Zeitschrift: Zürcher Taschenbuch

Herausgeber: Gesellschaft zürcherischer Geschichtsfreunde

Band: 121 (2001)

Artikel: Abenteuer im Orient : zwei Reiseberichte von Heinrich Müller-Jelmoli (1844-1935)

Autor: Müller, Martin

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-985274

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: 07.01.2026

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

HERAUSGEGEBEN VON MARTIN MÜLLER

Abenteuer im Orient. Zwei Reiseberichte von Heinrich Müller-Jelmoli (1844–1935)

Wenn heute die Kunst, sich schriftlich auszudrücken, nicht mehr zu den unabdingbaren Voraussetzungen einer wirtschaftlichen Tätigkeit gehören mag, so belehren uns kaufmännische Karrieren aus früheren Zeiten eines Bessern: wer im Handel tätig war, konnte nicht nur rechnen, sondern hatte zumeist eine Lehrzeit als «Correspondent» hinter sich, konnte also «schön» schreiben im doppelten Sinne und war vielleicht sogar in der Lage, richtige «Stimmungsbilder» von neu entdeckten Märkten, Geschäftsbeziehungen oder von Reiseerlebnissen zu verfassen.

Dies gilt jedenfalls für die beiden Berichte, die wir hier neu herausgeben, nachdem sie unter dem Titel «Im Orient» bzw. «An der Küste von Arabien» in der «Neuen Zürcher Zeitung» (Nr. 218 vom 6. 8.–9. 8. 1866 bzw. vom 24.1.–7. 2. 1876) erschienen waren.

Ihr Verfasser war bei der Niederschrift 22- bzw. 32jährig und hatte von der Welt bereits das eine und andere gesehen: nach einer halbjährigen Lehrzeit in Marseille hatte der aus Winterthur stammende Heinrich Müller (Sohn des Regierungs- und Nationalrates Jakob Müller-Frey [1812–1872]) eine Anstellung in Alexandrien (Ägypten) gefunden, «aber die anno 1866 dort ausbrechende schlimme Krise [eine Cholera-Epidemie] veranlasste mich, den Heimweg anzutreten, indem ich auf zweimonatlicher Reise Syrien, Smyrna und Constantinopel besuchte, um schließlich durch das Donautal nach Wien und weiter westwärts zu gelangen.» (zit. aus dem Bewerbungsschreiben an die «Zürich»-Versicherung, 1877). Dieser unfreiwilligen Heimkehr verdanken wir also den ersten Bericht über die Reise von Beirut nach Damaskus, welche Müller übrigens mit einem vom Staatsschreiber Gottfried Keller unterzeichneten Reisepass vom 20. September 1866 angetreten hatte.

Auch bei der Fahrt von Bombay nach Djidda handelte es sich nicht um eine Vergnügungsreise. Müller hatte in Indien mit einem Compagnon ein Baumwollhandelsgeschäft gegründet, das aber nicht richtig florieren wollte, so dass er in der ersten Hälfte des Jahres 1875 ostwärts reisen musste, um die Firma zu liquidieren.

Wenn er auch beide Reisen unfreiwillig unternommen hatte, wusste er doch beide als Abenteuer besonderer Art zu erleben und schilderte sie so lebhaft, dass die Lektüre heute noch Vergnügen bereitet, zumal sie einen wachen, humorvollen und nicht unkritischen Beobachter erkennen lässt.

Beide Exkursionen gehören in die «Abenteuerphase» in Müllers Vita, und gewiss konnte er in diesen frühen Jahren seinen Blick für Menschen und Zustände, für politische wie kulturelle Bedingungen schärfen, der ihm in seiner späteren Laufbahn so sehr zugute kommen sollte.

Denn der bislang nicht sehr erfolgreiche Kaufmann wurde 1878 vom damaligen Präsidenten Carl Abegg-Arter mit der Leitung der 1872 gegründeten «Zürich»-Versicherung betraut – und fand damit die lebensentscheidende und -gemässe Stellung, in der er sich im Laufe seines langen Lebens grosse Verdienste erwerben sollte.

Nach kurzer Zeit als Bureauchef wurde er denn auch bald Direktor der Firma, sodann Generaldirektor; von 1900 bis 1922 war er Mitglied des Verwaltungsrates, und ab 1915 dessen Präsident.

Seine sichtbare Verdeutlichung fand dieses einflussreiche Wirken darin, dass Müller sich im Jahr 1903 eigens nach Paris begeben musste, um sich vom früher im Umkreis Napoléons III. tätigen Maler Léon Bonnat (1833–1922) in Ganzfigur porträtieren zu lassen – ein Imponierstück, das später nebst andern Präsidentenbildern das Verwaltungsratszimmer der «Zürich» schmücken sollte.

Wer damals den gestrengen, spitzbärtigen Herrn kannte, dessen Devise «Z'erscht chunnt's Gschäft» gelautet haben soll, konnte sich vielleicht kaum vorstellen, dass derselbe Mann in jungen Jahren so eindrückliche und inspirierte Reiseberichte verfasst und überhaupt soviel erlebt hatte. Vielleicht dachte auch Müller, an seinem Schreibtisch in der «Zürich» sitzend, gelegentlich mit Wehmut an seine Abenteuer im Orient, an rumpelnde Postkutschen, an gefährlich manövrierende Dampfer, an die Höhen des Libanon und ans faszinierende Gewimmel im Bazar von Djidda ...

Eine Reise von Beirut nach Damaskus

Heller Mondschein lag noch auf der schlummernden Stadt, als wir um vier Uhr morgens im rasselnden Postwagen Beirut verliessen. Laue Frühlingsluft umwehte uns, und aus den üppigen Gärten, die zwischen reizenden Villen überall an die Strasse herantraten, stiegen balsamische Düfte, wie sie nur der Frühling des gesegneten Morgenlandes zu erzeugen vermag. Des Mondes untergehende Sichel übergoss mit weichem Lichte die stille Landschaft; nichts regte sich weit und breit; nur die Palmenwipfel begannen leise zu nicken, geschaukelt von dem langsam erwachenden Morgenlüftchen, das den kommenden Tag zu verkünden schien. Bald war der dichte Pinienwald hinter uns, der mit seinen dunkeln Kronen so sehr gegen das heitere Grün der lachenden Gegend absticht, dass er seinen Ursprung aus Menschenhand erraten lässt. Wirklich war es ein türkischer Grosser, der im grellen Gegensatze zu der sonst wohlbekannten Untätigkeit der Regierung in Hinsicht auf Verbesserungen zum Wohle des Landes vor einigen Jahrzehnten den klugen Gedanken hatte, diesen Wald zu pflanzen, um das Vordringen des Wüstensandes zu verhindern, welcher von Süden her die schöne Vegetation in der Nähe der Stadt zu ersticken drohte.

In kurzem war der Beirut-Fluss überschritten, ein kleines Bergwasser, welches rauschend dem nahen Meere zueilt, und die Strasse begann allmählich sanft an den Höhen des Libanon hinanzusteigen, dessen dunkler Rücken wundersam gegen den heller und heller werdenden Horizont abstach. Steiler wand sich der Weg, je höher wir stiegen; doch unaufhaltsam rollte der Wagen auf der von den Europäern kunstgerecht gebauten Strasse, welche unsern besten Gebirgsstrassen nur wenig nachgibt. Zwei Dreigespanne von Pferden und Mauleseln zogen rüstig die schwere Postkutsche, welche ebenfalls an unsere eidgenössischen Wagen erinnert, nur mit dem Unterschiede, dass erstere noch schwerfälliger, aber minder bequem eingerichtet ist, als die Postwagen unseres gesegneten Vaterlandes. Um so mehr bemühten sich die sechs Tiere, es den unsrigen vorzutun, und wirklich fuhren wir in rasender Eile dahin, wo immer der Boden eine irgendwie schnelle Bewegung erlaubte. Galt es doch, heute noch beinahe dreissig Wegstunden zurückzulegen, wenn wir bei Zeiten in Damaskus anlangen wollten, denn Libanon und Anti-Libanon samt der dazwi-

schen liegenden, ausgedehnten Hochebene mussten überschritten werden. Kein Wunder also, wenn der arabische Kutscher seine Gäule mit einem Eifer antrieb, welcher ein Mitglied unserer humanen Tierschutzvereine in gerechte Entrüstung versetzt haben würde. Die erste Station war denn auch bald erreicht; die keuchenden und dampfenden Tiere wurden losgespannt und durch frische ersetzt, um uns nach der nächsten Station zu bringen, von welcher sie die von Damaskus kommende Post am Abend wieder retour ziehen sollten.

Mittlerweile hatten wir Gelegenheit, die herrliche Aussicht, die sich uns darbot, mit Musse zu betrachten. Es war heller Tag geworden, und wenn auch die Sonne noch lange nicht hinter dem hohen Bergrücken hervor zu erwarten war, so hing doch des Mondes Sichel erbleicht am Himmel, verdunkelt vom Glanze des aufsteigenden Tagesgestirnes. Wir mochten etwa eine Höhe von zweitausend Fuss über Meer erreicht haben, vor uns lagen die prächtig grünen Abhänge des Libanon ausgebreitet, bis da, wo sie sich in der Landzunge von Beirut verlieren oder aber gegen Tripolis hin steil absenken in die blauen Fluten des Mittelmeeres. Grosse Pflanzungen von Feigen- und Maulbeerbäumen, durchzogen von üppig wuchernden Reben, reichten in buntem Wechsel bis an uns herauf; saubere Dörfer und schmucke Landhäuser guckten hie und da zwischen den dünnern Nadelkronen der Pinien hervor, von denen das ganze Gebirge übersät war; durch seine stattlichen Formen und seine blendende Weisse machte sich auch wohl ein Kloster auf einer schönen Anhöhe bemerkbar, den Natursinn seiner Erbauer lobend. Ganz unten, da schimmerte ein ansehnlicher Häuserkomplex, die Stadt Beirut, umgeben von einer Unmasse weisser Villen und grüner Gärten, ein Rahmen, welcher dem Landschaftsgebilde ungemeinen Reiz und eine wohltuende Frische verlieh. Darüber hinaus aber, da lag in erhabener Ruhe das blaue Meer; weit hin war es sichtbar, weit hinaus über einzelne Nebelwölkchen, die über der Stadt dahinschwebten und auf der majestätischen Wassermasse zu schwimmen schienen. Kaum war die Grenze zwischen Meer und Himmel zu unterscheiden, beide schienen in unendlicher Ferne ineinander überzugehen.

Das «chalás» des Kondukteurs schreckte uns aus unserer Betrachtung auf; schnell stiegen wir ein, und fort rollte der Wagen mit erneuerter Schnelligkeit immer höher ins Gebirge hinauf. Die Gegend ward kahler, spärlicher wurden auch die Pflanzungen, und nach Ver-

fluss einer Stunde fehlte fast jegliche Vegetation. Hie und da sprosste noch eine verkümmerte Pinie zwischen grossen Steinblöcken hervor oder nickten ein paar verlassene Blumen am Rande der Strasse; sonst aber war nichts zu sehen als ein Chaos gigantischer Felsblöcke, welche in grauser Verwirrung den gewaltigen Bergrücken bedeckten und dem Auge wenig Erquickliches boten. Um so lohnender war von Zeit zu Zeit ein Rückblick hinunter ins grüne Tal auf das zeitweise noch zum Vorschein kommende Beirut und die darüber hinaus in feierlicher Ruhe sich dehnende See. Doch schliesslich sollte uns auch dieser Anblick entrückt werden; die Strasse wandte sich gänzlich gegen Osten, und nichts als ödes Gestein bot sich unsern suchenden Blicken. Da zerstreute ein frischer Windhauch die Nebelmassen, welche die Höhen neben uns umlagerten, und im Norden zeigten sich in kurzer Entfernung die schönen Formen des grossen Sannin, tief mit Schnee bedeckt. Hätten wir die Schneemassen auch nicht gesehen, so würden wir doch deren Nähe vermutet haben, denn es fing an, empfindlich kalt zu werden, und ehe wir noch den Übergangspunkt erreicht hatten, umhüllte uns ringsum dichter Nebel, der mit seinem feuchten Hauche uns minder behagte als die warme, wohlige Frühlingsluft im Tale unten. Doch ein tüchtiger Schluck aus der mitgenommenen Weinflasche liess Kälte und Nebel vergessen und in Geduld eine Änderung abwarten, die nicht zu lange ausbleiben konnte.

Je weniger Reiz die Landschaft nun bot, desto mehr richteten wir unser Augenmerk auf die Strasse selbst und das, was uns darauf begegnete. Bald kam ein kleinerer Trupp Pferde und Maultiere, die unbeladen von Damaskus zurückkehrten, um in Beirut frische Waren zum Transporte zu holen; bald waren es wieder einige Kamele, die eines hinter dem andern gravitätisch auf der glatten Strasse einherschritten, welche ihren weichen Füssen jedenfalls besser bekam als der holperige mit spitzen Steinen besetzte alte Saumpfad. Misstrauisch wandten die sonderbaren Tiere Kopf und Hals bei Seite, als der schwere, ihnen fremdartige Wagen vorbeirasselte, aber ohne uns mit ihren grossen Augen nur einen Augenblick aus dem Gesichte zu verlieren. Erst ein Schlag des Führers auf den Hals des Leittieres brachte die Karawane wieder in Bewegung, die vor lauter Verwunderung stehengeblieben war.

Unterdessen hatten wir die Übergangshöhe erreicht, die ca. 5000 Fuss über dem Meeresspiegel erhaben ist. Mannigfache wellenförmi-

ge Erhebungen bedecken den breiten Bergrücken, und hundertmal glaubt man schon die Talseite gewonnen zu haben, wenn eine neue Biegung der Strasse eine neue Steigung enthüllt und die Geduld der nachgerade hungrigen Reisenden auf eine weitere Probe stellt. Zum Glück erschien inzwischen ein malerischer Trupp türkischen Militärs, das nach vollendeter Unterwerfung des Jussuf Karam und seiner Drusenscharen aus den unwirtlichen Gegenden des obern Gebirges nach Beirut zurückkehrte. Der Zug machte bei unserm Herannahen Halt, um sich der feurigen Pferde zu versichern, die ob des ungewohnten Anblickes unruhig zu werden anfingen. Voran ritten mehrere Offiziere, tief eingehüllt in Mantel und Kuffija; dann folgten etwa zwanzig Berittene, welche die Eskorte zweier Geschützrohre bildeten, die von zwei starken Maultieren getragen wurden. Die Schar war aufs bunteste zusammengesetzt; neben einigen martialisch aussehenden Türken und Albanesen mit langen Schnurrbärten ritten zwei schwarze Bewohner des warmen Südens, denen die kalte Bergluft durchaus nicht zu behagen schien; auch ein paar gelbe Söhne Arabiens fehlten nicht. Die Bekleidung der ganzen Schar war überaus bunt und unregelmässig, wie der Begriff von europäischem Militär es gar nicht zulassen würde. Der Mangel an ordentlicher Uniformierung war dagegen reichlich ersetzt durch Waffen aller Art, von denen der Trupp tatsächlich starrte, besonders was alte Pistolen betrifft, die jedem Raritätenkabinett zur Ehre gereicht hätten. Ich muss gestehen, dass dieses Korps meinen Reisegefährten und mir wenig Zutrauen einflösste; hätten wir die Strasse nicht ganz sicher gewusst, so würden wir diese Bande weit eher für Raubgesindel als reguläres Militär Seiner Kaiserlichen Majestät des Sultans angesehen haben.

