This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

FEB 11 1903

341367

Die Reise

S. M. SCHIFFES „FRUNDSBERG“

im Rothen Meere

und

an den Küsten von Vorderindien und Ceylon

in den Jahren 1885—1886.

Auf Befehl des k. k. Reichs-Kriegsministeriums, Marine-Section, unter Zugrundelegung der Berichte des k. k. Schiffscommandos, verfasst von

Jerolim Freiherrn von Benko
k. k. Corvetten-Capitän.

Herausgegeben von der Redaction der „Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens“.

Mit einer Uebersichtskarte und neun Planskizzen.

POLA.
Im Commissions-Verlage bei Carl Gerold's Sohn in Wien.
1888.

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY
341867
ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS.
1905

Buchdruckerei von Carl Gerold's Sohn in Wien.

Inhalts-Verzeichnis.

Seit

Einleitung. Reiseplan. Schiff und Stab. Instructionen. Fahrt von Pola nach Port-Saïd 1

I. Port-Saïd.

Ankunft. Der Hafen. Vorgefundene Kriegsschiffe. Besuche. Die Stadt. Vergnügungslocale. Böhmische Mädchen-Orchester. Landgang. Schiffahrts- und Warenbewegung 4

II. Der Suez-Canal.

(Mit Planskizze.)

Betrachtungen und Eindrücke. Anblick. Allgemein Technisches und Finanzielles. Lesseps. Schwierigkeiten und Hindernisse für Ausführung des Canalprojectes. Mohamed-Saïd, Ismail, Napoleon III. Widersprechende Angaben über den alten Suez-Canal. De Tott, Werner, Stephenson. Vortheile der späten Ausführung des Canals. Vortheile des Canals für die Schiffahrt. Abkürzung der Routen. Günstige Lage von Triest. Canalpassage und Einnahmen 1870 bis 1885. Passagegebüren. Rentabilität. Einführung der Nachtfahrten. Dauer der Canalpassage. Canalpassage der Frundsberg. Project für Erweiterung des Canals. Antheil der einzelnen Flaggen an der Benützung des Canals 1883—1885, und nach Percentsätzen von 1870—1885. Österreichisch-ungarischer Antheil von 1870—1885. Details für 1883—1885. Der Lloyd. Zunahme der Größe der Schiffe. Vertheilung der Canalgebüren. 10

III. Suez.

Günstige natürliche Lage. Die alte Art der Beschiffung des Rothen Meeres mit Suez und Djeddah als Stapelplätzen. Aufkommen der Überlandroute. Niebuhr. Holford. Waghorn. Überlandroute via Bassora Aleppo und Bagdad. Einflussnahme der Dampfschiffahrt, der Eisenbahnen am Isthmus, der Anblick des Suez-Canals. Bevölkerung von Suez. Anblick. Süßwasserversorgung. Handel. Besuch der Stadt. Landsleute. Abreise und Fahrt nach Massauah. 24

IV. Massauah.

(Hiezu Planskizze von Massauah und Umgebung.)

Handelsgebiete an der Küste des Rothen Meeres. Handelsstraße nach Abessinien. Abessinien als Colonisationsobject. Massauah der Schlüssel zu Abessinien.

*

Seite

Italienische Zukunftspläne. Geschichtliches über Massauah, Adulis, Saba. Bosnische Militärcolonie im Golf von Arkíko. Occupation durch Italien. Grenzen des unter italienischem Protectorate stehenden Küsten-Territoriums. Frundsberg in Massauah. Herzlicher Empfang durch die Italiener. Occupationstruppen und Schiffe. Wirken der italienischen Militär- und Marine-Intendanz. Schlechte Lebensmittel. Krankenstand und Ersatz. Garibaldi als Spitalsschiff. Dislocation und Wasserversorgung der Truppen und Schiffe. Militärische Operationen. Unverlässlichkeit der Baschi-Bozuks. Stimmung der Officiere. Oberst Saletta. Die Stadt und ihre Befestigungen. Moscheen. Bevölkerung. Fortschritte unter der italienischen Verwaltung. Zukunftsstadt auf Taulud. Sanitäres. Pläne für Sanirung der Stadt. Heuglin, Kropp, Baynier über das Klima von Massauah. Ergebnisse meteorologischer Beobachtungen Mai 1885 bis Mai 1886. Sanitätsverhältnisse unter den Truppen. Anpflanzungen. Eucalyptus. Die Hitze an Bord der Frundsberg. Maßregeln zur Abhilfe. Eine afrikanische Jagd. Handel und Verkehr. Bemerkungen des Linienschiffscapitäns von Semsey. Gegenstände der Ein- und Ausfuhr. Österreichisch-ungarischer Handel in Massauah. Verkehrsverhältnisse. Khedivié und Lloyd. Abreise. Fahrt nach Aden. Einfluss und Bekämpfung der Hitze an Bord 30

V. Aden.

Lage und alte Geschichte. Einnahme durch England. Socotra und Perim. Sage über Zuvorkommen der Engländer, als Frankreich Perim besetzen wollte. England, Frankreich und Italien an der Mündung des Rothen Meeres. Adens Aufblühen unter englischer Herrschaft. Gegenwärtiger Handelsverkehr. Bevölkerungszunahme. Bevölkerungszahl. Militärischer Wert von Aden. Ansicht des Grafen von Rochechouart hierüber. Die Somalis. Die Juden von Aden. Historisches über die südarabischen Juden. Reinheit ihrer Race. Stellung der Juden in Aden und Südarabien. Ihre Zukunft. Südarabische Parias in Aden. Die Achdâms und Schumr. Steamer Point. Aden Camp. Grabmal des Aiderûs. Aden nach orientalischer Sage Eden. Sirah, das Grab Kains. Die berühmten Cisternen. Gefahren von Sonnenglut und giftigen Thieren. Partie nach einer am Festlande künstlich angelegten Oase. Abreise der Frundsberg. Sandböe. Fahrt gegen Ceylon. Berührung von Point de Galle. Fortsetzung der Reise und Ankunft in Calcutta..... 46

VI. Calcutta.

(Mit Planskizze.)

Das Ganges-Delta, mit dem Hooghly. Anlaufen des Deltas. Die Hooghly-Lotsen. Gefahren der Hooghly-Schiffahrt. Mary and James-Bank. Untergang der Ethel, County of Stirling, Queen Anne. Schwierigkeiten der Fahrt im Hooghly. Die Tigerinsel Saugar. Diamond Harbour. Tamluk. Vordringen des Ganges-Deltas. Schönheit der Flussfahrt im Hooghly. Frundsberg das erste österr.-ungar. Kriegsschiff im Ganges. Geschichte Calcuttas. Calcutta als Golgatha bekannt. Einnahme durch Suray ut Daulá 1756. Das schwarze Loch. Wiedereinnahme und stetiges Aufblühen. Clive und Watson. Calcuttas neue Geschichte. Agitation für Verlegung des politischen Centrums. Schädliches Klima. Schiffbarkeitserhaltung des Hooghly. Hafenprojecte: Canning Harbour und Chilka-See. Der gegenwärtige Flusshafen von Calcutta. Zahlreiche große Segelsshiffe. Die Stadt. Das Chowringhee-Viertel, „Stadt der Paläste“. Neubauten. Monumentalbauten, Monumente, Gedächtnistafeln. Das indische Museum. Diamanten. Eden-Garten. Der botanische Garten mit dem berühmten Banianenbaum. Boxburgh, Wallich, Griffith, Falconer, Thomson, Anderson, Kyd. Versuchsculturen, Herbarium, Bibliothek. Der zoologische Garten. Men-eater. Zoologisch-botanischer Garten des Königs von Oudh. Consul Heilgers, und freundliche Aufnahme der Frundsberg. Einladungen und Feste. Ausflug nach Chandernagore. Barrackpore. Chandernagore. Die Wasserwerke. Geschichte Chandernagores und jetzige Zustände und Verhältnisse. Englische Umgangssprache in der französischen

Seite

Colonie. Terraneau. Abendfest beim Maharadjah Sir Surindro Mohun Tagore. Genesis der Einladung hiezu. Die Residenz des Maharadjah. Die Gesellschaft. Juwelenpracht. Das Concert. Die Instrumente und musikalischen Productionen. Österreichische Volkshymne als hindostanisches Ráginí Bhúp-Kalyán. „The Nautch“. Eindrücke vom Bajaderen-Tanz. Mantegazza über die Bajaderen. Geschenke Sir S. M. Tagores für S. M. den Kaiser. Handelsthätigkeit Calcuttas. Export und Import Bengalens 1876—1885. Österreichische und ungarische Staatsangehörige. Bemerkungen und Anträge des Linienschiffscapitän v. Semsey. Reisende und Agenten. Musterwarenlager. Gefahr der Verdrängung des Lloyd wegen seiner hohen Tarife. Abfahrt und Reise nach Madras 64

VII. Madras.

(Mit Planskizze.)

Ungünstige Verhältnisse der Coromandelküste und von Madras. Ältester englischer Besitz in Ostindien. Erwerbung durch die Ostindische Compagnie 1639. Madras Dependenz von Bantam. Kriegerische Geschichte von Madras. Belagerung und Einnahme 1746 durch Labourdonnais. Madras commerzieller Mittelpunkt der Coromandelküste. Die Gewebe des Carnatic. Die Rhede zur Zeit des Besuches durch Novara. Massulah-Boote und Catamarans. Landungsbrücke und Kunsthafen. Schwierige Communication mit dem Lande. Black Town. Bahnhof, Volksgarten. St. Georgs Cathedrale, Monument des Obersten Neill. Fort St. George. Clives Schreibstube und Lebensüberdruss. Weitläufigkeit der Stadt. Bevölkerungsstatistik. Visiten, Einladungen und Feste. Der Commandant der Frundsberg ältestes Mitglied des Madras-Club. Herr Eales. Landsleute. Der katholische Bischof. Messe an Bord der Frundsberg. Handels- und Verkehrverhältnisse. Import und Export der Präsidentschaft Madras 1876—1885. Wetterverhältnisse. Abreise, und Fahrt nach Pondichéry 97

VIII. Pondichéry.

(Mit Planskizze.)

