöhung bezeichnet, auf der der Prinzipal mit untergeschlagenen Beinen kauert und Rechnung führt, mit dem Kontobuch auf den Knien.

Die Bazare enthalten nichts Arabisches, sondern größtenteils europäische Schundwaren, möglichst alles durcheinander, Leinwand, fertige Schuhe und Uhrketten aus jenem echten Jahrmarktsgold, das zehn Pfennig kostet. In einer Schmiede arbeiten drei prachtvolle braune Gesellen, halbnackt bis zum Gürtel, den Turban auf dem Kopf. An einer Ecke steht ein Scherenschleifer mit einem grünen Turban. Das muss also ein Nachkomme des Propheten sein. Beim Fleischer hängen die Fleischstücke an Schnüren von einem Balken herab. Die Käufer betasten jedes einzeln mit den Fingern und nehmen sich dasjenige, das ihnen am zartesten dünkt. Dann kommen sie auch an einem Laden vorüber, aus welchem geputzte und geschminkte Weiber herauswinken. Das liegt mitten im Markttreiben und ist, wie gesagt, ein Laden gleich allen andern.

Eine Gasse ist ganz mit Schulen gefüllt. Man tritt von der Straße durch die offene Türe herein wie in ein Geschäftslokal. Das kleine Volk sitzt auf der Erde, dicht gedrängt. Die Jungen halten ein Papier vor die Nase, wiegen beständig mit dem Oberkörper hin und her und plärren etwas Unverständliches durcheinander. Der Lehrer thront an der Seitenwand auf einem nur wenig erhöhten Katheder und hält einen Rohrstock von der Länge einer Fischangel, mit dem er bis zum Letzten in der äußersten Zimmerecke hinüberreichen kann, ohne aufzustehen. Er verfehlt niemals seinen Mann. Der Unterricht besteht hier offenbar ausschließlich im Hauen. Die Schüler haben sich an den über ihnen waltenden Stock, dem sie nicht entgehen können, mit orientalischem Fatalismus gewöhnt, und sie lassen sich dadurch von allerlei kleinen Scherzen nicht abhalten, namentlich nicht vom Herausrecken der Zunge, welches anmutige Spiel unter den Schülern aller Nationen und Breitengrade gleich beliebt zu sein scheint.

In einem Haus ist Hochzeit. Von Braut und Bräutigam ist nichts zu sehen; aber das Tor des Hauses ist mit roten Leinwandvorhängen festlich ausgeschmückt, und vor dem Tor auf der Straße kauern braune Musikanten. Es ist eine kleine schrille Flöte da und eine lange dumpfe Flöte, dazu zwei verschieden getönte Pauken. Die kleine Flöte ist Kapellmeister; sie ist die wichtigste bei der Sache, denn sie führt die Melodie. Die Weise ist hübsch, ein Reigen-Rhythmus, der getragen und nicht ohne Anmut einherschreitet, während die Pauken mit festlichem Wirbel seinen Gang begleiten. Es klingt recht hochzeitlich, was die arabischen Musikanten da spielen.

Hinter dem Araberviertel beginnt unmittelbar die Wüste. Ganz fern ist das Meer. Wüstenfläche und Meeresfläche gehen unter der blendenden Sonne in Eins über. Die Grenze zwischen den beiden wird durch eine lange Reihe Kamele bezeichnet, die am Meer entlangziehen.

In die Europäerstadt zurück führt die schattenlose Hauptstraße, die ganz Port-Said vom Hafen bis zur Wüste durchzieht. Grauer Staub bildet das

Pflaster, und erbarmungslos sengt die Sonne hernieder. Auf dieser Straße fährt eine schmalspurige Tramway. Kutscher und Kondukteur sind Araber: der Kutscher ein graubärtiger alter Mann, der die seltsamsten Tücher um den Kopf gewickelt trägt; der Kondukteur ein junger Bursche. Kondukteur ist er eigentlich nur bis zum Gürtel, mit Rücksicht auf die blaue Uniformjacke, die nur bis dorthin reicht; von da beginnt ein Kleidungsstück, das einem Unterrock ähnelt und nichts Offizielles mehr hat; und noch weiter unten kommt die Natur ganz zu ihrem Recht, denn dieser vortreffliche Kondukteur läuft barfuß. Wie das Gefährt selbst fährt, kann ich nicht sagen, da ich nicht damit gefahren bin; ich sah es nur mehrmals auf der Strecke halten, während Kutscher, Kondukteur und Passagiere mit vereinten Kräften bemüht waren, von hinten nachzuschieben.

Die Hauptstraße führt zum Hauptplatz zurück, der *Lessep-Platz* genannt wird. Die Büste des Suez-Kanal-Erbauers ist darauf zu sehen. Der weiße Marmor ist fliegengeschwärzt. Auf dem Sockel kann man lesen: „A Ferdinand de Lesseps, La Ville de Port-Said“. Auf der einen Seite des Platzes sind mehrere Cafés, in denen deutsches Bier ausgeschenkt wird. In einigen ist Musik. Die Tische stehen auf der Straße, und vor den Gästen produzieren sich Straßensänger und sogar Jongleure, ganz wie auf dem Boulevard in Paris am Abend des 14. Juli. In der Mitte des Platzes unter jämmerlichen, von der Sonne verdorrten Bäumen, welche die städtischen Anlagen vorstellen sollen, erhebt sich ein Musikpavillon. Die Schiffskapelle des auf der Reede liegenden englischen Schiffes gibt darin ein Promenadenkonzert. Ganz Port-Said lustwandelt zu den ungewohnten Klängen. Dann treten die Musiker auf dem Platz zusammen, setzen sich in Marsch und begeben sich im Zapfenstreich zum Hafen. Die Trompeten schmettern laut in den engen Straßen, überall eilen die Bewohner der Häuser auf die offenen Galerien heraus, und die arabischen Straßenjungen marschieren im Takt mit

Die „Preußen“ hat sich mit Kohle versehen und fährt langsam in den Suez-Kanal ein. Die Landschaft der Ufer ist öde und trostlos. Zur Linken eine Sandwüste, die sich endlos ausdehnt, soweit der Himmel reicht: das ist Asien; zur Rechten ebenso grenzenlos ausgedehnte Lagunen mit weißglänzender Wasserfläche: das ist Afrika. Unmittelbar am Kanal sind niedrige Böschungen, aufgeschüttete Erdhügel, die auf gemauerter Unterlage zu ruhen scheinen. Zur Rechten sind die Böschungen mit kümmerlichem Buschwerk bewachsen, das vom Staub grau ist. Hier zieht sich auch die Telegraphenleitung am Ufer entlang. Daneben liegen die Eisenbahnschienen, und man begegnet hier und da einem Zug, der den Kanal herab- oder hinauffährt. Die Eisenbahn, die sich sonst überall in die Landschaft einfügt, scheint hier gar nicht dazu zu gehören. Der Zug steht ganz frei in der Luft, von nichts eingee-

rahmt, von nichts umschlossen; er ist der Eindringling in diese fremde Welt, und die Wüste duldet ihn, aber nimmt ihn nicht auf. Im Kanal selbst liegen rote Bojen in regelmäßigen Entfernungen. An den Seiten stehen da und dort große Baggerboote, von allerlei hohem Eisengestänge überragt. Das Schiff dringt langsam, langsam vorwärts. Es hält seinen mächtigen Dampfatem an und schiebt sich leise und behutsam weiter. Erst später im Timsah-See und dann noch weiter unten in den Bitter-Seen greift die Maschine wieder gewaltig aus und schnaubt und stampft als sei sie froh darüber, dass sie sich wieder einmal ordentlich rühren darf. Der Kapitän und alle Offiziere sind auf der Kommandobrücke, solange die schwierige Fahrt dauert, und die sonst schon so große Wachsamkeit ist hier noch ganz besonders angespannt.

Die Landschaft ist eintönig, wie gesagt, aber sie hat doch nichts gemeinsam mit irgendwelcher andern Landschaft in der Welt, und man vergisst sie nicht, wenn man sie einmal gesehen hat. Die Farben sind unvergleichlich. Der Wüstensand ist gelb mit grünlicher Tönung. Wo die Wüste in den Horizont übergeht, zeichnet sich eine Linie von kleinen, kegelförmigen Erhebungen ab, und diese Linie ist in einen zartrosa Dunst getaucht. Darüber spannt sich der Himmel, blassblau, mit Licht erfüllt. Und das alles hat doch seine eigene Größe, weil es so grenzenlos scheint und weil es eben so einsam, so verlassen, so totenstill, so wild und so wüst ist.

Wir fahren an einer Ansiedlung vorüber. Von fern sieht man einige graue Erdhaufen. Dann kann man einige Öffnungen in einzelnen dieser Haufen erkennen, die offenbar Türen bedeuten. Aber Fenster scheint es nicht zu geben und Dächer noch weniger. Die Wohnstätten sind regellos über den Wüstensand verstreut und stehen weit voneinander. Nirgends ist auch nur ein Fleckchen Schatten in diesem Dorf (wenn es ein Dorf ist). Um einen Pfahl sind Pferde und Kamele mitten in der sengenden Sonne gelagert. Am Ufer ist eine Stelle mit ein wenig Grün. Ein paar Palmen und Kakteen wachsen dort. Das alles ist sorgfältig eingezäunt und soll anscheinend einen Garten vorstellen. In den Dünen kauert ein Mann. Er kehrt uns den Rücken zu. Das würde nichts weiter auf sich haben, wenn es eben nur der Rücken wäre, den er uns zukehrt.

Wir gleiten weiter. Am Ufer trabt jetzt manchmal ein Kamel entlang. Es greift weit aus mit seinen langen Beinen und bewegt den Hals beim Laufen von vorn nach hinten, zieht ihn ein und streckt ihn vor. Ein Fellache (Anm. arab.: Bauer) kommt in seinem Boot herübergerudert und macht an der Seite des Dampfers fest. Er hat vielerlei zu verkaufen: getrocknete Datteln, Eier, grüne Pomeranzen und sogar Strohhüte. Er holt seine Waage heraus, eine alte Sardinenbüchse dient als Gewicht, und nun kann das Geschäft beginnen.