Inzwischen ging unser Wagen seinen unaufhaltsamen Gang, bis endlich, welch Glück! eine neue Krümmung des Weges das langersehnte Tal tief unten zu unsern Füssen entrollte. Welch herrlich wohltuender Ausblick auf das schöne Grün der Saaten, welche die fruchtbare Hochebene der Bekka bedecken, so weit das Auge reicht! Wir glaubten auf den ersten Blick einen klaren Bergsee zu schauen, so erquickend war dieser Anblick, nachdem wir uns an den grauen Felsmassen des Berges müde gesehen. Das also war das klassische Tal, wo einst das stolze Chalcis stand und wo Baalbeks gigantische Trümmer als beredte Zeugen vergangener Herrlichkeit jetzt noch gen Himmel schauen. Unser Blick schweifte in die Ferne; wir glaubten des letztern

gewaltige Säulenmassen am Horizont entdecken zu müssen, doch vergeblich. Der Anblick dieser herrlichen Ruinen sollte uns erst später zuteil werden. Gegenüber da begrenzten des Anti-Libanon graugelbe Felsenmassen das grüne Hochland, um sich gegen Norden in unbestimmter Ferne zu verlieren, und im Süden angelehnt an den gewaltigen Hermon, dessen blendendes Schneehaupt mir unsere schönen Schweizerberge lebhaft ins Gedächtnis zurückrief. Über alles aber wölbte sich der tiefblaue, herrliche Himmel des Morgenlandes, dessen reinen Äther keine Wolke trübte, nur etwa durchfurcht von einem gewaltigen Geier, der in schwindelnder Höhe seine luftigen Kreise zog.

Doch ein Platz in einem syrischen Postwagen ist nicht der Ort, um in gefühlvollen Naturbetrachtungen zu schwelgen; wiederholte Stösse und schaudererregende Schwenkungen des Wagens zeigten uns an, dass wir mit rasender Eile den steilen Abhang hinunterfuhren; wirklich näherten wir uns auch sichtlich der Station Stora, die gleich am Eingang der Hochebene gelegen ihr rotes Ziegeldach aus einer dichten Baumgruppe einladend hervorstreckte. Die schnaubenden Tiere schienen die Stunde ihrer Erlösung zu ahnen; wenigstens strengten sie alle Kräfte an, um durch ihren verzweifelten Lauf das Tal möglichst schnell zu erreichen und einen gelinden Schauder in uns wachzurufen, der uns den baldigen Halt bei der Station wenigstens ebenso wünschbar machen musste wie den armen Geplagten selbst. So erreichten wir denn mit Windeseile die Ebene, noch eine gewaltige Schwenkung, und wir hielten vor dem stattlichen Stationsgebäude, das uns gastlich aufnahm und sowohl unserm hungrigen Magen als unsern erstarrten Gliedern Erquickung bot.

Stora ist, weil ungefähr in der Mitte zwischen Beirut und Damaskus gelegen, die Hauptstation der ganzen Route, wo die sonst unausgesetzte Fahrt um ein kurzes unterbrochen wird. Es war uns vergönnt, eine halbe Stunde auszuruhen, welche Frist wir gewissenhaft benutzten, um die von der Frau des Stationschefs bereitete frugale Mahlzeit zu verzehren, nicht zu vergessen des trefflichen Libanonweins, der uns köstlich mundete und neues Leben in unsere Knochen brachte.

Es war beinahe Mittag, als wir an Leib und Seele gestärkt von neuem unsere Plätze erkletterten, um die Fahrt fortzusetzen. Kaum eine Viertelstunde von Stora entfernt wurde in weiter Ferne eine Staubwolke auf der die Ebene schnurgerade durchschneidenden Stras-

se sichtbar. Es war die von Damaskus herkommende Post; bald trafen wir zusammen, und in Eile wurden herüber und hinüber neugierige Blicke gewechselt. Kein einziger Europäer war drüben zu sehen; um so aufmerksamer wurden wir von den vierzehn Arabern betrachtet, die den ganzen Postwagen besetzt hielten; allem Anschein nach waren es Damaszener Kaufleute, die Geschäfte halber nach Beirut gingen.

Munteren Laufes ging's nun über die weite Ebene, aus der als einzige Abwechslung hie und da ein niederes Gehöfte auftauchte. Fast wollte mich der Schlaf übermannen, denn die Mittagssonne brannte heiss auf der schattenlosen Fläche, da schreckte mich ein dumpfes Rollen aus meinen Träumen auf: wir fuhren über den Leontes, der, oberhalb Baalbek entspringend, dieses Hochland befruchtet und sich nach langem Laufe in der Nähe des alten Tyrus ins Mittelmeer ergiesst. Der Fluss schien sehr beträchtlich zu sein, war es ja auch die Zeit, wo der schmelzende Schnee des Libanon seine Wassermasse bedeutend vergrössern musste.

Unser Wagen rollte inzwischen unermüdlich weiter; bald war von den Heuschreckenschwärmen nichts mehr zu sehen als vereinzelte Nachzügler, die von Strauch zu Strauch schwirrten, um etwa das noch völlig abzufressen, was ihre schnelleren Kameraden übriggelassen hatten. Das Tal erweiterte sich wieder, die Strasse hob sich, die Schluchten traten zurück, und wir gelangten auf ein steiniges Hochland, von niederen Hügelreihen durchzogen, die nichts als kümmerliche Schafweiden boten. Schon glaubten wir den Kamm des Gebirges zu überschreiten, und wirklich senkte sich der Weg nach einiger Zeit, aber nicht um uns schon in die zauberische Oase von Damaskus zu führen, sondern um sich von neuem in unwirtliche Schluchten zu vertiefen, noch wilder und öder als alle diejenigen, welche wir bis jetzt passiert hatten. Die nackten Felsmassen traten ganz dicht an die Strasse heran und erhoben sich zu einer Höhe von mehreren hundert Fuss; eine Menge Löcher und Höhlen waren in den Steinwänden sichtbar, welche wohl den Geiern zum Obdach dienen mochten, die allein den Himmel dieser traurigen Einöde zu beleben schienen.

Aber bald war auch diese Landschaft hinter uns, wiederum ging's bergauf und bergunter, über steinbesäte Hügelrücken und durch unheimlich öde Täler; der Weg schien nicht enden zu wollen. Wir glaubten im Anti-Libanon eine kompakte Gebirgskette überschreiten zu müssen, wie dies bei seinem Gegenüber der Fall gewesen; statt

dessen fanden wir hier aber vier ziemlich parallele Höhenzüge, die nachgerade unsere Geduld auf eine harte Probe stellten. Um uns einigermassen zu unterhalten, begegnete uns endlich ein langer Warentransportzug der französischen Kompagnie, aus etwa dreissig Frachtwagen bestehend, die je von zwei kräftigen Maultieren gezogen, den Weg nach Beirut verfolgten. Jeder Wagen stand unter der Leitung eines eigenen Fuhrknechtes und der ganze Zug unter Aufsicht zweier Europäer zu Pferde, die beobachtend längs der ganzen Linie hin- und herritten.

Nach kurzem holten wir eine grössere Abteilung türkische Infanterie ein, die vom obern Libanon herab kommend in der gemütlichsten Unordnung nach Damaskus zog. Das Ganze glich weit eher einem Vergnügungsbummel als einem militärischen Marsch, denn die aus ca. zweihundert Mann bestehende Schar war auf eine grosse Strecke zerstreut, und jeder einzelne schien vollkommen die Befugnis zu haben, seine Schritte ganz nach Belieben zu lenken. Bald war die wunderliche Truppe in ihrem Schlendrian überholt und endlich, endlich erschien an einer Biegung der Strasse das letzte Stationsgebäude vor Damaskus, das von unsern Tieren wiehernd begrüsst wurde. Ein leichter Extrawagen stand bespannt vor dem Tor der Station, und wie wir Halt machten, traten aus dem Gebäude vier Fremde, welche wir sogleich als Deutsche erkannten. Es waren die beiden Prinzen von Hohenzollern und Neuwied mit ihren Begleitern, ersterer ein jüngerer Bruder des jetzigen Fürsten von Rumänien. Die Hoheiten kehrten nach Beirut zurück, wo wir später Gelegenheit fanden, sie näher kennenzulernen.

Bald rollten wir weiter, diesmal gezogen von sechs kräftigen Schimmeln und begleitet von einem Vorreiter, um mit gehöriger Würde in Syriens Hauptstadt einzuziehen. Kaum hatten wir die Station verlassen, so änderte sich die Gegend wie durch einen Zauberschlag: saftige Wiesen traten an die Stelle der öden Steinfelder, und statt rauher Felsen säumten grüne Bäume und Büsche den Weg, der nun mehr und mehr sich zum Tale senkte. Wir befanden uns am Eingang der herrlichen Oase von Damaskus, welche wie ein grüner Bergsee mitten in totem Gestein und starrem Eise zwischen den unwirtlichen Höhen des Anti-Libanons und der grausen Einöde der syrischen Wüste gebettet liegt. Bald erreichten wir den Barrada, der links aus den Gebirgen herabkommt und dessen klaren Fluten Damaskus fast allein seine Bedeu-

tung verdankt. Die erst vergangene Winterszeit hatte die Wassermasse des ansehnlichen Flusses bedeutend vergrössert, und es tat uns im Herzen wohl, wieder einmal ein munteres kräftiges Bergwasser schäumen und sprudeln zu sehen. Die Strasse folgt getreu dem Lauf des Flusses, und je weiter wir fahren, desto üppiger wird die Vegetation. Ganze Alleen von schlanken Pappeln säumen den Weg; das Gelände zu beiden Seiten strotzt von Fruchtbäumen aller Art; der Balsam unzähliger Orangenblüten wogt durch die reine Luft, und die schönen Blüten von tausend Aprikosenbäumen schimmern durch das weiche Grün oder wirbeln langsam kreisend zur Erde nieder. Hohe Felswände begrenzen rechts und links das lauschige Tal, von denen mitten durch wucherndes Grün sprudelnde Bäche herniederschäumen und hie und da die lieblichsten Wasserfälle bilden.

Wunderbar wirkt diese reizende Änderung der Szenerie auf das Gemüt des Reisenden; aus einer schauerlichen Steinwüste plötzlich in die üppigste Landschaft des Orients versetzt zu werden, das war mehr, als wir je erwartet hätten, und so prächtig uns auch schon diese Gegend geschildert wurde, so liess doch die Wirklichkeit alle unsere Erwartungen weit hinter sich zurück. – Da teilt sich der Fluss: ein gutgebauter Kanal nimmt die Hälfte seiner Wasser auf, um die Landschaft um Damaskus ihre Segnungen in ganzer Fülle geniessen zu lassen, während der Barrada selbst seinen Lauf zu Tal in munteren Sprüngen fortsetzt. Die Strasse nimmt die Mitte zwischen den beiden Gewässern, bis der Kanal sich endlich nach Norden wendet und im Grün, das ihn vollständig überdacht, verschwindet. Inzwischen ist die Landschaft immer herrlicher, immer reizender geworden, und man glaubte sich eher in einem grossartigen Park zu befinden als in einer fast ohne Zutun des Menschen wuchernden Vegetation. Fürwahr, nicht mit Unrecht versetzt der Glaube der Mohammedaner das Paradies in diese Gegend, denn es hielte schwer, sich eine reizendere Landschaft auszumalen, als es diese hier ist. Wo wäre diese unendliche Fülle wuchernden Grüns, durchzogen und genährt von klaren sprudelnden Bächen, dieser Wald von rauschenden Bäumen, dieser betäubende Blütenduft und dieser reine tiefblaue Himmel, wo wäre alles das zum reizendsten Bilde vereint im Morgenlande wieder zu finden, ausser in der Oase von Damaskus, der Perle des Orients? Gewiss nirgends, darin stimmen alle überein, welche dieses Land der Wunder je geschaut haben.

Vertieft in den Genuss dieser herrlichen Natur tat es uns fast leid, dass unsere sechs weissen Gäule gänzlich unbekümmert um unsere Gefühle unaufhaltsam ihrem nahen Ziele zusteuerten. Wirklich begann sich die Gegend zu lichten; das Tal verflachte sich, und wie die Bäume schliesslich etwas vom Wege zurücktraten, erblickten wir vor uns in geringer Entfernung das Ziel unserer Wünsche, Damaskus, die alte Sarazenenstadt, mit ihren Mauern und Toren, ihren Kuppeln und Minaretts, vergoldet vom Strahl der untergehenden Sonne. Welch magischer Anblick!

Schnurgerade läuft nun die Strasse gegen die Stadt hin, noch wenige Minuten, und wir eilen vorbei an dem prächtigen Derwischkloster mit seinen zwei schlanken Minaretts und seinen unzähligen kleinen Kuppeln, die sich an den stolzen Mittelbau schmiegen, vorbei an den blühenden Gärten der reichen Türken. Dumpf rollt der Wagen über den Barrada, der den nördlichen Teil der Stadt der Länge nach durchzieht; eine weite Umzäunung nimmt uns auf, und wir halten vor dem Stationsgebäude der Kompagnie, dem Endziele unserer heutigen Fahrt. Ein Haufe neugieriger Araber umringt den Wagen, um die fremden Ankömmlinge zu betrachten; da taucht wie ein rettender Engel aus dem Gewühl die kräftige Gestalt des Signor Dimitri auf, Besitzer des einzigen komfortablen Hotels in Syriens Residenz, dem wir denn auch gerne uns und unsere Effekten zur Beförderung unter sein wohnliches Dach anvertrauen.

Erläuterungen

Postwagen
jeden Morgen und jeden Abend ging von Beirut (und auch von Damaskus) ein fünf- bis sechsspänniger Postwagen ab.

ein türkischer Grosser
der mächtige Fürst der Drusen, Fachr-id-Din im 17. Jh. (wirkte also wesentlich früher, als unser Autor annimmt)

Beirut-Fluss
mündet östlich der Stadt ins Meer.

Libanon und Anti-Libanon samt der dazwischen liegenden, ausgedehnten Hochebene
der parallel zum Mittelmeer liegende Libanon (max. 3088 m hoch; 175 km lang) und der zu ihm parallele Anti-Libanon (max. 2629 m hoch; 100 km lang); in dessen südlicher Fortsetzung: der Hermon (2814 m hoch). Die Strasse von Beirut nach Damaskus (früher ein Maultierpfad) war 1861 fertiggestellt worden, sie war 116 km lang, und man brauchte ca. zwölf Stunden für einen Weg.

chalás
«Bahn frei, vorwärts!»

des grossen Sannin
Berg im zentralen Libanon (2621 m).

Übergangshöhe erreicht
der Pass zwischen Beirut und Damaskus liegt auf 1540 m Höhe.

Jussuf Karam und seine Drusenscharen
Jussuf Bayk Karam war im Jahr 1864 Anführer eines bewaffneten Aufstandes der Maroniten (christliche und mit Rom verbundene Gruppe im Libanon) gegen den türkischen Gouverneur Dawud Pascha; Grund für diese Rebellion waren Steuererhöhungen.

Offenbar verwechselt unser Autor hier die Maroniten mit den Drusen, einer islamischen Gemeinschaft in Syrien, Libanon und Israel, deren Name auf ihren Gründer «ad-Darazi» zurückgeht; sie nennen sich «Bekenner der Einheit Gottes». Zunächst lebten die Drusen während langer Zeit in gutem Einvernehmen mit den Maroniten, doch kam es unter türkischem Einfluss zu zunehmender Feindschaft, die dann im Jahr 1860 zu grausamen Massakern an den Maroniten führte.