Zunahme und Verfall der französischen Macht in Ostindien. Gründung von Pondichéry 1683. Martin, Dupleix, Begum Johanna, Lally Talendal. Tragisches Ende Lallys. Der heutige zerstreute Besitz Frankreichs in Ostindien. Bedingungen, welche an die Rückgabe Pondichérys 1815 geknüpft wurden. Das Territorium. Englische Enclaven. Bewässerung. Productionsfähigkeit. Export und Import. Hafenbauproject. Militärischer Wert von Pondichéry. Die Rhede. Immunität von Cyklonen. Linienschiffscapitän v. Semsey über den Verkehr von Schiff und Land. Seecadet Dworžak verletzt und ausgeschifft. Besuch des Gouverneurs an Bord. Auszeichnende Feste am Lande. Besuch des Dignity-Balls zu Madras durch zwei Schiffsofficiere. Pomphaftes Ceremoniell. Ankunft des gefangenen Königs von Birma in Madras. Angenehme gesellschaftliche Verhältnisse in Pondichérys Lebensweise. „La pointe des blagueurs“. Das Pousse-pousse. Politische Verfassung. Verwaltung. Vertretung und Regierung. Einnahmsbudget. Keine österreichisch-ungarischen Handelsbeziehungen in Pondichéry. Abreise und Fahrt nach Point de Galle..... 106

IX. Ceylon.

(Mit zwei Planskizzen.)

Lanká, „die Strahlende“, in ältesten Dichtungen, Sagen und Nachrichten. Die Mahawanso. Tournours Epitome of the History of Ceylon. Seitenstück zum trojanischen Kriege. Invasion durch arische Stämme. Prakrama Bahu führt Krieg gegen Cambodja. Ceylon den Chinesen tributär. Almeydas Landung 1505.

Seite

Die portugiesische Zeit. Verdrängung der Portugiesen durch die Holländer. Admiral de Weerd massakrirt. Die holländische Periode. Handel und Bekehrungswesen. Eindringen der Franzosen und Engländer. Die englische Herrschaft 1796 etablirt, und 1815 über die ganze Insel erstreckt. Versuch des holländischen Gouverneurs Vuyst sich zum König von Ceylon aufzuwerfen. Ceylon schon 1798 englische Kron-Colonie, und bis heutzutage als nicht zu Ostindien gehörig betrachtet. Die Colonie Ceylon englisches Versuchsfeld für Ostindien. Eingeborne und Eurasier als Amtspersonen. Väterlicher Despotismus auf Ceylon und Absolutismus in Ostindien. Naturhistorische Verschiedenheiten zwischen Ceylon und dem continentalen Indien. Verschiedenheit wissenschaftlicher Folgerungen. Vermittelnde Ansicht. Die Veddahs. Die Rodiyas. Die Ambatteyos. Singhalesen und Tamils. Eurasiaten, Moormen, Burgher, Portugiesen u. A. Zunahme und Zusammensetzung der Bevölkerung. Confessionen. Überwiegen der Katholiken unter den Christen, der Buddhisten unter den Nicht-Christen. Buddhistische Lehre und Cultus in ihrer Ähnlichkeit mit den christlichen. Areal und Culturen von Ceylon. Landpreise. Die Producte: Reis; Einfuhr von Reis, Fisch, Schlachtvieh und Baumwollwaren 1837—1882; Reisbau auf Ceylon unvortheilhaft. Ausfuhrsproducte. Zimmt, Zimmtöl, Citronellöl, Kaffee, Plantation und Native-Kaffe, Verfall des Kaffeebaues. Neue Producte: Cinchonaproduction und Chininerzeugung und Handel. Thee. Zukunft des Theebaues auf Ceylon. Cocosöl. Koprara. Coir (Cocosfaser.) Poonac (Pressrückstände der Koprara d. i. der Cocoskerne.) Cardamon, Tabak. Sampanholz. Ebenholz. Cacao. Kitelfasern. Orchella Weed. Plumbago (Graphit), Gold, Platinsilber, Zinn, Eisen, Blei, Quecksilber. Salz. Zuckercultur. Häute. Perlenfischerei, Zukunft der allgemeinen Production. Öffentliche Einnahmen und Ausgaben 1874—1883, dann 1829—1849. Investitionen während der Zeit des Aufschwunges. Eisenbahn und Telegraph. Öffentliche Schuld. Gesammtwerte der Ein- und Ausfuhr 1874—1885. Militärische Lasten. Wichtige militärische Lage Ceylons. Entbehrlichkeit der Garnison für Ceylon. Plan des Herzogs von Buckingham, Ceylon mit dem Festlande zu verbinden. Colombo und Point de Galle. Frundsberg in Point de Galle. Verhältnisse des Hafens. Die Stadt. Einfuhr und Ausfuhr. Weihnachtsfeiertage. Frundsberg bringt einem amerikanischen Schiffe Hilfe. Seecadet v. Pronay wieder eingeschifft. Fahrt nach Colombo. Der Hafen und das Project seiner Verbesserung. Herzliche Aufnahme. Ausflug nach Kandy. Consul Janitschek. Österreichischer Antheil am Importe Ceylons. Thätigkeit der österreichisch-asiatischen Gesellschaft. Papier-Import. Artikel, welche Eingang finden könnten. Thongeschirr, Lampen, Glaswaren, Textilwaren, Nahrungsmittel, Getränke, Garne und Stoffe. Cement u. s. w. Organisation des Handels auf Ceylon. Handelsfirmen. Antheil der einzelnen Länder an Import und Export Ceylons im Jahre 1884. Schiffahrtsstatistik. Abreise. Berührung von Calicut und Ausschiffung des schwer erkrankten leitenden Maschinisten. Calicut. Geschichtliches und Gegenwart. Ankerplatz und Stadt. Fortsetzung der Reise nach Bombay und Ankunft daselbst. 117

X. Bombay.

(Mit Planskizze.)

Ältere Geschichte. Bombay unter der Ostindischen Compagnie. Einwanderung. Tödtliches Klima. Verlegung des Gouvernements von Surat nach Bombay. Aufblühen im 18. und 19. Jahrhundert. Überspeculation während des Secessionskrieges. Zusammenbruch. Anblick der Bucht und der Stadt. Malabar Hill. Tannah. Matheran. Völkergemisch. Straßenleben. Bevölkerungszahl. Zusammensetzung nach Nationen und Confessionen. Die Banianen. Aaricks. Jains. Marwaris. Mahratten. Die Parsis. Ihre Stellung in Bombay, Geschichte, Zukunft, Todtenbestattung, die Thürme des Schweigens, Religion und Cultus. Äußere Erscheinung. Frauen. Wohlthätigkeit. Die Mohammedaner. Bohras. Wahabiten. Khojahs. Juden. Portugiesen. Regsamkeit der Bevölkerung. Bunte Bilder. Eintracht der verschiedenen Confessionen.

Seite

Die Stadt. Öffentliche Gebäude. Das Sailors Home. Münze. Markthallen. Town Hall. Zollhaus. St. Thomas Cathedrale. Herzliche Aufnahme der Frundsberg. Ausflug in die Umgebung. Felsentempel zu Elephanta. Göthe'sche Aussprüche. Der Hafen. Docks. Arsenal. Port Trust. Leistungen und Geschichte des Arsenals. Apollo Bunder. Gymkhana. Standbilder. Promenaden und Unterhaltungen. Formenwesen und Etikette. Bombay als Handelsstadt. Historische Entwicklung. Baumwollexport 1849—1852. Baumwollexportwerte 1861—1866. Einfuhr von Baumwollfabricaten 1873—1882 und 1849 bis 1882. Einheimische Baumwollindustrie. Ihr Export nach China, Afrika, Arabien und von 1869—1883. Weizen. Das Fruchtgeschäft. Gesammt Ein- und Ausfuhr ganz Indiens und Bombays 1876—1885 und österreichisch-ungarischer Antheil hieran. Antheil der einzelnen Staaten und Länder. Umwege des österreichisch-ungarischen Exports und Imports. Verschiffungsgeschäft. Assecuranzen. Gegenstände unserer Einfuhr. Papier. Klagen über die österreichischen Industriellen und Kaufleute. Österreichische Goldstickereien; Firmen Weizer und Palugyai. Artikel, die Absatz finden könnten. Vorschläge. Entwicklungsfähigkeit der österreichisch-ungarischen Handelsbeziehungen. Abreise. Schlusseindrücke. Fahrt über Aden nach Assab. ... 153

XI. Assab.

(Mit Planskizze.)

Erste Eindrücke und Reflexionen. Lage und Größe. Beilul und Gubbi. Massauah und Assab, die Ausgangspunkte gegen Abessinien. Bereich des italienischen Protectorates. Hanakil, Mader, Ed. Geschichte der Erwerbung von Assab, Professor Sapeto, Admiral Acton. Abfällige Urtheile. Entscheidendes Urtheil de Amezagas. Verstaatlichung. Haltung Englands. Opfer der italienischen Sache. Licata. Frundsberg vor Assab. Census. Lebensverhältnisse. Klima. Meteorologische Ergebnisse April—September 1883. Krankheiten. Sanitätsverhältnisse der Garnison. Charakter des Landes. Pflanzenwelt. Küchengärten. Thierwelt. Reichthum des Meeres. Wasserversorgung und Bäder. Eiserzeugung. Stimmung der Garnison. Licatas und Weyprechts Ansichten. 193

XII. Suakin.

Militärisch-wichtige Lage. Baker Pascha. Englisches Einschreiten. Admiral Hewett. Gordon in Chartum. Suakin als Handelsplatz. Die Rebellen. Ausfall. Geschichtliches. Hafen und Stadt. Die Hadendoas. Ihre Haartoilette. Die Sudan-Neger. Die Weiber. Freie Liebe. Gouverneur Warren. Die englische Garnison. Abreise und Fahrt nach Djeddah..... 216

XIII. Djeddah.

Lage. Alte Geschichte. Handelsverkehr Mekkas zu Mohammeds Zeiten, Verschwundene Pracht. Pilgerzüge. Gegenwärtige Bedeutung von Djeddah. Handel und locale Industrie. Kropp 1870, über Djeddah. Stecher 1884. Semsey 1886. Wasserversorgung. Neue Wasserleitung. Unsicherheit. Massacre im Jahre 1858. Sclavenhandel. Die Stadt. Pilger. Bazar. Einwohner. Die Hadramiten. Evas Grab. Der Bazar. Angeknüpfte Beziehungen. Abreise nach Suez 221

XIV. Heimreise.

Canaldurchfahrt. Lacroma. Das Kronprinzenpaar. Ankunft im Centralhafen. Rückblick. Übersicht der Fahrten und Aufenthalte 230

Im August des Jahres 1885 erhielt S. M. Schiff FRUNDSBERG [1]), Commandant Fregattencapitän Gustav Semsey de Semse [2]), vom k. k. Reichskriegsministerium, Marine-Section, die Bestimmung, eine Reise nach den wichtigsten Häfen des Rothen Meeres und Vorderindiens zu unternehmen, deren Dauer, vom Tage des Missionsantrittes gerechnet, auf acht Monate festgesetzt war.