Die Sonne neigt sich dem Untergang zu. Noch steht sie weiß glühend am Himmel. Aber sie sinkt immer mehr herab, mit einer merkwürdigen Geschwindigkeit. Bald wird sie gelb, dann ist sie einen Augenblick ganz golden, dann glüht sie rot, und dann geht sie unter mit einer solchen Raschheit, dass es aussieht, als fiel sie in die Dünen hinein. Ein wundervoll zarter violetter Schein bleibt am Horizont zurück.

Eilig steigt die Nacht herauf. Der Dampfer hat vorn am Bug seinen großen Scheinwerfer angezündet. Weißer Lichtnebel geht davon zur Rechten und Linken aus, und es ist, als seien dem Schiff zwei Geisterflügel gewachsen. Die Uferböschungen, auf die der weiße Schein fällt, sehen aus wie Schneehügel. Die Vision des Schnees ist eine wahre Qual in der erstickenen Hitze, die hier in diesem dumpfen Loch zwischen zwei Wüsten herrscht. Am Ufer werden Hunde wach, und aus den Dünen heraus klingt ihr Gebell dem weiterziehenden Schiff nach.

Später kommt zur Linken der Mond heraus, nicht der sanfte blasse Freund aus den heimatlichen Nächten, oh nein, ein ganz anderer. Man sieht ihn mit Staunen aufsteigen. Feufrig löst er sich von der Wüste los, als sei er glühend geworden bei ihrer heißen Berührung. Und dann ist es, als hinge er schwer am Himmel, wie eine seltsame goldgelbe Frucht.





III. Das Rote Meer. — Aden.

24. April, im Indischen Ozean.

(Im Roten Meer. - Die Hitze und die Punkah. - Allerlei Leiden. - Gefahren der Schifffahrt. - Seemannslatein. - Der Sinai. - Das Kreuz des Südens. - Der pfiffige Leutnant von Aden. - Spazierfahrt nach Aden. - Auf der Bergstraße. - Straßenleben. - Die Tanks des Königs Salomo. - Frieda und Kathi.)

Das Rote Meer ist oft dunkelblau; manchmal hat es auch einen grünlichen Schimmer, und abends in der Dämmer-Viertelstunde, die dem Untergang der Sonne folgt, nehmen die Wogen eine schöne stahlblaue Färbung an. Das Rote Meer ist also alles andere, nur kein rotes Meer. Wer ihm das Rot ange-dichtet hat, der hat Unrecht gehabt. Aber wenn man ihm etwas nachsagen will, das wirklich zutrifft, so möge man es das heiße Meer nennen. Von Suez bis Aden ist ein Glutofen. Asien und Afrika hauchen sich gegenseitig mit ihrer Hitze an, und dazwischen fährt man durch. Wohl flattert vorn am Deck eine leichte laue Brise, aber man kann nicht immer vorn an Deck stehen. Das bisschen Luftzug ist das Zeichen dafür, dass es in dieser gottverlassenen Gegend Frühling ist. Es scheint demnach, dass es hier noch einen Hochsommer gibt und dass es dann erst ordentlich heiß wird. Man ist also eigentlich sehr undankbar, wenn man sich über die Höhe der Temperatur beklagt bei 35 Grad Celsius. Das ist die kühle Jahreszeit nach Roten-Meer-Begriffen.

Im Speisesaal ist die Punkah angebracht, ein Balken, an dem ein längliches Tuch hängt. Über jeder der langen Speisetafeln bewegt sich so eine Punkah hin und her, von einer Reihe der Speisegäste zur anderen hinüber, unmittelbar über den Köpfen, natürlich ohne diese zu berühren. Alle Punkahs sind untereinander verbunden, und die ganze Maschinerie wird von einem Chinesen in Bewegung gesetzt, der draußen vor der offenen Speisesaaltür steht und an einem Seil zieht. So zieht er während der ganzen Dauer der Mahlzeit, eine bis anderthalb Stunden lang, stets in gleichmäßiger Bewegung, nie zu langsam und nie zu rasch, ohne auch nur eine Minute auszusetzen. Ruhig wie seine Bewegungen bleibt sein Gesicht, nichts in seinen Zügen verrät die Anstrengung der schweren Arbeit oder gar einen Missmut darüber. Die Passagiere finden es durchaus selbstverständlich, dass sie drin beim Diner sitzen und dass der Chineser draußen ihnen die Punkah zieht und der Chineser draußen legt sich weit nach hinten zurück, zieht die Punkah und scheint ganz derselben Ansicht zu sein.

Die Punkah setzt die Luft in Bewegung, allein sie kühlt nicht sehr. Vor allem aber verlangt der Gaumen Kühlung, der den ganzen Tag lang durch einen brennenden Durst ausgedörrt ist. Kein Getränk vermag diesen zu vertreiben. Er verschwindet nur, solange man trinkt, folglich trinkt man im

merfort. Man schüttet alle Arten eisgekühlte Flüssigkeiten hinunter, Whiskey mit Soda und Soda mit Whiskey, und der Magen, der ohnehin schon durch die Seekrankheit stark mitgenommen ist, gerät bald völlig außer Rand und Band. Nun würde sich die Hitze selbst in Begleitung von Magenverstimmung noch ertragen lassen. Was man jedoch so schwer erträgt, das ist die Gleichmäßigkeit der Temperatur. Es gibt niemals eine Abkühlung, und Tag und Nacht sind gleich warm. Das geht so das ganze Rote Meer entlang; und im Indischen Ozean leuchtet zwar abends das Meer, aufgeschaufelt durch die Schraube des Dampfers, in vielen glühenden Punkten, und am Himmel ist ein fortwährender Sternschnuppenfall (die Sterne scheinen da sehr lose am Firmament zu hängen), aber kühler wird es auch nicht.

Davon wird man schließlich ganz matt und stumpf. Jeden Abend hofft man, die Dunkelheit werde Frische bringen. Aber die Nacht ist warm, und kein Hauch regt sich. Alle Strohstühle sind am Abend auf dem vorderen Teil des Decks zusammengedrängt; man will wenigstens etwas von dem Luftzug erhaschen, den das Schiff selbst durch seine Fahrt hervorruft. Manche bringen die ganze Nacht auf Deck zu. Denn es ist ein schwerer Entschluss, in die Kabine hineinzugehen. Dort ist zwar der Windfang eingesetzt, aber kein Wind will sich fangen. Man liegt auf seinem zu schmalen Bett. In dieser Temperatur leidet man noch besonders unter der unvermeidlichen Enge aller Raumverhältnisse auf dem Schiff. Wenn es warm ist, so verlangt man zunächst danach, sich behaglich nach allen Richtungen ausstrecken zu können. Das Schiffskämmerlein jedoch ist zu klein, das Bett zu schmal. Man liegt da und erwartet den Schlaf, der nicht kommen will. Man sucht den Schlummer bald zur Linken, bald zur Rechten, und man findet ihn weder da noch dort, und es gibt höchstens ein kurzes Hindämmern, während dessen man selbst nicht genau weiß, ob man schläft oder wacht, und aus dem man rasch wieder auffährt zum vollen und klaren Bewusstsein dieser fürchterlichen Nacht.

Obwohl das Rote Meer nicht allzu breit ist, bekommt man L a n d nur selten zu Gesicht. Wenn man etwas sieht, so ist es den Umständen entsprechend: eine kahle von der Sonne versengte Steinmasse, auf der nirgends eine Spur von Vegetation ist. Am Abend blitzt hier und da ein Leuchtfeuer auf; und der Gedanke ist wahrhaft bedrückend, dass es menschliche Wesen gibt, die in der gluterfüllten Einsamkeit existieren müssen, um diese Leuchtfeuer zu unterhalten. Das Fahrwasser gehört zu den gefährlichsten der Welt; nicht selten sieht man einen Mast aus dem Wasser ragen, als Zeichen, dass dort ein Wrack versunken ist. Erst vor Kurzem hat die englische P. and O.-Company in diesen Gewässern einen ihrer schönsten Dampfer verloren. Das Schiff soll gerade während des Diners auf eine Klippe aufgefahren sein. Der Kapitän saß unten im Speisesaal mit den Passagieren der

ersten Kajüte, und der Offizier, der ihn auf der Kommandobrücke vertrat, hatte auf einen Augenblick seinen Posten verlassen, um sich zu rasieren. Diese Darstellung des Unfalls ist aber nur eines jener Gerüchte, wie sie unverbürgt so über die See gehen; und unser guter Kapitän sagt, es sei Unsinn, und so oft ein Schiff auflaufe, heiße es regelmäßig, der Kapitän habe beim Diner gegessen.