Kuffija
das arabische Kopftuch, von einer dunkeln Schnur zusammengehalten.

Seiner Kaiserlichen Majestät des Sultans
Abdul Aziz, der 32. ottomanische Sultan (geb. 1830, reg. 1861–1876; wegen Verschwendungssucht abgesetzt).

Hochebene der Bekka
Talsohle zwischen Libanon und Anti-Libanon; durch sie fliesst der L(e)itani (Leontes).

Chalcis stand und wo Baalbeks gigantische Trümmer
Chalcis (am Westfuss des Libanon; heute Andschar) war eine in antiker Zeit blühende Stadt (mit heute noch bedeutendem Ruinenfeld); nördlich davon liegt das weit bekanntere Baalbek (in hellenistischer Zeit «Heliopolis»); berühmt für die mächtigen Ruinen des antiken Tempelbezirks: Jupiter-, Bacchus- und Venus-Tempel; zudem eine grosse Moschee.

Heuschreckenschwärmen
vermutlich war im Manuskript davon die Rede, doch fiel der entsprechende Passus in der Druckfassung weg.

Warentransportzug der französischen Kompagnie
die Strasse von Beirut nach Damaskus war als «route Française» angelegt worden, stand also unter besonderer Obhut der Franzosen.

Prinzen von Hohenzollern und Neuwied mit ihren Begleitern, ersterer ein jüngerer Bruder des jetzigen Fürsten von Rumänien
wohl Friedrich Eugen Johann von Hohenzollern-Sigmaringen (1843–1904); K. Preuss. Rittmeister im Westfälischen Ulanen-Regiment Nr. 5, dessen älterer Bruder Carl Eitel Friedrich Zephyrin Ludwig von H.-S. (1839–1914) 1866 durch Plebiszit zum Fürsten von Rumänien gewählt worden war (und der dann 1881 König von R. wurde).

Neuwied: vermutlich der Erbprinz Wilhelm Adolf Max Carl (1845–1907), späterer preussischer General.

Barrada
er entspringt im Anti-Libanon, durchfliesst die Oase von Damaskus und versiegt in der Ebene östlich von Damaskus.

Derwischkloster
die «Tekkiye as-Suleimaniye/as-Selimiye»: im Auftrag Suleimans des Prächtigen vom Architekten Sinan (1489 od. 1491–1587 od. 1588) als Derwischkloster mit Moschee gebaut. Hauptfunktion des Klosters war es, die Bedürftigen unter den Mekkapilgern zu versorgen, die sich hier vor der Wallfahrt sammelten.

des einzigen komfortablen Hotels in Syriens Residenz
das «Hotel Viktoria»; nach Berichten anderer Reisender war es das einzige Haus am Platze, das europäischen Ansprüchen genügen konnte.

Eine Seefahrt mit Zwischenfällen

Der Besuch von Djidda gehört zwar nicht zum Programm der Rubattinodampfer, welche die Reise zwischen Genua und Bombay machen und hiefür nach den z. B. in der Schweiz. Handelszeitung erscheinenden Annoncen eine «durchschnittliche Fahrzeit» von achtzehn Tagen brauchen sollten. Dehnt sich diese «durchschnittliche Fahrzeit» auch regelmässig auf drei bis vier Wochen aus, so wird trotzdem genannter Hafenplatz des Roten Meeres hübsch beiseite gelassen, und wenn der Dampfer «Batavia» auf seiner Heimreise aus Indien im vergangenen Juni von dieser Gewohnheit abwich, so geschah dies keineswegs aus übergrosser Reiselust oder brennendem Entdeckungstrieb, sondern bloss aus unangenehmster Notwendigkeit.

Wir hatten mit besagter «Batavia», sogenanntem italienischem Postdampfer erster Klasse, am ersten Juni Bombay verlassen, in bester Absicht, den Weg nach Aden am Eingange des Roten Meeres im gewohnten Zeitraum von sieben bis acht Tagen zurückzulegen. Damit schien der Dampfer anfänglich einverstanden, denn er entführte uns mit lobenswerter Schnelligkeit dem Bereich des Festlandes, und die indische Küste mit ihren dunklen Palmenwäldern und bizarren Hügelformen entschwand dem Auge fast rascher, als unsern noch manchmal rückwärts gerichteten Blicken lieb war. Allein schon nach zwei Tagen mässigte unser Steamer seinen Gang um ein merkliches; er schien zu ermüden wie ein unerfahrener Berggänger, welcher das ferne Ziel im Sturm erreichen will, bald aber mit seinem Blasebalg in Konflikt gerät – kurzum, die «Batavia» ging allmählich in einen quasi Spazierschritt über, als wäre es ihr bloss darum zu tun gewesen, uns von der Grösse des indischen Ozeans einen ordentlichen Begriff zu geben. Allerdings wurde von diesem Gewalthaber dem Steamer das Vordringen nicht leicht gemacht. Denn als Vorboten des nahen Monsuns wälzte er uns unaufhörlich schwere Wogen entgegen, welche sich in förmlichen Wasserfällen über das Bugspriet ergossen und die auf dem Vorderdeck lagernden Passagiere dritter Klasse oft zu eiliger Flucht zwangen, während unsern in gleicher Gegend festgebundenen Viehbestand diese Duschen zu angstvollen Weherufen veranlassten. Trotzdem aber war der Zustand der See nicht derart, dass ein tüchtiger Postdampfer in seiner Fahrgeschwindigkeit stark hätte beeinträchtigt werden sollen; es musste also bei uns irgendwo fehlen.

Dieses «irgendwo» fand sich erstens im Kohlenvorrat, der sich als sehr gering in Qualität herausstellte, viel Schiefer und zu Staub zerbröckelten Abfall enthaltend, wodurch gehöriges Heizen des Dampfkessels erschwert wurde. Daneben erwies sich aber auch die Maschine als ungenügend, um bei schlechtem Meer den stark geladenen Dampfer befriedigend vorwärts zu bewegen; gleich einem alten Droschkengaul, der bei zwei Prozent Steigung hübsch zu traben aufhört, verfiel die «Batavia» in ein schweres *rallentando,* sobald der Gegenwind stärker blies und die Wellen höher gingen. Doch was war da zu machen? Gute Miene zum bösen Spiel, weiter nichts, und demgemäss liessen wir uns weder Humor noch Appetit verderben, sondern erwarteten mit orientalischem Gleichmut den Abend des zehnten Tages, welcher uns just noch in den Hafen von Aden hineinleuchtete, als dessen dunkle Felsengipfel von der scheidenden Sonne unheimlich gerötet wurden.

Wir betrachteten es als selbstverständlich, dass die «Batavia» hier bessere Kohlen nehmen würde, umsomehr, als unser Vorrat dank der schlechten Qualität unverhältnismässig abgenommen hatte. Dem war aber nicht so. Der Kapitän C., welcher sich während der Reise auch in andern Dingen als ziemlich hartköpfig erwies, mochte in Aden keine teuern Kohlen kaufen, sondern blieb dabei, sich bis nach Port Said durchzuschlagen, wo die Rubattino-Gesellschaft ihr eigenes Depot hat. Wir dampften also nach ein paar Stunden, welche zur Besorgung der Hafengeschäfte hinreichten, weiter dem Roten Meere zu. Unser Kapitän sollte aber gern oder ungern bald zu noch teureren Kohlen greifen, als es diejenigen von Aden gewesen wären.

Der elfte Juni sah uns durch die Strasse von Bab-el-Mandeb und abends an dem berühmten Mokka vorbeisteuern, welches aber zu weit rechts blieb, um uns seine Kaffeedüfte geniessen zu lassen. Wir mussten mit dem undeutlichen Anblick eines weissen Häuserklumpens, von einigen Minaretts und den Bergen von Jemen überragt, vorlieb nehmen. Die nächsten Tage hatten wir starkes Meer mit erneuerten häufigen Wasserfällen über das Vorderdeck; was aber schlimmer war: unser Dampfer wurde je länger desto schläfriger und vermochte seine Geschwindigkeit zeitweise kaum auf die Hälfte der erforderlichen zu bringen. Die Passagiere wurden hierdurch nachgerade beunruhigt; man ersuchte den Kapitän um näheren Aufschluss über die Sachlage und erfuhr hierauf, dass nicht nur die Kohlen schlecht blieben, sondern zum Überfluss der Dampfkessel eine Beschädigung zeige,

welche das Vorwärtskommen noch mehr erschwere. Diesem tröstlichen Bescheid wurde am 14. hinzugefügt, die Kohlen seien nun soweit aufgebraucht, dass ohne frischen Sukkurs Suez nicht zu erreichen sein werde.

Da waren wir nun inmitten des Roten Meeres, auf beiden Seiten – hinter dem Horizont versunken – gefährliche und fast ganz unwirtliche Küsten, das Schiff vollauf geladen, die See ziemlich hoch, ohne gehörige Mittel zur Fortsetzung unserer Reise – eine recht nette Situation! Was blieb da zu tun übrig? Einzig nach Djidda, dem Hafen von Mekka hinüber zu steuern, der nordöstlich uns zur Rechten liegen musste, dort die in Aden verschmähten Kohlen zu kaufen und daneben womöglich den Dampfkessel auszubessern. Dieser Plan sieht einfach genug aus, aber die Küste um Djidda ist ungemein gefährlich und unserm Kapitän fast ganz unbekannt. Zwar haben wir einen arabischen Piloten an Bord, der die Fahrt von Aden nach Suez und vice versa regelmässig mitmacht, um im Notfall die Rubattino-Dampfer in Zwischenhäfen zu geleiten; allein der gute Muselmann blickt wenig vertrauensvoll gen Mekka, und der Zug seines Herzens scheint diesmal nicht nach der Wiege des Propheten zu gehen. Der Kapitän kratzt sich im Bart, die Offiziere tun desgleichen, aber es hilft nichts – auf Djidda bloss steht unsere Hoffnung. Also halb rechtsum gemacht und Arabien zugesteuert! Die Offiziere bestimmen mit dem Sextanten möglichst genau den Schwenkungspunkt, setzen sich an die Karten, um sich auf die diversen Klippen gefasst zu machen, an denen wir vorbeizusteuern haben und – das Schiff schleicht durch die Wellen, Fridolin!

In unserer Reisegesellschaft wogten unterdessen verschiedenartige Gefühle auf und nieder. Die meisten waren ärgerlich gestimmt wegen des bevorstehenden neuen Zeitverlustes. Von Rechts wegen hätten wir schon in Suez sein sollen, und statt dessen mussten wir einem ausserhalb unserer Reiseroute liegenden Platz zusteuern, der uns eine Quarantäne in Ägypten auf den Hals laden konnte, falls etwa, wie wohl möglich, in Mekka oder Djidda selbst die Cholera herrschen würde. Die Engländer blickten gleichzeitig mit schlecht verhülltem Hohnlächeln auf die offenbare Misswirtschaft herab. Da sind unsere Sailors denn doch andere Kerls, dachten sie, und mit dem Missmut über das Unerfreuliche der Situation mischte sich bei ihnen ein Gefühl nationalen Stolzes, das den Leuten wohl zu verzeihen war.

Mein Freund S., dem das Seefahren unter keinen Umständen Liebhaberei ist, konnte sich mit dem Abstecher nach Djidda wenig befreunden; hatte er nie an übergrossem Vertrauen zu den *marinari italiani* gelitten, so schwante ihm jetzt geradezu Unheil auf dem unbekannten Pfade – mit welchem Recht, werden wir in Bälde sehen. Ich machte mir weniger Gedanken aus unserer Notfahrt; zwar hatte auch ich die «Batavia» schon wiederholt zum Pfeffer und mich auf einen P.- und O.-Dampfer gewünscht, allein der bevorstehende Besuch des wenig bekannten Djidda erweckte in mir Interesse genug, um unangenehme Reflexionen über dessen Ursachen in den Hintergrund zu drängen. Ich freute mich gewissermassen auf den kommenden Tag und hoffte, dass alles gut gehen würde.

Die Nacht brach ohne weitere Erlebnisse oder Überraschungen herein. In stiller Majestät zog der Mond am wolkenlosen Himmel empor und überströmte hell die weite Wasserfläche, die sich bei schwächerem Winde zu glätten begann. Schwerfällig verfolgte der Dampfer seinen Kurs gegen Djidda hin, wo wir nach den Erwartungen des Kapitäns frühmorgens anlangen sollten. Die Passagiere bezogen ihre Lagerstätten auf dem Hinterdeck, das bei der tropischen Sommerhitze statt der unerträglich schwülen Kabinen allabendlich zum gemeinsamen Schlafplatz umgewandelt wurde; das Gespräch erstarb, und bald störte nichts mehr die tiefe Nachtruhe als das dumpfe Pulsieren der Dampfmaschine, das gemessene Schlagen der Schiffsglocke und das nimmer ersterbende Rauschen der ab- und aufflutenden Meereswogen, in welches dann und wann das schwere Schnarchen des alten Doktors M. unharmonisch einfiel.

Ich vermag nicht zu sagen, ob ich nicht etwa in das Lied meines Nachbars einstimmte, doch dessen erinnere ich mich, dass der Ton der Glocke um drei Uhr morgens mich aus festem Schlafe weckte. Die Dampfmaschine arbeitete langsam, wir mussten uns wohl dem Lande nähern, und der Kapitän war wahrscheinlich bemüht, den Dampfer in sicherem Wasser zu halten, so lange die Dunkelheit grössere Annäherung gefährlich machen konnte. Der Tag blieb noch ziemlich ferne (in diesen Himmelsstrichen bricht selbst zur Sommerszeit der Morgen erst gegen fünf Uhr an); gleichwohl konnte ich, als ich mich flüchtig erhob, gegen Osten in bedeutender Distanz dunkle Umrisse einer langen Bergkette gewahren. Ein fahler Schimmer am Horizont liess zahlreiche kühn geformte Gipfel unterscheiden;

hinter jenen Kulissen schien sich die junge Sonne auf ihr heutiges Auftreten vorzubereiten, und in jener Richtung etwa mochte Djidda liegen.

Ich hatte keine Lust, meine Matratze schon zu verlassen, sondern ergab mich einem leichten Halbschlummer, dessen flüchtige Traumbilder mir alles mögliche vorgaukelten, nur nicht das, was zunächst kommen sollte. Eine Stunde mochte ich so geruht haben, als ein schweres knarrendes Geräusch meine Träume auseinanderjagte. Es war mir, als würde der Anker rasch hinuntergelassen, doch konnte ich mir im ersten Moment des Erwachens über den unerwarteten Lärm nicht genügend Rechenschaft geben. Ich rieb mir die Augen, da zitterte ein kurzer, deutlicher Stoss von vorn durch das Schiff, noch einer – und der Dampfer lag regungslos da, wie wenn er unbedacht an irgendeinen Landungsplatz angefahren wäre. Was war das? Von Land in der Nähe nicht die Spur, die Berge, welche ich vor einer Stunde bemerkt hatte, blieben in einer Entfernung von mindestens 15 englischen Meilen – die Geschichte kam mir sonderbar vor.

Jetzt machte ich mich auf die Socken; mein Freund S. war bereits munter und schüttelte den Kopf, als ich auf ihn zutrat. «Ich fürchte, es steht nicht ganz richtig mit uns», meinte er, «die Maschine ist vor ein paar Minuten urplötzlich rückwärts dirigiert und das Steuer in grösster Hast gedreht worden, darauf zwei fühlbare Stösse. Ich dachte mir's ja, es würde uns etwas passieren an dieser verwünschten Küste.»