Laut der dem Schiffscommando zugekommenen Instructionen war diese Reise in folgender Route auszuführen: Von Pola nach Gravosa, Port-Saïd, Suez, Massauah, Aden, Calcutta, sodann, bei Berührung von Madras und Pondichéry, nach Point de Galle und Colombo. Wenn aus irgend einem Grunde, z. B. aus sanitären Rücksichten, das Anlaufen eines der genannten Orte unterlassen werden und hiedurch oder durch besonders günstige Reisever-

---

[1]) S. M. Schiff FRUNDSBERG ist eine Glattdeckscorvette von 1340 *t* Deplacement, hat eine Maschine von 1000 *ind. e* und ist mit vier 15 *cm*-Hinterladegeschützen, zwei Mitrailleusen und einem 7 *cm* als Bei- und Bootsgeschütz armirt; dieselbe führt Barktakelage und hat einen Bemannungsstand von 209 Mann. Außer dem Commandanten bestand der Stab des Schiffes aus den Herren: Linienschiffslieutenant (seither Corvettencapitän) Josef Rezniček, Gesammtdetailofficier; Linienschiffslieutenant Friedrich Rubelli Edler von Sturmfest, Artillerieofficier; Linienschiffslieutenant Anton Haus, Navigationsofficier; Linienschiffslieutenant Josef Csathó de Csik-Delne, Manöverofficier; Linienschiffsfähnrich Gustav Kosarek, Batterieofficier; Linienschiffsfähnrich Moriz Huber, zweiter Manöverofficier; Linienschiffsfähnrich Johann Adamović, Raumofficier; ferners die Seecadeten: Karl Prónay v. Tót-Próna und Blatnicza, Anton Edler v. Triulzi, Ludwig Lamminger, Rudolf Dworžak v. Kulmburg (seither sämmtlich zu Linienschiffsfähnrichen befördert), dann Alexander Linzer und Egon Raisp Edler v. Caliga. Fregattenarzt Matthäus Dr. Stenta; Maschinist zweiter Classe Johann Schloss (krankheitshalber in Calicut ausgeschifft und dortselbst am 12. März 1886 verstorben); Maschinist dritter Classe Josef Butschek; Maschinist dritter Classe Robert Knez; Marinecommissariats-Adjunkt zweiter Classe Friedrich Sturm.

[2]) Seither zum k. k. Linienschiffscapitän befördert.

hältnisse nach dem Besuche von Ceylon noch genügend Zeit bleiben sollte, so war es dem Commandanten gestattet, auch Bombay zu besuchen.

Von Ceylon, eventuell von Bombay war die Rückreise über Aden, Assab, Suakin, Djeddah, Suez, durch den Canal nach Port-Said und von dort nach dem Centralhafen anzutreten.

Mit Hinblick auf die seemännische Ausbildung der Bemannung und auf die nothwendige Ökonomie sollte sich die Corvette zumeist der Segel bedienen. Immerhin wurde aber, wegen der kurz bemessenen Zeit, die Inanspruchnahme der Maschinenkraft bei Windstillen, flauen Gegenbrisen und zum Aufsuchen günstiger Windverhältnisse in besonderen Fällen gestattet.

Der Aufenthalt in den verschiedenen Häfen war, je nach deren commerziellen oder sonstigen Bedeutung entsprechend auszudehnen.

Der Hauptzweck der Reise lag nebst der Ausbildung von Stab und Mannschaft in der Wahrnehmung der commerziellen und consularischen Angelegenheiten der berührten Gebiete und in der Förderung der handelspolitischen Beziehungen der österreichisch-ungarischen Monarchie zu jenen Ländern. Es waren ferners während der Reise alle jene Daten und Erfahrungen zu sammeln, welche zur Bereicherung der maritimen Wissenschaft und zur Förderung der Schiffahrt in jenen Gewässern von Nutzen sein konnten. Auch war der Sammlung von Daten und Gegenständen, welche ethnographisches oder naturhistorisches Interesse bieten, die thunlichste Aufmerksamkeit zuzuwenden.

Am 12. August wurde S. M. Schiff FRUNDSBERG zu Pola in Dienst gestellt und verließ am 15., nach Ergänzung der Vorräthe, kurz nach Mitternacht den Centralhafen, um seine Missionsreise anzutreten. Der erste anzulaufende Hafen war Gravosa, woselbst das Schiff, nach einer wegen leichten Gegenbrisen fast ausschließlich mit Dampf zurückgelegten Fahrt, am 16. morgens ankam und vor Anker gieng.

Der kurze Aufenthalt in Gravosa wurde zur Ergänzung der Kohlenvorräthe benützt, und schon am 18. August morgens dampfte die Corvette aus dem Hafen, um die Reise nach Suez fortzusetzen.

Das Geburtsfest Seiner Majestät des Kaisers wurde in See nach Vorschrift gefeiert, wobei der Commandant den Schiffsstab zu einem Festmahle einlud, während für die Mannschaft eine Tombola veranstaltet wurde.

Die anfangs flaue südliche Brise frischte in der folgenden Nacht derart auf, dass am 19. um 6^h a. m. die Corvette gezwungen war, mit Dampf und Gaffelsegeln gegen die albanesische Küste abzufallen. Da die Fortsetzung der Reise unter Dampf gegen den steifen Südwind und die stark bewegte See mit einem sehr bedeutenden Kohlenverbrauche verbunden gewesen wäre, so wurde in der Valle Ducati vor Anker gegangen, um günstigere Verhältnisse abzuwarten. Dieselben traten am nächsten Morgen, den 20. ein; um $8^1/_4{}^h$ a. m. verließ S. M. Schiff FRUNDSBERG bei leichtem SSO-Winde den Ankerplatz und steuerte unter Dampf gegen Fanò. Am 22. wurde Cap Matapan passirt und erst am 23. vormittags bei der Insel Gavdo, als die bisherigen flauen, südöstlichen Brisen von einem allmählich frischenden Westwinde verdrängt wurden, konnte die Maschine abgestellt und Segel und Leesegel beigesetzt werden.

Am 25. musste wegen vollkommenem Abflauen der Brise neuerdings die Fahrt unter Dampf aufgenommen werden, bis am nächsten Tage die aufspringende NW-Brise das Führen der Segel wieder ermöglichte. Die Corvette setzte sonach ihre Fahrt unter Segel fort, indem sie den Curs auf das Leuchtfeuer von Damiette nahm.

I. Port Saïd.

Am 27. August morgens, noch bevor der Leuchtthurm von Damiette in Sicht kam, zeigte schon die grünlich schmutzige Farbe der Meeresoberfläche, dass sich das Schiff im Bereiche der seichten nordafrikanischen Küstengewässer befinde. Das Auftauchen der Leuchtthürme zeigte erst spät die Lage des schon sehr nahen Landes an; denn vom niedrigen Küstensaume war noch längere Zeit hindurch nichts zu entdecken. Nachdem endlich der schöne Leuchtthurm von Port Saïd gesichtet wurde — beiläufig bemerkt, einer der ersten Leuchtthürme, der schon im Jahre 1870 elektrisches Licht führte — begannen Thürme und Häuser sich nebelhaft am Horizonte abzuheben, und ganz zuletzt erst konnte auch der Küstensaum als schmaler Streifen ausgenommen werden.

Die Einfahrt in den gänzlich durch Kunst geschaffenen Hafen von Port Saïd ist eine schwierige und wird deshalb unter Führung eines Locallootsen bewerkstelligt. Corvette FRUNDSBERG wurde um $10^1/_2$ Uhr vormittags in Port Saïd vierkant vertäut.

Der Charakter dieses Hafens, gleichwie von jenem von Suez, ist ein eigenthümlicher, durch die continuirliche Schiffsbewegung, welche in demselben herrscht. Während in den eigentlichen See- und Handelshäfen die große Mehrzahl der anwesenden zahlreichen Schiffe mit den langwierigen Operationen des Aus- und Einladens beschäftigt sind, und der traditionelle „Mastenwald“ dadurch ein Gepräge vornehmer Ruhe erhält, ist hier alles Bewegung, um nicht zu sagen drängende Hast. Alle ankommenden Schiffe sind nur da, um möglichst schnell und bald wieder weiter zu fahren; kaum ist das Schiff vertäut, wird mit den Agenten der Canalgesellschaft verhandelt, um ja nicht eine spätere Nummer für die Canalpassage zugetheilt zu bekommen. Ohne Unterlass sieht man Schiff auf Schiff den Vertäuungsplatz verlassen und die Canalfahrt antreten; andere kommen aus dem Canale an, ankern gar nicht oder nur auf wenige Stunden, und noch andere kommen von See aus, die frei gewordenen Vertäuungs- und Warteplätze einzunehmen. Die Canalgesellschaft ihrerseits ist natürlich bestrebt, die ankommenden

Schiffe möglichst ohne Zeitverlust weiter zu befördern, um jede Stockung des Verkehres hintanzuhalten, so dass meistens nur wenige Schiffe zu gleicher Zeit im Hafen unthätig liegen. Der Aufenthalt wird dann hauptsächlich zur ausgiebigen Verproviantirung des Schiffes für die bevorstehende längere Seereise, zu kleinen Reparaturen und Instandsetzungen von Schiff, Tackelage und Maschine benützt, und bei Kriegsschiffen kommt noch der Wechsel der üblichen officiellen Besuche hinzu. Dies letztere geschah seitens der FRUNDSBERG mit den in Port Saïd angetroffenen Kriegsschiffen, nämlich dem russischen Panzerkreuzer MININ, dem englischen Kanonenboote STARLING, dem italienischen Raddampfer ESPLORATORE, dem egyptischen Stationär SAÂKA und dem französischen Transportdampfer SHAMROCK. Am 29. liefen noch die italienische Fregatte VITTORIO EMANUELE mit der Flagge des Contre-Admirals Lovera di Maria und die Corvette VETTOR PISANI ein. An Bord der Fregatte befanden sich die Zöglinge der Marine-Akademie, unter diesen Prinz Luigi, Sohn Sr. königlichen Hoheit des Prinzen Amadeo, Herzogs von Aosta, welch letzterer sich eben auch zum Besuche seines Sohnes im strengsten Incognito in Port Saïd befand.

Ein Besuch beim Generalgouverneur musste unterbleiben, weil dieser im Begriffe stand, auf Befehl des Khedive nach Kairo abzureisen.

In Abwesenheit des k. k. Consuls v. Reglia fiel dem k. k. Consulareleven v. Auernhammer die Aufgabe zu, dem Stabe der FRUNDSBERG die Honneurs von Port Said zu machen. Dieser junge Beamte gab sich zwar der angenehmen Aufgabe, seinen durchreisenden Landsleuten in allem behilflich zu sein, mit dem größten Eifer und aller Liebenswürdigkeit hin, aber ihm sowenig wie anderen dürfte es je gelingen, Anziehendes, Anmuthiges oder anderes als nur rein technisch Merkwürdiges dem aufmerksamen Reisenden in Port Saïd zur Anschauung zu bringen. Als reine Durchzugsetappe, ohne eigene individuelle Lebenskraft, vermag nämlich Port Saïd mit den zunehmenden Bedürfnissen des wachsenden Canalverkehres wohl sich zu vergrößern — dies geschieht auch merklich von Jahr zu Jahr — nicht aber sich zu verschönern, wohlthuende Eleganz oder künstlerisch gestalteten Luxus zu entfalten. Port Saïd weist alles auf, was die verrufenen Matrosenviertel der großen Hafenstädte besitzen, in gleicher internationaler Entwicklungsart; das Großartige und Schöne aber, welches die Hafenstädte in ihren anderen Theilen bieten, fehlt hier.

