

Zeitschrift: Mitteilungen der Ostschweizerischen Geographisch-Commerciellen Gesellschaft in St. Gallen
Herausgeber: Ostschweizerische Geographisch-Commercielle Gesellschaft
Band: - (1884)
Heft: 2

Artikel: Das Reisen zu Wasser und zu Land in Malabar
Autor: Schmolck, W.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1092528>

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 17.04.2026

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

Das Reisen zu Wasser und zu Land in Malabar.

Von

W. Schmolck in Chombala.

Das seit langem mit meinen europäischen Freunden besprochene Project einer Reise durch Malabar sollte nun endlich doch noch zur Ausführung kommen! Lange, lange hatte es gebraucht, bis wir endlich soweit waren; denn in Indien, dem Lande der Contemplation, heisst es bei allem, was man tut: „Immer langsam voran, immer langsam voran.“ Als Tag der Abreise der Expedition von meinem lieben Chombala war der 4. December (v. Js.) bestimmt. Wir hätten kaum eine bessere Reisezeit erraten können als den Christmonat.

Die Ostmonsun im October und November bildet einen würdigen Abschluss der heftigen Südwestmonsunstürme, welche vom Mai bis September über Malabar dahinbrausen und eine unglaublich grosse Wassermasse über uns ergiessen.

Während der Ostmonsun im October und November hat eine Reihe heftiger Gewitter einen letzten Segen über das Land ausgeschüttet und dadurch ist denn nun auch eine zweite Reisernte in Aussicht gestellt. Allenthalben sprosst in den Tälern die herrlichste Saat, die zahllosen Palmgärten an den Abhängen der Hügel bilden einen reizenden Rahmen und unwillkürlich zieht es einen hinaus in Gottes freie Natur, nachdem man wegen der Monsunregen für zwei bis drei Monate so recht eingeregnet im Hause sitzen musste und fast der einzige Spaziergang darin bestand, dass man Tag für Tag die Verandah des Bungalow von einem Ende zum andern durchmass.

Aber nun stellen sich die Vorboten der kalten Jahreszeit ein. Um Mitternacht, ja schon oft um Sonnenuntergang, weht aus dem Osten, von den prächtigen Wynaadbergen herab, ein kalter, trockener Wind, der bis nächsten Vormittag anhält, um dann der Seebrise Platz zu machen. Der Himmel ist rein und klar; kein Wölkchen stört den Ausblick in den blauen Äther. Auch von dem Kamme der hohen Wynaadkette sind die grauen Wolkenschichten, die während der Ostmonsun so oft gewitterschwer in unser malabarisches Hügelland

herabgestiegen sind, plötzlich verschwunden und in voller Pracht liegt die hohe Bergkette (6000—7000 Fuss) vor uns, und selbst der über 7000 Fuss hohe Wanasuren hat seine Nebelkappe abgelegt. Wir können mit blossen Augen die von Tigern, Elefanten und anderem wildem Getier so zahlreich bewohnten Urwälder und die weiter mit mannshohem Riedgras bestandenen Flächen deutlich von einander unterscheiden und durchs Rohr sehen wir die schöne Kunststrasse des Periapasses, welcher das malabarische Tiefland mit dem 4000 Fuss höher gelegenen „Gold- und Kaffeeland“ Wynaad verbindet. Alles das sind untrügliche Zeichen, dass die Monsun zu Ende ist und wir getrost es wagen dürfen, auch im Notfall im Freien zu übernachten; denn in den nächsten fünf Monaten wird uns kein Regen mehr stören. Dem Neuling kommt dies komisch vor. Eine neu aus Europa hier angelangte Frau hatte die Gewohnheit, im ersten Monat ihres hiesigen Aufenthaltes jeden Morgen das Fenster zu öffnen, um nach dem Wetter auszugehen. „Lieber Mann, heute haben wir schon wieder einen schönen Tag“, pflegte sie Tag für Tag voll naiven Erstaunens auszurufen, bis sie endlich nach Wochen des ewigen Einerleis müde ward und Wetter Wetter sein liess. Wie einladend ist aber doch diese Jahreszeit zum Umherschweifen in dieser gesegneten Natur, wo auch der blasirteste Weltenbummler noch Neues entdecken kann!

Schön ist dieses Land überall; nur wo man es „mit dem Menschen und seiner Qual“ zu tun bekommt, wird das Reisen unangenehm. Ohne Zweifel reist in Malabar am leichtesten und mit dem grössten Behagen der „Patter-Brahmine“. Diese Klasse der „Zweimalgeborenen“ (Dwijenmar) ist, wenn auch nicht um ihren Hochmut, so doch um die Leichtigkeit zu beneiden, mit der sie Jahr aus Jahr ein das „Erbe Parusha Ramen's“ (Malabar) durchstreifen. Ein Lendentuch hoch aufgeschürzt, in der Hand den Blätterschirm, über die Brust die heilige Brahminenschnur (Punul), auf dem Rücken ein kleines Bündelein, reist der Patter behaglich Land auf und ab ohne einen Pfennig in der Tasche oder vielmehr im Mundu (Lendentuch), denn Tasche hat er keine! Wozu auch? Wohin er kommt, haben fromme Hände dem Swami (König) den Tisch gedeckt und die unteren Kasten falten andächtig die Hände in Gegenwart des „Erdengottes“ (Bhumidewan). Am Morgen verlässt er wohlgesättigt aus der Tempelküche in Gesellschaft anderer Zweimalgeborener das schützende Dach des Tempels. Unter Spässen und anderer Kurzweil ziehen sie zusammen ihre Strasse; meldet sich Ermüdung, so gehen sie in ein Nayerhaus (Schudras). Ehrerbietig räumt ihnen der Hausherr den Ehrenplatz ein und stellt ihnen alles zur Verfügung, was im Hause ist, selbst sein Weib nicht ausgenommen. Wenn er anders noch nicht von dem europäischen Geist des Zweifels angehaucht

ist, fürchtet er den „Fluch“ der Brahminen und wagt es deshalb nicht, diesen Betrügern etwas zu verweigern. Neigt sich die Sonne zum Untergang, so ist der Patterschwarm auch schon wieder unter dem gastlichen Dach eines Tempels oder in dem Kowilakam (Residenz) eines Rajah, wo er des Bauches pflegen kann.

Ein solches Schlaraffenleben ist dem Europäer aber hier zu Lande auf Reisen nicht beschieden. Es wäre aber auch kaum auf die Länge für den Sohn des Nordens auszuhalten, ohne dass er an Leib und Seele erschlaffte und zum „loafer“ (Landstreicher) herabsänke. Wenn wir reisen, so haben wir es in jeder Beziehung zu erfahren, dass wir Fremdlinge sind, und doch zieht es Einen hinaus, die Wunder des wunderlichen Landes kennen zu lernen.