Im Rauchzimmer abends aber werden die Wracks, die man während des Tages gesehen, gleich nutzbringend verwertet. Es ist ein Mann an Bord, der seine erste Seefahrt macht und der seit Beginn der Reise, in seines Herzens Unschuld, bereits allerlei Äußerungen getan hat, die recht drollig waren. Allmählich hat sich eine stillschweigende Übereinkunft gebildet, aus jener ahnungslosen Naivität alle erheiternden Wirkungen zu ziehen," die sie nur irgend zu ergeben vermag. Man vertreibt sich eben auf See die Zeit, wie man kann. Es ist Sitte geworden, dem wackeren Mitreisenden abends im Rauchzimmer, wenn die Tafelrunde beisammensitzt, die ärgsten Dinge vorzulügen. Einer fängt an und wird von allen anwesenden Autoritäten auf dem Gebiet der Seeschifffahrt, vom Kapitän ebenso wie von den Offizieren des Vermessungskommandos für Kiautschou, so einmütig und so energisch unterstützt, dass derjenige, dem es gilt, alle die Geschichten glauben muss, er mag wollen oder nicht. So spricht man also am Abend von den Wracks, und einer sagt zur Gesellschaft: er habe eigentlich sein Wort gegeben, es nicht zu verraten, aber es drücke ihm doch das Herz ab, und er müsse heraus damit, jemand von der Kommandobrücke habe ihm mitgeteilt, dass der Kapitän gegenwärtig den Kurs verloren habe. Das viele alte Eisen, das durch die Wracks im Meere aufgehäuft sei, wirke auf den Kompass ein, die Magnetnadel fahre wie toll im Kreise herum, und es sei demgemäß zur Stunde unmöglich, zu wissen, wo man sich befinde. Diese Mitteilung wird mit sehr ernsten Gesichtern aufgenommen. Ein langes bedrücktes Schweigen folgt. Es ist wirklich nicht angenehm, mit einer aus der Fassung geratenen Magnetnadel im Roten Meere herumzudampfen. Einer äußert endlich einen Zweifel: das könne doch nicht so ganz wahr sein. Der Zweifel ist selbstverständlich nur dazu bestimmt, die Sache natürlicher und ungezwungener erscheinen zu lassen und das unglückliche Opfer noch mehr hineinzuhetzen. Ein Marineoffizier kommt dazu, und die Geschichte wird ihm zur Begutachtung vorgelegt. Er findet sie durchaus wahrscheinlich. Es ist bekannt, führt er aus, dass im Roten Meere derartiges vorkommt. Nicht umsonst wird es von den Seefahrern gefürchtet. Und was den Kompass anbelangt, so ist dieser ärgerlichen Zufällen stets ganz besonders ausgesetzt. Das Schlimmste ist, wenn der Seewurm hineinkommt. Der Seewurm übt seine verheerenden Wirkungen namentlich auf die metallenen Gerätschaften des Schiffes aus; und es ist schon vorgekommen, dass er über Nacht von einem Kompass die

ganze Magnetnadel weggefressen hat. Daher stammt die Sitte, den Kompass täglich mit Insektenpulver einzustreuen

Am zweiten oder dritten Tag der Durchfahrt durchs Rote Meer erblickt man zur Linken einen langgestreckten und hochragenden Gebirgszug. Das ist der Sinai. Das Schiff fährt an seiner Seite entlang, und er scheint ganz nahe. Vom Meer aus geht an seinem Fuß etwas wie ein Strand hinauf. Dann erhebt sich die Bergmasse schroff in die Lüfte. Nichts regt sich in der Landschaft. Einsam ist das Meer, leer ist der Strand und öde und wüst ist das Gebirge, ohne Baum, ohne Strauch, ohne jede Spur einer menschlichen Ansiedlung. Es ist graues Gestein, das stellenweise schwärzlich scheint. Ob es sehr zerklüftet ist, kann man vom Meer aus nicht sehen. Oben auf dem Kamm treten mehrere Spitzen aus der Masse heraus, und die höchste von ihnen kann man sich als den Gipfel vorstellen, auf welchem Moses vom Gott seiner Väter die zehn Gesetze empfing, denen seitdem die Welt gehorcht. Das Schiff zieht langsam am Sinai vorüber, und noch bis spät abends sieht man ihn am Horizont. Schweigend und starr liegt er da und hütet das Geheimnis der göttlichen Gesetzgebung. Ehrfurchtsvoll blickt man hinüber zu diesem Gebirge, auf dem nichts wächst und grünt und dessen Ruhm doch ohne Gleichen ist, weil es einmal in Jahrtausenden eine einzige Blüte hervorgebracht hat: die Blüte von zehn großen Gedanken

An den Abenden ist jetzt schon auf dem prachtvoll ausgestirnten Himmel das südliche Kreuz sichtbar. Die Seeleute schimpfen und sagen, es sei Humboldt und Humboldt habe die Welt verrückt gemacht, als er vom zauberhaften Schimmer des südlichen Kreuzes schrieb. Vielleicht schimmert es wirklich auch nicht zauberhaft, aber ein schönes Sternbild ist es doch. Vier weit auseinander stehende Sterne bezeichnen die Ecken des Kreuzes. Wenn man sie in den ersten Tagen steht, so muss man seine Phantasie schon ein wenig zu Hilfe nehmen, um sie sich als Kreuz zu denken, zumal das Sternbild anfangs in halb liegender Stellung am Horizont bleibt. Bald aber richtet es sich auf. Es steht gerade am Himmel und nun ist es ohne Zweifel ein Kreuz. Eine unsichtbare Hand scheint es aus dem Dunkel der Nacht hervorzuhalten; dicht zu uns heruntergeneigt, wie der Priester das Kreuz über die Gemeinde neigt, die er segnen will. Allabendlich kommt es wieder und es wird einem vertraut. Die einfache Form nimmt einen eigenen Ausdruck an, und der sanfte und milde Glanz der vier Sterne spricht zum Herzen.

Vier Tage und vier Nächte dauert die Fahrt durch das Rote Meer. Dann wirft das Schiff eines Morgens Anker vor Aden. Drei Berge steigen aus dem Meer auf, die ein mächtiges Gebirgsmassiv formen. Ein brauner Farbenhaut liegt über dem Gebirge, der Pflanzenwuchs erhoffen lässt. Aber auch dort kann nichts gedeihen; das Gebirge ist nackt und kahl, und die braune Tönung liegt im Gestein. (Wie lange haben wir nun schon keinen grünen

Baum gesehen!) In der Mitte der drei Berge auf einem zum Meere sich herabsenkenden Hang oberhalb der kleinen Bucht liegen fünf oder sechs längliche Häuser von ganz gleicher Bauart mit rundum laufenden offenen Veranden und roten Ziegeldächern. Dort sind die Kasernen der englischen Garnison. Denn auch hier am schmalen Ein- und Ausgang des Roten Meeres, wie fast überall dort, wo der Weltverkehr durch eine Enge durch muss, sitzt England auf der Wacht. Die Höhen von Aden sind stark befestigt, riesige Kanonen sollen hinaufgeschleppt worden sein. Ein englisches Regiment, meist indische Soldaten, hält dort Garnison. Die Kasernen sollen ungemein zweckmäßig gebaut und auch sonst sollen alle Einrichtungen getroffen sein, um die Existenz auf dem nackten Felsen unter der glühenden Sonne möglich und erträglich zu machen. Beispielsweise haben je zwei Soldaten einen eingeborenen Diener u. s. w. Immerhin gehört das Soldatenleben in Aden gerade nicht zu den irdischen Genüssen, und in kurzen Fristen (man sagt alle sechs Monate) wird die Garnison abgelöst. Die Ablösung erfolgt von Indien aus.

In jenen fernliegenden Zeiten, in denen die Anekdoten zu spielen pflegen, soll einmal ein Leutnant Garnisons-Kommandant von Aden gewesen sein. Nach sechs Monaten teilte ihm sein Oberst aus Kalkutta mit, er möge sich zur Ablösung bereithalten. Der Leutnant schrieb zurück, er danke sehr, aber es gefalle ihm so gut in Aden, dass man ihn doch noch einige Zeit dort lassen möge. Der Oberst in Kalkutta schüttelte den Kopf, als er diesen Brief empfing. Seit Aden stand, hatte es noch keinen Offizier gegeben, der nicht glücklich gewesen wäre, davon wegzukommen. Immerhin wurde dem sonderbaren Wunsch gewillfahrt (Anm.: nachgekommen); der Oberst ließ den Leutnant noch weitere sechs Monate auf seinem Posten und teilte ihm nach Ablauf dieser Frist mit, die Ablösung sei bereit und er könne seine Reisevorbereitungen treffen. Der Leutnant antwortete mit einem neuen Brief, worin er abermals bat, man solle ihn doch um des Himmels willen nicht aus Aden wegschicken. Der Oberst antwortete nun gar nicht mehr, sondern sandte ohne weiteres eine Untersuchungskommission nach Aden, der ein Irrenarzt beigegeben war. Denn es unterlag keinem Zweifel: Einer, der ein zweites Mal um Verlängerung seines Aufenthaltes in Aden bat, konnte nur verrückt geworden sein. Die Kommission kam in aller Stille in Aden an und sogleich stellte sich des Rätsels Lösung heraus, freilich in anderer Weise, als man vermutet hatte. Der Leutnant, der in Aden den Oberbefehl führte, war nicht verrückt geworden, sondern er war ganz einfach, nachdem man ihm das Kommando übertragen hatte, direkt nach England gegangen und hatte die ganze Zeit über Aden von London aus kommandiert . . .

Das Schiff liegt weit draußen auf der Reede vor Anker. Von Land stoßen zahlreiche Boote ab, und bald ist der Dampfer von diesen primitiv gebauten

Holzkhähen umschwärmt, in denen allerlei wildes Volk sitzt und in seinen unverständlichen Sprachen durcheinander schreit. Die Arbeiter und Bootsleute sind zumeist Somalis, an der zimtbraunen Hautfarbe kenntlich, welche aus ihrem Somali-Land gekommen sind, das auf der afrikanischen Küste Aden gegenüber liegt. Auch afrikanische Neger vom tiefsten Elfenbeinschwarz mit glattrasiertem Schädel sind in den Booten zu sehen und Abessinier mit gekräuseltem schwarzem Haupthaar und langem schwarzem Kinnbart. Ringsum braune und schwarze Menschen. Europa ist zu Ende, und wir sind im Morgen- und Mohrenland.

Wir springen in einen Kahn und werden von vier Somalis, die kräftig die schweren Ruder anziehen, an Land gefahren.

Am Landungsplatz halten die Einspanner: kleine, mit Schellen behängte Pferde, kleine offene Wagen mit Sonnendach, dünne Räder, das Ganze sehr zerbrechlich. Der Kutscher im weißen Turban und weißen Burnus schwingt mächtig die Peitsche und fährt darauf los wie der Teufel. Es geht über einen Platz, auf welchem niedrige Holzhäuser von europäischer Bauart im Halbkreis stehen. Die Seite nach dem Meer hin ist offen. Die Häuser bilden Steamer Point, den europäischen Vorort von Aden. Auf einer kleinen Erhöhung erhebt sich oberhalb des Platzes ein schmucker und luftiger Bau, mit Veranden und offenen Fenstern nach allen Seiten: das ist das Haus des Obersten, der in Aden die Garnison befehligt. Im Hafen liegen zahlreiche Dhaus, jene raschen Segelfahrzeuge, deren sich die Eingeborenen an der ganzen afrikanischen Küste bedienen; mit ihrem spitz zulaufenden Vorderteil und ihrer breiten Hinterseite haben sie eine eigentümliche, fast dreieckige Form.