Am meisten Interesse erweckt noch der Hafen selbst mit seinem lebhaften Treiben, welches dadurch sehr erhöht wird, dass gerade in Port Saïd sich die Hauptkohlenstation des Suezcanales befindet, und deshalb so ziemlich jedes Schiff hier — zwischen zwei langen Seereisen — seine Kohlenvorräthe ergänzt. Zu den markantesten Figuren des Hafenlebens in Port Saïd zählen demnach die „Kohlen-Araber“. Geschäftiger als Ameisen befördern diese schlanken und kräftigen Gestalten, in lebhaft bewegtem Gewirre unter fortwährendem lauten Reden, Rufen und Schreien, ganze Berge der „schwarzen Diamanten“ in die großen, neue Kraft aufspeichernden Dampfer aller Flaggen, die hier zusammenkommen.

Auch in den Straßen der auf das einfachste angelegten und gebauten Stadt herrscht ein ähnliches geschäftiges und lautes Treiben, in welchem dem arabischen Lastträger ebenfalls eine große Rolle zufällt.

In den Abendstunden wird das laute und lebendige Geschäftstreiben

durch nicht weniger lautes und vielfach zu sehr lebendiges Treiben in den zahllosen Spelunken, Kneipen, Gast- und Kaffeehäusern verdrängt.

Wie an Bord alles ein verschiedenes Gepräge hat, je nachdem es dem aristokratischen Achtertheile oder dem für das Schiffsvolk bestimmten Vordertheile angehört, so kann man auch in der Schifferstadt Port Said jedem der vielen öffentlichen Locale aller Art gleich auf den ersten Blick ansehen, ob hier auf Besuch durch Cajütenpassagiere, Capitäne, Ingenieure, oder auf solchen durch Matrosen, Zwischendecksleute und die jetzt ebenso zahlreichen als wichtigen Seecyklopen gerechnet wird. Die Locale der letzteren Art, welche in jeder Richtung sehr kräftige Reizungen bieten müssen, brauchen auf ihre Ausstattung und auf Comfort keine besondere Rücksicht zu nehmen, wohl aber lieben sie es, ihr nationales Gepräge durch ein anlockendes, oft recht glücklich gewähltes Wahrzeichen zu kennzeichnen. Die Locale der besseren Art hingegen sind kosmopolitisch in der Wahl ihres Namens, prangen häufig in einer reichen, wenn auch meist unkünstlerischen Ausstattung; es liegen dort Journale auf, die gebotenen Erfrischungen sind nicht ausschließlich alkoholische, und in diesen Localen ist Musik ein beliebtes Anziehungsmittel.

Es wird nicht leicht einen halbwegs belebten Hafenplatz in dem weiten Rayon geben, den wir unter dem Begriffe „Levante“ subsummiren, in welchem nicht in einem oder mehreren der eleganteren Erfrischungsorte die musikalischen Genüsse in einer ganz besonders anmuthenden Weise, nämlich durch Mädchenorchester, geboten werden. Diese musicierenden Mädchen sind durchwegs Böhminnen; Böhminnen im vollen Gleichberechtigungssinne des Wortes, Böhminnen czechischer und solche deutscher Abstammung und Sprache, die einen wie die anderen jung, hübsch, frisch, von guter musikalischer Ausbildung, die einen wie die anderen freundlich und sogar entgegenkommend, aber auch die einen wie die anderen — brav.

In der That würde derjenige sehr irren, welcher in der öffentlichen musikalischen Production dieser jungen, beinahe ausnahmslos recht hübschen Mädchen nur ein harmloses Aushängeschild für anderes vermuthen würde. Der Irrthum wäre nicht sehr schwer verzeihlich, denn die freien Sitten des Südens, und zumal von Hafenstädten, bringen es mit sich, dass niemand es zu scheuen braucht, sich den in hellen leichten Toiletten exponirten Mädchen während der Musikpausen zu nähern, sie anzusprechen, und seine mehr oder weniger geistreichen Bemerkungen und Witze und wenig oder gar nicht verblümten Werbungen anzubringen. Ein immer gleiches, meist schwermüthig resignirtes Lächeln ist aber die einzige stereotype Antwort — es wäre denn, dass heimatliche Laute das Ohr der armen freiwillig Verbannten treffen. Dann erfolgt wohl ein freudiges Aufblitzen der Augen, denn der Anblick des reisenden Landsmannes weckt nicht nur die Erinnerung an die Heimat, sondern vielleicht auch die Hoffnung, bald in dieselbe zurückkehren zu können. Gar nicht übel ist die briefliche Bemerkung eines der Seecadeten der FRUNDSBERG über die „böhmischen Mädchen, die apathisch spielen, continuirlich transpiriren und dabei Seelenstärke genug haben müssen, Witze zu belächeln, die Unzählige jeder Nation schon vorgebracht haben mögen“. Aber bei dem Belächeln bleibt es eben. Wie die Zeit der Musikproduction zuende ist — meist erst in den Morgenstunden — ziehen sich die erschöpften Musikmädchen in ihre gemeinschaftliche Wohnung zurück. In dieser stehen sie unter der strengen Aufsicht einer älteren verheirateten Frau, deren Mann meistens der Unternehmer und Reiseleiter der Gesellschaft ist. Diese Leute

sind den Eltern der Mädchen für ihr Schicksal verantwortlich. In den ärmeren Gegenden Böhmens werden die Mädchen zu einer auf mehrere Jahre berechneten Reisetour durch die Levante angeworben. Die Unternehmer contrahiren dabei mit den Eltern der Mädchen nicht allein über die geschäftliche Seite der Angelegenheit, sondern verpflichten sich ausdrüklich zum Schutze und zur Überwachung der ihnen Anvertrauten. Im eigenen Interesse der Unternehmer liegt es, sich im Werbelande ein gutes Renommée zu machen, indem sie ihre Pflichten ernst nehmen. Findet das Mädchen während des Aufenthaltes im Auslande die Gelegenheit, in vollkommen gesetzmäßiger Weise eine Ehe einzugehen, so ist der Unternehmer verpflichtet, sie daran in keiner Weise, etwa aus zu besorgendem Nachtheile für das Geschäft, zu behindern; aber dem Anknüpfen irgendwie bemäntelter Liaisonen darf und muss er entgegentreten. In der That kommt beinahe nie der Fall vor, dass eines der Mädchen eine Liebschaft eingeht, die es in Unglück und Schande bringt, aber die Fälle, dass sie von kleinen Geschäftsleuten, Agenten, Beamten u. dgl. geheiratet werden, sind gar nicht sehr selten. Die in die Heimat Rückkehrenden bringen gewöhnlich ein für die dortigen ärmlichen Verhältnisse recht ansehnliches Sümmchen als den Ertrag mühseliger, aber vollkommen ehrlicher Arbeit heim, und manches stille Familienglück mag sich später auf dem Erträgnisse der in weiter Ferne geduldig ertragenen Plage, physischer Beschwerde und moralischer Demüthigung aufbauen. Es ist bekannt, dass in der Levante leider ein großer Theil der für jeden Hafenort unentbehrlichen weiblichen *outcasts* aus unserem diesem weitläufigen Rayon nahe gelegenen Vaterlande stammt; aber zwischen diesen Unglücklichen und den böhmischen zu Musikgesellschaften vereinigten Mädchen besteht nichts gemeinsames als ihr Geschlecht. Diese „Musikmädeln“ sind ehrliche, arme Arbeiterinnen, deren sich der Landsmann bei der Begegnung im Auslande keineswegs zu schämen braucht. [1])

Die Orchester, von welchen hier die Rede war, sind von verschiedener Stärke, aber ziemlich gleichartiger Zusammensetzung. Prim- und Secondgeigen, Bratschen, Cello und Contrabass, dann öfters auch Flöte, aber keine anderen Blasinstrumente; hingegen fehlt die türkische und meistens auch die kleine Trommel beinahe nie. Diese Schlaginstrumente werden meist von den jüngsten und hübschesten der reisenden Künstlerinnen bedient. Das gefällige Äußere der Mädchen ist eben eine der wichtigsten Angelegenheiten vom Standpunkte

---

[1]) Der Verfasser dieser Reisebeschreibung glaubte im Obigen den Eindrücken folgen zu dürfen, welche seine persönlichen Beobachtungen während der Aufenthalte in mehreren Levantehäfen in ihm zurückgelassen haben. Es ist für ihn sehr erfreulich, fremde, von landsmännischer Beeinflussung freie Urtheile anführen zu können, die sich mit seinem eigenen sehr nahe begegnen. F. Santini, Schiffsarzt der italienischen Corvette Garibaldi, schreibt: (*Intorno al Mondo 1886.*) *Vi sono eccellenti orchestre di ragazze tedesche o meglio boeme. Queste ragazze sono giovani, bellocie, vestite con proprietà. Le dicono, in generale, rigide di costumi, per quanto facili a farse corteggiare ma non al di là della „flirtation“, che eseguono negli intervalli della musica coll' amico del cuore, cui vanno a sedere accanto, e che paga loro in compenso la consumazione, senza consumare nulla alla sua volta. Queste brave ragazze vogliono fare all' amore sentimentale...*

Ähnlich sagt in einem anderen italienischen Reisewerke der Verfasser (G. A. Licata)... *un orchestra di ragazze boeme, le stesse che s'incontrano in tutti i porti d'Oriente, organizzate a collegio, qualche volta belline, oneste perchè cercano mariti, una specie di vestali, ecco, del violino e della gran cassa.*

des von ihnen gemeinschaftlich beabsichtigten Erwerbes; wenn auch nach jedem einzelnen Musikstücke der Sammelteller erneuert die Runde macht, so bringt es doch selbst der unwirscheste Capitän und der übellaunigste Passagier nur schwer über sich, dem bittenden Blicke freundlicher Augen aus einem frischen Mädchengesichte eine abweisende Geberde entgegenzusetzen. Die Musikaufführungen an und für sich sind bei den verschiedenen Gesellschaften wohl verschieden, doch bringen es einzelne oft zu recht achtungswerten Leistungen. Von dem unharmonischen Geplärre, wie man dies von Harfenistinnen, trotz ihrer feinhörigen böhmischen Abstammung, oft erdulden muss, ist nicht die Rede. Das Repertoire ist natürlich der leichten Musikgattung, Tänze, Märsche, Operettenpotpouris u. s. w., angehörig.