Schon die Zurüstungen zur mehrwöchentlichen Reise von fünf gesunden, mit gutem Appetit gesegneten Europäern wollen viel besagen. Unsere schwarzen Knechte haben seit zwei Tagen böse Zeit. Das wichtigste ist jedenfalls unser Küchendepartement. Wir reisen ja im Lande der Kaste; niemand wird uns, selbst nicht um schweres Geld, in den abgelegenen Gegenden, die wir besuchen wollen, aufnehmen oder Speise darreichen oder gar ein Kochgeschirr leihen. Wir sind ja unreine „Toppikar“ (Huttragende). Zwei stattliche mit Segeltuch überzogene und geteerte Körbe enthalten, der eine das Kochgeschirr und Tischgeräte, der andere den Speisevorrat: Currystoffe, Kaffee, Thee, Eier, Schmalz, Zucker, Salz, condensirte Milch, Gemüse- und Fleischconserven und ein Dutzend andere Dinge. Fleischconserven sind besonders wichtig, weil ausser Hühnern oft auf 10—20 Meilen in die Runde kein Fleisch zu haben ist und es einem bei dem fortgesetzten Hühnerfleisch ja auch schliesslich geht wie den Kindern Israel in der Wüste mit den Wachteln. — Unser Mobiliar nicht zu vergessen! Jeder hat in einem Sack aus Segeltuch eine zusammenlegbare Bettstelle, einen Feldsessel und ein zusammenlegbares Tischchen; in Bastmatten eingewickelt eine Matratze, Kissen, wollene Decke und Leinenzeug; Laterne, Kuscha (Wasserkrug aus porösem, gebranntem Ton). Blechkoffer mit der Leibwäsche dürfen nicht dahinten bleiben. *Last, but not least* kommt ein wohlgespickter Geldbeutel. Wir sind ja im Eldorado der Bettler, Sanyasis und Yogis! Hierzulande gilt als verdienstlich, wenn ein Mann mit verschränkten Armen uns zusieht, wie wir essen, oder unsern Knechten zuguckt, wenn sie Holz klein machen, oder wenn einer aus Neugierde eine Meile weit hinter unserm Wagen dreintrappt und uns anlotzt. Dafür sollen wir nach Hindulogik ebensowohl ein „Inam“ (d. h. Backschisch) geben, als wenn er uns eine Last Holz getragen hätte. Geld, oder wie man hier zu Lande sagt, „Peisas“, ist das Zauberwort, das in Malabar allein vom Fleck hilft. Das „vom Fleck kommen“ ist aber

jedenfalls nur „cum grano salis“ zu verstehen; denn im besten Fall geht's im Tempo des Krähwinkler Landsturmes.

Auf morgens 4 Uhr sind unsere Fuhrleute mit ihren zweirädrigen Ochsenkarren bestellt. Um 7 Uhr muss aber doch noch nach einem derselben ausgeschickt werden; der aber befindet sich auf der Jagd nach seinen Ochsen, die während der Nacht das Weite gesucht haben. Endlich um 8 Uhr setzt sich unsere Colonne in Bewegung. Vorauf der Proviantkarren mit den Knechten, die in allen möglichen und unmöglichen Stellungen auf dem Gepäck kauern und Betel kauen. Wir stellen den Küchenwagen mit Absicht an die Spitze, denn sonst riskiren wir, dass er stundenlang hinter uns drein kommt und wir unser Frühstück (breakfast) nicht vor abends 7 Uhr bekommen. Was nun unsere Vehikel betrifft, so sind sie von der denkbar einfachsten Construction. Auf zwei hohen, schweren Rädern ruht ein Rahmen aus schwerem Holz, auf diesen Rahmen ist ein gewölbtes Dach aus Bambusmatten aufgebaut; am vordern Ende der Deichsel ist ein plumpes Joch und auf dem federlosen Rahmen sind einfache Bretter oder auch Grasbündel als Sitz für die Passagiere. Das Joch ruht auf dem Nacken der Ochsen. Um 10 Uhr sind wir in Wadagara, einem ansehnlichen Bazar und der nördlichen Endstation der das ganze Malabar bis ans Cap Comorin durchziehenden Lagunen (engl. backwaters). Die zahllosen Küstenflüsse haben den schmalen Küstensaum vielfach zerrissen. Die sehr grosse Regenmenge (120—200 Zoll im Jahr) schwellt namentlich in den Monsunmonaten die Flüsse ungeheuer an. Sie stürzen sich von dem Gebirge mit grosser Gewalt in die Küstenebene und drängen dem Meere zu. Zu gleicher Zeit wird durch den Südwestmonsun manche Flussmündung von der tobenden Meeresflut versandet und die Flüsse suchen sich neue Wege, und so entstehen im Lauf der Zeit eine Menge seichter Arme, die alle mehr oder weniger mit einander in Verbindung stehen. Nur an wenigen Orten hat menschliche Hand durch Herstellung von Kanälen und Schleusen diese Flüsse unter einander zu verbinden nötig gehabt.

Wir schiffen uns nun auf den circa 25 Fuss langen und 3 Fuss breiten Booten (Toni) ein. Dieselben sind aus einem einzigen Baumstamme gehauen und haben eine sehr gefällige und ansprechende Form. Ehe wir die Boote besteigen, oder vielmehr, ehe wir uns in dieselben hineinlegen, gilt es, mit den Bootsleuten um den Preis zu feilschen. Es bestehen zwar gewisse Taxen, allein was soll der Europäer machen, wenn er überfordert wird? — Der Eingeborne bezahlt beispielsweise für ein Boot mit Einem Ruderer für die ca: 22 englische Meilen lange Strecke von Wadagara nach Ellatur, wozu der Ruderer 12—14 Stunden braucht, $1\frac{1}{2}$ Rupies (Franken 3,15). Es können dann aber so viele

Leute ins Boot gehen, als Platz finden; alle zusammen zahlen nicht mehr als R. 1 $\frac{1}{2}$. Von diesem Betrag muss der Ruderer dem Bootseigentümer die Hälfte überlassen. Er hat also für 12—14stündige angestrengte Arbeit etwa 1 $\frac{1}{2}$ Franken. Gewiss ein sehr bescheidener Lohn. Europäer nehmen in der Regel zwei Ruderer und zahlen R. 3, und kommen in etwa 9—10 Stunden am Ziele an. Nachdem die finanzielle Seite der Sache im Reinen ist, besteigen wir je zwei Europäer zusammen ein Boot. Knechte und Gepäck in einem besonderen Fahrzeuge. Zum Schutz gegen Regen, Sonnenstrahlen und Nachttau hat das Boot ein Dach aus Palmblättern, welches auf sechs kleinen Pfosten auf den Rändern des Bootes ruht. Luft und Licht erhält man von den Seiten, die man gegen Regen etc. durch Bambusmatten verschliessen kann. Ein bequemes Reisen kann man das nicht gerade nennen, denn man kann im Boot nur liegen oder sitzen. Hingegen bietet diese Art des Reisens dem, der auf Reisen das Schlafen fertig bringt, die Annehmlichkeit, dass er sich bequem auf seiner Matratze auf dem Boden des Bootes ausstrecken kann; während auf dem landesüblichen Karren das Schlafen nur dem möglich ist, dessen Gefühl gegen Freude und Schmerz so ziemlich abgestumpft ist. Wer aber bei Tag oder bei hellem Mondschein die Fahrt zum erstenmale macht, dem wird es kaum ums Schlafen sein.

Nachdem unsere Bootsleute sich noch reichlich mit Betelblättern, Arekanüssen, gebranntem Kalk und Tabakpfriemchen versehen und alles im Kopfstück ihres Blätterschirmes untergebracht haben, setzt die Flotille sich in Bewegung. Beim Abfahren gibt der Steuermann folgendes Signal:

„Hei-tei, tei-táh!