Hinter Steamer Point beginnt die Straße bald zu steigen; in großen Schlangenwindungen führt sie auf das Gebirge hinauf. Und man bekommt immer mehr Respekt vor den Engländern. Die Bergstraße ist großartig angelegt; dabei ist sie breit, vorzüglich gehalten und so glatt und eben, dass sie das Entzücken jedes Radfahrers aus der Heimat bilden würde. Sogar für Beleuchtung bei nächtlicher Dunkelheit ist gesorgt. In regelmäßigen Abständen sind Laternen aufgestellt; die Kandelaber haben beinahe einen Anflug von Eleganz. Das macht eigentlich den größten Eindruck, und es ist nicht zu schildern, wie eine Straßenlaterne, wenn man ihr tief unten im arabischen Südwesten begegnet, als Kulturwunder erscheint. Man verdreht den Hals, um nur ja den Anblick keiner einzigen zu verlieren, obwohl man in seinem Leben doch schon mancherlei Straßenlaternen gesehen hat.

Etwas länger als eine halbe Stunde erklimmt die Straße das Gebirge. Das heißt, man müsste eigentlich einen anderen Ausdruck zur Verfügung haben, als dieses Wort „Gebirge“, womit für uns immer ein Begriff von Tannengrün und Bachesrauschen verbunden bleibt. Hier ist das Gebirge kahler Stein mit sengender Sonne darüber. Zuerst fällt es einem nicht so auf. Man fährt

gedankenlos dahin und meint, man werde schon aus der Sonne herauskommen. Dann jedoch beginnt man zu verstehen, wie es eben die Eigentümlichkeit dieses Landes ist, dass man niemals aus der Sonne herauskommt. Und nirgends ein Zweiglein Grün, und nicht einmal die genügsame Palme wächst hier in dem ausgedörrten Boden. Später wird einem freilich der Anblick von drei oder vier eingepflanzten Bäumchen zu Teil. Sie haben kümmerlich dünne Stämme, und die Blättchen an ihrem schwachen Astwerk sind eher grau als grün. Um sie eine Zeit lang zwischen Leben und Sterben zu erhalten, ist fortwährendes Begießen notwendig; die Wurzeln stehen in einem wahren Teich. Aber in Aden sind die Leute stolz auf diese traurigen Gewächse. Der Besucher wird eigens hingeführt, und die drei oder vier Bäume werden ihm als Schaustücke gezeigt, ebenso wie in Europa die wilden Tiere gezeigt werden.

Auch die Toten schlafen hier nicht unter dem Rasen, und ihre Ruhestätte wird von keinem Baum beschattet. Zur Rechten der Bergstraße liegen auf einmal viele kleine Steine auf dem Felsenhang beieinander. Das ist der arabische Friedhof. Der christliche Friedhof ist daran zu erkennen, dass dort kreuzweise genagelte Holzlatten im Boden stecken. Nichts ist trostloser als diese Friedhöfe an der öden Felswand zur Seite der Straße, Friedhöfe ohne Weihe und Frieden. Man denkt an Schuttstätten für den menschlichen Abfall, der von der Straße weggekehrt worden ist. Und da ist auch ein *B e - g r ä b n i s*. Von der Höhe des Gebirges kommt eine Gruppe Araber raschen Schritts herunter. Einer geht voran und trägt auf den ausgestreckten Armen ein in eine Strohmatten eingewickelter längliches Paket. Das ist der Tote. Die anderen gehen hinterdrein und sagen im Chor Gebete her. Ergriffen sieht keiner von dem Leichengefolge aus, und merkwürdig ist besonders der Geschwindschritt, mit dem sich das alles fortbewegt. Es ist, als hätten sie Eile, den in der Strohmatten loszuwerden und wieder zu ihren Geschäften zurückzukehren.

Auf der ganzen Bergstraße herrscht ein ungemein lebhaftes Treiben, ein Straßenverkehr von schönster orientalischer Färbung. Das Hauptverkehrsmittel sind die Kamele. Unaufhörlich schreiten sie vorüber, bergauf und bergab, einzeln und in langen Karawanen, beladen mit schwarzen Schläuchen oder mit *K a f f e e* in allen möglichen Verpackungen. Mokka ist ganz in der Nähe, und darum steht in Aden der Kaffee im Mittelpunkt von Handel und Wandel. Die Kamele kommen und gehen und es ist drollig, ihre unverschämten und ärgerlichen Gesichter zu beobachten. Jedes scheint zu meinen, dass es eine ganz besondere Gefälligkeit von ihm sei, wenn es sich dazu herablasse, Kaffeesäcke zu tragen. Der Treiber läuft nebenher oder sitzt oben mit untergeschlagenen Beinen. Das Kamelreiten scheint auch gerade kein Vergnügen zu sein. Der Reiter sinkt bei jedem Schritt tief ein, um dann

wieder mit einer schaukelnden Bewegung in die Höhe geschwungen zu werden. Vom Zuschauen allein kann man die Seekrankheit bekommen. Auch hölzerne Wagen mit schweren plumpen Rädern rumpeln über die Straße, von weißen Ochsen gezogen; der Kutscher sitzt auf der Deichsel. Kleine Esel traben den Berg herunter; der Reiter lässt seine langen Beine fast bis auf die Erde baumeln, dehnt sich und streckt sich vergnügt im Sattel, und der Esel muss laufen, was er nur laufen kann. Dazwischen rollen die Einspanner gleich demjenigen, der uns fährt. In einem sitzt sogar ein Herr Leutnant in weißer Uniform mit weißem Helm und unter dem Kinn befestigter goldener Helmkette. An Fußgängern ist kein Mangel. Männer und Frauen schleppen Lasten.

Selbst der junge Elegant fehlt nicht, der in schöne bunte Gewänder gehüllt ist und in den Händen den schwarzen Ebenholzstock mit Silbergriff führt; er stammt aus Sansibar und bummelt zum Meer hinunter. Das Unglaubliche ist, dass kein Eingeborener etwas auf dem Kopf zum Schutz gegen die Sonne trägt, die dem Europäer durch Wagendach und Tropenhut hindurch auf den Scheitel glüht. Fast alle gehen bloßen Hauptes, die Neger haben den Kopf sogar noch glatt rasiert. Man sieht prächtige Erscheinungen. In dieses blendende Sonnenlicht, wo nur alles stark Ausgeprägtes, alles Entschiedene zur Geltung kommt, passen diese schwarzen Menschen mit ihren schneeweißen Gewändern, deren Faltenwurf so malerisch ist. Hoch aufgerichtet gehen sie die Straße entlang, mit großen Schritten, und sie setzen den Fuß fest und sicher auf diesen heißen Boden, der der Boden ihres Landes ist. Einige erwidern mit Würde unseren Gruß, indem sie den Arm erheben und die Hand mit der Fläche nach außen mitten auf die Stirn legen.

Oben auf dem Kamm des Gebirges ist tief in die Felsen ein enger Pass gesprengt. Der Wagen rasselt hindurch und nun erscheint auf der anderen Seite im Tal mit einem Saum blauen Meeres am Horizont die Stadt A d e n. Rasch geht es den Berg hinunter, und der Wagen hält auf dem Platz am Eingang der Stadt, der an Markttagen voll von lagernden Kamelen ist. Heute liegt der große Markt leer da, eine öde graue Staubfläche.

In den kleinen Straßen der Stadt regt sich ein Gemisch von allen möglichen dunklen Völkerschaften aus Afrika und Asien. Man ist mitten im tief-schwarzen Orient. Nirgends kommt ein weißes Gesicht zum Vorschein. Zwischen den Negern und Arabern fallen namentlich die Inder durch ihre edel geschnittenen Gesichter und ihre mandelförmigen Augen auf. Die indischen Kinder tragen rote oder grüne Maskenballkostüme. Die in Aden vorherrschende Kindermode ist aber von einer Art, die diese Stadt als keinen empfehlenswerten Niederlassungsort für Kinderschneider erscheinen lässt. Zumeist läuft nämlich die noch nicht reife Jugend splitterknack in den Straßen herum, und wenn die Eltern Sinn für Eleganz haben, so stecken sie dem

nackten Kind ein Armband an. Hat nun so ein brauner kleiner Kerl sich gebührend auf der Straße herumgewälzt, so ist wohl seine ganze Rückseite mit einer dichten grauen Staubschicht überzogen, was einen ungemein malerischen Anblick gewährt, aber er hat sich wenigstens nicht die Hosen schmutzig gemacht. Man sieht, wie praktisch die Adener Kindertracht ist. Wir treffen zwei Bürger von Aden, die einen nackten Jungen spazieren führen. Der junge Herr zeigt sich widerspenstig, worauf seine beiden Begleiter auf uns verweisen und ihm zu verstehen geben, dass wir ihn mitnehmen werden, wenn er nicht bald artig ist. Das braune Menschlein wird derartig von Angst erfasst, dass es sich mitten auf die Straße setzt und in ein herzerreißendes Geheul ausbricht. In Aden ist der Weiße der „schwarze Mann“, der die unartigen Kinder holt.