Auf den Besuch einiger Cafés und Restaurationen und die Anhörung der in denselben concertirenden Landsmänninnen, beschränkte sich die ganze Erholung, welche die Stabsangehörigen der FRUNDSBERG während der wenigen Stunden genießen konnten, die vom Dienste, den Besuchen, der Sorge um Instandsetzung und Verproviantirung des Schiffes abgespart werden durften. Die Jugend versäumte nicht, sich etwas auszutollen, was nie ausbleibt, wenn Orlogsleute verschiedener Flaggen am Lande zusammentreffen. „Vorstellung, Freundschaft, Bruderschaft, Witze, Bacchanal, Geheul unter den Klängen der Musik“ heißt es kurz und kräftig im Briefe des Seecadeten, auf den wir früher anspielten; freilich heißt es weiter: „Hat man sich denn eigentlich unterhalten? Gewiss, mordsmäßig; aber ganz und gar nicht, wenn man das Unglück hatte, nüchtern zu bleiben.“

Weniges ist über die Stadt Port Saïd selbst zu berichten. Im Jahre 1859 gegründet, liegt die Stadt zur Hälfte auf einer Sandinsel, zur Hälfte am Continente. Die Baufundamente mussten überall künstlich durch Beton hergestellt werden. Ebenso ist der Hafen ein Product der Kunst und besteht der Hauptsache nach aus zwei großen in die See hinausgebauten Dämmen, von denen der westliche 2800, der östliche 1900 *m* lang ist. Die Versorgung der Stadt mit Süßwasser muss mittelst einer 80 *km* langen Rohrleitung, aus dem Zagazig-Canale von Ismaïla her geschehen.

Schiffahrts- und Warenbewegung von Port Saïd ist durch den Verkehr des Canals bedingt und im continuirlichen Steigen begriffen. Die Ziffern, welche diesen Verkehr veranschaulichen, sind nur mit Rücksicht auf die Leistung des Canals von Wert, sonst aber von keinerlei Belang, weil sie lediglich Transitowerte betreffen. Für seine eigenen Bedürfnisse ist Port Saïd natürlich vollständig auf Zufuhren angewiesen. Alle Artikel des täglichen Bedarfes, dann Baumaterialien, Schiffsbedürfnisse aller Art, Lebensmittel, Colonialwaren finden in Port Saïd einen aufnahmsfähigen Markt. Die Bevölkerung ist in steter Zunahme; sie wird jetzt mit 17 000 Seelen angegeben (gegen 8671, worunter 4200 Fremde, im Jahre 1878). Die Provinz Port Saïd mit dem Canalterritorium zählt nach einem von Boinet bearbeiteten Volkszählungswerke über Ägypten (1885) 21 296 Einwohner.

Lebensmittel für den großen Theil der Bevölkerung, welcher dem Arbeiterstande angehört, Reis, Öl, Sudanbohnen, Fette, Tabak u. s. w. bilden demnach die Haupteinfuhrsartikel. Ausfuhrsartikel nehmen nur in geringer Menge ihren Weg über Port Saïd; es sind dies meist nur die Landesproducte der Strecken, welchen Port Saïd bequemer liegt als etwa Alexandrien oder Damiette. Datteln, Baumwollsame, Baumwolle, Hennah u. dgl. werden als solche Artikel genannt.

Gleichwie Port Saïd seine Existenz der Anlage des Sue zcanals verdankt, lebt diese Stadt vom Verkehre, welcher durch den Canal an diese Stelle der Erde hingeleitet wurde. Auch ist es der Canal und sein gr oßartiger Schiffahrtsbetrieb, welcher bei dem in Port Saïd ankommenden Reisenden vor allem die Aufmerksamkeit in Anspruch nimmt und ihn zu den verschiedenartigsten Betrachtungen anregt. Wir dürfen daher einige Seiten unserer Erzählung dem Wissenswertesten über die in ihren Folgen großartigste technische Schöpfung unseres Jahrhundertes widmen, ohne durch eine solche nur scheinbare Abschweifung von unserer Aufgabe Tadel befürchten zu müssen.

II. Der Suezcanal.

Wenn ein genialer Gedanke in einem gigantischen Bauwerke seine Verkörperung findet, so genügt meistens schon der bloße Anblick des Geschaffenen, um ein Gefühl der Ehrfurcht vor der kühnen Conception und geduldigen Ausführung, zugleich aber ein Gefühl der Freude über die bethätigte Kraftäußerung des Menschengeistes wachzurufen. Es macht dabei nicht viel Unterschied, ob solch ein Wunderbau sein Dasein der ideellen Richtung älterer Zeiten, oder den utilitären Nothwendigkeiten der Gegenwart verdankt; wohl aber will es scheinen, als ob eine Bedingung für Erweckung unmittelbar bewundernden Gefühls darin liegen würde, dass der Beschauer gezwungen wird, seine Blicke himmelwärts, dem hoch emporstrebenden Bauwerke entlang, zu richten. Sei dieses Bauwerk ein kunstvolles Denkmal alter kirchlicher Gothik, wie unser St. Stephansthurm, oder ein Product moderner Technik im Dienste neuzeitlichen Verkehrsbedürfnisses, wie etwa unsere Semmeringbahn — die gewaltigen Eindrücke sind gleich unmittelbare. Eine wesentliche Differenzirung dieser Eindrücke findet schon statt, wenn man großartige Denkmale menschlicher Bauthätigkeit in Vergleich bringt, von welchen die einen in die Höhe streben, die anderen aber, nur um weniges über den Boden, der uns trägt, erhaben, die Kolossalität zunächst ihrer Längenausdehnung verdanken. Niemand wird zögern, den Pyramiden den Rang vor der chinesischen Mauer anzuweisen, obgleich letztere ein weit gigantischeres Bauwerk ist, als die ersteren; vorausgesetzt natürlich, dass die chinesische Mauer, so wie sie uns beschrieben wird, wirklich existirt — was neuester Zeit bestritten wird. Das himmelanstrebende Werk ist eben mit einem Blicke zu erfassen, und sein Eindruck daher ein unmittelbarer; die Bedeutung des langgestreckten Baues wird aber erst durch Reflexion zugänglich. In gleicher Weise, ja noch mehr, kann die Bewunderung, welche den glänzend überwundenen Bauschwierigkeiten zu zollen ist, oft erst auf reflectivem Wege entstehen; so mancher, der einen unauslöschlichen Eindruck von den ebenso schönen als kühnen zweistöckigen Viaducten und den imposanten Tunnelen der Semmeringbahn in sich aufgenommen, erfährt gar nicht, dass er das Laibacher Moor auf einer Bahnstrecke durchkreuzt, deren Schaffung eine weit bedeutendere Leistung war als der Bau des mächtigsten Viaductes, und gar an den neuen Triester Hafendämmen kömmt er vielleicht völlig achtlos vorbei.

Der in seinem Äußeren unscheinbarste Wunderbau unseres Jahrhunderts, epochal in seiner Bedeutung, großartig in der Anlage und Durchführung nach vorangegangener Bekämpfung und Besiegung beispielloser politischer, finanzieller und technischer Schwierigkeiten, ein Werk, das einzig auf reflectivem Wege gewürdigt werden kann, dann aber auch einen überwältigenden Eindruck macht, ist der Suezcanal, welcher den kommenden Geschlechtern Zeugnis dafür ablegen wird, dass in unserem zerfahrenen Zeitalter Geisteskraft, Willensstärke und Ausdauer eines einzelnen Mannes es vermochten, zwei Continente auseinanderzureißen, einfach zum Zwecke, dem menschlichen Verkehre eine bequemere Straße zu eröffnen. Christof Columbus hat einen Seeweg nach Indien gesucht; Vasco de Gama hat ihn gefunden, Ferdinand Lesseps aber hat einen solchen geschaffen; damit noch nicht zufrieden, steht der „größte Franzose“ im Begriffe, die beiden mächtigsten Oceane in einander fließen zu machen, sein unsterbliches Werk damit noch überbietend. —

Keinem der großen Bauwerke aller Zeiten fehlt so gänzlich wie dem Suezcanal die Fähigkeit, sinnliche Wahrnehmungen hervorzurufen, welche zur unmittelbaren Empfindung des Großartigen führen. Mehr noch als für jenen, der von Süden in den Canal einfährt, ist für den von Norden kommenden Reisenden der Anblick des Canals jeden Reizes bar, und nichts ist da, was den suchenden Blick irgendwie fesseln könnte. Zu beiden Seiten des anfänglich (wegen des flachen Profils nur scheinbar) breiten Canals niedrige kahle Sanddämme, bald darauf weite Wasserflächen, da nun der Canal durch die Menzaleh- und Ballahseen führt, eine Art vertiefter Rinne in weitläufigen, seichten, schlammigen Lagunen; weiter seitwärts gänzlich flaches, sonnverbranntes wüstes Land, weit vor oder hinter uns ein Schiff — eintönige, melancholische Ruhe über dem Ganzen. Aber vielleicht ist es eben jene Ruhe und Stille, welche den Gedanken an das Getümmel und Gewimmel wachruft, die hier an derselben Stelle geherrscht haben müssen, als während mehr als zehnjähriger Dauer (25. August 1859 bis 17. November 1869) Tausende und Tausende von Menschen in emsiger Ameisenarbeit vereinigt waren, um das Riesenwerk zu schaffen, an dessen Bestehen und Benützen die heutige Generation vielleicht schon zu sehr gewöhnt ist, um sich die Gefühle vergegenwärtigen zu können, welche dessen Vollendung vor nahezu zwanzig Jahren wachrief. 75 Millionen Kubikmeter Erde mussten in Bewegung gebracht werden, um den 160 *km* langen, durchaus über 8 *m* tiefen, an der Sohle nirgends weniger als 22 *m* breiten Canal zu graben, und ihn gegen Flugsand durch Dämme zu schützen; eine halbe Million Cubikmeter Erde und Schlamm muss jährlich nachgebaggert werden, um den Canal in klaglos fahrbarem Zustande zu erhalten; 471,769.000 Francs Capital waren bis zum Jahre 1874 in das Unternehmen investirt worden; davon waren 256 Millionen Francs französisches, 88 Millionen ägyptisches Geld; doch hat sich die Beitragsleistung der ägyptischen Vicekönige nach und nach durch weitere Zuschüsse, Bau des Süßwassercanals, Grundkauf, Hafenbauten, Errichtung von Leuchtfeuern u. s. w., bis zur Summe von 352,827.000 Francs erhöht.

Diese enormen finanziellen Transactionen hat derselbe geniale und energische Franzose, Vicomte Ferdinand von Lesseps, zuwege gebracht, der nach langjährigen technischen Vorstudien vom Vicekönige Mohammed Saïd Pascha am 30. November 1854 den Ferman erlangte, welcher die Bewilligung zur Anlage des Canals aussprach.