Hei-tei, tei-tei, tei-tei-táh!“

Dies ist der Eingang zu irgend einem Bootsliede, das nun angestimmt wird und zwar so, dass der Steuermann eine Strophe vorsingt und die andern Bootsleute sie im Chor wiederholen. Am beliebtesten ist bei den malabarischen Schiffern das Lied von den Heldentaten des malabarischen Heroen Taççoly, das in vielen Versionen unter dem Volke ^{circled}ursirt. Gesungen wird sehr viel von den Bootsleuten, zumal wenn sie bei Nacht über die Lagune dahinfahren. Sehr gerne und mit viel Witz und Geschick improvisiren sie und der Gegenstand, den sie besingen, ist dann meist der im Boot befindliche Europäer. Sie ergehen sich in einer genauen Personalbeschreibung des Passagiers und schätzen ihn ab auf Grösse, Farbe, Gewicht, Bedeutung und Vermögen, preisen seine Grossmut und Freigebigkeit und sprechen dann schliesslich die Hoffnung aus, dass er ihnen ein recht schönes „Inam“ geben werde nach vollbrachter Fahrt. Ihre Lieder sind voll sprudelnden Witzes und beis-

sender Satyre, aber daneben finden sich wieder tiefenste und sinnige Gedanken.

Doch wenden wir uns nun wieder zu unserer Umgebung. Die Ufer der Backwaters gehören zu dem Reizendsten, was ich je gesehen. Zuerst fahren wir zwischen schlammigen Dämmen durch einen langen, schmalen Kanal, auf beiden Seiten Gärten mit schwerbeladenen Cocospalmen und wir merken bald, dass wir im Paradies der Cocospalme uns befinden. Die schmale Wasserrinne erweitert sich und plötzlich schwimmen unsere Boote auf einem weiten See. In der Ferne schimmert uns eine hohe blendend weisse Sandbank entgegen und zuweilen tauchen hohe Spritzwellen hinter derselben auf und ein donnerndes Getöse belehrt uns, dass nur jene Düne uns vom Meere trennt. Während jenseits der Barre das Meer tobt, befinden wir uns auf einer stillen kristallblauen Lagune. Tausende nur fingerlanger, kleiner Fischlein schnellen bei Annäherung unserer Boote über das Wasser, und da und dort taucht auch ein mehrere Fuss langer Schuppenträger über die Oberfläche und mancher arme Wicht fällt im Boote nieder, eine freudig begrüßte Beute für die Bootsleute. Die Scharen von Wasservögeln, die das Wasser und die Ufer beleben, sind unzählig. Auf einmal erblicken wir ein gar ergötzliches Schauspiel. In einer Entfernung von 50—100 Ellen von unserm Boote entfernt tauchen wie durch Zauber 60 und noch mehr schwarze Köpfe über die glatte Fläche des Wassers. „Wo mögen um alles die vielen Knabeköpfe so plötzlich herkommen, die auf einen Schlag sichtbar wurden?“ so rufen wir verwundert aus, aber noch ehe das erste Wort über unsere Lippen gekommen, ist der ganze Spuk wieder verschwunden. Sobald wir stille sind, streckt die badende Schar die Köpfe wieder neugierig aus dem Wasser. Wir glauben eine Schar brauner Hinduknaben sich im Wasser tummeln zu sehen und fahren auf die Stelle zu, um uns an dem Morgenbade der jugendlichen Schar zu ergötzen; aber verschwunden ist alles auf Nimmerwiedersehen und auf unsere Frage an die Bootsleute, wer die Badenden seien, lachen sie uns aus und belehren uns, es seien Fischotter gewesen, die sich in ganzen Herden in den Lagunen tummeln.

Weniger anziehend, aber dennoch interessant sind uns die Scharen von Alligatoren, welche die Lagunen unsicher machen. Wir fahren an einer Sandinsel vorbei und bemerken 10—15 dieser unheimlichen Gesellen sich sonnen auf dem Sande. Sie hausen entsetzlich unter den Fischen und die Regierung zahlt zu gewissen Zeiten Preise für Erlegung dieser Bestien. Man fängt sie am Anfang der Monsun am liebsten, weil sie da am zahlreichsten aus ihren Schlupfwinkeln herauskommen. An langen Bambusstangen angebunden, schleppen die Leute sie zum Amtshause, wo ihnen ein kleiner Preis bezahlt wird.

Wir biegen um eine Landzunge herum und werden nicht wenig erschreckt; ein riesiger Elefant mit mächtiger Schelle am Halse wird von seinem Führer in die Flut getrieben. Was soll aus uns werden, wenn der Koloss Böses im Schilde führt? Aber ruhig passirt er unser schwaches Fahrzeug und auf Befehl seines Führers, uns „Salam“ zu sagen, erhebt er den Rüssel und stösst einen trompetenden starken Ton aus und empfängt dankbar den dargereichten Pisang. Vor einem kolossalen Baumstamme angelangt, der tief im Schlamme liegt, umkreist der Rüsselträger prüfend denselben, setzt an einer gewissen Stelle seine beiden Stosszähne an und wälzt ihn mit einem Ruck aus seinem morastigen Bette heraus. Der Führer befestigt an das Ende des Stammes ein Tau und der Elefant fasst letzteres zwischen seine Backenzähne und schleppt die ungeheure Last wie eine leichte Stange ans Ufer.

Auffallend ist uns an etlichen Stellen des Ufers die zahllose Masse von Nestern des geschickten Schneidervogels. Dieselben sind künstlich an die feinsten Spitzen der Palmblätter „angenäht“ und wiegen sich fortwährend im Winde.

Das Backwater sendet seine Arme nach allen Richtungen; bald befinden wir uns in engem Fahrwasser zwischen dichtem Gebüsch auf beiden Seiten, bald auf einem weiten See, bald in dem tief ausgewaschenen Bette eines Flusses; bald haben wir in nächster Nähe die brausende See, bald führt unsere Wasserstrasse zwischen waldbedeckten Hügeln hindurch. Aber wo auch immer wir uns befinden mögen, überall begegnen wir zahlreichen Booten, teils mit Passagieren, teils mit Waren beladen. Besonders auffallend sind dem Neuling eine Art grosser Lastboote, 40—50 Fuss lang und 4—5 Fuss breit. Ein solches Boot fasst über 100 Säcke Reis und entspricht seinem Zweck und den klimatischen Verhältnissen des Landes in vorzüglicher Weise. Der Boden ist breit und flach und nach oben hin wölben sich die Wände einwärts, wodurch die Boote selbst in den Stürmen der Monsun einen stetigen, sichern Gang haben. Oben sind sie mit festen Bambumatten geschlossen, durch die kein Regen eindringt. Über diese Matten hin läuft eine Lage Bretter, so dass der Ruderer von einem Ende des Bootes zum andern die Ruderstange an die Achsel gestemmt laufen kann und so das Boot eigentlich mit den Füßen fortbewegt.