Während wir noch sprachen, entwickelte sich reges Leben an Bord, rascher als es sich erzählen lässt. Vorn fluchte der Kapitän auf genuesisch sehr vernehmlich mit den Matrosen, die wie ein gestörtes Ameisenvolk eilig hin- und herliefen und sich offenbar viel zu schaffen machten – was eigentlich, vermochten wir im Dämmerlicht des Morgens erst nicht zu unterscheiden. Von den Passagieren erhob sich einer um den andern, selbst Doktor M. hörte auf zu schnarchen, und ängstlich fragend kreuzten sich die noch schlaftrunkenen Blicke. Wir spähten auf die graue Wasserfläche hinaus, ob sich wohl die Ursache unseres Anhaltens entdecken liesse; aber friedlich lag das Meer rings umher; in dem nassen Element schien nichts zu irgendeiner Befürchtung Anlass zu geben. Doch halt, was ist das dort? Rechts vorn, nahe am Schiff, da guckt eine kegelförmige Erhöhung etwa drei Fuss zum Wasser heraus, was mag das sein?

«Eine Boje», beruhigt einer unserer Engländer, der schon durch alle Meere gepilgert ist und sich nicht leicht schrecken lässt. «Wir

sind hier vor Anker gegangen, um zum Weiterfahren den Tag abzuwarten.»

«Aber woher die Boje?» fragt ungläubig mehr als eine Stimme. Es war nicht zu erwarten, dass die türkische Regierung diesen entlegenen Fleck Wasser mit einem Wahrzeichen für verirrte Schiffe ausgestattet haben würde, lässt sie doch höchst wichtige Stellen des Roten Meeres ohne alle Signale für die passierenden Fahrzeuge. Und dass unser Dampfer eine Boje mitgeführt hätte, war natürlich ausser Frage.

Eine englische Redensart sagt: Der Wunsch ist der Vater des Gedankens. Ich glaube, unser Engländer zweifelte selber am meisten an der Richtigkeit seiner Bemerkung, war er doch ein halber Seemann; allein er wollte wohl die Gesellschaft beruhigen und eine wahrscheinliche Gefahr durch möglichste Ruhe unter den Passagieren von vornherein zu beschwören suchen.

Der zunehmende Lärm auf dem Vorderdeck lenkte unsere Aufmerksamkeit von der zweifelhaften Boje ab. Die vorderste Luke war aufgerissen worden, und ein Trupp Matrosen schleppte nun einen Warenballen um den andern aufs Hinterdeck, um solche neben dem Steuerhaus hastig aufzutürmen. Das sah verdächtig aus, aber die Matrosen hatten keine Antwort auf unsere Fragen, oder sie gaben vor, die Ursache dieser Manipulation nicht zu kennen. Kapitän und Offiziere hielten sich unterdessen fern von uns, wie um einer Interpellation auszuweichen; uns aber widerstrebte es, durch das Gedränge der arbeitenden Matrosen ihnen nachzusteigen und sie in einem Moment zu stören, wo alles wichtig beschäftigt schien. Endlich nahte sich der *head steward;* seine verstörte Miene kündete nichts Gutes.

«Sind wir aufgefahren?» fragte ich, ihm entgegentretend.

«*Sì Signor* – wir sitzen auf einem Korallenriff», antwortete der Mann zögernd und mit bleichem Gesicht.

Ich glaube, des *head steward's* bleiche Wangen spiegelten sich in diesem Augenblicke auf den Gesichtern aller Umstehenden. War es auch kaum mehr zu bezweifeln gewesen, dass der Dampfer auf Grund gestossen sei, so hatten wir uns doch noch zu täuschen gehofft; jetzt aber hörten wir das Fatale mit dürren Worten ausgesprochen. Die weitere Bestätigung des Passierten wurde nun unsern eigenen Augen zuteil; es war mittlerweile ziemlich hell geworden, und da trafen wir fast unmittelbar unter dem Bugspriet rechts und links eine Menge kleiner dunkler Felshöcker wenige Fuss dem Wasser entragen. Das

waren die Gefährten der zuerst entdeckten «Boje»; die ganze Gesellschaft bildete zusammen einen fast perfekten Kreis von etwa 200 Fuss Durchmesser, wie die Trümmer eines versunkenen Kraters. Innerhalb dieses Ringes zeigte das Meer eine hellgraue Farbe; es musste seicht sein dort – ausserhalb tiefdunkle Flut. Wir hatten das hübscheste Kreisriff vor uns, das man sich als Muster solcher Naturgebilde hätte wünschen mögen – wenn nur die Art unserer Annäherung eine andere gewesen wäre!

Wir wussten nun wenigstens, woran wir waren. Zum Glück war dieser Anprall kein heftiger gewesen, so dass man hoffen durfte, der Schiffsrumpf habe kein Leck bekommen, und ein weiterer günstiger Umstand war die Ruhe des Meeres, welche ein wiederholtes Anschlagen des Dampfers an die Klippen verhinderte. Wehe dem gestrandeten Schiff, welches durch schwere Wogen gegen Felsen geworfen wird; sein Schicksal ist besiegelt, und wäre es noch so eisengepanzert. Wenige Viertelstunden reichen hin, um es in Stücke gehen zu lassen; eine Reihe erschütternder Stösse, ein dumpfer Krach, herein strömt die Flut, und in wildem Wirbel schiesst die Frucht jahrelanger Menschenarbeit zur Tiefe nieder.

Immerhin fand ich es für gut, mein indisches Nachtkostüm jetzt mit einem solideren Anzug zu vertauschen, im Falle wir uns etwa in die Boote flüchten müssten. In meiner Kabine unten fand ich's ganz ausserordentlich schwül; vielleicht machte mich das Besondere der Situation mehr schwitzen als sonst. Sicher ist, dass ich mich diesmal mit ungewöhnlicher Behendigkeit ankleidete, schnell noch nach meinem Reisegeld griff und so rasch als möglich wieder auf dem Verdeck erschien. Hier wurden noch munter Baumwollballen und Kisten herumgeschoben und am Stern aufgestapelt, offenbar um die Last des Schiffes dort, wo es festsass, zu vermindern. Gleichzeitig machte sich ein Teil der Matrosen an eines der Boote; die Taue wurden losgebunden und hoi ho! ging es an ein energisches Ziehen und Reissen. Aber o weh!

Joggeli wott go Birrli schüttle
D'Birrli wänd nüd falle,

die Rollen wollen sich nicht bewegen, die Kranen wollen sich nicht drehen, und das Boot will sich nicht senken. Da sind wir schön bestellt!

Ist die Aussicht auch wenig tröstlich, im offenen Boot nach einer fünf Stunden entfernten Wüstenküste zu schwimmen, wo wir entweder keine Menschen oder wahrscheinlich nur solche treffen werden, die in erster Linie den Inhalt unserer Taschen annexieren dürften, so ist es doch noch unangenehmer, an Bord eines festgefahrenen Schiffes der Chance selbst solcher Flucht beraubt zu sein. Unsere armen Matrosen fahren aber vergeblich fort, an den unerbittlichen Stricken zu reissen; erst nach sage dreiviertelstündiger Arbeit von zwanzig Händen gelingt es endlich, ein Boot soweit herumzukriegen, dass man dasselbe besetzen und herunterlassen könnte.

Ein Glück übrigens schon der Boote wegen, dass wir schliesslich nicht gezwungen waren, unsere Zuflucht zu denselben zu ergreifen. Man hatte auf der «Batavia» die sonderbare Gewohnheit, die Boote gewissermassen als Rumpelkammer zu verwenden. Statt sie ihrer Bestimmung gemäss für Notfälle in steter Bereitschaft zu halten, wurden alle möglichen Dinge, die überflüssig geworden oder sonst im Wege waren, in die Boote logiert, so leere Flaschen, alte Taue, Bretter und dergleichen. Es war dies ein unverzeihlicher Unfug, der jedenfalls nicht auf einem «Postdampfer erster Klasse» vorkommen sollte und unter Umständen schwere Folgen hätte haben können. Denn in der Regel werden Notboote augenblicklich gebraucht, und hunderte von Menschenleben können von ihrer mehr oder minder prompten Verwendbarkeit abhangen. – Im weitern mussten wir uns später davon überzeugen, dass ein Teil unserer Boote bedenklich wenig wasserdicht waren. Sogar das Fahrzeug des Kapitäns, welches bei häufigem Gebrauch doch vor allen in ordentlichem Zustande hätte sein sollen, fasste im Hafen von Djidda so rasch Wasser, dass die vier Ruderer nach einigen Minuten schleunig ihre Stiefel auszogen und einer sich aus Leibeskräften ans Wasserschöpfen machen musste. Wie wäre es uns da auf einer vielleicht tagelangen Fahrt ergangen?

Während die Mannschaft sich um die Boote zu schaffen machte, beobachteten wir mit erleichtertem Herzen, dass die «Batavia» sich in ihrer ganzen Länge gut über dem Wasser hielt. Wir sassen nun schon eine Stunde fest, ohne dass irgend ein Anzeichen eines Leckes bemerkbar geworden wäre, weder in der Haltung des Schiffes noch durch die im Innern vorgenommene Untersuchung, soweit letztere der starken Ladung wegen möglich war. In Folge der teilweisen Verschiebung des Cargos schien sich der Dampfer vorn vielmehr eher

zu heben; es war also zu hoffen, dass wir, ohne ernstlichen Schaden genommen zu haben, dieser interessanten Stelle des Roten Meeres bald Valet sagen würden. Und dieser Augenblick kam früher, als wir nach der erlebten Schreckensstunde zu erwarten den Mut hatten. Nach sorgfältig vorgenommener Sondierung am Bugspriet durch den Kapitän fing die Maschine plötzlich an zu arbeiten; langsam drehte sich der Dampfer unter dem Druck des Steuers, eine leise Erschütterung – und unsere «Batavia» schwamm wieder frei und frank auf der blauen Fläche. Nachdem wir in vorsichtigem Bogen das tückische Riff geklärt hatten, welches von der Morgensonne beleuchtet seltsam vereinzelt aus dem sonst freien Meer emporschaute, steuerten wir in schnellerem Tempo in die offene See hinaus und dankten dem Himmel, einer grossen Gefahr so glücklich entronnen zu sein.

Der helle Tag zeigte uns, dass wir uns während der Nacht zu weit südlich der Küste genähert hatten. Vollkommen öd und kulturlos lag gegenüber Festland; nichts wie wilde Felsberge und traurige Sandwüsten waren sichtbar, von Vegetation oder menschlichen Ansiedlungen keine Spur – nicht einmal ein Fischerboot belebte die trostlose Gegend. Djidda musste also wohl bedeutend mehr nordwärts liegen, und demgemäss verfolgte unser Dampfer den eingeschlagenen nördlichen Kurs, von der gefährlichen Küste eher noch abbiegend. Als weitere Vorsichtsmassregel schickte der Kapitän zwei Matrosen auf die oberste Raa des Vordermastes; er war besorgt, unversehens in neue Untiefen zu geraten, denn seine Karte wusste nichts von dem eben überwundenen Riff; wer konnte also garantieren, dass wir nicht auf weitere Hindernisse stossen würden? Die zwei Mann auf dem Mast beobachteten darum aufmerksam die Farbe der vor uns liegenden Wasserfläche, das Tageslicht hätte ihnen auf ihrem erhabenen Standpunkt seichte Stellen schon von weitem zeigen müssen, allein tiefblau blieben jetzt die Fluten, ob wir auch Meilen um Meilen zurücklegten.

Endlich ein Segel! Rechts vorn, nahe der Küste, tauchte ein weisser Gegenstand auf, ihm folgte ein anderer; es waren zwei kleine Barken, die gegen Westen in die offene See hinaussteuerten. Die lebhaften Wellen, welche ein scharfer Morgenwind seit einer Stunde ins Dasein gerufen, entzogen die Boote oft gänzlich unsern Blicken, aber mit ungeschwächter Kraft tauchten sie aus tiefer Wassermulde stets wieder auf die weissen Wogenkämme empor. Das mussten Seeleute von der richtigen Sorte sein, die da spazieren fuhren; freute es uns ohne-

hin, in die Nähe von Menschen zu gelangen, so tat es einem nebenbei ordentlich wohl zu beobachten, mit welch bewunderungswürdiger Geschicklichkeit und Kühnheit die kleinen Fahrzeuge durch das wogende Meer geleitet wurden. Jene Leute verstehen ihr Handwerk besser als unser Italiener, dachten wir. Von diesem Schauspiel glitten unsere Gedanken dann und wann unwillkürlich zu dem vor kurzem verlassenen Riff zurück. Was würde wohl aus uns, wenn diese bewegte See uns noch dort gefunden hätte? Die Antwort hierauf war unschwer zu finden; wir durften uns gratulieren, dieselbe nicht an besagter Stelle geben zu müssen.

Jetzt trennen sich die Segler. Siehe da, einer schwenkt gegen Süden, er kommt uns entgegen, ist's wohl ein Lotsenboot von Djidda? Mit grösster Aufmerksamkeit folgt alles an Bord den Bewegungen des Fahrzeuges. Richtig, das kleine Ding hat's auf uns abgesehen; pfeilschnell kommt es näher unter dem Druck des steifen Nordostwindes. Jetzt können wir die Insassen unterscheiden – drei Männer und ein Junge – es sind Lotsen von Djidda, das sagt uns schon das aufleuchtende Gesicht unseres eigenen Piloten, der diesen Morgen vom Kapitän schon manches *maledetto* geerntet hat und überfroh ist, seine bittere Verantwortlichkeit in die richtigen Hände legen zu können. Da sind sie, die braunen Gestalten, aus kräftiger Kehle tönt's zu uns herauf, der Dampfer stoppt, ein Tau fliegt über Bord, blitzschnell klettert der Junge am Mast empor, herunter geht das Segel, und gefesselt tanzt das Boot neben uns auf den hüpfenden Wellen.

Dass die Araber im Erklimmen von Schiffswänden das Unglaubliche leisten, können diejenigen bezeugen, welche in Alexandrien auszuschiffen je das Vergnügen hatten. Da geht's so lebhaft her wie in der «Afrikanerin» am Schluss des dritten Aktes, wo die Wilden sich über die gestrandeten Portugiesen heranmachen. Auch unser Mann war im Handumdrehen auf Deck und

in den Armen liegen sich beide
und weinen vor Schmerzen und Freude.

Letzteres ist nicht ganz richtig, aber immerhin waren die Freundschaftsbezeugungen zwischen den zwei Piloten so umständlicher Art, dass unserm Kapitän dabei die Geduld ausging und er – nicht im Humor, den dritten im Bunde zu spielen – dem «Möros» bedeutete,

er möchte sich nun seiner Berufspflichten entledigen. Der Ankömmling war ein hübscher, starkgebauter Araber in den besten Jahren und mit energischen Zügen; sein Benehmen flösste Vertrauen ein; man fühlte, dass dieser Mann seiner Aufgabe gewachsen sein werde. Mit ihm war ein zweiter Araber, offenbar ein Untergebener, an Bord geklettert; unten in der Barke blieb ein alter Graubart mit dem schon erwähnten Jungen zurück. Da das Boot nun mit dem Dampfer verbunden war und keiner Bemannung bedurfte, so wurden letztere zwei Personen eingeladen, ebenfalls heraufzukommen; allein der Alte schüttelte den Kopf und meinte, er sei unten besser aufgehoben als auf unserm Verdeck. Hatte er etwa von unserer Reise geträumt? Der schwarze Junge aber wies uns zur Anerkennung grinsend die weissen Zähne.