Es ist bekannt, dass Lesseps' Unternehmen am nachdrücklichsten von jener Macht bekämpft wurde, welche seither, da das Werk gelungen, von demselben den größten Vortheil zieht und sich auch durch einen kühnen Coup zum Mitbesitz des Canals, sowie auch zu einer Art de facto Oberherrschaft über Ägypten zu verhelfen gewusst hat. Direct und indirect wurde die Ausführung des Canalprojectes von englischer Seite geschädigt. Die Hindernisse, welche Englands Einfluss in Cairo und Constantinopel für das Lesseps'sche Unternehmen zu schaffen wusste — wodurch u. a. die großherrliche Gutheißung der Beistellung ägyptischer Arbeitskräfte en masse gegen Bezahlung, zehn Jahre hindurch verzögert wurde — waren vielleicht dem Fortschritt der Sache noch weniger abträglich, als die ungünstige Beeinflussung der öffentlichen Meinung durch Gutachten hervorragender technischer Autoritäten[1]), wodurch natürlich die Capitalsbeschaffung sehr erschwert wurde. Schwierigkeiten und Hindernisse aller Art bezeichnen demnach die einzelnen Etappen der Geschichte des Canalbaues. Selbst Mohammed Saïd, anfänglich ein Enthusiast für die Lesseps'schen Projecte, begann am Erfolge zu zweifeln, und es ist bezeichnend, dass er im Jahre 1862, kurz vor seinem Tode, ein englisches Gutachten über die Lebensfähigkeit des Unternehmens verlangte. Sir John Hawkshaw gab ein solches ab, nachdem er die Arbeiten in Augenschein genommen hatte, und kam zum Endurtheil, dass weder der glücklichen Beendigung des Baues, noch der Erhaltbarkeit des Canals in benutzbarem Zustande unübersteigliche technische, natürliche oder finanzielle Hindernisse entgegenstünden. Die landläufigen Einwendungen, von den Gegnern des Werkes eifrig propagirt, waren: voraussichtliche Verschlammung des Canals und Verschüttung desselben durch Flugsand und das Rutschterrain der Böschungen und Dämme; Eintrocknung der Bitterseen zu einer dicken Salzlauge; Schwierigkeit der Beschiffung des Rothen Meeres; Gefährlichkeit des Anlaufens von Port Saïd an einer Leeküste; Schwierigkeit, wenn nicht Unmöglichkeit, den mittelmeerseitigen Eingang des Canals schiffbar zu erhalten. Allen diesen in der öffentlichen Meinung, namentlich in England schon nahezu eingewurzelten Einwendungen wusste Sir John Hawkshaw in seinem unparteiischen Urtheile

---

[1]) Nicht allein von englischer Seite wurde das Canalproject bekämpft, und nicht ausschließlich die technischen und finanziellen Schwierigkeiten waren es, welche die Basis der gegnerischen Argumentationen abgeben mussten. Auch die commerzielle Bedeutung, der richtunggebende Einfluss des Suez-Canals auf den Welthandel, wurde bestritten. Der namhafte deutsche Gelehrte Karl Andree z. B. bekannte sich in einer ebenso gründlichen als maßvollen Arbeit über das Canalproject im Jahre 1856 zwar als persönlichen Anhänger desselben, „weil die Verbindung zweier Meere im Fortgange der Zeiten einen ungemein anregenden und belebenden Einfluss üben und wesentlich dazu beitragen werde, befruchtende Keime der Gesittung in die Länder am Rothen Meere zu tragen"; aber ohne „eine so geringe Meinung von der Bedeutung des Projectes zu haben wie sie namentlich von Engländern ausgesprochen wird" erklärte Andree „seine Hoffnungen kaum ein Drittheil so hoch spannen zu können wie manche eifrige Fürsprecher des Canals." Die auch heute noch sehr lesenswerte Abhandlung (*„Geogr. Wanderungen"* von K. Andree, Dresden 1859, II, pag. 121 bis 161) gipfelt in der These: Die ganze atlantische Handelszone wird auch nach der Eröffnung des Canals von Suez im wesentlichen keinerlei Umgestaltung erfahren, die Achse des Welthandels wird auch in Zukunft eine vorzugsweise atlantische bleiben." Dieser Behauptung, welche K. Andree vier Jahre später an anderem Orte wiederholte (*„Burtons Reisen nach Medina und Mekka"*, Einleitung, pag. VIII) fügte er dann noch bei: „Im wesentlichen wird das Verhältnis bleiben, wie es sich im Fortgange der letzten drei Jahrhunderte bis jetzt gestaltet hat."

zu begegnen, und man könnte beinahe sagen, dass der Suezcanal diesem Engländer ebensoviel verdankt wie dem Franzosen Lesseps. Denn eben zur Zeit, als Sir John Hawkshaw an Ort und Stelle mit der Ausarbeitung seines Gutachtens über den Canalbau beschäftigt war, starb Mohammed Saïd und sein Bruder und Nachfolger Ismail war für Lesseps' Ideen noch keineswegs sehr begeistert. Im Gegentheile erschrack er vor den allzu weitgehenden Concessionen, welche Mohammed Saïds Ferman der Canalbaugesellschaft gemacht hatte. So sollte z. B. nach den Bestimmungen dieses Fermans alles Land, welches vom Süßwassercanale aus (der für die Bedürfnisse der Arbeiter längs der Canaltrace angelegt wurde) bewässert werden konnte, Eigenthum der Canalgesellschaft werden; die zwangsweise Beistellung von Arbeitern, wenn auch gegen Bezahlung, war zur Pflicht der ägyptischen Regierung gemacht u. s. w. So weitgehende Verpflichtungen wollte Ismail nicht übernehmen, und es mag dem günstigen Urtheile Sir J. Hawkshaws über die Lebensfähigkeit des schon in seiner Ausführung begriffen gewesenen Projectes zu großem Theile zu danken sein, dass Ismail sich zu einem Ausgleiche herbeiließ, welcher unter dem Patronate Napoleon III. zustande kam. Das Recht auf Landanfall wurde durch eine weitere finanzielle Betheiligung des Vicekönigs an dem Unternehmen abgelöst und die Verpflichtung zur Beistellung von Arbeitskräften fallen gelassen. Von letzterer Bestimmung des geschlossenen Compromisses leitete sich die gänzliche Veränderung im Charakter der Arbeiten ab, welche nun mit einemmale eintrat. An Stelle der ungezählten Herden von Fellahins, die in primitivster Weise mit Krampe und Schaufel gearbeitet hatten, traten relativ wenige, meist europäische Arbeiter, welche jene kunstvollen, gänzlich neu erfundenen Arbeitsmaschinen, die Excavateurs und Elevateurs bedienten, die man Jahre darnach in den Wiener Praterauen ihre Thätigkeit aufs Neue aufnehmen sehen konnte. Mit dem Übergange zur mächtigen Arbeitsleistung der Maschinen hatte das Lesseps'sche Unternehmen die letzte große Krise erfolgreich überwunden und das Werk reifte rasch der Vollendung entgegen, welches der französischen Conceptionskraft, Unternehmungslust und Ausdauer ein Denkmal für immerwährende Zeiten sein wird.

Die Franzosen sind mit der von ihnen verwirklichten Idee der Verbindung des Mittelländischen mit dem Rothen Meere nicht in fremde Fußstapfen getreten; schon im Jahre 1785 war es ein im classischen Lande des Canalwesens lebender Franzose, Baron de Tott, welcher auf die Möglichkeit der Durchstechung des Isthmus von Suez hinwies. Er knüpfte seine Ausführungen an Stellen aus Diodorus an, welche festzustellen scheinen, dass im grauen Alterthume begonnene Bauten zur Verbindung beider Meere, auf Grund der Besorgnis aufgegeben worden seien, dass das vermeintlich viel höher liegende Rothe Meer Ägypten überfluthen müsse, falls seinen Gewässern ein Weg gebahnt würde; weiters constatirte de Tott[1]) Spuren und Reste dieser alten Arbeiten[2]) aufgefunden zu haben, *»qu'un léger travail rendrait*

[1]) *Memoires du Baron de Tott sur les Turcs et les Arabes. 1785.*

[2]) Ob in alten Zeiten eine ununterbrochene künstliche Wasserstraße zwischen beiden Meeren je zur Vollendung gelangt war, ist noch keineswegs entschieden. W. Werner nennt den Suezcanal »die Erneuerung eines Werkes, das schon von Sesostris oder Ramses II. (1394—1328 v. Chr.) begonnen, aber erst unter den Ptolemäern für die Schiffahrt brauchbar gemacht, und von den Chalifen vom 7.—14. Jahrhunderte benützt worden sein soll«. Weit differirend in den Zeitangaben, aber noch vor-

navigable sans y employer d'écluses et sans menacer l'Egypte d'inondations«, eine Bemerkung, aus welcher hervorgeht, dass de Tott über die Niveaugleichheit der beiden Meere bereits die richtige Ansicht hatte. Auch dem Scharfblicke Bonapartes entgieng die Bedeutung nicht, welche der Eröffnung eines directen Seeweges nach Indien zukömmt; zu Ende des vorigen Jahrhundertes, als er an der Spitze einer siegenden Armee, aber abgeschnitten von Europa, auf ägyptischem Boden stand, beauftragte er den Ingenieur Lepère mit dem Studium der technischen Seite der Angelegenheit.

Bekanntlich war es erst Lesseps vorbehalten, nach Verlauf von mehr als einem halben Jahrhundert thatsächlich an die Arbeit zu gehen; aber D. Stevenson trifft gewiss das Richtige, wenn er die Ansicht ausspricht, dass der späte Zeitpunkt, in welchem die alte Idee des Suezcanals verwirklicht wurde, dem Nutzen des Werkes nur förderlich war[1]), da inzwischen die oceanische Dampfschiffahrt sich allseitig entwickelt und gekräftigt hatte, für die Segelschiffahrt aber der Canal — zwischen engen schwer zu beschiffenden Meeren gelegen — nur von sehr zweifelhaftem Vortheil gewesen wäre, und die Reisen der Segelschiffe wohl linear, aber nicht der Zeit nach abzukürzen vermocht hätte.

Ganz anders verhält sich dies natürlich bei den Dampfschiffen, welche beinahe überall den linear kürzesten Weg zugleich als jenen einschlagen können, der am schnellsten zum Ziele führt. Durch den Suezcanal wird die Straße von Bab el Mandeb zum gemeinschaftlichen Ausgangspunkte der Schiffahrt nach Ostindien, Ostasien, Ostafrika, Australien und selbst zum Theile nach dem westlichen Amerika; Suez aber liegt nur 227 Meilen von Alexandrien, 1503 M. von Marseille, 1397 M. von Triest, 892 M. von Constantinopel entfernt. Dieses Näherrücken von Plätzen wie Triest und Marseille an die großen Productionsgebiete des Ostens muss mit der Zeit zur Folge haben, dass Mitteleuropa für Artikel wie Baumwolle, Thee, indische, chinesische und japanische Producte und Fabrikate u. s. w. von den englischen Märkten unabhängig wird.