Auf diesen Lastbooten, Tschina genannt, werden hauptsächlich die Landesproducte wie Reis, Cocosnuss, Cocosnussöl, Ingwer, Betel, Arekanüsse, Cardamome, Copras, Sesam, Brechnuss (*Nux vomica*), schwarzer Pfeffer ausserordentlich billig verfrachtet; ebenso werden ausländische Producte und Erzeugnisse der Meeresküste, namentlich getrocknete Fische, auf diesen Booten in alle Teile Malabars versendet.

Die Lagunen sind sehr fischreich und die besondere Kaste der Flussfischer (Mukayar, zum Unterschied von den Mukkuwer = Meerfischer) treiben ihr Gewerbe zu jeder Jahreszeit auf diesen Gewässern, die selbst in den Stürmen der Monsun ziemlich ruhig bleiben. Ihre Fischerboote sind wahre Nusschalen und dienen mehr dazu, die Fischergeräte aufzunehmen. Meistenteils waten die Fischer in den seichten Lagunen herum und werfen gemeinsam die oft 120 Fuss langen, schmalen Netze aus und beschliessen eine grosse Menge Fische, indem sie sich mit den Enden des Netzes in weitem Bogen nähern. Besonders reich sind die Backwaters an Granaten oder Garnälen, einem eigentümlichen Seekrebs, der auch in der Nordsee sehr häufig ist. — Bei Nacht sind in manchen Zeiten des Jahres die Ufer weithin durch Fackeln aus Palmblättern beleuchtet. Alt und Jung, Mann und Weib geht dem Fisch- und Krebsfang nach.

Diese Arbeit ist nicht ungefährlich wegen der zahllosen Alligatoren und sehr oft werden Leute, besonders Kinder, von diesen Bestien angefallen.

Einzelne Partien der Lagunen gemahnen einen ganz an eine europäische Landschaft, z. B. an den Sempacher- und Züricher-See; nur fehlen die lieblichen Villen, Städte und Dörfer und die anmutigen Kirchtürme.

Nach elfstündiger Fahrt gelangen wir an das Ziel unserer heutigen Wasserfahrt, an den Landungsplatz Ellatur und nun soll's noch per Achse nach der nur 7 englische Meilen entfernten Hauptstadt Malabars, Calicut, gehen. Ein weiter Kranz von Gefährten der traurigsten Gestalt steht um den Landungsplatz herum.

Die Auswahl macht keine Qual, denn eins ist so schlecht als das andere. Also nur mutig hinein; in Calicut winken ja die Freuden eines kräftigen Nachtessens und eines guten Bettes bei unsern deutschen Freunden.

Kaum sind wir vom Tische aufgestanden, so entsteht in nächster Nähe ein ganz höllischer Lärm und unser Gastfreund belehrt uns, dies sei die Introduction zu der Aufführung eines indischen Theaterstückes im nebenan sich befindenden „Grand Victoria-Theater“. Den seltenen Genuss einer indischen Theatervorstellung dürfen wir uns um keinen Preis entgehen lassen. Kaum 50 Schritte vom Bungalow entfernt ist das Theater. Aber umsonst gucken wir uns, an Ort und Stelle angekommen, die Augen halb aus nach Thalias Tempel. Unser deutscher Gastgeber deutet lächelnd auf ein Gebäude, das nur 10 Schritte von uns entfernt auf der Esplanade steht. Ein komischer Anblick in der That! Ein wahres Monstrum aus Bambus, Palmblättern und Bambusmatten zusammengepfuscht. An Stelle der Fenster offene Löcher. Nichts desto-

weniger widerfährt den darstellenden Künstlern nicht selten die Ehre, dass „His Highness the Zamorin“ (König von Calicut) mit sichtlichem Vergnügen den Vorstellungen beiwohnt, oder doch seine „Prinzen“. Wie das Äussere, so das Innere! Alles aus dem Größten herausgezimmert. Das Orchester besteht aus etlichen Trommeln, Cymbeln, indischen Clarinetten und einer Anzahl Flinten, und auf die Musiker passt Schillers Wort: „Wehe, wenn sie losgelassen.“ Die Bühne ist eine einfache Pritsche und hinter einem Verschlag ist die Garderobe; jedenfalls für uns Europäer sehr interessant. Das gelbe, noch unentwickelte Palmblatt spielt dabei eine Hauptrolle. Man sagt im indischen Sprüchwort: „Neunundneunzigfach ist der Nutzen der Palme; der hundertste ist noch nicht entdeckt.“ Ich glaube, unter die 99 gehört auch die ausgedehnte Verwendung in der Garderobe des indischen Theaters! Etwas Bambus und etliche Palmblätter genügen für den Maliyen, d. h. den Theaterschneider und Künstler, um eine Garderobe herzustellen, welche gewiss alle Phantasie einer Pariser Modistin und einer europäischen Akademie für Bekleidungskunst in den Schatten stellt.

Der Inhalt des aufgespielten Stückes ist eine der albernen Göttergeschichten. Was dem Europäer die Sache höchst langweilig macht, ist einmal der fade Inhalt, sodann die Tendenzlosigkeit des Stückes. Wir erwarten von einem Theaterstück, dass ein Hauptgedanke das ganze Stück beherrsche und in demselben zur Geltung komme. Dies ist aber nicht der Fall im indischen Drama. Ist das Stück abgespielt, so fragt man sich, was wohl auch der langen, langen Rede kurzer Sinn sei. Ferner berührt unser Gefühl höchst unangenehm, dass beim indischen Schauspiel das Erhabene und Triviale, das Ergreifende und Lächerliche, das Ernste und Komische, Edelmut und Heimtücke u. s. w. so unvermittelt nebeneinander stehen und vom Publicum mit gleichem Applaus aufgenommen werden. Man wende nun nicht ein: „Das ist eben das Theater des gemeinen Volkes“. Der philosophisch gebildete Brahmine und der hochgestellte Beamte so gut wie der gemeine Mann sind von der Sache hingegenommen. Indien ist einmal das Land der schroffen Gegensätze und dies prägt sich auch im indischen Theater aus.

Am folgenden Morgen heisst es sich sputen, wenn wir den Bahnzug, der um 8 Uhr von der 7 Meilen entfernten Eisenbahnstation abfährt, erreichen wollen. Es wird täglich nur ein Zug abgelassen; also gilt's pünktlich sein.