Die «Batavia» steuerte nun allmählich gegen Osten dem Lande zu, das Pilotenboot im Schlepptau rechts zur Seite. Letzteres platschte, seiner freien Aktion beraubt, schwerfällig durch die Wogen, behielt aber das Gleichgewicht zum Verwundern gut, dank einer Menge grosser Steine, die als Ballast im Kiel verteilt waren. Die zwei Insassen liessen die häufig aufspritzenden Wellen ruhig über sich ergehen; sie schienen an solche Duschen vollkommen gewöhnt, und dass das Seewasser die Kleidung nicht zu sehr schädige, dafür hatte namentlich der Jüngling gesorgt, welcher sich den Elementen in nahezu adamitischem Kostüm preisgab.

Wir fingen nun an, nach der Stadt unserer Wünsche, dem vielgenannten Djidda auszuschauen, aber noch zeigte sich für geraume Zeit nichts als Wasser, mit kahlen Erhebungen im Hintergrunde. Schliesslich erspähte ich, scheinbar ganz an die Berge gedrückt, eine Reihe Mastspitzen, die langsam aus dem Wasser herauswuchsen, je mehr wir uns der Küste näherten. Das war ja eine ganz respektable Flotte, die dort hinter der Wölbung des Meeres sich verborgen hielt; sie mochte etwa vierzig Masten zählen. Zu welchem Zwecke sich wohl so viele Schiffe auf jenem Fleck zusammengefunden, blieb uns vorläufig ein Gegenstand des Kopfzerbrechens, dagegen war klar, dass wir den Hafen von Djidda vor uns hatten, wenn auch von der Stadt sich noch keine Spur zeigte.

Unsere Aufmerksamkeit sollte übrigens noch nicht so bald Djidda selbst gelten, als vielmehr für die nächste Zeit noch dem Wege dorthin gewidmet bleiben. Derselbe scheint nämlich auf einmal aufzuhören,

denn eine langgestreckte Korallenbank legte sich vor unsern Kurs; ganz flach wie sie war, bemerkten wir sie erst in ziemlicher Nähe. Doch nur nicht ängstlich; unser Pilot ist hier zu Hause, der wird uns schon durchbringen. Und so geschieht es auch. Keck steuern wir auf die Bank los, als wenn wir sie durchbrechen wollten; jetzt plötzlich eine Schwenkung nach links, und in wohlberechnetem Bogen gewinnt der Dampfer einen schmalen Kanal, welcher uns durch das Hindernis hindurchführt. Freilich möchte es einem gruseln ob dieser Passage, so eng und wenig tief ist sie. Jeden Augenblick fürchtet man den Steamer auffahren zu hören und den Stoss zu spüren, aber nichts von alledem, das Erlebnis vom frühen Morgen wiederholt sich nicht – bereits gleiten wir ruhig und sicher wieder durch tieferes Fahrwasser. Damit sind wir freilich noch nicht in Djidda, denn vor uns dehnt sich schon wieder ein meilenlanges Riff, und weiter vorn schauen gar ein drittes und viertes aus dem Wasser. Schöne Gegend, das! Dieses Djidda ist ja förmlich verbarrikadiert hinter Korallenriffen; wer da nicht einen einheimischen Piloten an Bord hat, der kann ruhig draussen bleiben, hinein kommt er gewiss nicht.

Dass der Eingang zu diesem Hafen an Gefährlichkeit fast unübertroffen sein mag, darüber war in unserer Gesellschaft nur eine Stimme. Unser Kreuz- und Querfahrer Major L., welcher schon alle Meere gemessen hatte, fand unsern Weg *simply appalling.* Später hörte ich von einem andern Engländer, der zwanzig Jahre zur See zugebracht, er habe nirgends einen so gefährlichen Hafen getroffen wie denjenigen von Djidda. – Unterdessen aber drang die «Batavia» stetig vorwärts; auf die überraschendste Weise wand sie sich oft durch die dräuenden Klippen, hier rechts, dort links liegend; endlich war auch die letzte Barrikade genommen, und um zehn Uhr morgens glitt der Anker im Hafen von Djidda rasselnd zur Tiefe nieder.

Ich muss des nähern bemerken, dass die Korallenriffe von Djidda sowohl in Gestaltung als Farbe von demjenigen völlig verschieden sind, welches wir vor Tagesanbruch mit unserm Besuche bedacht hatten. Während dieses als ein Kranz von schwarzen Felshöckern zutagetrat, die in ihrer Gesamtheit steil dem Meere entstiegen, hatten wir hier lange wellenförmige Bänke vor uns, deren Kamm wie der Rücken eines ungeheueren Walfisches sanft gerundet aus dem Wasser ragte. Im weitern Gegensatz spielte ihre Farbe vom schmutzig Weissen ins Ockergelb und bis zum hellen Rostrot am Wasserrand,

ob aus mineralischen Ursachen oder mehr infolge der vielen Algen, welche an dem Gestein klebten, vermochte ich vom Schiff aus nicht genügend zu unterscheiden. Prächtig anzusehen waren die überraschenden Farbentöne, welche das Wasser je nach seiner Tiefe in der Nähe dieser Korallenbänke zeigte. Erst rotgelb, ging es in ein wundersam helles Grün über, so zart und rein, wie ich diese Farbe noch nirgends gesehen habe und dass es mir an Vergleichen dafür mangelt. Daran schlossen sich alle denkbaren Abstufungen von Grün bis zur tiefsten Nuance, die da, wo der Meeresboden sich weiter senkte, in das bekannte herrliche Ultramarin des Ozeans hinüberleitete. Wir konnten uns nicht sattsehen an diesem wunderbaren, absolut unvergleichlichen Farbenspiel und hätten uns einen Maler herwünschen mögen, um das Bild zu fesseln. Aber wo hätte er dazu die Farben hernehmen sollen? So malt eben bloss die Natur und das nur, wo sie besonders glücklich gelaunt ist.

Doch wir sind ja schon geraume Zeit vor Djidda und kehren der ersehnten Stadt immer noch den Rücken. Ganze Wendung und ein *salaam* dem Lande Arabien! Etwa eine Viertelstunde entfernt liegt die Stadt vor uns; sie sieht viel besser aus, als ich erwartet hatte. Ich dachte einen Klumpen wirr ineinander gepferchter lebensmüder Baracken zu finden, etwa im Genre von Jaffa, dem unschönen Hafen von Jerusalem. Statt dessen fällt das grelle Sonnenlicht auf eine am flachen Ufer wohl ausgebreitete Masse meist stattlicher hoher Steingebäude, die blendend weiss über das dunkle Wasser herüberscheinen. Da und dort entsteigt ein schlankes Minarett dem Häusergewimmel und gewährt dem Auge willkommenen Stützpunkt in dem Wirrsal der unregelmässigen Dächer. Eine starke Mauer umschliesst das Viereck der Stadt; die Ecken nehmen niedrige breite Türme ein, und gegen den Hafen hin macht sich ein kleines Fort bemerkbar, über dessen Brustwehr ein paar Kanonen die schwarzen Hälse strecken. Das Ganze sieht so sauber und wohlerhalten aus, dass man fast vergessen könnte, eine Stadt des «kranken Mannes» vor sich zu haben; nur auf der Wasserseite erinnern zwei bedenkliche Mauerbreschen daran, wer hier regiert. Etwas Lotterei muss doch dabei sein, anders tun es die Türken nicht.

Die Umgebung von Djidda würde ein Zürcher Landwirt wahrscheinlich höchst «barmherzig» nennen, aber dennoch ist sie malerisch. Der Wüstensand dringt mit gelbem Teppich bis an die Tore,

kaum zeigt sich da und dort ein verkümmerter Baum, der in der Nähe einer armseligen Lehmhütte sein durstiges Dasein fristet; die Wellen des Meeres schlagen an eine völlig unkultivierte Küste, und den Horizont begrenzen die schon bekannten kahlen Felsberge, deren rotbraune Färbung langsam aus dem brennenden Gelb der Wüste aufsteigt und sich in wildem Kontrast an das tiefe Blau eines tropischen Sommerhimmels anlehnt. In diese Natur gestellt das weisse Massiv der Stadt – und wir haben ein Bild vor uns, so trostlos traurig und doch so seltsam schön, so schaurig arm und doch so farbig reich, wie wunderbarer kaum eine andere Zone es vor das Auge des Reisenden zu zaubern vermag.

Für die Bewohner von Djidda bot zur Zeit unsere «Batavia» ohne Zweifel das grösste Interesse in der Landschaft. Es passiert glücklicherweise nicht alle Tage, dass ein grosser Dampfer sich in den unliebsamen Schutz ihres Hafens begeben muss; tritt aber der Fall ein, dann wird der ziemlich seltene Gast rasch zum Gegenstand vielfacher Neugierde. Vom Ufer aus waren wir natürlich schon längst bemerkt worden; unser Anker war denn auch kaum gesunken, als verschiedene Segelboote von der Stadt hergeschossen kamen und uns unter dem Druck der frischen Brise in engen Bogen umkreisten, etwa wie eine Schar Geier sich um ein fallendes Wild sammeln mag. Von den dunkeln Insassen machte aber keiner Anstalten heraufzukommen, der Braten schien noch nicht gar zu sein. Ach so, wir müssen erst die Hafenpolizei erwarten, die unser Wanderbuch visitieren wird. Richtig, dort kommt sie; ein schlankes Boot mit vier Ruderern, am Stern unter rotem Baldachin ein gravitätischer Türke in Uniform und mit Krummsäbel, hinter ihm der wehende Halbmond. Schon sind sie da, das Boot legt an, der Herr Polizeipräsident steigt herauf, spricht mit dem Kapitän und empfiehlt sich bald wieder, überzeugt, dass wir ehrliche Leute sind. Noch ist aber unser Examen erst zur Hälfte bestanden. Hat es sich auch herausgestellt, dass wir nichts Böses im Schilde führen, so haben wir doch vielleicht die Blattern oder die Cholera oder eine andere asiatische Landplage an Bord, und davor muss Djidda bewahrt bleiben. Ein zweites Boot steuert heran; die gelbe Flagge gehört der Sanitätsbehörde und der weisse Sonnenschirm davor einem alten Doktor mit grauem Schnurrbart, der uns zu inspizieren kommt. Auch dieser ist bald zufrieden; er fühlt uns nicht einmal den Puls noch verlangt er unsere Zunge zu schauen, da wir nicht sehr

krankhaft und im Ganzen wohlgenährt aussehen. Denn das muss man der «Batavia» lassen: führt sie ihre Passagiere auch etwa auf «steinigen Pfaden», so sorgt sie doch unterdessen gewissenhaft für deren körperliches Gedeihen. Die Küche und unsere beiden Stewards Francesco und Pasquale lassen kaum etwas zu wünschen übrig.

Der Besuch des türkischen Doktors war uns gar nicht unangenehm, denn wir konnten daraus schliessen, dass in Djidda selbst keine der an diesem Orte so häufigen Epidemien herrschen und der Dampfer in Suez ohne Quarantäne passieren würde. Das gereichte uns zu grosser Beruhigung. Kaum war der Mann der Wissenschaft abgetreten, so entleerten die ringsumher schwärmenden Boote ihren Inhalt auf unser Deck. Es waren eine Menge meist gutgekleideter brauner und schwarzer Gestalten, die uns zu besuchen kamen. Aber ungleich ihren Stammverwandten an den ägyptischen Landungsplätzen, welche den Ankommenden sofort zum Opfer ihrer verschiedenen Industrien machen, begnügten sich diese Araber und Neger damit, uns und das Schiff ruhig in Augenschein zu nehmen. Sie schienen die «Bummler» von Djidda zu sein; behaglich schlurften sie in weiten Lederpantoffeln über die Holzdielen, musterten mit bedächtigen Blicken Passagiere und Verdeck und guckten bald da, bald dort neugierig hinunter in Kajüte, Küche und Maschinenraum. So harmlos diese Gäste waren, so wurden sie am Ende doch unbequem, und der Kapitän, welcher die gute Laune offenbar auf unserm Riff draussen gelassen hatte, beorderte nach einiger Zeit die ganze Bande in ihre Fahrzeuge, wohin sie sich mit höchstem Gleichmut zurückbegaben. Mittlerweile war auch der italienische Konsul an Bord erschienen, ein junger Italiener im orientalischen Kostüm. Er hatte die Flagge seines Vaterlandes an unserm Stern flattern sehen und kam dem Kapitän seine Dienste anzubieten, falls solche etwa vonnöten sein sollten. Der Zufall wollte, dass unser Konsul mit Kohlen handelte; da war ein Anknüpfungspunkt bald gefunden. Der Würdenträger erhielt eine Vertrauensorder auf zwanzig Tonnen bester Newcastle-Kohlen, worauf er prompt seine merkantilische Mission nach der Stadt antrat.

Die verhältnismässige Ruhe, welche jetzt auf Deck zurückkehrte, erlaubte endlich, unserer grossen Patientin «Batavia» genauer auf den Zahn zu fühlen. Erstens wurde die Feldschmiede aufgefahren, und bald ging es an ein lustiges Hämmern rotglühender Eisenstangen, welche irgendwie zur Reparatur des schadhaften Dampfkessels her-

gerichtet werden mussten. Im weitern bewogen wir den Kapitän, zur grössern Sicherheit durch einen Taucher den Schiffspanzer untersuchen zu lassen. Er meinte zwar, dies sei überflüssig, wie er denn überhaupt bemüht war, unser Rencontre vom Morgen als etwas höchst Geringfügiges darzustellen. Im Grunde aber schien er doch selbst den Wunsch zu fühlen, über den Zustand seines Schiffes völlig im Klaren zu sein, und so wurde denn ein Taucher hergeholt, welcher sich in der Person jenes alten Arabers präsentierte, der am Morgen den Piloten begleitet und den Aufenthalt in seiner Barke demjenigen an Bord des Dampfers als sicherer vorgezogen hatte. Da hatten wir wenigstens keinen allzu sanguinischen Experten; es war alle Aussicht vorhanden, dass dieser Mann ungeschminkt über den Befund in der Tiefe berichten würde. Die Vorkehrungen zur Taucherarbeit waren bald getroffen. Ein Tau wurde über die Brustwehr gehängt; der Araber kletterte nahezu nackt daran hinunter, pausierte einen Augenblick über dem Wasserspiegel, hielt sich dann mit der Hand die Nase zu, und wie das Wassermännchen von Amsterdam, welches ich vor ein paar Dezennien auf den heimatlichen Jahrmärkten bewundert hatte, glitt er aufrecht zum Meeresboden nieder. Leider war die Oberfläche zu bewegt, als dass man die weitern Bewegungen des Mannes hätte verfolgen können; erstaunt war ich aber über die lange Dauer seines unterseeischen Aufenthaltes, denn es vergingen nahezu zwei Minuten, bevor sein kahler Kopf wieder über dem Wasser erschien. Tiefatmend verbrachte er an das Tau geklammert eine kleine Weile, dann verschwand der Alte neuerdings, und erst nachdem er seine Exkursion noch ein paarmal wiederholt hatte, erklärte er auf Deck steigend die Untersuchung für beendigt. Das Resultat derselben konnte uns beruhigen; zwar schilderte der Taucher den Schiffsbauch vom Bugspriet bis zur ersten Luke als gehörig zerkratzt und auch nicht ohne Beulen; dabei war es aber dank der ruhigen See geblieben. Ein Leck hatte der Dampfer nicht bekommen, also durften wir unsere Reise ohne die Besorgnis fortsetzen, dass die «Batavia» unversehens den Grund des Meeres aufsuchen würde.