---

sichtiger im Ausdruck sagt D. Stevenson: »*The idea of forming this connecting link between sea and sea is of very ancient origin, and its autor is unknown. It is understood, however, that a water communication for small vessels between the two seas was formed as early as 600 years before Christus, and existed for a period of about 1400 years, after which it was allowed to fall in disuse.*« Gewiss ist nach der Natur des Warenverkehrs und der Schiffahrtsverhältnisse in alten Zeiten auch der, unseres Wissens noch nirgends verfochtene Gedanke zulässig, dass von beiden Seiten her schiffbare Wassergräben angelegt worden sein mögen, welche ohne sich je zu erreichen, ihren Zweck dadurch schon erfüllten, dass sie die Strecke des mühsamen Warentransportes durch die Wüste zwischen Meer und Nil wesentlich abkürzten.

[1]) *But the postponement of the scheme unquestionably favoured the chances of its commercial success, for had the canal been completed even a few years earlier, comparatively few vessels would have been found to take advantage of it. Masters of sailing vessels would not from choice have navigated the Mediteranean and encountered the passage through the canal and the tedious and difficult voyage of the Red Sea. They would undoubtebly have preferred to round the free seaway of the Cape of Good Hope, with all its ocean dangers and excitements, to threading their way through such an inland passage, involving risks of rocks and shoals, protracted calms and contrary winds. But the introduction of ocean-going screw-steamers was an entirely new feature in navigation. Beeing independent of wind for their propulsion, and beeing admirably fitted for navigating narrow straits and passages, their rapid and general adoption by all the leading shipping firms in the world afforded not only a plea, but a necessity for the short communication by the Mediteranean and Red Sea.* (*Enc. Brit. 4.*)

Die Gewinne an Weg und Zeit, welche der Schiffahrt durch die Suezcanalroute ermöglicht werden, sind sehr wesentliche. Folgende Zahlenangaben mögen hierüber einige Orientirung geben.

Nach Bombay, dem Haupthandelshafen Ostindiens, beträgt die Länge des Seeweges in Seemeilen:

	Um das Cap	Durch den Canal	Differenz
Von Constantinopel	14 700	4350	10 410
„ Malta	14 130	4990	9 140
„ Triest.....	14 420	5660	8 760
„ Marseille.....	13 675	5745	7 930
„ Cadix	12 548	5384	7 200
„ Lissabon.....	12 950	6050	6 900
„ Bordeaux	13 670	6770	6 900
„ Havre.....	14 030	6830	7 200
„ London.....	14 400	7500	6 900
„ Liverpool	14 280	7380	6 900
„ Amsterdam	14 400	7500	6 900
„ Petersburg	15 850	8950	6 900
„ New-York.....	15 000	9100	5 900
„ New-Orleans.....	15 600	9000	6 600

Aus diesen Zahlenangaben ist zu ersehen, dass nach Ausscheidung von Malta und Constantinopel, welche als Stapelplätze für Mitteleuropa nicht wohl in Betracht gezogen werden können, Triest der Hafen ist, welcher durch den Suezcanal Bombay am nächsten gerückt wurde, und zugleich die größte Wegersparnis, 8760 Seemeilen, für Triest resultirt. Zu diesem Vortheile vor allen europäischen großen Continentalhäfen kömmt noch die natürliche Lage dieses Haupthafens der Monarchie, am nächsten zum Centrum des Welttheiles; und es fordert zu nicht sehr erfreulichen Betrachtungen heraus, dass Triest bis heute, nach beinahe zwanzigjährigem ungestörten Betriebe der Suezcanalschiffahrt so gut wie nichts von dem Monopole an sich zu bringen gewusst hat, welches London, Liverpool und Hamburg in der Versorgung Mitteleuropas mit indischen und ostasiatischen Producten nach wie vor ausüben. —

Selbst bei jenen Häfen, welche in Hinsicht der Wegabkürzung am ungünstigsten gelegen sind, wie z. B. Amsterdam und Petersburg, ist noch eine Ersparnis an Weg und Zeit um die Hälfte eingetreten. Es ist daher nur natürlich, dass die Frequenz des Canals gleich nach seiner Eröffnung eine bedeutende wurde und sich seither progressiv steigerte.

Die Anzahl der Schiffe, welche während des ersten Betriebsjahres (1870) den Canal passirten, betrug 489 und diese Zahl hat sich bis zum Jahre 1885 auf 3624, also auf das $7^1/_2$fache erhöht. Zugleich hat aber die Größe der Schiffe, welche die Canalroute befahren, zugenommen; im Jahre 1870 war der Gesammttonnengehalt der oben erwähnten 489 Schiffe 435 911, was einem Mittelwerte von 891 *t* per Schiff entspricht; die 3624 Schiffe, welche den Canal im Jahre 1885 passirten, hatten aber einen Gesammttonnengehalt von 8 985 490 *t*, was im Mittel 2479 *t* für jedes Schiff ergibt. Der $7^1/_2$fachen Zahl von Schiffen entspricht also ein mehr als verzwanzigfachter Gesammttonnengehalt. Die Progression der Steigerung der Canalschiffahrt und der Einnahmen der Canalgesellschaft kann aus folgenden Daten entnommen werden.

Jahr	Zahl der Schiffe	Gesammttonnengehalt	Einnahmen
1870	489	435 911	6 704 000 Francs
1871	763	761 467	9 152 000 „
1872	1082	1 439 169	18 325 000 „
1873	1173	2 085 072	24 830 000 „
1874	1264	2 423 672	26 726 000 „
1875	1494	2 940 708	30 827 000 „
1876	1457	3 072 107	31 144 000 „
1877	1663	3 418 949	32 644 549 „
1878	1593	3 291 535	30 992 688 „
1879	1477	3 236 942	29 551 563 „
1880	2026	4 344 520	39 731 976 „
1881	2727	5 794 401	51 073 604 „
1882	3198	7 122 126	60 216 168 „
1883	3307	8 051 307	66 023 379 „
1884	3284	8 319 967	62 555 576 „
1885	3624	8 985 490	62 397 500 „

An den Schwankungen in den Verhältnissen zwischen Tonnenanzahl und Einnahmen sind nicht allein die Verschiedenheit der Gebüren für Ballast- und wirkliche Frachttonnen, sondern auch Veränderungen in den Gebürstarifen überhaupt ursächlich betheiligt. Vom 1. Jänner 1884 an wurde die Passagegebür für beladene und Passagierschiffe von 10 Francs 50 Cent. auf 10 Francs per Tonne, und vom 1. Jänner 1885 noch um weitere 50 Cent. herabgesetzt; in gleicher Weise wurde die Gebür von Schiffen in Ballast von 10 Francs auf 7 Francs 50 Cent. ermäßigt und die Lootsungsgebüren vom 1. Juli 1884 an gänzlich aufgehoben. Diese Ermäßigungen sind durch den steigenden Verkehr ermöglicht worden, seit die anfänglich nichts weniger als günstige Finanzlage des Unternehmens eine geradezu glänzende geworden ist. Die für das Jahr 1885 ausbezahlten Dividenden stellten eine Verzinsung von nicht weniger als 17,08% des Actiencapitals dar. Wenn die Mindereinnahmen der Jahre 1884 und 1885 nicht allein als Folge der Tarifreduction, sondern auch im Zusammenhange mit der eben in diesen Jahren aufgetretenen verlängerten Handelskrise in Verbindung gebracht werden, so ergibt sich die Lebensfähigkeit und zunehmende Bedeutung des Suezcanals erst recht deutlich[1]).

[1]) Siehe Näheres „*Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens*“, 1887. V. u. VI. Über die oben gegebenen Zahlenwerte, welche den Verkehr und die Einnahmen seit 1870 darstellen, sei noch Folgendes bemerkt: Die Verbuchung der Einnahmen erfolgt unter sehr zahlreichen verschiedenen Titeln derart, dass für jenen, welcher die aus der Schiffahrt direct entspringenden Einnahmssummen excerpiren will, die zu ziehende Grenze schwankend wird. Man findet daher auch an verschiedenen Orten verschiedene Jahreseinnahmen als Resultat der Suezcanal-Schiffahrt, angegeben. So z. B. differiren sowohl Generalconsul Dr. v. Scherzer, („*Das wirtschaftliche Leben der Völker*“, 699) als auch die „*Hansa*“ (XXIII, 6) von den oben gegebenen Einnahmssummen.

Für das Jahr	gibt Scherzer	gibt „*Hansa*“
1870	5 159 327 Francs	5 048 393 Francs
1871	8 993 732 „	8 873 221 „
1872	16 407 591 „	16 232 920 „
1873	22 897 319 „	22 777 311 „
1874	24 859 785 „	24 748 900 „
1875	28 886 302 „	28 776 027 „

Die nächste Folge des zunehmenden Verkehres im Suezcanale ist das Bestreben, die Vollführung der Durchfahrt zu beschleunigen, um die Wartezeit der ankommenden Schiffe möglichst abzukürzen. Von der Bedeutung einer länger andauernden Stockung des Canalverkehres kann man sich einen Begriff machen, wenn man erfährt, dass, als im Sommer 1885 ein von einem anrennenden Schiffe im Canale zum Sinken gebrachter Bagger den Weg verlegte, während der beinahe 14tägigen Räumungsarbeiten 110 Schiffe mit 350000 *t* Ladung an ihrer Weiterfahrt gehindert wurden. — Der erste Schritt zu einer Beschleunigung des Canalpassagedienstes ist seit März 1886[1]) durch bedingte Einführung von Nachtfahrten geschehen. Diese Nachtfahrten sind an die Bestimmungen eines eigenen Regulativs gebunden, vor allem daran, dass das Schiff im Besitze von elektrischen Beleuchtungsmitteln stehen muss. Unter günstigen Umständen kann jetzt die Canalpassage bei einer durch die Nachtstunden nicht unterbrochenen Fahrt in weniger als 20 Stunden bewältigt werden. Bei voller Ausnützung der Fahrtgeschwindigkeit in den Bitterseen u. s. w. wird es möglich sein, die ganze Canalfahrt auf die Dauer von 16 Stunden einzuschränken.

Die gewöhnliche Dauer der Canalpassage ist allerdings eine bedeutend längere. Über Nacht muss in einem der Seen geankert oder an einer der ziemlich zahlreichen Ausweichstellen angelegt werden, und häufig tritt auch während der eigentlichen Fahrt eine Unterbrechung ein, da besonders tiefgehende oder schwersteuernde Schiffe häufig auf den Grund gerathen und den Verkehr bis zu ihrer Flottmachung behindern.