Was man billigerweise von einer solchen indischen Eisenbahn verlangen kann, das leistet sie sicher. Kaum haben wir die Bahnhofhalle betreten, so steht schon ein Beamter da, der uns höflich fragt, ob wir um 11 Uhr ein Frühstück zu haben wünschen. Bejahen wir, so finden wir es ohne Zweifel auf der nächsten Hauptstation bereit. Dreierlei

Fleisch, Kartoffel, Reis und Curry und eine Tasse feinen Thee zu R. 1 (Fr. 2. 10). Auf allen Bahnhöfen sind Wartsäle für europäische Damen mit dem nötigen Comfort, vor allem ein riesiges Waschbecken. In der ersten Classe fahren nur Europäer und etwa eingeborne Könige. Kein Europäer kann gezwungen werden, mit Eingebornen zu fahren, und zwar einfach deshalb, weil viele Sitten dieses Landes dem europäischen Anstand geradezu Hohn sprechen. Die dritte Classe ist ausschliesslich von Eingebornen benützt. Die Wagen erster und zweiter Classe sind den tropischen Verhältnissen angemessen gebaut. Vor allem sind sie mit doppeltem Dache versehen und haben auf den Seiten Schutzdächer gegen die Sonnenstrahlen und die blendende Helle, Jalousien und Glasfenster. Dass die Sitze der zweiten Classe nicht wie in der ersten Classe gepolstert sind, empfindet man eher als eine Wohltat denn als einen Nachteil. Für Ventilation der Wagen ist gut gesorgt. Ein Druck an einer Feder genügt, um aus der Wand ein einfaches Bettgestell herauszulassen, auf dem der Reisende seine unvermeidliche Reisematratze ausbreiten kann. So lange der Zug in Bewegung ist, ist die Fahrt des Luftzuges wegen recht angenehm. Während der, in der Regel langen Aufenthalte auf den Stationen ist die Hitze in den Wagen ungeheuerlich. Die Fahrpreise sind in der ersten Classe sehr mässig, in der dritten Classe aber fabelhaft billig. Erste Classe kostet z. B. auf der Strecke von Beypore nach Coimbatore (108 englische Meilen) Rps. 10 = Fr. 21, zweite Classe Rps. 4 = Fr. 8. 40, dritte Classe Rps. $1\frac{1}{8}$ — Fr. 2. 40. Nimmt man dazu, wie genügsam der Eingeborne in Bezug auf Nahrung ist, so muss man sagen, er reist so billig, wie sonst in keinem civilisirten Lande gereist wird. Eine oder zwei Cocosnüsse, etliche Bananen, etwas Palmzucker, eine Hand voll Avilu (d. h. zerquetschten Reis) reicht reichlich für einen ganzen Tag als Reiseprovision; es kostet ihn dies höchstens 2 annas oder 25 Centimes!

So stark auch noch das Kastenvorurteil, namentlich in den höheren Ständen, ist, der Bequemlichkeit des Eisenbahnfahrens bringt es der Malabare gerne zum Opfer. Davon hatten wir bei unserer Abfahrt von Beypore ein possirliches Beispiel. Ein muhamedanischer Landbesitzer hatte in der Gegeud von Beypore etwa 30 Tscherumar (ehemalige Reissclaven), welche von allen Malabaren als Kastenlose betrachtet werden, gemietet und wollte sie samt ihren Weibern und Kindern per Bahn auf sein Landgut bringen. Wie eine Herde Schafe standen die armen Leute auf dem Perron. Jedermann vermied, in ihre Nähe zu kommen. Die Wageninsassen verweigerten ihnen entschieden den Eintritt in die halbvollen Coupées, jeder fürchtete die Verunreinigung. Endlich brachte sie ein heidnischer Unterbeamter in einen leeren Gepäckwagen. Aber ihr muhamedanischer Brodherr reclamirte beim Bahnhofmeister und

berief sich auf den Paragraphen des Gesetzes, der Gleichheit aller auch auf der Bahn vorschreibt, und die Folge war, dass die Wagen, in denen die Herren Brahminen und Schudras sassen, gewaltsam geöffnet und die armen Pariahs unter die Herren Zweimalgebornen verteilt wurden. Da war Holland in Not! Die Brahminen schrien und tobten und als alles nichts half, sassen sie endlich wie die Häringe aufeinandergedrückt in einer Wagenecke, während die armen Tscherumar sich der noch nie erlebten Ehre, mit den Erdengöttern fahren zu dürfen, freuten und auf Zuspruch ihres Brodherrn, der den Brahminen die unerhörte Demütigung von Herzen gönnte, nach und nach ganz fidel wurden. So müssen sich heutzutage die vornehmen Kasten in Malabar manche Verleugnung auferlegen. In den meisten Küstenstädten Malabars muss nun der Brahmine oder Nayer dem Tscheruman ausweichen, wenn er nicht verunreinigt werden will, weil der Tscheruman, auf das Recht der Gleichheit aller bauend, nicht mehr auf Seitenpfaden hinschleicht, sondern ebenfalls inmitten der öffentlichen Strasse seines Weges zieht.

Auf der Station Tiroor verlassen wir die Eisenbahn, um auf Seitenwegen in das Land einzudringen. Hier stehen Gefährte für uns parat, wie sie wohl vom Himalaya bis zum Cap Kumari nicht mehr oft vorkommen mögen. Auf dem Rädergestell ein einfacher Holzkasten mit zwei Gucklöchern auf der Seite, hinten und vorn offen, gerade so hoch, dass, wenn ich mit ausgestreckten Beinen darin kauere, mein kahler Schädel die Decke bedenklich streift. Alles aus rohen Brettern gezimmert. Und erst die Öchslein! Die können sich sicher mit Pharaos magern Kühen messen. Nachdem wir unsere Reisematratze in den Karren geschoben, schlüpfen wir selber in den armseligen Kasten, um wieder zwölf Stunden lang die Annehmlichkeit dieser Ochsenpost zu kosten.

Wir befinden uns nun an der Westgrenze des Eranadu, eines Districtes, der durch seine eigentümliche Bodenformation sich von allen Districten Malabars auszeichnet. Von der Küste steigt das Land allmählig an und nach wenigen Stunden befinden wir uns auf einer circa 600 Fuss hohen Ebene. Aus dieser erheben sich einzelne freistehende Berggruppen bis zu 2500 Fuss Höhe. Die Hochebene ist aber nach allen Richtungen hin von 60—200 Fuss tiefen Wasserrinnen zerrissen und die Ränder derselben sind so steil und scharf, dass man glauben könnte, es habe erst vor kurzem eine gewaltige Wasserflut die Fläche zerwühlt. Von Einem Punkte aus kann man oft über 100 Klammern und Trichter überschauen. In der Sohle dieser Rinnen schleicht meist ein Bach in unzähligen Windungen dem Hauptfluss des Landes, dem Malapuram River, zu, dessen Bett tief unten in einer felsigen Schlucht

sich hinschlingelt und der in der Monsun oft plötzlich 20—30 Fuss hoch anschwillt.

Während die Talsohlen mit Reisfeldern und Palmgärten angefüllt sind, hat auf der Hochfläche eine Handelskultur von grosser Bedeutung ihren Sitz; nämlich der Ingwerbau. Derselbe hat im Eranadu-District etwa dieselbe Bedeutung wie der Getreidebau in der schwäbischen Hochebene. So weit das Auge schweift, sind weite Strecken mit der Ingwerpflanze angebaut. Im December ist die Ernte, d. h. die reifen Wurzelknollen der perennirenden Pflanze werden ähnlich wie die Kartoffeln ausgegraben. Überhaupt hat der Ingwerbau sehr viele Ähnlichkeit mit dem Kartoffelbau. Man steckt die Saatwurzeln in Reihen im Beginn der Monsun. Später muss das Feld behackt und von Unkraut gereinigt werden. In der Ernte müssen alle Hausgenossen mithelfen. Nachdem die knolligen Wurzeln ausgegraben sind, müssen sie mit einem Messer sorgfältig gereinigt und geschabt werden; letztere Arbeit fällt hauptsächlich den Frauen und Kindern zu und ist des scharfen Geruches und des beissenden Staubes wegen für Augen und Lunge sehr angreifend.