Dieser tröstliche Gedanke vermehrte unsern Appetit für den inzwischen bereitgewordenen *lunch.* Daneben fand mein Freund S., es speise sich im Hafen von Djidda entschieden angenehmer als auf freier See, wo der Magen mit den rücksichtslosen Bewegungen der Salzflut häufig in Widerstreit geriet. Auch die darauf folgende Siesta im *easy chair*

bot wesentliche Vorzüge gegenüber derselben Beschäftigung auf offenem Meere; war man hier doch nicht der Gefahr ausgesetzt, durch den Gischt einer Welle aus behaglichem Halbschlummer geweckt zu werden oder infolge eines besonders gewalttätigen Ruckes sogar samt Stuhl über den Haufen zu fliegen.

Es war Nachmittag geworden. Die nach Westen sich neigende Sonne liess die reichen Farben der Landschaft noch üppiger erscheinen, und das weisse Djidda leuchtete ganz verführerisch aus den rotgelben Tönen der Wüste. Wollten wir den ganzen Tag auf dem Steamer bleiben, ohne nur einen Fuss ans Land zu setzen? Das wäre doch allzu langweilig gewesen. Zwar durften wir kaum erwarten, dass die Stadt bei näherer Bekanntschaft gewinnen würde, denn orientalische Plätze zeigen sich in der Regel am respektabelsten aus respektabler Entfernung – aber wir hatten ja nichts zu versäumen, und ein Gang durch Djidda sollte denn doch der Mühe wert sein. So wenigstens dachten mehrere aus unserer Gesellschaft; ein Boot war rasch zur Hand, und zu fünft nahmen wir Platz.

Die frische Brise, welche den ganzen Tag über anhielt, entführte uns der Nähe des Dampfers mit buchstäblicher Windeseile. Hei, wie diese Araber zu segeln verstehen! Die breite Barke schiesst durch die Wellen, dass einem das Herz im Leibe lacht und doch dabei etwas kurios zu Mute wird, wenn das Boot sich so sehr auf eine Seite neigt, dass das Wasser beinahe hereindringt. Jetzt überschüttet uns eine sprühende Woge, eine zweite und dritte folgen, wir sind pudelnass, haben aber keine Zeit, darauf zu achten, denn wir müssen für unsere Hüte sorgen, welche der Wind uns jeden Augenblick entreissen will. Doch wir kommen nun in ruhigeres Fahrwasser; unser Boot steuert durch die Flottille, welche im Hafen liegt, und da kann uns die Brise nicht so gut erreichen. Es sind etwa fünfzehn Segelschiffe, meist ansehnliche Zweimaster, die wir hier versammelt finden. Eine sonderbar stille Gesellschaft! Kaum sieht man da und dort einen einsamen Matrosen schläfrig über die Brustwehr lehnen; sonst sind die Schiffe wie ausgestorben, keine Spur von dem muntern Leben und Treiben, welches sonst jeden so stark besuchten Hafen erfüllt. Was ist da wohl los? Es sind Pilgerschiffe, erklärt uns der Araber am Steuer; die Ladung hat sich nach Mekka auf die Beine gemacht, und bis sie zurück ist, bleiben diese Fahrzeuge hier ruhig liegen. Sehen wir im Vorbeisegeln nach ihrer Herkunft. Die meisten tragen ostindische Namen und stammen

von Kalkutta; da ist auch ein Segler von Akyab, und dort sind welche von Batavia, Sansibar und Ägypten. Andere liegen zu weit ab, als dass wir ihren Heimatschein visitieren könnten, aber sie alle haben Scharen von Mekkapilgern hieher gebracht. Das muss man den Mohammedanern lassen: sie hangen mit glühendem Eifer an ihrer Religion, und Reiche wie Arme bringen ihr mit Freuden die grössten persönlichen Opfer. Da kommen sie alljährlich aus drei Weltteilen gezogen, von der Sahara und vom Nil, aus Sibirien und China, vom Balkan und vom Himalaya, über Land und Meer, zum Teil Tausende von Meilen weit, während Monaten in gebrechliche Fahrzeuge gepfercht. Hunderte sterben auf der Reise, und Tausende gehen in und um Mekka zugrunde, wenn die Übermasse des andringenden Volkes dem Hunger und der Seuche ruft. Aber das schreckt keinen Moslem. Ein Jahr ums andere sieht die gleichen Züge endlos gen Mekka pilgern; die Mekkareise ist und bleibt dem Mohammedaner das höchste Streben. *Allah kebir,* sagt er mit unerschütterlichem Fatalismus, Allah ist gross, er kann mich zurückleiten in mein Heimatland; will er aber, dass ich unterwegs sterbe, so wird er mich im Paradies mit ewigen Freuden lohnen. Wie klein scheinen daneben die Einsiedler Pilger mit ihren gesottenen Erbsen. Da ist der Fanatismus zur blöden Fratze geworden!

Wir haben die Pilgerschiffe hinter uns. Das Meer wird sehr seicht, aber das scheint unsere Mannschaft nicht zu kümmern; das Boot geht neuerdings unter dem vollen Druck der Brise ungestüm dem Lande zu. Brr, da haben wir's! Unser Kiel berührt den Boden und knirscht über den Kiesgrund weg, dass man meint, die Funken sollten aus dem Wasser sprühen. Macht nichts, geht es dir auch durch Mark und Bein, so ist doch unser Fahrzeug nicht so empfindsam; das gespannte Segel reisst es fröhlich fort, jetzt in tieferes Fahrwasser, jetzt wieder über Sand und Steine, wie Lützow's verwegene, wilde Jagd, vorausgesetzt, dieselbe hätte im Wasser stattgefunden. Die originelle Fahrt versetzt uns in den heitersten Humor; eine solche Segelfahrt geniesst man wohl nirgends in Europa, allein die Manier ist praktisch und den Umständen angemessen. Ehe wir uns dessen versehen, hält das Boot mit rascher Schwenkung an einem lotterigen Quai; wir springen hinaus und stehen auf dem Hafenplatz von Djidda.

Hier ist nicht viel zu sehen. Da und dort ein Warenballen, ein aufs Trockene gezogener Nachen, ein vagabundierender Strassenhund oder ein faulenzender Araberjunge. Gehen wir gleich durch das nahe

Stadttor dem Bazar zu; dort werden wir anderes Leben treffen. Am Tor lässt man uns unbehelligt passieren; die vier türkischen Soldaten rauchen auf einer mit schmutzigen Kissen ausstaffierten Holz-Estrade behaglich ihr Narghilé; der Wachtdienst ist offenbar nicht streng und die Disziplin nicht preussisch. Jetzt sind wir in der Stadt; vor uns öffnet sich ein freier Platz, zu beiden Seiten eine Reihe steinerner Warenschuppen, zwischen drin da und dort ein arabisches Kaffeehaus, auf dessen primitiver Veranda eine kleine Gesellschaft Araber bei Kaffee und Tabak der Verdauung pflegt, gerade wie man es bei uns macht. Nur sind Kaffee und Tabak hier besser und billiger als in dem fortschrittlichen Zürich. Der Platz ist eine Art Vorhof zum Bazar; eine Menge Güter liegen hier teils aufgestapelt, teils in natürlichstem Durcheinander, wie sie eben von den zahlreichen Kamelen abgeladen worden sind, die phlegmatisch in dem Gewirre stehen und träge nach uns die Hälse recken. Hier haben wohl die reichen Kaufleute der Stadt ihre Magazine, um von da die Waren entweder in den Bazar oder zum Export nach dem Hafen zu bringen. Am stärksten vertreten ist der Kaffee, von dem Hunderte von Säcken herumliegen; auch Datteln gibt's in beträchtlichen Quantitäten; sie kommen aus den fruchtbaren Tälern, welche sich gegen Süden vereinzelt durch die Wüste ziehen.

Hier ist unseres Bleibens aber nicht; wir müssen weiter, wenn wir zum Dinner wieder an Bord sein wollen. Übrigens interessieren sich meine Reisegefährten wenig für dieses Quartier des Grosshandels; sie steuern geradewegs dem Bazar zu, der sich im Hintergrund des Platzes öffnet, und ich mag nicht zurückbleiben. Da sind wir ja schon, mitten im Gewühl dieser Pulsader jeder orientalischen Stadt, und so urchig orientalisch sieht's hier aus, dass urchiger man sich's nicht wünschen könnte. Dämmeriges Zwielicht gassauf und -ab, hundertstimmiges Geschrei und unaufhörliches Drängen hin- und herwogender Menschen, dazwischen Kamele, Pferde, Esel und Hunde in tollem Gemisch, durch die Atmosphäre flutend unnennbare Gerüche, bald süss duftend, bald widerlich abstossend, und dazu ein Heer von Milliarden Fliegen, dass die Luft verfinstert würde, wenn die Bedachung der Strasse nicht bereits hiefür gesorgt hätte. Das ist der Bazar von Djidda. Es wird einem ordentlich «trümmlig» in diesem Tumult, bis Aug' und Ohr sich an die so plötzlich veränderte Umgebung gewöhnt haben; nach und nach fühlen wir uns darin mehr zu Hause und fangen an genauer zu unterscheiden, was um uns vorgeht.

Viel köstliche Produkte bietet der Bazar von Djidda nicht. Er ist ein rechter «Jahrmarkt», auf dem sich der Landesbewohner mit allem versehen kann, was zu seinem meist einfachen Leben nötig ist. Hier findet er Lebensmittel, Kleider, Hausgeräte, Werkzeuge und Waffen; aber der Reichtum und Luxus der Bazare von Kairo, Damaskus oder Konstantinopel fehlen. Zu verwundern ist dies übrigens nicht, denn Arabien ist naturgemäss ein armes Land, und dementsprechend sind die Bedürfnisse des Volkes gering. Namentlich schlecht vertreten in Qualität finden wir europäische Artikel, Baumwoll-, Eisen- und Quincailleriewaren, wovon zum Teil der bedenklichste Ausschuss auf den Budentischen ausgekramt liegt. Diese Herrlichkeiten werden wohl von den Grosshändlern im Bazar von Kairo bezogen, welche solchen Plunder gerne nach einem Orte abschieben mögen, den die Kultur des Abendlandes noch wenig beleckt hat.

Trösten wir uns mit dem desto reicheren Menschenleben, welches wie ein brausender Strom uns umflutet. In dieser Beziehung lässt der Bazar von Djidda nichts zu wünschen übrig. Wer zählt die Völker, nennt die Namen, die schachernd hier zusammen kamen? Es würde wohl manches Ganges durch dieses Wirrsal von Strassen bedürfen, um alle die asiatischen und afrikanischen Stämme herauszufinden, deren Repräsentanten sich hier herumtummeln. Weitaus vorherrschend sind natürlich die Herren des Landes, die Araber; sie bilden die Hauptzahl der Bazaristen, die teils mit gekreuzten Beinen inmitten ihrer Waren sitzen, teils in der offenen Bude fleissig ihrem Handwerk obliegen. Unter ihnen findet sich aber auch mancher türkische Kaufmann: die hellere Hautfarbe und die etwas abweichende Kleidung unterscheiden ihn deutlich von den Süd-Semiten. Juden sehe ich wenige, obwohl sie früher mächtig waren in Arabien und einst dem Lande Könige gaben. Zahlreicher noch scheinen die Hindu-Kaufleute von der Kaste der Banianen, die einen grossen Teil des arabischen Handels in Händen haben, während hinwiederum die Parsees, welche doch in Aden eine so hervorragende Rolle spielen, zu meiner Überraschung hier ganz fehlen. Hochhäuptig schreitet durch das Gewühl der stolze Beduine. Er verachtet den festen Wohnsitz und das Handwerk; zur Stadt kommt er nur, wenn er einen Handel geschlossen um ein Dutzend Schafe oder ein kräftiges Kamel; aus dem Erlös kauft er sich das wenige, was er samt Weib und Kind an Kleidung nötig hat.

Einen merkwürdigen Kontrast zu dem würdevollen Wüstenbewohner bildet der riesige Neger, welcher in ein paar Lumpen gehüllt gutmütigen Gesichtes sich durch die Menge schiebt. Es sind ihrer meistens einige zusammen, wahre Prachtskerle von Grösse und Gliederbau, die unsere Doktoren bei einer Rekrutierung mit Entzücken erfüllen müssten. Lachend und plaudernd wie Kinder schlendern diese Naturmenschen durch den Bazar; ihre einzige Sorge ist ihr Magen. Will sie der Hunger drücken, so leihen sie ihre herkulischen Schultern für Lastträgerdienste; dann ist der Unterhalt für die nächsten Tage bald verdient und lässt sich's von neuem so schön in der Sonne liegen. Aber wecke man nur nicht die Leidenschaft in ihrer breiten Brust. Von geistigen Getränken oder finsterem Fanatismus betört werden diese Menschen «in ihrem Wahn» zu wilden Bestien, denen keine Untat unmöglich ist und deren Riesenstärke nichts zu widerstehen vermag. Aufs schrecklichste sollen sie, wie man mir erzählt, zur Zeit der grossen Christenschlächterei in den fünfziger Jahren gehaust haben, als in Djidda kaum ein Christ am Leben blieb und der Leichnam des englischen Konsuls von dem wütenden Pöbel tagelang durch die Strassen geschleift und zuletzt in blutige Stücke zerrissen wurde.

Afrika ist noch durch verschiedene andere Stämme hier vertreten. Ägypter und Nubier sind zahlreich zu sehen, von Abessinien einzelne Bogos und Beni Amer, schöne grosse Leute mit ruhig ernsten Gesichtern, das schwarze Haupthaar lang und dicht gelockt beinahe auf die Schultern reichend. – Um so kärglicher finden wir Europa bestellt. Nur selten taucht ein Individuum auf, das in halb abend- halb morgenländischer Kleidung die europäische Abstammung, zugleich aber auch langen Aufenthalt im Orient verrät; richtigen Europäern begegnen wir keinen. Wir sind also wahre Raritäten in dieser Völkersammlung; dennoch lässt man uns ganz unbehelligt passieren, und wenn wir auch mit einiger Neugierde betrachtet werden, so scheint man doch dank der grossen Wasserstrasse, die vorbeiführt, hier weit mehr an den Anblick von Europäern gewöhnt zu sein als z. B. in Damaskus.