Auch sonst verbreiten wir hier und da einigen Schrecken durch unser Auftreten im friedlichen Straßenleben von Aden. Vier kleine Mädchen in bunten Gewändern, mit Ringen durch die Nasen, hocken auf der Straße und spielen ein arabisches Gesellschaftsspiel mit grünen Karten. Sobald sie uns erblicken, laufen sie schleunigst in die nächsten Häuser. Einzelne Frauen, die gerade vor ihrer Haustüre stehen, ziehen sich ins Innere zurück und schlagen uns die Türe vor der Nase zu. Im Allgemeinen aber kümmert man sich wenig um uns. Wir dürfen überall eintreten und alles ansehen. In einem Haus sitzen indische Frauen auf dem Fußboden, haben große Körbe vor sich und sortieren die gelben Kaffeebohnen. In einer anderen Straße scheint sich eine Kombination von Barbierladen und Kaffeehaus zu befinden. Hinten kauern die Gäste auf der Erde, trinken Kaffee und rauchen ihren Tschibuk. Ganz vorn waltet der Barbier seines Amtes. Er sitzt auf einem Stuhl vor dem Kunden in so respektvoller Entfernung, als dies die Ausübung seiner Kunst nur irgend erlaubt, führt das Rasiermesser mit leichter und fliegender Hand über das ganze Gesicht, rückt mit der linken Hand den Kopf desjenigen, der sich ihm in Behandlung gegeben, zurecht, drückt ihm dabei wohl auch einmal den Daumen aufs Auge und kämmt ihm schließlich den Schnurrbart aus mit einer Sorgsamkeit, die Neid erweckt. Fast alle Türen sind offen, und das Leben spielt sich zum großen Teil auf der Straße ab. Vor den Häusern liegen ihre männlichen Bewohner auf niedrigen Holzgestellen, die in der Nacht als Bett dienen, rauchen ihren Tschibuk und faulenzten in der Sonne.

Die Häuser bestehen fast durchwegs nur aus einem Erdgeschoss. Sie sind anfänglich wohl weiß gewesen, aber das Weiß ist grau gebrannt, als hätte man sie nach ihrer Erbauung in den Backofen geschoben. Manche sind mit einer dünnen Lage blauer Tünche überzogen. Das beweist, dass es auch in Aden Leute mit künstlerischen Bedürfnissen gibt. In der Mitte der Hausfront ist unweigerlich eine elende kleine Holztür. Hier finden sich gleichfalls

schüchterne Ansätze zur Ornamentik; und es gibt sogar Häuser, die Luxus treiben und einen Türklopper besitzen, hinter der Tür ist immer noch ein Vorhang aus grauer Sackleinwand. Im Inneren scheinen Tiere und Menschen friedlich beieinander zu wohnen. Wenn es den Ziegen, die in großer Anzahl auf den Straßen herumlungern, dort zu heiß wird, so machen sie einfach die nächstgelegene Haustüre auf und begeben sich in das dahinter befindliche Wohnzimmer. Die wenigen Gebäude, die ein Stockwerk oder gar deren zwei besitzen, heben sich ganz besonders stattlich hervor aus all den Erdgeschosshütten. Da wohnen also die reichen Leute. Von den Eingeborenen erfährt man, dass diese reichen Leute arabische Juden sind. Wie fernab von jeder europäischen Kultur Aden liegt, kann man auch aus dem Umstand ersehen, dass in einer Stadt, in der die Juden um ein oder zwei Stockwerke höher wohnen als die übrige Bevölkerung, noch niemand auf die Idee gekommen ist, eine antisemitische Zeitung zu gründen.

Bei Aden besichtigt man die Tanks, mächtige, in den Felsen gemauerte Zisternen, deren erste Anlage von König S a l o m o herrühren soll. Sie sind dazu bestimmt, das Regenwasser aufzufangen. Da es aber in Aden niemals regnet, so liegen sie trocken und man bekommt Durst, wenn man sie betrachtet und an das Wasser denkt, das eigentlich darin sein sollte.

Wir fahren zurück. Neben unserem Wagen läuft fast die ganze Straße lang ein Betteljunge einher. Er hält sich den Leib, was aber nicht bedeuten soll, dass er Bauchweh habe, sondern was vielmehr den Hunger anzeigen soll, der ihn peinigt. Auch zieht er den Bauch ein, um darzutun, wie abgemagert er ist. Er wimmert und winselt und erzählt uns im Laufen seine Schmerzengeschichte mit den einzigen europäischen Worten, die er zur Verfügung hat. „Ja“, weint er, „ja, cap'tain, good morning.“ Und er zieht den Bauch ein und ist sehr unglücklich.

Wir halten einen Augenblick in Steamer Point vor dem Hotel, das den großartigen Namen „Hotel de l' Univers“ führt. Ein schieläugiger Italiener ist der Wirt, der zu unverschämten Preisen miserable Getränke und schlechte Photographien von Aden verkauft. Auch kann man dort Postkarten schreiben. Während man da sitzt und seine Korrespondenz besorgt, tritt ein Neger von der Straße ein, stellt sich vor den Tisch und fächelt einem mit einer Strohfahne Kühlung zu. Ein ungastliches und schmutziges Zimmer zur Rechten ist der Speisesaal. Dort sitzt die „Table d' hote“ beisammen, vier Menschen, die das Ende eines langen Tisches einnehmen, gelangweilt und verstimmt aussehen und kein Wort miteinander sprechen. Ein arabischer Kellner geht mit nackten Füßen auf den Steinfliesen herum und füllt Eis in die Gläser. Matt schwingt sich über dem Tisch eine armselige Punkah aus verschossenem rotem Tuch, und um jeden Gast und um jede Schüssel schwirren die Fliegen . . .

Bevor der Dampfer abfährt, bekommen die kleinen Fräuleins F r i e d a und K a t h i, die mit ihren Eltern nach Japan fahren, noch rasch ein Straußenei gekauft. Das wollen sie ihrer Cousine nach Berlin schicken, und am nächsten Tag, im Indischen Ozean, setzt sich Frieda nieder und schreibt einen großen Brief:

„Auf dem Schiff ist es schön, aber zu Hause ist es noch viel tausendmal schöner. Auch bekommst Du ein Straußenei. Dieses Ei kann man aber nicht essen. Denn der Strauß hat es selbst gelegt.“





IV. Eine Nacht und ein Morgen in Colombo.

26. April. Zwischen Colombo und Singapur.

(Gesegneter Regen. - Nächtliche Landung in Colombo. - Singhalesische Dienerschaft. - Das Oriental-Hotel. - Tropen-Baustil. - Tropenbett und Tropenfrühstück. - Zum Mount Lavinia. - Die Palmenwälder. - Einheimische Bevölkerung. - Männer mit Haarkämmen. - Ungeahnte Vaterschaft. - Ein Seebad-Casino. - Der erste Kolibri. - Im Buddha-Tempel. - Götter in Glasschränken. - Geld und Blumen. - Der Priester.)

Nachts um elf Uhr kamen die Leuchtfeuer von Colombo in Sicht. Das eine war weiß und drehte sich; das andere stand still und war rot. Der Tag war glühend heiß gewesen, und die Nacht brachte, wie gewöhnlich in diesen Breiten, keine Kühlung. Man sah zum sternbesäten Himmel auf, der wie eine Glocke über das Meer gestülpt war, und hatte die Empfindung, dass die Schwüle daher kam, weil man sich unter dieser Glocke befand, und dass man frische Luft finden würde, wenn man aus ihr heraus könnte. Niemand hielt sich in seiner Kabine auf. Diejenigen, die es versuchten, in der Hoffnung, durch den Schlaf über die Hitze wegkommen zu können, fuhren bereits an der Schwelle entsetzt zurück. Auf dem Verdeck konnte man wenigstens noch atmen, in der Kabine nicht mehr. So waren sie denn alle auf Deck und sahen nach den Leuchtfeuern. Einige lagen auch matt und stumpf in den Stühlen, sahen nach gar nichts und begriffen nicht, wie man sich für ein weißes und ein rotes Licht interessieren mochte, in einem Augenblick, wo man an nichts denken konnte, als an frische Luft. Dabei hieß es, dass es schlimmer werden sollte. Die Hitze musste in der umschlossenen Bucht von Colombo noch unerträglicher sein, als auf offenem Meere, zumal in Ceylon jetzt gerade tropischer Sommer ist. Aber es kam ganz anders. Kaum blinkten aus der Ferne die Hafенlaternen von Colombo, so wehte auf einmal eine herrliche kühle Brise vom Lande her; bald prasselte auch ein Regenschauer auf das Schiff hernieder, als Erklärung für den Grund dieser Kühlung. Das war wenigstens Nachtluft! Man ließ sie sich um die Stirn wehen und atmete sie in tiefen Zügen. Und dem Regen, dem lieben Regen hielt man das bloße Haupt hin. Wie wohl das tat! Endlich wieder einmal Wasser! Wenn man so lange auf dem Meer fährt, verliert man ganz das Gefühl dafür, dass die wogende Fläche, durch die man sich bewegt, auch Wasser ist.

Das Schiff liegt im Hafen von Colombo still. Zur Linken und zur Rechten lange gerade Linien von Lichtern in regelmäßigen Abständen: Das sind die Straßen der Stadt. Vor uns liegt auch etwas Erleuchtetes, das in der Nacht seltsame Formen annimmt. In der Mitte ist eine Art Laube; es könnte vielleicht ein schwimmendes Wirtshaus sein. Aber es hat zwei gelbe Schornsteine, wenn man genau hinsieht, und es ist ein Kriegsschiff. Das eine der beiden Leuchtfeuer, das weiße, ist eine mächtige Laterne, die auf dem Dach eines Hauses zu stehen scheint. Bei uns an Bord ist ein großes Hin und Her. Leute mit unbekanntem Gesichtern kommen und steigen auf die Kommandobrücke. Von oben lässt sich alle Augenblicke die Trillerpfeife vernehmen. Draußen ist es still. Im Dunkel wiegen sich ein paar Boote schweigend zur Seite des Schiffes. Kein Laut dringt aus der Stadt herüber. Der Regen kommt noch einige Male in kurzen Schauern. Er klatscht heftig in das Wasser und trommelt emsig auf dem Holzdach des Promenadendecks. Das dauert aber immer nur wenige Minuten; schließlich hört er ganz auf.

Noch in der Nacht sollen Kohlen eingenommen werden, und die Abfahrt ist bereits für den nächsten Vormittag 11.00 Uhr angesetzt. Wenn Kohlen geladen werden, ist es unmöglich, die Nacht auf dem Schiff zu verbringen; und vielleicht kann man wenigstens in den frühen Morgenstunden noch etwas von Colombo sehen. Also ans Land !