Nun kommen die Moplahändler, kaufen die Ware auf und bringen dieselbe per Boot oder auf der Achse auf die Handelsplätze an der Küste. Am bedeutendsten sind die Städte Beypore, Calicut und Wadagara für den Ingwerexport. Von Calicut wurden in der Saison von 1882/83 allein circa 30,000 Ctr. Ingwer nach verschiedenen Häfen ausgeführt; nach London allein 12,000 Ctr. Bombay erhält ebenfalls bedeutende Quantitäten. Bedenkt man nun, dass der Consum im eigenen Lande ein ganz ungeheurer ist und dass der Ingwer des Eranadu an Qualität vielleicht der beste ist, so möchte man nur wünschen, dass europäisches Capital und Energie sich dieses Handels in ausgedehnterem Masse bemächtigen möchten.

Eine Anzahl englischer Firmen, eine deutsche (Henke & Cie. aus Bremen) und neuerdings auch eine schweizerische (Gebrüder Volkart aus Winterthur) beschäftigen sich mit Präparation und Ausfuhr für den Markt in Bombay und London; aber auch eine Anzahl muhamedanischer Kaufleute participiren an diesem Geschäft.

Der Ingwer muss, ehe er für den Export tauglich ist, noch einer langwierigen, sorgfältigen Zubereitung unterzogen werden. Die Wurzeln müssen noch einmal gründlich gebadet und geschabt und hernach sorgfältig getrocknet werden. Schliesslich werden sie einer starken Schwefeldampfbleiche in einem eigens construirten Bleichofen unterworfen und in Kisten verpackt.

Das Eranadu ist jedenfalls der bedeutendste District in Indien für Erzeugung eines ausgezeichneten Ingwer. Der Anbau ist ohne Zweifel

ein sehr lohnender und befindet sich im Eranadu meist in den Händen der unternehmenden Moplas. Es könnte aber leicht das Zehnfache der jetzigen Production erzeugt werden, wenn nur die reichen Grundbesitzer aus der Nayerkaste die Energie der Moplas besässen. Weite Strecken des Eranadu-Plateaus, die sich vorzüglich für Ingwerbau eignen würden, liegen noch brach da. — Ja, selbst der europäische Pflanzer könnte mit dem nötigen Capital gute Erfolge erzielen. Wie schade, dass die vielen Millionen, welche das schwindelhafte Unternehmen der Goldgräberei im benachbarten Wynaad und Wallawanadu verschlungen hat, nicht auf Entwicklung der erprobten Ingwercultur im Eranadu verwendet worden sind.

Das Klima des Eranadu ist gesund und zum grössten Teil vollkommen fieberfrei. Die englische Militärstation Malapuram im Centrum des Eranadu ist bekannt als Erholungsstation für das englische Militär. Die Stadt, in welcher wir auf unserer Reise für etliche Tage rasteten, liegt ca. 200 Fuss über dem Flussbette und besteht aus einem Bazar, den Casernen des englischen Militärs und den Häusern der englischen Beamten.

Da Malapuram etwa 20 Meilen von der nächsten Eisenbahnstation entfernt ist, so hat die kleine englische Garnison nicht viel Verkehr mit der Aussenwelt. Deshalb war unser Eintreffen auf diesem Militärposten ein besonderes Ereignis. Der commandirende Offizier sandte sogleich einen Boten in unser Reisequartier, um zu erkunden, wer die angekommenen Herren seien. Und in der Tat kann man die Langleiwe der Europäer an diesem doch so romantisch gelegenen Platze begreifen, wenn man bedenkt, dass ausser dem Collector und seiner Frau und etlichen Unterbeamten nur englische Soldaten und etliche Offiziere da sind, auf Monate von allem geselligen Verkehr mit der Aussenwelt abgeschnitten. Als wir uns eines Morgens auf die Spitze eines Hügels begaben, fanden wir eine Abteilung englischer Soldaten mit Pickaxt und Schaufeln beschäftigt, einen Teil des Hügels abzutragen. Auf die Frage, was diese Arbeit bezwecke, guckte uns der Sergeant verwundert an und sagte: „That's to kill the time.“ Was sollte auch das englische Militär hierzulande mit der Zeit anfangen? Morgens 6 Uhr beginnt ein zweistündiges Exercieren und damit ist das Tagewerk vollbracht!

Da die englischen Regimenter ausser den nötigen Hornisten keine Musiker haben, so ist es Ehrensache der Offiziere, auf eigene Kosten eine Musikbande zu unterhalten. Jeder Offizier ist je nach seinem Rang zu einem grösseren oder kleineren monatlichen Beitrag ehrenhalber verpflichtet. Nach deutschen Begriffen sind diese Musikbanden meist ziemlich mittelmässig in ihren Leistungen. Der Kapellmeister ist

in den meisten Fällen ein Deutscher. In Malapuram nun besteht die Musikbande aus zwei Trommlern und zwei Pfeifern! Bei Sonnenuntergang stellt sich dieses Orchester auf eine Felspitze unter den Flaggenstock und gibt sein Repertoire zum besten. Das ist freilich nah genug beisammen und ist für deutsche musikalische Ohren, wie die meinigen, nicht gerade erbaulich. Aber in Indien auf einsamem Posten lernt man Genügsamkeit auch in Bezug auf Kunst.

Von Malapuram führt eine Strasse in nordöstlicher Richtung in den reichen Wallawanadu-District. Auf der Grenze haben wir einen in tiefer Waldschlucht fließenden, breiten Waldstrom zu kreuzen. Wenn wir unsere mageren Öchslein und den breiten Fluss ansehen, können wir eine kleine Herzbeklemmung nicht unterdrücken, aber „es führt eben kein anderer Weg nach Küsnacht“ als durch die unheimliche Flut und so machen wir eben gute Miene zum bösen Spiel. Die stärksten Ochsen werden mit ihrem Karren vorausgeschickt und die andern trotz allem Sträuben hintendrein getrieben. Mit Müh' und Not erreichen wir auch alle die Mitte des Stromes, aber nun sitzen wir auch fest angenagelt da. Das Wasser reicht unsern Öchslein bis an den Rückgrat und mit Mühe halten sie die Nasenlöcher und das Maul über dem Wasser. Wir, die Insassen der Karren, flüchten auf unsere Blechkoffer vor der kühlen Flut, die über unsere Sitzbretter ungenirt dahinflutet. Die Ochsen wenden und drehen sich nach allen Richtungen im Wasser herum und man merkt ihnen an, dass sie am liebsten wieder dahin gingen, woher sie kamen. Einmal sinkt das rechte, ein andermal das linke Rad in eine Sandgrube und wir Insassen sind immer in Bereitschaft, trotz Alligatoren den rettenden Sprung in die nasse Flut auszuführen, denn die Karren neigen sich einigemale so bedenklich auf die Seite, dass die im Wasser herumplätschernden Fuhrleute sie stützen müssen. Die letzteren bearbeiten ihre vierbeinigen Genossen unbarmherzig mit ihren Rohrstäben, doch ohne Erfolg. Nachdem wir so eine Stunde lang die Annehmlichkeit der Situation genossen, treten die Fuhrleute zusammen und halten Rat, was zu tun sei. Das Ergebnis ist, dass ohne Erleichterung der Karren an kein Loskommen zu denken sei. Meine Freunde M. und W. dürfen im Wagen bleiben, da die Fuhrleute ihre Leibesarmut verächtlich mit den Worten lächerlich machen: „Kanam Saramilla!“ d. h. „in denen ist kein Saft“. Unser dicker Freund H. kommt zuerst an die Reihe. Er muss seine Arme um den Nacken von zwei stämmigen Moplas schlingen und sie fassen seine Beine in den Kniekehlen und schleppen ihn unter homerischem Gelächter aller Zuschauer am Ufer in nicht gerade ästhetischer Stellung aufs Trockene, nicht ohne dass ein gewisser Körperteil eine gründliche Abkühlung erhalten hätte. Nun kam meine Wenigkeit an die Reihe und da auch