Noch habe ich mit keinem Worte des schönen Geschlechtes erwähnt, welches doch zahlreich den Bazar von Djidda belebt. Leider kann ich in dieser Beziehung nicht viel Günstiges berichten. Natürlich gehen auch hier der Sitte des Morgenlandes gemäss die Weiber verschleiert und zwar, indem sie sich wie die ägyptischen zwei Guck-

löcher für die Augen reservieren, die in ausnahmsloser Schwärze aus diesen Schiessscharten hervorleuchten. Wir trafen aber doch viele Frauen ohne Schleier an, allein diese waren durchweg alt und von erschreckender Hässlichkeit, die schmutzige Haut tief gefurcht, der Mund zahnlos, die Augen rot und triefend, das Haar wirr und staubig – wahre Macbeth-Hexen. Oft konnten wir uns eines gelinden Schauders nicht erwehren, wenn eine dieser Holden mit grausigem Lächeln uns die Güte ihrer Datteln oder das Aroma ihrer arabischen Schleckwaren pries. Wir bedauerten den Mann, dessen Magen seine Widerstandsfähigkeit soweit verlieren könnte, um nach solcher Gabe zu gelüsten, und gedachten mit doppelter Befriedigung des appetitlichen Mahles, welches auf der «Batavia» am Abend unser wartete. Es sei natürlich ferne von mir zu behaupten, dass die verschleierten Weiber von Djidda den Liebreiz der unverschleierten teilen. Im Gegenteil blitzte manch' dunkles Auge recht anmutig und jugendfrisch durch die lästige Umhüllung; desto mehr aber muss ich die barbarische Sitte beklagen, welche das Schöne verhüllt, das Hässliche aber den Augen der Welt preisgibt. Da wissen die Evastöchter Europas doch weit rücksichtsvoller zu verfahren.

Wir nähern uns dem Ende des Bazars. Nur noch wenige ärmliche Buden öffnen sich zu beiden Seiten; der Lärm der Menge wird schwach und schwächer, der Weg freier; nur noch einzeln sind die schäbigen Hunde, über die wir bis jetzt jeden Augenblick stolperten, und statt Millionen Fliegen umsummen uns bloss noch Zehntausende. Da stehen wir draussen. Welch ein Kontrast! Kaum eine Minute zurück – und im magischen Zwielicht des gedeckten Bazars umgaukelte uns, von tausend Tönen getragen, eine Überfülle lebensvoller Bilder, ewig wechselnd, ewig sich verschiebend, wie die Farben des Kaleidoskops, jeder Blick ein Gemälde, ein Zauber. Jetzt strömt das grelle Tageslicht eines südlichen Himmels auf uns hernieder, wie wir in Kirchhofsstille einsam zwischen hohen Häusermauern hinwandern, kaum ein Laut, kaum da und dort ein Mensch, der schweigend durch die enge Gasse huscht. Hinter uns das regste Leben, vor uns die Ruhe des Grabes. Der Übergang ist für den Europäer betäubend, denn solch' jähen Wechsel zeigen unsere Städte nicht. Zwar haben auch wir unsere Verkehrszentren, wo das Treiben einer Stadtbevölkerung sich gipfelt, allein der Lebensstrom fliesst doch mehr oder weniger gleichmässig durch alle Adern eines europäischen Platzes. Aber in

einer noch echt orientalischen Stadt (ich meine nicht Kairo oder andere Orte, wo europäische Einflüsse sich bedeutsam geltend machen), da ist's anders, da absorbiert der Bazar fast das gesamte öffentliche Leben und Treiben der Einwohnerschaft. Da sind Handel und Gewerbe konzentriert, da findest du gewöhnlich auch in nächster Nähe die Moscheen und Schulen, die Kaffeehäuser und Bäder. Entfernst du dich aber von diesem Quartier, nach dem alles strömt, was nicht zuhause bleibt, so umfängt dich bald unheimliche Ruhe; kein Wagen, keine Spaziergänger kommen dir entgegen, still und leer sind die Gassen, nur dann und wann siehst du eine verhüllte Gestalt den öden Mauern entlang gleiten oder einen armseligen Strassenhund in schattiger Ecke kauern.

Bei so bewandten Umständen hätte der Rest unserer Wanderung herzlich langweilig ausfallen können, wenn wir in der Bauart der Häuser von Djidda nicht einen Gegenstand besonderen Interesses gefunden hätten. Zwar war uns schon vom Dampfer aus die Stattlichkeit der Gebäude aufgefallen; es überraschte uns aber doch, nunmehr ganze Reihen drei- bis vierstöckiger, völlig aus Stein gebauter Häuser vor uns zu sehen, wie man sie in andern orientalischen Städten allenfalls einzeln findet. In Damaskus z.B. begegnet der Reisende meist unscheinbaren Lehmbauten (im Innern freilich oft mit unglaublichem Luxus ausgestattet), die auf die Strasse hinaus fast aller Fenster entbehren. Wie ganz anders hier! Geräumige Tore führen in die meisten dieser Häuser, und der Torbogen ist mit Stukkaturen arabischen Stiles hübsch verziert. Das Merkwürdigste aber, das sind die wunderschönen Fenstereinfassungen aus dunkelm, zierlich durchbrochenem Holzwerk, welche bei manchen Gebäuden jedes Fenster bis unter das hohe Dach schmücken. Dieselben lassen sich am besten mit einem schwachen Erker vergleichen, umgeben die Fensteröffnung auf allen vier Seiten, oben und unten in leichter Rundung stärker vorspringend, und heben sich mit ihren hundert verschlungenen Arabesken von dem weissen Grund der Hausmauer überraschend schön ab. Ich war voll lauter Verwunderung ob diesem prächtigen Produkt arabischer Baukunst, das ich nur annähernd so vollendet noch nirgends getroffen hatte, und konnte mich kaum sattsehen an den schönen Häuserfronten. Ein besonders reich geschmücktes Haus, das einen freien Platz beherrschte, fesselte mich vor allen. Ich blieb einige Minuten davor stehen und bedauerte nur, kein Bild davon mitnehmen zu können.

Da öffnete sich die Tür, und ein hübscher Jüngling winkte mir zum Eintritt. Er musste mich vom Fenster aus bemerkt haben, und das Interesse des Fremden an seinem Hause schien ihn zu freuen. Leider waren aber meine Reisegefährten schon in der nächsten Strasse verschwunden, und da ich mich in der unbekannten Stadt nicht von ihnen trennen mochte, so erwiderte ich die Einladung des Araberjünglings bloss mit freundlichem Gruss und trabte ungern von dannen.

Meine Freunde waren eben am östlichen Stadttor, dem Bab-el-Mekka, angelangt, als ich sie einholte. Hier geht der Weg nach dem besuchtesten Wallfahrtsorte der Welt hin durch die öde Wüste, die sich weit und breit vor uns dehnt. Von einer Heerstrasse in unserem Sinne ist freilich wenig zu bemerken; man erblickt bloss eine breite, unregelmässige Spur, die in etwas dunklerer Färbung durch den Sand den fernen Hügeln zuläuft, besser erkennbar in einiger Entfernung als in nächster Nähe, weil von weitem der schwache Farbenunterschied stärker ins Auge fällt. Wer aber allenfalls sich verirren möchte, der braucht nur auf die häufigen Tiergerippe zu achten, die als untrügliche Wegweiser wie Meilensteine aufeinander folgen. Kaum zwanzig Schritte vor unserem Tor, da liegt schon ein bleiches Kamelskelett und blickt aus den leeren Augenhöhlen schaurig zum Himmel; weiter draussen sehen wir andere Knochen aus dem Sande ragen, und so soll's fortgehen, versichert man uns, bis zu den Toren von Mekka. Bezeichnend für den Kulturzustand eines Landes, wenn seine begangenste Strasse mit bleichenden Gebeinen eingefasst ist. Es muss eine lebendige Religion sein, zu deren Allerheiligstem ein Weg führt, wo einem jeden Augenblick der Tod in seinem kläglichsten Bild vor Augen tritt! Und doch hätten die Leute hier vor einigen Jahren eine Eisenbahn haben können, viel wohlfeiler als die Wädenswiler die ihrige nach Einsiedeln, ohne Subvention noch Aktienzeichnung, ganz umsonst. Aber sie wollten nicht. Vierzehn Tage, nachdem ich vor dem Bab-el-Mekka gestanden hatte, traf ich in Italien einen englischen Ingenieur, ein weitgereister, in Amerika und Indien wohlbekannter Mann. Der hatte einst den Plan gefasst, eine Eisenbahn von Djidda nach Mekka zu bauen; er sah, dass das Terrain wenig Schwierigkeiten bieten würde, und bei dem enormen Pilgerverkehr war er sicher, ein glänzendes Geschäft zu machen. Ja, er rechnete die ganzen Baukosten durch die Einnahmen eines einzigen Jahres zu decken, da ihm die Fahrtaxen von keinem Kantonsrat diktiert worden wären.

Er geht nach Konstantinopel und erwirbt die Konzession, welche ihm ein saftiger «Bakschisch» und die Aussicht auf eine fette Eisenbahnsteuer leicht verschafft. Damit versehen wandert er nach Djidda und will sich ans Werk machen. Aber halt, er hat die Rechnung ohne den Gross-Scherif von Mekka und die Djiddahiten gemacht. Der Hüter der Kaaba, ein fanatischer Nachkomme der Enkel Mohammeds von der Fatima, ist entsetzt ob dem Gedanken, dass Christenhunde nach Mekka kommen sollen, und ohne solche ist der Bau der Eisenbahn natürlich nicht denkbar. Nicht minder entsetzt sind die ehrsamen Bewohner von Djidda ob der Aussicht, die Pilger in Zukunft vom Hafen nach dem Bahnhof marschieren zu sehen, ohne ihnen wie bisher teuern Proviant auf die beschwerliche Fussreise mitgeben zu dürfen. Die Religion wird in Gefahr erklärt, und da der Gross-Scherif Muttalibben-Ghalib hier zu Lande mächtiger ist als Seine Majestät Abdul Aziz, trotzdem dieser in Djidda einen Pascha hält, so muss unser Engländer seine Instrumente zusammenpacken und den gehofften Gewinn als Fata Morgana im Sande zerrinnen lassen. Und nach wie vor schleppen sich die hunderttausend Pilger mühselig durch die heisse Wüste; nach wie vor werden hunderte unterwegs eine Beute des Hungers und der Entkräftung; nach wie vor tummeln sich die Aasgeier lustig in den blauen Lüften, hoch über dem elenden Wüstenpfad, und lassen sich gierig auf ihre Mahlzeit nieder, wenn ein verschmachtetes Menschenkind sein Leben aushaucht oder ein armes Kamel sich für immer hingestreckt hat.

Jetzt wissen wir auch, warum es in Djidda so viele schöne Häuser gibt. Die Leute hier werden fett von den Piastern der Pilger, welche diese ihnen wohl oder übel opfern müssen. Gewöhnlich kommen sie von der meistens langen Reise in ziemlich misslichem Zustande in Djidda an; da müssen Kleidungsstücke und vor allem Lebensmittel gekauft werden, bevor man die ca. zwanzig Wegstunden nach Mekka unter die Füsse nehmen kann. Uns mag diese Distanz so gross nicht scheinen; allein in der Wüste wandert sich's nicht wie in den Alpen, wo ich per Tag lieber das Doppelte einer Wüstenetappe machen möchte. Der Spaziergang nach Mekka ist darum kein «Club-Ausflug», sondern übertrifft bei dem Mangel aller Obdachstellen und der Einwirkung einer sengenden Sonne wohl die Beschwerden jeder Bergreise.

Wenden wir uns nun der Stadtmauer entlang gegen Norden, um nicht auf dem gleichen Weg nach dem Hafen zurückzugelangen.

Rechts haben wir die Wüste, links die Mauer, welche uns vor der Sonne schützt. Das ist der Hauptvorteil unseres Pfades, denn in dem tiefen Sande lässt es sich nur mühsam marschieren, und dabei wird öfters das Geruchsorgan beleidigt, was uns aber bei weit grösseren orientalischen Städten passieren würde, wenn es uns einfiele, längs der Stadtmauer zu lustwandeln. Da kennt man eben keine «Schneckenhäuser» und verwandte Einrichtungen, und das wird wohl noch lange so bleiben im schönen Morgenland. – Als etwelche Entschädigung finden wir auf unserer Mauer die permanente Kunstausstellung von Djidda ausgebreitet, sämtlich Werke jüngerer Meister bietend. Die Jugend von Djidda scheint nämlich mit der Jugend anderer Orte den Drang zum Zeichen gemein zu haben, und sie hat sich dieses Dranges hier in überraschender Weise entledigt. Vor allem ist es das Seestück, das uns fast bei jedem Schritte begegnet, doch kann dies an einem Hafenplatz nicht erstaunen. Unzählige Dampfer sind der weissen Kalkwand aufgedrückt, zum Teil nach noch nie dagewesenen Systemen konstruiert. Das Dampfschiff ist offenbar der Gegenstand besonderer Bewunderung für die Jünglinge von Djidda. Den Segelschiffen finden wir weniger Vorliebe geschenkt, und die Behandlung des Meeres lässt entschieden zu wünschen übrig. Wenden wir uns darum zu der Tierwelt, die in zweiter Linie kommt. Da gibt's: ein-, zwei- und mehrhöckerige Kamele, schwarze und blaue Pferde und Esel, nebst einer Auswahl anderen Getieres, dessen Körperbau auf vorsintflutliche Zeiten hinzuweisen scheint. Da wir keinen Naturforscher unter uns haben, so lassen wir die nähere Untersuchung und verwenden den Rest unserer Aufmerksamkeit auf das menschliche Porträt, welches quantitativ die dritte Stelle einnimmt. Es sind meistens militärische Bilder, die wir vor uns sehen; leider vermögen wir aber deren Wert in gänzlicher Unbekanntschaft mit den Originalen nicht näher zu bemessen. Es genüge die Bemerkung, dass im Ganzen mehr Gewicht auf die Kleidung denn auf die Gesichtszüge gelegt ist; damit möchte ich jedoch den betreffenden Künstlern keinen Vorwurf machen, denn Ähnliches findet sich ja auch bei abendländischen Porträts.

Aber nun Scherz beiseite! Wir stehen am Ende der Mauer, an der nordöstlichen Ecke von Djidda, und nur hundert Schritte vor uns liegt ein Fleck Erde, dessen Nähe jeden wohlerzogenen Menschen mit hoher Ehrfurcht durchschauern sollte. Es ist nichts weniger als das Grab unser aller Voreltern, das Grab von Adam und Eva. Der Leser

lächelt ungläubig. Aber frage er nur den ersten besten Djiddahiten, und er wird die bestimmte Versicherung erhalten, dass allhier das erste Menschenpaar bestattet liegt. Der Platz sieht einfach genug aus, eine niedrige weisse Mauer umsäumt ein unregelmässiges Stück Land, in dessen Mitte sich ein kleines kuppelartiges Gebäude erhebt, beschattet von einer kümmerlichen Palme. Da schlafen Adam und Eva den ewigen Schlaf. Und rings um sie herum schlafen eine Menge weniger berühmter Erdenkinder; denn der Boden um Adams und Evas Grab ist heilig, und wer reich ist und den rechten Glauben hat, der sichert sich hier die letzte Ruhestätte. Die Priester des Koran heissen ihn gerne willkommen für teures Geld, ganz wie andere Priester an anderen Orten zu tun pflegen.

Lieber als hier begraben zu werden möchte ich erfahren, wie Adam und Eva hierher gekommen sein sollen. Nach mohammedanischem Glauben befand sich das Paradies da, wo jetzt Damaskus steht, also verschiedene hundert Stunden von Djidda entfernt. Wenn Adam diese Distanz mit seiner jungen Frau zu Fuss zurücklegen musste, dazu noch ohne Strümpfe und Schuhe und durch trostlose Wüsteneien, so war er jedenfalls ein geschlagener Mann und fanden sich beide für ihren Ungehorsam gehörig bestraft. Eine pitoyablere Hochzeitsreise lässt sich kaum denken. Glücklicherweise sind die Bewohner des Orients von dem Skeptizismus des Abendlandes noch wenig angekränkelt, oder sie geben nicht viel auf Geographie, sonst würde vielleicht der Verehrung von Adams und Evas Grab erheblicher Abbruch geschehen. Dass diese Verehrung nicht eine noch grössere ist, muss man wohl der Nähe von Mekka zuschreiben, in dessen Besuch sich der religiöse Ehrgeiz aller Muselmänner gipfelt.