Unten wartet ein von Singhalesen geführtes Boot. Lautlos ziehen die dunklen Bootsleute die Ruder an, und langsam gleiten wir durch den stillen Hafen. Wir landen am Pier. Die Anlegestelle ist eine große, mit Holz überdachte Halle. Wieder hebt das übliche Feilschen um das Fahrgeld an; und wieder beginnt sich die den englischen Kolonien eigene Sicherheit der Verkehrsverhältnisse zu zeigen. Mitten in der Nacht, am einsamen Pier, ist plötzlich Polizei zur Stelle. Ein blau uniformierter Schutzmann erscheint und übernimmt die Vermittlung. Die Angelegenheit wickelt sich jetzt mit wünschenswerter Raschheit ab. Einiges verdächtiges braunes Publikum wird zunächst durch wohlgezielte Fußtritte ins Dunkel der Nacht zurückgejagt. Dann wird den Singhalesen das Fahrgeld in die Hand gezählt. Einer, der bereits ein Zweischillingstück bekommen hat, wird aufgefordert, es wieder herauszugeben. Er schwört, er habe nie ein derartiges Geldstück gesehen. Eine Leibesdurchsuchung wird angeordnet. Er muss den Schurz, den er um die Hüften trägt, aufknüpfen. Der Schurz wird durchgeschüttelt, aber es ist keine Münze darin. Das Geld muss in die Erde versunken sein. Der braune Kerl zeigt seine zwei leeren Hände und grinst vor Freude. Der Zwischenfall wird durch einen neuen Fußtritt abgeschlossen, aber die zwei Schillinge bleiben verschwunden. Und nun ein artiger Gruß an unsere Adresse: „Gute Nacht, Gentlemen!“ Wir ziehen dankend den Hut und treten auf die Straße.

Zur Rechten an der Mauer lehnen seltsame kleine Gefährte. Die Doppeldeichsel ruht auf dem Boden, die Laterne steht davor, der Wagen ist winzig und bietet nur für eine Person Platz. Die Kutscher sind da, aber Pferde sind nirgends zu sehen. Das kommt daher, dass bei diesen Gefährten Kutscher und Pferd ein und dieselbe Person sind. Die japanische Rikschas, der von einem Kuli gezogene Wagen, hat sich über ganz Ostasien verbreitet und ist sogar bis Ceylon vorgedrungen. Man sieht in Colombo überall diese merkwürdigen Kutschen und ihren braunen, bis zum Gürtel nackten Führer, der zwischen den Deichseln trabt und mit seinen bloßen Füßen weit nach hinten ausholt. In der Dunkelheit hängt die Laterne unter der niedrigen Wagenachse. Das sind die Lichtpünktchen, die nachts in Colombo unmittelbar über dem Straßenboden hinlaufen.

Wenn man von vereinzelt Rikschas absieht, welche Nachtschwärmer heimführen, sind die breiten Straßen leer und vereinsamt. Die Luft ist schwül und dunstig; nur wenig Laternen brennen. Wir kommen über eine Brücke. Wohin wollen wir eigentlich? Es zeigt sich, dass sich noch niemand diese Frage gestellt hat. Tag wird es erst in drei Stunden und bis dahin wäre es doch gut, die Zeit mit etwas Bestimmtem auszufüllen. Man könnte vielleicht schlafen? Gut, aber wo? Jemand hat vom Oriental-Hotel reden gehört. So gehen wir ins Oriental-Hotel! Freilich würde es sich empfehlen, zu wissen, wo das ist. Es soll am Wasser sein. Wir sind am Wasser und weit vom Pier wird das Hotel wohl auch nicht liegen. Wir werden also geradeaus gehen, und sobald wir ein großes Haus sehen, das nach ungefähre Schätzung ein Hotel sein könnte, werden wir versuchen, hineinzukommen. So schreiten wir weiter. Eine dunkle Nacht gleicht einer anderen dunklen Nacht, hier und dort in der Welt; und doch ist diese Ceylon-Nacht seltsam und fremdartig. Man atmet eine Luft, die man noch nie geatmet hat; es ist etwas hell in dem Dunkel, und diese Helligkeit ist unerklärlich, weil der Mond nicht scheint; und fremd mutet sogar der eigene Schritt an, der ganz lautlos bleibt in den Straßen dieser unbekannt Stadt.

Es fügt sich, dass das erste große Haus in der Tat das Oriental-Hotel ist. Die Tür ist offen, und im Büro sind noch Leute. Das ganze Personal ist dunkelhäutig, vom Oberkellner angefangen, und hinter dem langen Comptoir-Tisch steht ein kleiner Mann mit langem schwarzem Bart und sieht aus wie ein böser Zauberer. Die Hotelbedienung wird ausschließlich von Singalesen versehen. Sie sind vorzügliche Diener, zuvorkommend und aufmerksam auf jede Kleinigkeit. Es ist zweifellos, dass die sanfte Unterwürfigkeit der eingeborenen Dienerschaft einen der großen Reize des Lebens in diesen Ländern bildet. Der Diener gehorcht nicht bloß dem gegebenen Auftrag, er bringt in seinem ganzen Verhalten den Gehorsam und die

Unterordnung zum Ausdruck. Er bedient nicht nur, sondern er schmeichelt durch sein Wesen der Eitelkeit desjenigen, den er bedient, und gibt ihm eine Empfindung der Macht. Jeder Europäer, selbst der geringste, kann sich in diesen Ländern auf billige Weise als Herr fühlen. Daher kommt wohl auch der gebieterische und bruske Ton, den man, namentlich im Verkehr mit Untergebenen, oft bei Europäern beobachten kann, die lange in den Tropen gelebt haben.

Der „böse Zauberer“ holt ein großes Buch hervor, vertieft sich darin und scheint schwierige Berechnungen vorzunehmen. Als Resultat kommt eine Zimmernummer für jeden von uns heraus. Wir setzen uns noch rasch im Kreis zusammen, um den unvermeidlichen Whiskey and Soda zu trinken. Der Oberkellner nimmt das Trinkgeld und drückt es dankend an die Stirn. Dann werden wir in unsere Zimmer geführt. Den Zug eröffnet ein Mann mit Turban. Es ist wie in der Großen Oper. Aber der Mann mit Turban ist der Hausknecht. Lange geht es durch endlose Korridore. Der Hausknecht mit Turban schließt eine Tür auf. „Twenty-one“ ! Das ist für mich.

„Twenty-one“ ist ein Riesenzimmer, breit und ganz ungewöhnlich hoch. Alle Zimmer sind so in diesem Oriental-Hotel, das eine enorme Ausdehnung hat. In den Tropen hat der Kampf des Menschen gegen die Hitze einen eigenen Baustil geschaffen. Es handelt sich vor allem darum, kühl zu bauen, und so baut man hoch und weit. Das Charakteristische der Tropen-Häuser ist ihre Breite. Ein tropisches Wohnhaus ist im Durchschnitt doppelt und dreifach so breit wie ein europäisches; ein tropisches Hotel desgleichen. Dafür gibt es wieder weniger Stockwerke als bei uns, und die meisten Häuser haben überhaupt nur ein etwas über den Boden erhöhtes Erdgeschoss.

Es ist recht behaglich in „twenty-one“ nach dem wochenlangen Aufenthalt in der engen Schiffskabine, die immer mehr als Kerkerzelle wirkt, je länger die Fahrt dauert. Und endlich auch einmal ein breites Bett, in dem man Platz haben wird. Das Moskitonetz ist darüber gespannt, — jener bekannte Baldachin aus feinem Gewebe, der an allen vier Seiten herabfällt und dessen Enden unter die Matratzen gesteckt werden. Das Bett ist schön; die Schwierigkeit ist nur, hineinzukommen. Wenn man ins Bett steigt, so soll man nicht mehr von dem Netz aufmachen, als unumgänglich nötig ist; denn sonst könnten die Moskitos dies als eine Einladung betrachten, mit hineinzusteigen. Ferner soll man sich vorher am ganzen Leibe abklopfen, um den Moskitos, die sich in den Nachtgewändern versteckten und auf solche Art sich einzuschleichen hofften, die Ausführung ihrer schwarzen Pläne unmöglich zu machen. Endlich soll man vorher das Licht auslöschten. Das ist der heikelste Punkt. Die Moskitos verlieren dadurch die Richtung des Bettes, aber man verliert sie selber auch. Und den rechten Genuss von einem Bett

ohne Moskitos kann man doch nur unter der Bedingung haben, dass man selbst darin liegt.

Über das Bett ist eine Decke aus feinstem Linnen geworfen, von einer kaum auszudenkenden Düntheit und Leichtigkeit. Aber die Luft ist so schwül im Zimmer, dass selbst dieses federleichte Gewebe bald schwer auf dem Körper lastet. Der Schlaf will nicht kommen. Es ist unbegreiflich, dass man da auf einmal unter einem Moskitonetz liegt, in Ceylon. Dieser Gedanke macht das Herz pochen und verscheucht jede Ruhe. Man liegt mit offenen Augen da und hört auf die Geräusche dieser geheimnisvollen indischen Nacht. Draußen tost wieder der Regen. Er stürzt wie ein brausender Wasserfall vom Himmel. Dann hält er eine Viertelstunde inne, und dann stürzt er von Neuem hernieder. Dazu grollt ferner Donner und bläuliche Blitze zucken an den Wänden entlang. Das Gewitter verzieht sich, und der Regen rauscht allein weiter, ohne Donnerbegleitung, plötzlich wird es Tag. Das geht fast ohne jeden Übergang. Unter den Matten, die das Fenster verhängen, dringt der graue Frühlichtschein durch; und allsogleich beginnt ein Vogel zu pfeifen, eine ganze lange Strophe, die sich genau in denselben Noten fortwährend wiederholt. Dann hebt ein großes Krächzen an; und wenn man ans Fenster tritt, so sieht man schwarze Krähen im Schwarm von einer Häuserseite zur andern fliegen und einzeln über den Straßendamm hüpfen. Die Straße ist nicht gepflastert, und die Erde hat eine rote Färbung. Unhörbar gehen bloßfüßige (Anm.: veraltet: nacktfüßige) Singhalesen darüber hin. Die eine oder andere Rikscha zeigt sich, die auf Frühaufsteher spekuliert. An der Ecke patrouilliert ein Schutzmann, blau uniformiert und barfuß. Gegenüber steht auf einmal ein großes rotes Gebäude, das gestern Abend anscheinend noch nicht dagewesen ist.