ich nicht zu den ätherischen Gestalten gehöre, bekam ich auch ein tüchtiges Fussbad ab. Endlich konnten auch die Gefährte losgeankert werden. Auf der halsbrechenden Böschung angelangt, setzten wir uns im Angesicht eines Götzentempels zum Mahle nieder. Ein eingeborner Beamter hatte uns Tags zuvor eine prächtige Rehkeule geschenkt und die sollte uns nun nach der überstandenen Mühe köstlich munden. Aber „mit des Schicksals Mächten ist kein ew'ger Bund zu flechten!“ Den richtigen Hautgout hatte zwar der Braten, als wir ihn aber aufschnitten, malte sich helles Entsetzen auf allen Gesichtern über die unerschöpfliche Produktionskraft der tropischen Natur, so weit es kriechendes und fliegendes Gewürm anbetrifft. Um eine Hoffnung ärmer zogen wir betrübt von dannen und erreichten am Nachmittag einen schattigen Lagerplatz in der Nähe des Palastes des Manarkattu Rajah, eines jener in Indien so zahlreichen mediatisirten Duodez Könige. Ein dünner Hammelschlegel musste nun einen kleinen Ersatz bieten für die zerstörte Hoffnung des Vormittags. Über den König und seinen Sohn aber hörten wir einen vollständigen Roman, der wörtlich wahr ist und einer eingehenden Bearbeitung wert wäre. Ich theile die Hauptsache mit, wie ich sie aus dem Munde eines Augenzeugen gehört habe. Der alte Rajah hatte eine einzige Tochter, die er im Englischen unterrichten und überhaupt nach englischer Methode erziehen lassen wollte. Als Erzieherin der jungen Prinzessin empfiehlt der Collector von Malabar eine junge, schöne Dame von portugiesischer Abkunft und von festen, religiösen Grundsätzen. Diese vertauschte nun das geräuschvolle Leben in der Weltstadt Madras mit der stillen Waldeinsamkeit, in der das Manarkattu Kowilakam (Residenz des Rajah) liegt. Hier in der stillen Waldregion, abgeschnitten von der Aussenwelt, findet sich das Herz der heidnischen Prinzessin Lakschmi bald ganz hingezogen zum Herzen ihrer gleichalterigen Lehrerin und Freundin Frl. Rozario. Unter gemeinschaftlichen Arbeiten, Studien und Erholungen gehen Monate dahin. Der älteste Sohn des Königs hat aber in aller Stille die Gouvernante seiner Schwester beobachtet. Er fühlt sich ebenso sehr von ihrer Schönheit als von ihrem stillen Wandel und ihrer feinen Bildung und ihrer treuen Hingabe an seine Schwester angezogen. Eine stille Neigung schlägt Wurzel in Gopalens Herz, die sich nach und nach zur blinden Leidenschaft steigert. Er sieht wohl ein, welch tiefe Kluft zwischen ihm und dem geliebten Wesen befestigt ist. Er, der erste Sohn des Königs, aus uraltem, früher sehr mächtigem Geschlecht, der stolze Nayer; sie, die christliche Lehrerin, ohne allen Anspruch auf vornehme Abkunft etc. Das alles sagt sich Gopalen täglich. Aber sein Herz ist gefangen und endlich entdeckt er sich seiner Schwester Lakschmi. Sie erschrickt; aber sie liebt ihren Bruder und so hilft sie ihm sein Leid tragen. Der

Vater kommt auch hinter die Sache und die Lehrerin muss das Feld räumen zum tiefen Schmerz Lakschmis. Frl. Rozario hat die Sache längst gemerkt und sie selbst ist nicht gleichgiltig gegen den begabten Gopalen gewesen, aber sie kennt ihre Pflicht als Lehrerin des Hauses. Der Rajah hatte gehofft, nach Frl. Rozarios Entfernung werde Gopalen schon wieder „zur Vernunft kommen“; aber dies war nicht der Fall. Gopalen soll nun schnell verheiratet werden. Alle Adelsfamilien stehen ihm offen. Als aber sein Vater mit seiner Absicht herausrückt, spricht Gopalen sich so unumwunden aus, dass der Vater ernstlich damit umgeht, eher den Sohn aus dem Wege zu räumen, als diese nach Hindu-begriffen unerhörte Schmach auf sich zu nehmen. Lakschmi, die treue Schwester, ist Gopalens Schutzengel. Wenn er vom Christwerden redet entsetzt sie sich auch, aber sie warnt ihn stets vor des Vaters Heimtücke. Der Vater dingt zuletzt etliche Meuchelmörder, den Sohn wegzuschaffen. Ein armer Tien (Bauer), der den Gopalen sehr liebt, warnt ihn rechtzeitig. Lakschmi entlässt den Bruder mit Tränen, aber während er in der Wildnis der Wynaadberge sich umhertreibt, verkehrt sie durch Boten mit ihm. Frl. Rozario wird von Lakschmi auf dem Laufenden erhalten. Gopalen flüchtet sich endlich auf die Wynaadberge zu einem Pflanzler, wird Christ und sieht seinen heissesten Wunsch erfüllt; er darf mit seiner Erwählten an den Altar treten und Lakschmis Hilfe ermöglicht ihm den Ankauf einer kleinen Plantage, wo er nun an der Seite seines heissgeliebten Weibes lebt. Über Lakschmi fehlt mir nähere Nachricht. Den alten König sollten wir aber kennen lernen; denn als unser Begleiter und Gewährsmann, ein schwarzer Prediger, ihm bei der Durchreise seine Aufwartung machte, schrie er ihn mit funkelnden Augen an: „Hätte ich noch meine königliche Gewalt, euch Christen liesse ich an die Bäume aufknüpfen.“

Ich wollte Ihnen diesen wahren Roman nicht vorenthalten, der hinter unserer mittelalterlichen Romantik nicht zurückstehen dürfte und zeigt, dass auch der Hindu von heutzutage noch im Stande ist, seiner Liebe die schwersten Opfer zu bringen.

Auf dieser Reise durch den Wallawanadu-District gelang es mir, über die Goldgräberei hier und im Wynaad-District ausführliche Mitteilungen zu erhalten und zwar aus dem Munde eines seit vielen Jahren im District wohnenden, eingebornen Ingenieurs. Die ganze Geschichte dieses schwindelhaften Unternehmens ist ebenso trostlos wie empörend und liefert aufs neue den Beweis, dass die dummen Leute noch nicht ausgestorben sind und dass, je grösser ein Schwindel ist, desto mehr Gläubige er findet.