Die Sonne brennt uns heiss aufs Haupt, wie wir unsern Weg längs der Stadtmauer nun gegen Westen gewendet fortsetzen. Wir marschieren in einem ehemaligen Stadtgraben; die Wüste und die Bewohner von Djidda haben ihn bald ausgefüllt, die eine mit ihrem ewigen Sand, die andern mit zerbrochenem Tongeschirr und sonstigen häuslichen Trümmern.

Wir sind froh, bald das Nordtor der Stadt zu erreichen, und widmen der rechts davor liegenden türkischen Kaserne nur einen flüchtigen Blick; sie ist kein schönes Gebäude, halb Festung, halb Gefängnis.

Wieder wandern wir durch die engen Gassen, wohltuenden Schatten um uns, der nach den blendenden Farbentönen der Wüste doppelt

angenehm wirkt. Auch hier meistens schöne Häuser mit phantasievoll eingerahmten Fenstern, auch hier fast lautlose Stille. Und doch soll Djidda mehr als zwanzigtausend Einwohner haben. Der Wiedereintritt in den Bazar hilft uns über die Zweifel hinweg, welche betreffs Richtigkeit der Volkszählung von Djidda in uns aufsteigen möchten. Da ist das alte Drängen und Treiben, der alte Lärm ohn' Anfang und Ende, die ewige Brandung unendlicher Menschenwogen. Merkwürdig, welchen Reiz das Gewühl eines orientalischen Bazars immer wieder für den Europäer hat. Nichts unerquicklicher, als sich zuhause durch eine Menschenmenge hindurchzuarbeiten; aber hier sich herumzutreiben ist Genuss. Die Mannigfaltigkeit der Gestalten und Gewänder, der Formen und Farben, in ein dämmeriges Zwielicht getaucht, schafft ein fesselndes Bild ums andere, und wird auch hier mit Vehemenz Handel getrieben, so hat doch diese «Börse» mit dem prosaischen Aussehen des grossen Tonhallesaales am Freitagnachmittag ausserordentlich wenig gemein. Viel eher könnte man an einen kostümierten Ball in besagter Lokalität erinnert werden. Ich will übrigens nicht wenig von der Anziehungskraft eines Bazars auf Rechnung des schon erwähnten Zwielichtes schreiben. Dasselbe verdeckt gnädig Schmutz und Flitter; was man sieht, erscheint in eigentümlichem Reiz, und was man nur halb sieht, reizt doppelt. Es ist gerade wie mit dem Innern einer prunkenden Kirche. Das mystische Halbdunkel, das durch die gemalten Scheiben dringt, erfüllt den Besucher mit frommem Schauer; aber setzt blankes Glas in die Fensteröffnungen – und das klare Tageslicht blickt so nüchtern auf Altäre und Schreine, auf Heilige und Reliquien, dass der fromme Schauer zum ungläubigen Schauder werden möchte. Darum lieben die Herren von Rom gemalte Scheiben, und ich meinerseits die Bazarbedachungen, welche zwar bloss den sehr legitimen Zweck haben, vor Sonne und Hitze zu schützen.

Mit solchen Betrachtungen finden wir uns dem Hafen nahe, doch ehe wir auf die «Batavia» zurückkehren, lasst uns noch eine Tasse köstlichen Mokkas auf arabischem Boden schlürfen. Ein Kaffeehaus ist zur Hand, wir treten ein und lassen uns ein Getränk reichen, mit dem ein europäischer Kaffee wenig mehr als den Namen gemein hat. Es wäre mir unmöglich, die wunderbare Güte dieses Nektars zu beschreiben; genug, dass ein jeder, der einmal arabischen Kaffee gekostet, dieses Aromas, dieses Wohlgeschmackes zeitlebens eingedenk

bleibt und mit Wehmut darauf zurückblickt, wenn er zuhause über einem «Kaffee» sitzt. Diese Wehmut ist um so begreiflicher, wenn man hört, dass in Djidda sieben Tassen Kaffee nebst zwei Gläsern Tamarindensirup bloss fünfzig Centimes kosten. Solch' enorme Billigkeit fordert unsere Generosität heraus; wir reichen dem Kellner das Doppelte, und der schwarze Kerl dankt mit freudigem Grinsen für das ungewohnte Trinkgeld.

Jetzt ist's aber Zeit, nach unserem Steamer zu sehen, denn die Sonne steht nicht mehr hoch. Das Boot liegt zur Rückfahrt bereit, und diese gestaltet sich bei der zunehmenden Ebbe noch seltsamer, als es die Herfahrt war. Jeden Augenblick streifen wir die fast blossgelegten Kiesbänke, und schliesslich sitzen wir festgebannt. Was nun tun? Darauf gibt unser «Kapitän», wie wir den Bootsführer scherzweise nennen, kategorische Antwort, indem er kaltblütig über Bord springt und seinen sehnigen Rücken gegen den Stern stemmt. Die Arbeit ist keine leichte, denn das Fahrzeug ist schwer und will ungern von der Stelle. Aber den fortgesetzten Anstrengungen des kräftigen Mannes muss es schliesslich gehorchen; wieder knirschen wir über den Kies ins freie Wasser, und weiter geht die Fahrt bis zur nächsten Untiefe, wo der «Kapitän» sein Bad wiederholt und die Gewalt seiner Schultern aufs neue misst. So werden wir bis in mässige Entfernung von der «Batavia» bugsiert, worauf wir den Rest unserer Fahrt ohne weitere Gewaltmittel vollführen und der «Kapitän» Gelegenheit findet, seine triefende Uniform in der freundlichen Abendsonne zu trocknen.

Wir kamen eben recht. Auf der «Batavia» erscholl die Dinnerglocke, als wir an Bord kletterten, und vergeblich erscholl sie nicht für uns, denn wir hatten gehörigen Appetit von unserem Ausflug zurückgebracht. Meinem Freunde S., der nicht mitgewesen war (die schwanke Fahrt nach der Stadt hatte ihm allzu wenig gefallen wollen), rühmte ich eifrig die empfangenen Eindrücke, welch prächtige Type einer wohlhabenden, durch und durch arabischen Stadt und welch unerwartet schöne Häuser wir in Djidda gefunden hätten – wie überhaupt der ganze Platz so interessant wäre, dass ich ihm nur wünschen könnte, ein andermal wieder hieher zu gelangen. Hievon wollte er aber durchaus nichts wissen. Und als am nächsten Morgen die «Batavia» die gefährlichen Korallenriffe wieder glücklich passiert hatte und mit ihren frischen Kohlen und geflicktem Kessel munter gegen Suez zu dampfte, als die Stadt langsam ins blaue Meer zurücksank und nur von

ferne noch die Berge Arabiens winkten, da rief Freund S. gleich mir gegen Osten gewendet: «Lebe wohl, Djidda, lebe wohl auf Nimmerwiedersehen!»

Erläuterungen

Djidda
schon seit alters wichtige Handels- und Hafenstadt am Ostufer des Roten Meeres; Durchgangsstation für die Pilger, die nach Mekka (etwa 70 km entfernt) unterwegs waren. Seit 1825 unterhielten Frankreich und Grossbritannien konsularische Vertretungen in Djidda. Die Einwohnerzahl betrug im 19. Jh. stets um die 20 000.

Rubattinodampfer
der italienische Reeder Raffaele Rubattino (1809–1881) war der Gründer der nach ihm bekannten «Compagnia di navigazione», welche seit 1870 besonders die Strecke Indien-Ägypten bediente.

rallentando
langsamer werdend

Bab-el-Mandeb und abends an dem berühmten Mokka
Bab-el-Mandeb («Tränentor», «Todestor») ist die Meerenge zwischen Rotem und Indischem Meer.

Mokka: Hauptstadt von Jemen, am Roten Meer gelegen; früher Haupthandelsplatz für Kaffee.

das Schiff schleicht durch die Wellen, Fridolin!
Anspielung auf das «Schifferlied» (1819 entstanden) von Joseph von Brassier («Das Schiff streicht durch die Wellen, Fridolin. / Vom Ost die Segel schwellen, Fridolin. / Verschwunden ist der Strand / In die Ferne; o wie gerne / Wär' ich noch im Heimatland, Fridolin!»; abgedruckt u. a. in: Hoffmann von Fallersleben: Unsere volkstümlichen Lieder, 1890).

P.- und O.-Dampfer
Boote der britischen Firma P. & O., d. h. der «Peninsular and Oriental Steam Navigation Company», welche zunächst nach Portugal und Spanien, seit 1840 auch nach Ägypten und Indien verkehrten; seit der Eröffnung des Suez-Kanals (1869) gab es direkte Kurse England-Indien.

Stern
Heck eines Schiffes.

in der «Afrikanerin» am Schluss des dritten Aktes
Anspielung auf Meyerbeers Oper «Die Afrikanerin» (1865), deren 3. Akt auf einem portugiesischen Schiff spielt, das auf ein Riff aufläuft. Sogleich nahen sich feindliche Inder, klettern geschwind an Bord und singen: «Frieden sei nicht gewährt, / Unsern Pfad blutig zeigt das Schwert. / Brahma, Brahma, Brahma.»

in den Armen liegen sich beide
vgl. Strophe 19 von Schillers «Bürgschaft» («In den Armen liegen sich beide / Und weinen für Schmerzen und Freude.»)

den dritten im Bunde zu spielen
vgl. Strophe 20 von Schillers «Bürgschaft» («Ich sei, gewährt mir die Bitte, / In eurem Bunde der Dritte.»)

dem «Möros»
im Erstdruck von Schillers «Bürgschaft» hiess der zum Tyrannen schleichende Mann mit dem Dolch noch «Möros» statt «Damon», wie in den späteren Fassungen der Ballade.

simply appalling
einfach entsetzlich.

salaam
«Friede (sei mit dir)».

eine Stadt des «kranken Mannes»
als «kranken Mann am Bosporus» bezeichnete man das Osmanische Reich, dessen Macht im 19. Jh. mehr und mehr zerfiel.

Newcastle-Kohlen
in Newcastle upon Tyne (Nordost-England) gab es grosse Steinkohle-Gruben, und der Hafen von N. war seinerzeit besonders wichtig für den Kohlen-Export.

Wassermännchen von Amsterdam
vermutlich ein Jahrmarktskünstler aus Holland, der als Taucher auftrat; in der ersten Hälfte des 19. Jh. war eine Person, welche nicht nur schwimmen, sondern auch tauchen konnte, durchaus eine Sensation.

Akyab
birmanische Stadt am Golf von Bengalen.

Batavia
d. i. Java, eine der Sunda-Inseln (Indonesien) mit muslimischer Bevölkerung.

Sansibar
Insel im Indischen Ozean vor der ostafrikanischen Küste.

Allah kebir
«Gott ist gross» bzw. «der grösste».

Einsiedler Pilger
von ihnen hiess es, sie hätten zur Selbstkasteiung auf der Wallfahrt Erbsen (wohl eher rohe als gesottene) oder Steinchen in den Schuhen mitgetragen.

Lützow's verwegene, wilde Jagd
vgl. Schlussstrophe von Theodor Körners Gedicht «Lützows wilde Jagd» (1813) («Und von Enkeln zu Enkeln sei's nachgesagt: / Das war Lützows wilde verwegene Jagd.») Von diesem einst populären Gedicht auf den preussischen General Adolf von Lützow gibt es eine Vertonung von C. M. v. Weber.

Narghilé
Wasserpfeife.

Quincailleriewaren
Eisen- und Haushaltwaren.

Wer zählt die Völker, nennt die Namen, die schachernd hier zusammen kamen?
vgl. Strophe 12 von Schillers «Die Kraniche des Ibykus» («Wer zählt die Völker, nennt die Namen, / Die gastlich hier zusammenkamen ?»).

Banianen
bzw. Bandschan: Sammelname für die Kasten von Kaufleuten und Geldwechslern, vor allem im Westen Indiens.

Parsees
Anhänger des Parsismus, der von Zarathustra gestifteten Religion; die meisten lebten in der Gegend von Bombay.

«in ihrem Wahn»
vgl. Schillers «Lied von der Glocke»: «Gefährlich ists, den Leu zu wecken,/Verderblich ist des Tigers Zahn,/Jedoch der schrecklichste der Schrecken,/Das ist der Mensch in seinem Wahn.»

Christenschlächterei in den fünfziger Jahren
1851: Attentat auf den französischen Konsul; 1855: Unruhen wegen der von Europa geforderten Beschränkungen im Sklavenhandel; 1856: Mordversuch am britischen Vizekonsul; 15. Juni 1858 Ermordung des britischen und des französischen

Konsuls sowie weiterer Europäer, ohne dass die türkische Garnison eingriff. Im Gegenzug wurde die Stadt am 25. Juli 1858 von einem britischen Kriegsschiff beschossen.

Bogos
äthiopisches Gebirgsvolk.

Beni Amer
Stamm der Bedja (Nordost-Sudan) zwischen Nil und Rotem Meer.

Bauart der Häuser von Djidda
die meisten Häuser der Altstadt waren im 18. und 19. Jh. errichtet worden; Baumaterial war Korallen-Kalk; es gab türkisch wie auch ägyptisch inspirierte Gebäude, zumeist mit Balkonen und Erkern aus Holzgitterwerk.

eine Eisenbahn haben können
nach dornenvoller Zeit mit erheblichen technischen und finanziellen Problemen konnte die «Wädenswil-Einsiedeln-Bahn», später «Südostbahn», am 1. Mai 1877, sieben Jahre nach den Gründungsverhandlungen, den Betrieb aufnehmen.

Gross-Scherif Muttalibben-Ghalib
der Scherif (d.h. «Nachkomme des Propheten Mohammed») von Mekka genoss in der damaligen islamischen Welt höchstes Ansehen.

Abdul Aziz
türkischer Sultan (reg. 1861–1876; gestürzt); s. o. S. 316.

Grab von Adam und Eva
nach einer islamischen Tradition war Adam, der im «Koran» mehrfach vorkommt (seine Erschaffung wird in Sure 15, 26 beschrieben), nach der Vertreibung aus dem Paradies zunächst auf die Insel Sarandib (Ceylon) versetzt worden und blieb dort 200 Jahre, von Eva getrennt und für seine Missetaten büssend. Nachdem er ausreichend bereut hatte, führte ihn der Erzengel Gabriel zum Berg Arafat bei Mekka, wo Eva seiner wartete. Auf Gottes Geheiss baute Adam hier die Kaaba und starb sodann; er wurde in einer Schatzhöhle am Fuss des Berges Abu Kubais beigesetzt.

Offenbar gab es in Djidda hierzu eine eigene Tradition, gemäss der man das Grab der Voreltern in unmittelbarer Nähe der Stadt lokalisierte.

des grossen Tonhallesaales am Freitagnachmittag
das zur Tonhalle umgebaute alte Kornhaus am Bellevueplatz in Zürich (auf dem Gelände der heutigen Sechseläutenwiese) war von 1868 bis zum Einzug in die neue Börse (1880) Schauplatz der freitäglichen Börse.

Tamarindensirup
die Tamarinde ist ein grosser, immergrüner Baum in Afrika und Asien; aus dem Fleisch ihrer Früchte stellt man einen süsssauren Sirup her.