Die Uhr zeigt fünf, und pünktlich auf die Minute klopft der Singhalese an die Zimmertür und bringt den morning-tea. Der Tee ist gut, köstlich jedoch sind die frischen Bananen, die neben der Teetasse liegen. Bei keinem Tropenfrühstück dürfen die Früchte fehlen. Es heißt, dass die Hygiene das so mit sich bringe. Man würde diese Früchte aber auch sicher ohne die Hygiene nehmen, und es ist wirklich schön von ihnen, dass sie so gut schmecken und zugleich auch noch der Gesundheit nützen. Jetzt ist das Bad bereit, ein Wannensbad mit Flusswasser, welche Wonne! Die Seewasser-Bäder auf dem Schiff sind in den letzten heißen Wochen völlig unbrauchbar geworden. Denn das Seewasser reizt die Haut und bringt den „Roten Hund“ hervor. Das Colombo-Flusswasser ist gelblich und ein wenig mehr als lauwarm. Aber wenn man nur etwas Illusion zu Hilfe nimmt, so erfrischt es doch. Während man in der Wanne plätschert, blickt man auf das Hotelgärtchen hinaus. Baum und Busch bilden dort ein einziges Blätterdickicht, und das Grün ist frisch und leuchtend, wie man es nie gesehen.

Vor dem Tor des Hotels wartet der leichte kleine Wagen mit dem indischen Kutscher. Im scharfen Trab geht es hinaus nach Mount Lavinia. Die Straße führt zuerst am Meer entlang. Nach der Polizei sind es die Straßen, die in den englischen Kolonien zuerst die Bewunderung der Fremden hervorrufen. Die Landstraße, die nach Mount Lavinia führt, ist ideal. Während der anderthalbstündigen Fahrt stößt der Wagen auch nicht an ein Steinchen; die Bahn ist stets gleich glatt und eben. Nahe am Strand hat das Meer eine grüne Farbe und weißschäumend branden die Wogen über braune Felsen. Hunderte von Fischerbooten sind draußen, die Wasserfläche ist mit kleinen rechteckigen Segeln bedeckt. Die Boote verschwinden in den Wellenabgründen und tauchen ruhig wieder auf. Sie sind länglich und ganz schmal, aber jedes hat zur Seite ein eigentümliches Anhängsel, wodurch es vor dem Kentern geschützt wird: zwei gebogene Stangen, an welchen ein schwerer Balken hängt, der neben dem Boot ins Meer taucht (outrigger). Unmittelbar am Rand des Meeres läuft die Eisenbahn. Die Waggons sind lang und haben ein Sonnendach aus Segeltuch. An der anderen Seite der Straße dehnen sich weite grüne Wiesenflächen. Auf einigen exerzieren Soldaten in weißen Uniformen und machen Signalübungen mit kleinen Fahnen. In diesem Teil der Straße zwischen Meer und Wiesen fährt jeden Nachmittag die schöne Welt von Colombo in ihren Equipagen spazieren. Jetzt begegnet man nur vereinzelt Radfahrern (den ersten seit Europa!).

Zu beiden Seiten der Straße beginnen nunmehr die Palmen. Ununterbrochen folgt Palmenwald auf Palmenwald. Das ist die tropische Üppigkeit: wenn es Wälder gibt, so sind sie aus Palmen. Wie aber soll man sie schildern? Bei uns in Deutschland geht, wenn man so sagen darf, der Baum im Wald auf. Im Palmenwald behält jeder Baum seine Persönlichkeit; jeder sucht selbst seine Richtung und fragt nicht nach den andern. Es gibt Palmen, die gerade und stolz in die Luft ragen; es gibt Palmen, die in anmutiger Beugung von ihrer Höhe sich wieder der Erde zuneigen; es gibt Palmen, die sich kaum vom Boden erheben und quer an den anderen vorbeiwachsen; und es gibt Palmen von noch vielerlei Art und Gestalt. Der Wald besteht aus Gruppen, keine Gruppe gleicht der andern, und das Bild ist abwechslungsreich und lebensvoll. In der Ferne aber stehen sie manchmal wie Wände beisammen und winken ernst mit ihren seltsamen Wipfeln. Zwischen ihnen kann wachsen, was nur irgend wachsen will: fremdartige Bäume mit Kronen, die sich wie ein flaches Dach ausbreiten, und mit feuerroten Blüten, auch Bambusgesträuch mit hohen gelben Rohrstaude und zarten grünen Blättern. Überall ist grün ausgebreitet, frisches Frühlingsgrün oder auch tiefes, düsteres Grün, auf dem die schwere Glut asiatischer Sonne gelegen hat. Es

grünt am Boden und es grünt in der Luft. Grün und weich ist unten der Rasen; in grüner Blätterfülle stehen Sträucher und Bäume; ein grüner Schein umgibt selbst die braunen Stämme der Palmen; und grün sind deren Kronen. Das ist prächtig. Und doch liegt in dieser exotischen Pracht etwas Geziertes und Gekünsteltes. Man kann nicht recht empfinden, dass dies alles Natur ist, und kann den Gedanken an ein Treibhaus nicht loswerden. Und ist das wirklich ein Wald, dieser Palmenwald, in dem es keinen Schatten gibt, keinen Vogelgesang und kein Blätterrauschen? Man denkt an den deutschen Wald und sieht fremd zu diesen fremden Bäumen hinüber und fühlt, dass man nicht zu ihnen gehört.

Auf der rechten Seite der Straße ist das Meer, hinter dem Wald versteckt; und zwischen Straße und Meer, mitten in den Palmenhainen, haben sich die Europäer ihre Villen gebaut. Die Landhäuser weisen im Äußeren keinen künstlerischen Schmuck auf; ihre Form ist sehr einfach. Die Hauptsache ist auch hier nur, luftig zu wohnen. Die Häuser bestehen, wie schon erwähnt, zumeist nur aus einem Erdgeschoss und dehnen sich möglichst in die Breite aus. Je vornehmer der Besitzer ist, umso breiter ist das Haus.

Häufig sieht man einen Vorbau, eine Art offene Halle, die senkrecht zu der Hausfront steht. Vor jeder Villa liegt eine weite Wiesenfläche, und ringsum stehen die Palmen. Überall sind breite Fenster und Türen angelegt. Die Häuser haben mehr Öffnungen als Wände. Alle diese Fenster und Türen sind weit aufgetan und höchstens mit dünnen grünen Matten verdeckt. Von der Wiese zum Meer und vom Meer zur Wiese streicht die frische Luft durch das Haus.

Alle Landsitze haben ihre Namen. Auch die deutsche Heimat kommt in diesen Namen zu Ehren, und man grüßt mit Sympathie ein Hamburg House. Das ist aber noch gar nichts. Es erscheint ein Haus, das ganz besonders malerisch im Grünen liegt. In der Nähe ist ein kleiner See, um den sich die Palmen gruppieren, jede in einer anderen Pose, hier wäre gewiss gut wohnen. Es ist dumm, dass der Kutscher gar kein Einsehen hat und so rasch vorüberfährt. Wie dieser schöne Fleck Erde nur heißen mag? Der Name des Hauses steht auf dem weißen Mauerpfosten am Eingang des Gartens angeschrieben. Ist das möglich? Ja, es ist kein Zweifel, und deutlich und groß ist der Name zu lesen: Frankfurt House !

In den Wiesen vor den Häusern zirpen die Grillen, und manchmal ist der Chor so laut und stark, dass es wie Schellengeläute klingt.

Die Straße führt durch die Singhalesen-Stadt. An jeder Seite zieht sich eine Reihe niedriger Häuser hin. Diese sind aus Holz, sehen ungefähr wie Messebuden aus, und die ganze Stadt gleicht einem Jahrmakkt. Handwerker arbeiten auf den Straßen; in den Läden hängen Büschel von Bananen zum Verkauf aus; und es ist ein großes Durcheinander von braunem Volk. Die

Singhalesen zeigen in ihrem Auftreten nicht die Kraft und die Würde wie die Neger und Araber von Aden. Sie sind groß und schlank, aber sehr zierlich gebaut, mit feinen und dünnen Gliedmaßen, und haben ein fast weibliches Aussehen. Vielleicht liegt ihnen dies instinktiv im Bewusstsein und so kommt es, dass sie sich in weiblicher Manier kleiden. In Deutschland kennt man sie von den wandernden Trupps her, die vor einigen Jahren in den großen Städten Europas zu Gast waren. Man weiß also, dass das Haar der Singhalesen nach Frauenart geordnet ist, und dass jeder männliche Singhalese einen großen Kamm aus Schildpatt im Haar trägt, ähnlich denjenigen, mit welchen die deutschen kleinen Mädchen ihre widerspenstigen Locken von der Stirn zurückzuhalten pflegen. Das hauptsächliche Kleidungsstück der Singhalesen ist ein Kattunschurz, der vom Gürtel bis auf die Knöchel herabreicht, der wie ein sehr enger Unterrock aussieht und dessen Enden oberhalb der Hüften einfach in einen Knoten geschlungen werden. Der Knoten sitzt manchmal sehr hoch, das Gewand wird infolgedessen sehr lang, und die ohnehin großen Gestalten erscheinen durch dieses lange Untergewand noch größer. Die Frauen sind ganz ebenso gekleidet wie die Männer und es ist schwer, die beiden Geschlechter ihrem Aussehen nach auseinander zu halten bei einem Volk, bei dem bereits die Männer Kämme im Haar tragen. Alle Singhalesen, denen man auf der Straße begegnet, haben Schirme in den Händen, - Schirme aus Schilfblättermengeflecht oder ganz einfach schwarze europäische Regenschirme. Man wundert sich sehr, was denn diese Leute mit den Regenschirmen wollen, da sie doch barhaupt (Anm.: ohne Kopfbedeckung) gehen und fast nichts auf dem Leib haben. Das Erstaunen wird noch größer, wenn ein kleiner Wolkenbruch niedergeht und man sieht, dass es keinem Singhalesen einfällt, das Regendach über seinem Haupt auszubreiten. Mit dem Aufspannen der Regenschirme wird gewartet, bis die Sonne herauskommt, hierzulande braucht man Schutz vor der Sonne, und niemand denkt daran, sich vor dem Regen zu schützen, der ja selbst ein Schutz vor der Sonne ist.