Als vor circa 12 Jahren die erste Kunde von der Auffindung des „indischen Ophir“ in die Öffentlichkeit drang, geriet die ganze englische

Pflanzerwelt im Wynaad und auf den Nilagiris in fieberhafte Aufregung. Man hatte goldhaltige Quarzadern in Wynaad und Wallawanaad entdeckt. Da durfte nun jeder Pflanzer hoffen, dass die Hügel in seinem Estate ja auch goldhaltig sein möchten. Nun ging der Ländereischacher an. Für kahle Felshügel bezahlte man ungeheure Preise, wenn sich an irgend einem Fleck eine Quarzader mit etwas Gold zeigte. Schon seit alten Zeiten hatten ja die Eingebornen aus dem Quarzsande Gold gewonnen, wenn auch in sehr bescheidenem Masse. Nun ging plötzlich durch alle Zeitungen der Präsidentschaft der Ruf, das Ophir Salomos sei gefunden. Wie Pilze wuchsen die Actiengesellschaften aus dem Boden. Selbst manche ruhige und reelle Geschäftsleute konnten dem Schwindelgeist nicht widerstehen. Als ich mich in jener Zeit auf den Nilagiris aufhielt, traf ich einmal in einer Gesellschaft eine alte, sonst sehr besonnene Dame, die sich aber dennoch von dem Schwindel hatte anstecken lassen und ein ziemlich grosses Capital in die Sache gesteckt hatte. Man konnte nun mit der Dame nur über Gold sprechen, für alles andere schien sie taub. Als ich mir den schüchternen Einwurf erlaubte, es möchte am Ende mit den goldenen Bergen noch gute Wege haben, schrie sie mich kirschrot vor Zorn an: „It must, it must, say what you like; it must.“ Freilich hatte es mit dem „Muss“ auch seine Richtigkeit, aber nur in Bezug auf den Beutel der Actionäre.

Die wunderbare Mähr zog bald Schwindler von allen Ecken und Enden herbei nach dem Wort: „Wo ein Aas ist, sammeln sich die Geier.“ Die nicht freiwillig kamen, verschrieben sich die Actionäre aus Australien und Californien. Das Leben, das sich nun im Wynaad und den angrenzenden Districten entwickelte, spottet jeder Beschreibung. Zum Zermalmen des Quarzes und zum Auswaschen des Goldstaubes wurden in England die kostbarsten Maschinen bestellt, ohne dass man auch nur im entferntesten daran gedacht hätte, wie man die kolossalen Dampfkessel, Turbinen und andern Maschinenteile über das steile Gebirge schaffen wolle. Erst als die Dampfer an der Küste vor Anker lagen, legten die Herren den Zeigefinger bedeutungsvoll an ihre Stirne. Mit Ausnahme von Bombay fand sich an der ganzen Westküste kein Krahn, der stark genug gewesen wäre, die Ungetüme zu heben; im ganzen Land kein Wagen, der solche Massen auch nur eine Viertelstunde weit zu schleppen im Stande gewesen wäre und zwar auf ebener Strasse, geschweige denn auf steiler Gebirgsstrasse! Mein Gewährsmann erzählte mir, dass, um einen einzigen riesigen Maschinenteil aufs Gebirge zu schaffen, ein eigener Wagen gebaut werden musste und drei bis vier Monate lang hunderte von Menschen beschäftigt waren, um das Eisenstück fortzuschaffen und dass die Kosten sich auf über 10,000

Rupies beliefen. Einmal brauchten sie 14 Tage, um ihre Last eine halbe Stunde vorwärts zu bringen.

An manchen Orten richteten die Gesellschaften prächtige Wasserwerke mit riesigen Turbinen ein. Als aber die Sache fix und fertig war, stellte sich heraus, dass die Wasserkraft nicht zum vierten Teil zum Betrieb ausreichte. Nur wenige Gesellschaften brachten ihre Werke wirklich auch in Gang, und wo dies geschah, war es der gemeinste Schwindel und Humbug. Man weiss nicht, über was man sich mehr wundern soll: über die bodenlose Schlechtigkeit und Gewissenlosigkeit der „Managers“ der Goldwerke, oder über die polizeiwidrige Dummheit und Bornirtheit der Actionäre. Nur etliche Beispiele davon. Bei den Versammlungen der Actionäre wurden nicht selten Proben von stark goldhaltigem Quarz als Specimen der Wynaadwerke aufgetischt, die ihre Heimat nimmermehr in Wynaad hatten. Sodann wurde manchmal, um den leitenden Ausschüssen und den Actionären Sand in die Augen zu streuen, fremder Goldstaub mit dem Quarzstaub gemischt und den Herren der Glaube beigebracht, dass die Tonne Quarz so und so viel Goldstaub liefere. Das „non plus ultra“ in dieser Richtung hat bei der N. N.-Company der Manager, ein erfahrener Goldgräber und geriebener Schurke, geliefert. Er hatte von der Direction in London die schriftliche Zusage, dass, sobald das Etablissement zum Betrieb fertig gestellt sei, er eine Gratification von Rs. 20,000 erhalten solle. Der Mann beeilte sich nicht besonders stark; er hatte ja Rps. 600 monatlichen Gehalt und freie Station. Endlich aber trägt der Telegraph die frohe Mär nach London: „all ready“ und umgehend erhält der Biedermann eine Anweisung auf Rs. 20,000, von der Bank zu erheben. Er streicht die Summe ein und verschwindet, ohne Abschied zu nehmen. Er hat Wort gehalten, alles ist fix und fertig zum Anfangen mit Pochen und Waschen, nur eins fehlt noch: der goldhaltige Quarz. Natürlich ist die Compagnie ruinirt.

Hunderte ehrlicher Leute haben sich in den Schwindel hineinreissen lassen, unter ihnen Namen von gutem Klang in der Handelswelt. Einige haben bedeutend Haare lassen müssen, viele haben alles verloren. Wie mancher Kaufmann und Pflanzer mag sich nun hinter den Ohren kratzen und denken: „Hätte ich doch meine blanken Rupies noch und meine Kaffee- und Theegärten.“ Der wirkliche Verlust an diesem 12 Jahre lang blühenden Schwindel wird so leicht nicht festzustellen sein, denn jeder, der in die Sache „hineingefallen“ ist, behält seine Geheimnisse am liebsten für sich. Aber jedenfalls sind viele Millionen dabei flöten gegangen.

Noch viel schwerer als diese Millionen aber wiegt in den Augen jedes Menschenfreundes der tiefe, sittliche Schaden, den Europäer durch

diesen Schwindel sich selbst und der Bevölkerung jener Landstriche zugefügt haben. In viele Herzen ist der Giftsame der Habsucht ausgestreut worden; viel Familien- und Herzensfreude ist zerstört und viele Herzen sind mit bösen Leidenschaften erfüllt worden. Der moralisch versumpfte Zustand der gemischten Wynaad-Bevölkerung ist seit vielen Jahren sprichwörtlich; das Goldfieber mit seinem Zuzug von europäischen und amerikanischen Schwindlern aber hat ihn hoffnungslos gemacht. Trunksucht und Wollust übersteigen alle Begriffe und die meisten suchen ihre Ehre in der Schande.