Braune Kinder laufen hinter unserm Wagen her, halten sich mit der Hand an dessen Rand fest, streicheln jedem einzelnen die Stiefel und versichern ihm, dass er ein „nice gentleman“ und ihr „good papa“ sei. Ich habe fünf kohlrabenschwarze Bälger an meiner Seite, die mich durchaus als ihren Vater reklamieren. Sie traben neben dem rasch rollenden Wagen einher, der Schweiß rinnt ihnen in hellen Tropfen über die Gesichter, aber sie werden nicht müde, mir zu beteuern: „You are my father!“ Es ist ein eigentümliches Gefühl, wenn man sieht, dass man in einem Land, in dem man noch niemals vorher war, bereits fünf lebendige Kinder besitzt. Meine Reisegefährten wissen glücklicherweise, dass ich zum ersten Mal den Boden Ceylons betrete; ich brauche also für meinen Ruf nicht besorgt zu sein.

Ein hohes weißes Parktor, in dessen oberem Teil blaue Götterbilder eingemauert sind, bildet den Zugang zum Hindutempel. Nicht weit davon bezeichnet ein kleines rotes Ziegelhaus die Stelle, von der aus der Weg zum Buddha-Tempel führt. Aber wir fahren erst zum *Mount Lavinia*.

Einen Berg kann man *Mount Lavinia* eigentlich nicht nennen. Es ist ein Hotel, das etwas höher als die Straße liegt, eine Art Seebad-Casino, denn es geht auf einen Felsen hinaus, an dessen Fuß die Brandung schäumt; und wenn man hinten in dem kühlen, mit Asphalt gepflasterten Saal sitzt, so blickt man in weiter Rundsicht auf die grüne, hell von der Sonne beschienene Flut und hört die Wogen über die Klippen und Steine des Strandes rauschen. Sonst ist da nicht viel zu sehen: ein paar Tische und Schränke aus braunem Holz mit indischer Schnitzarbeit von recht gewöhnlicher Art; eine arme alte Frau, die stumm auf der Erde hockt und aus Elfenbein geschnittene kleine Elefanten zu verkaufen hat, rührend hilflose kleine Elefanten, um die sich niemand kümmert; viele bunte Blüten an den Bäumen um das Haus; und, zwischen den Blüten schwärmend, ein farbenprächtiger großer Schmetterling, falls es nicht etwa ein kleiner Vogel ist. Ein Tropenkenner wird gerufen, das beflügelte Wesen flattert in die Lüfte und verschwindet. Man erfährt, dass man den ersten *Kolibri* gesehen hat. Die singhalesischen Kellner servieren das Breakfast. Zur Einleitung gibt es einen Fisch, das Hauptgericht ist ein Fisch, und dann kommt noch ein dritter Gang, der auch ein Fisch ist, aber ein anderer, so dass es immerhin an Abwechslung nicht fehlt. Als Dessert werden Früchte aufgetragen. Man isst Orangen mit grüner Schale, Bananen und eben gepflückte Ananas, welche letztere einen würzigen Geschmack von frischem Obst haben. Dann ist noch die Mangofrucht vorhanden. Sie hat einen starken Terpentingehalt, und man muss sich nur daran gewöhnen, dass sie nach Petroleumlampe schmeckt. Dann aber soll sie köstlich sein.

Auf dem Rückweg machen wir vor dem Buddha-Tempel halt. Ein schmaler Laubengang geht von der Straße ab. Am Ende des Ganges steigt man über ein paar Stufen zu einer Erhöhung, auf der mehrere kleine Häuser verstreut sind. Ganz oben ragt eine blaue kegelförmige Spitze, die eine Art Turmknopf aus hellem Mondstein trägt. Das Ganze sieht einer Gruppe billiger Sommerwohnungen für Leute mittlerer Stände viel eher ähnlich als einem Tempel. Von Weihe ist nichts zu spüren; auf dem Gang zum Tempel wird man unablässig von Bettelvolk begleitet. Der Pfortner stellt die jüngste Range (Anm.: unartiges Kind) als seinen Sohn vor; und die fortwährende Berührung mit buddhistischer Weisheit hat die Geistesgaben dieses hoffnungsvollen Kindes derartig geschärft, dass es, wenn man ihm erklärt, man habe kein Geld bei sich, mit unfehlbarer Sicherheit auf die Stelle der Hosentasche deutet, wo der Europäer das Portemonnaie (Anm.: frz.: Geldbeutel)

zu tragen pflegt. Der Tempelpförtner selbst ist ein brauner Mann mit langem schwarzem Bart und einer Löwenstimme. Er reißt den Mund mächtig auf und brüllt seine Erklärungen den Besuchern in die Ohren. Vorher aber werden die Preise aufs genaueste festgesetzt: zwei Rupien für die Besichtigung und außerdem etwas in die Armenkasse. Wenn man das Allerheiligste gezeigt haben will, wird es noch teurer. Wir begnügen uns mit so viel Heiligem, wie man gerade für zwei Rupien sehen kann.

Die Erklärungen bestehen zumeist in der Versicherung, dass alles, was einem vorgeführt wird, tausend Jahre alt ist. Tausend Jahre sind die Tempelhäuser, sind die Götterbilder und ist im Tempelgarten ein heiliger Baum, der jedenfalls recht jugendlich aussieht für sein Alter. Wenn schon der Tempel tausend Jahre alt ist, so ist er doch jedenfalls ganz frisch gestrichen. Es riecht überall nach Ölfarbe, und selten hat wohl in der indischen Mythologie ein Gott so viel neue gelbe Tünche auf sich gehabt, wie der liegende Buddha im Tempel von Colombo. Der liegende Buddha ist in dreifacher oder vierfacher Menschengröße dargestellt. Der schwere Kopf lehnt in einer riesigen Hand, und als Stütze für die ganze Stellung dient der dicke gelbe Arm, der mit dem Ellbogen auf dem Boden ruht. In dem gelben Gesicht sind die grünen Augen weit geöffnet („Smaragd, tausend Jahr!“ sagt der Führer). Dann ist noch ein stehender und sitzender Buddha vorhanden sowie ein Wischnu, neben dem eine Kobra ihren scheußlichen platten Schlangenkopf aufrichtet. Alle diese Götterbilder werden in Glasschränken aufbewahrt, was Erinnerungen an ein Panoptikum (Anm.: Kuriositätensammlung) wachruft.

An eine Wand sind die Strafen und Qualen der buddhistischen Hölle aufgemalt. Die Malerei gleicht derjenigen auf den Leinwandvorhängen der Jahrmarkts-Bänkelsänger, die diese zur Illustrierung der von ihnen besungenen Mordtaten mit sich führen. Jedenfalls passieren den Leuten in der buddhistischen Hölle sehr unangenehme Dinge. Man sieht einen Mann, dem ein Vogel die Zunge aus dem Mund herausreißt (selbst wenn man annimmt, dass dieser Mann während seines Erdenwandels sich der boshaften Bemerkungen nicht in genügendem Maß enthalten hat, so erscheint die Strafe doch etwas hart), und einen anderen, dem rote Mäuse die Augen ausfressen. Künstlerischen Wert haben nur die Mosaikornamente, die in die Decke und in den Fußboden eingelassen sind. Namentlich auf dem Fußboden kann man lebensvoll und getreu nach der Natur dargestellte Tierbilder finden. Auf die Türschwelle eines der Häuser sind Geldstücke genagelt. (Ist das symbolisch aufzufassen und so zu deuten, dass auf der Schwelle zu aller Seligkeit das Geld lagert?) Ob Geld auch als Opfergabe dargebracht wird, lässt sich bei dem Tempelrundgang nicht ergründen. Man sieht nur geopferte Blumen, weiße, stark duftende Blumenkelche, die unserem Jasmin ähneln

und infolge ihrer rituellen Verwendung den Namen der Buddha-Blume führen. Sie liegen ohne Blätter und Stengel auf schwarzen Tischen, die vor den Glasschränken mit den Götterbildern stehen. Auch in der blauen Turmspitze sind außen Nischen zur Niederlegung von Opferblumen angebracht.

Der Priester hat seinen Sitz in dem hinteren Gelass (Anm.: Raum) eines der Häuser. Auf dem Tisch steht die Tempelbibliothek. Sie enthält indische Bücher, einige englische Seeräuberromane und einen Band einer deutschen Ausgabe von S c h i l l e r s Werken, in dem sich der „Abfall der Niederlande“ befindet. Eine kleine Punkah ist über dem Lehnstuhl angebracht, worin der fromme Mann sitzen und die heiligen Schriften studieren soll. Aber sei es, dass ihm die heiligen Bücher nichts Neues mehr zu sagen haben, sei es, dass selbst jener behagliche Lehnstuhl ihm nicht bequem genug dünkt, der Priester sitzt nicht auf seinem Platz, sondern liegt, in gelbe Decken gehüllt, vor dem Haus auf der Erde, lässt sich von der Sonne bescheinen und ist in tiefe Meditationen versunken. Offenbar um nicht von den profanen Dingen der Außenwelt abgelenkt zu werden, hat er die Augen geschlossen. Er regt sich nicht, und man könnte meinen, er sei im Nirwana. Eigentümlich ist nur, dass aus dem geöffneten Mund Töne herausdringen, die den Gedanken erwecken, dass derjenige, der den Weg zum Nirwana gefunden, dort eine schwere Sägearbeit verrichten muss.