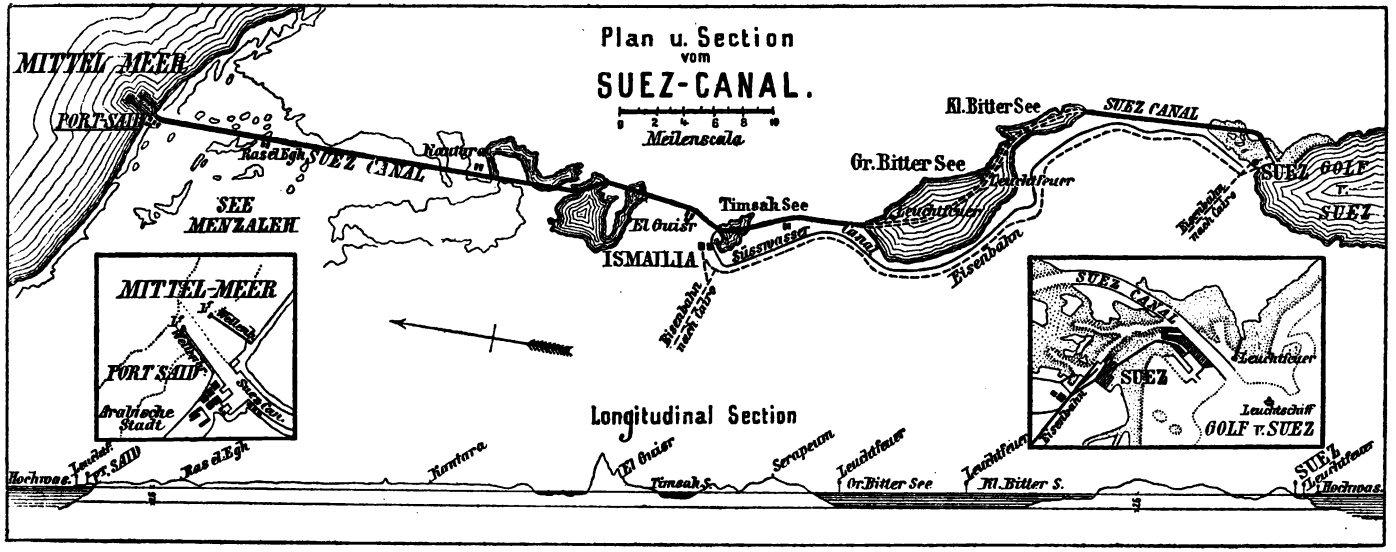
Nehmen wir gleich die Fahrt der FRUNDSBERG als Beispiel.

Am 29. August um 3^h 45^m nachmittags lief die Corvette von Port Saïd in den Canal ein; aber schon an einer der ersten Halte- (Ausweich-) Stellen (Ras el Ech) musste angelegt und die Nacht über dort verblieben werden, da ein Vorderschiff auf den Grund gerathen und dadurch die Fortsetzung der Fahrt für alle in dessen Nähe befindlichen Schiffe vorläufig unmöglich war. Am folgenden Morgen war die Passage noch nicht frei geworden; FRUNDSBERG schien zu unangenehmem Zeitverluste verurtheilt.

Für das Jahr	gibt Scherzer	gibt „*Hansa*“
1876	29 974 998 Francs	29 882 787 Francs
1877	32 774 344 „	32 644 549 „
1878	31 098 229 „	30 992 688 „
1879	29 686 060 „	29 551 563 „
1880	39 840 487 „	39 731 976 „
1881	51 274 352 „	51 073 604 „
1882	60 320 900 „	60 216 168 „
1883	65 847 800 „	65 618 427 „
1884	64 402 084 „	62 295 329 „

Eine vollständig genaue Übereinstimmung weisen hingegen die wichtigsten Zahlenangaben, nämlich jene des Gesammttonnengehaltes der Schiffe auf, welche jährlich den Canal passirt haben. Nicht so ausnahmslos ist diese Übereinstimmung rücksichtlich der Zahl der Schiffe. Für 1870 geben Scherzer, Stevenson und Baynier 486 (gegen anderweitig angegebene 489), für 1871 Stevenson und Scherzer 765 Schiffe an. Von 1872 angefangen ist keine Differenz bezüglich der Schiffszahl mehr zu constatiren.

[1]) Am 22. März (24. Mai?) 1886 passirte der große Post- u. Oceandampfer CARTHAGE von 5078 *t* als erstes Schiff den Canal zur Nachtzeit, mit zahlreichen Oberbeamten und Lotsen der Suezcanal-Gesellschaft an Bord. Der Versuch glückte vollständig, und die Fahrt nahm nicht ganz 18 Stunden in Anspruch.


Plan u. Section
vom
SUEZ-CANAL.
Meilenscala
MITTEL MEER
PORT SAID
Ras el Eg.
SUEZ CANAL
SEE MENZALEH
Kantara
El Guisr
Timsah See
ISMAILIA
Süsswasser Canal
Gr. Bitter See
Kl. Bitter See
SUEZ CANAL
Leuchtfeuer
Eisenbahn
SUEZ GOLF v. SUEZ
Eisenbahn nach Cairo
Eisenbahn nach Suez
MITTEL-MEER
PORT SAID
Arabische Stadt
Leuchtthurm
SUEZ
GOLF v. SUEZ
Leuchtschiff
Werft
Longitudinal Section
Hochwas.
Leuchtf. Port Said
Ras el Eg.
Kantara
El Guisr
Timsah S.
Serapeum
Leuchtfeuer
Gr. Bitter See
Leuchtfeuer
Kl. Bitter S.
SUEZ
Leuchtfeuer
Hochwas.

Der Commandant der Corvette hatte sich aber durch einen Besuch des festgefahrenen englischen Dampfers die Ansicht gebildet, dass er, auf das knappste vorübersteuernd, mit seiner kleinen Corvette an dem Hindernisse vorbeikommen könne. Bevor aber dieser Versuch von dem Canallootsen zugelassen wurde, musste L. S. C. v. Semsey schriftlich die Verantwortung für alle etwa entstehenden Schäden und Folgen auf sich nehmen. Dass diese Erklärung kein kleines Risico involvirte, mag aus den früher erwähnten Folgen einer nachhaltigen Verkehrsbehinderung im Canale ermessen werden. Aber es erwies sich, dass der Commandant der FRUNDSBERG richtig geurtheilt hatte, denn die mit aller Vorsicht unternommene Passirung des gestrandeten Schiffes gelang vollständig, und die Corvette, welche sich um 7^h 45^m morgens in Bewegung gesetzt hatte, ankerte um 8^h 20^m abends in der Nähe der Südeinfahrt des großen Bittersees, woselbst sie die Nacht über verblieb. Am 31. wurde schon um 5^h 20^m morgens in Bewegung gesetzt; aber die Begegnung zahlreicher von Süden her in den Canal eingelaufener Schiffe, worunter auch die französische Corvette D'ESTAING hatte ein häufiges zeitraubendes Ausweichmanöver zur Folge, so dass es 1^h 15^m nachmittags wurde, bis die Corvette im Hafen von Suez vor Anker gelegt werden konnte. Diese Fahrt hat also unter keineswegs besonders ungünstigen Umständen nahezu 46 Stunden in Anspruch genommen.

Die Einführung von Nachtfahrten wird zwar eine gewisse Beschleunigung des Verkehres durch erhöhte Continuität desselben unzweifelhaft schaffen; aber diese Einführung kann den Ansprüchen des stetig steigenden Canalverkehres nicht vollends genügen, und namentlich keinen Einfluss auf die kritischen Stockungen nehmen, welchen der Verkehr durch Strandungen oder gar durch das Sinken von Schiffen ausgesetzt ist. Es musste also daran gedacht werden, den Canal durch Ermöglichung eines continuirlichen Doppelverkehres leistungsfähiger zu gestalten, gerade so, wie man eine eingeleisige Eisenbahn zu einer doppelgeleisigen erweitert. Diese natürlich scheinende Idee ist übrigens auch nicht ohne Kampf zur Annahme gelangt und wurde namentlich von englischer Seite vielfach der Verbreiterung des bestehenden Canales die Absicht der Anlage eines zweiten einfachen Canales entgegengestellt.

Das Erweiterungsproject, welches Herr v. Lesseps in der Generalversammlung der Suezcanalgesellschaft im Jahre 1886 zu principieller Annahme brachte, weist folgende Grundzüge auf:

In einer ersten, auf vier Jahre berechneten Arbeitsperiode soll mit einem Aufwande von 61 Millionen Francs der Canal auf eine durchgängige Tiefe von 8,5 *m* und der navigable Wasserkörper auf eine Minimalbreite von 37 *m* gebracht werden. Dabei soll nebst einer allgemeinen vorläufigen Verbesserung der vorhandenen Curven die östliche Curve im Timsah-See von ihrem jetzigen Radius von 886 *m* auf einen solchen von 1250 *m* verflacht werden. Nach Herstellung dieser Arbeiten wird man von den Ausweichstellen unabhängig sein und Schiffe werden überall aneinander vorbei können, vorausgesetzt, dass das eine in der Fahrt anhält und am Canalufer vertäut wird. — Die zweite Arbeitsperiode wird eine definitive Regulirung sämmtlicher vorhandenen Curven und die Verbreiterung des Canals um 28 *m* von Port Saïd bis zu den Bitterseen, um 38 *m* von da bis Suez in sich begreifen, 3 Jahre Zeit und 127 Millionen Francs erfordern. Damit wird die ununterbrochene Fahrt in beiden Richtungen zugleich, Ausweichen ohne Anhalten und Nachtfahrt für alle Schiffe erzielt sein.

Die letzte Arbeitsphase soll eine durchgängige Vertiefung des Canals auf 9 *m* bringen, welche Tiefe auch für die größten Panzerschiffe genügen würde. Die Versammlung von Actionären, welcher dieser Plan vorgelegt wurde, hat Credite bis zum Betrage von 100 Millionen Francs für die Vorarbeiten, Materialanschaffungen und die Arbeiten der ersten Periode bewilligt.

Dem Suezcanale ist somit eine Zukunft gesichert, in welcher er auch den wachsenden Ansprüchen aller am Seeverkehre betheiligten Nationen zu entsprechen vermögen wird. —

In welchem Verhältnisse die künstliche Wasserstraße zwischen Asien und Afrika von den einzelnen Nationen in Anspruch genommen wird, ist von mehr als einem Standpunkte aus von Interesse, und wir scheuen demnach nicht, abermals mit Ziffern zu kommen, wobei wir trachten wollen, dieselben so übersichtlich als möglich zu gruppiren.

Zu diesem Zwecke beschränken wir uns darauf, vorerst nur die Angaben für die Jahre 1883, 1884 und 1885 nebeneinanderzustellen und nur für das letzte Jahr außer dem Bruttotonnengehalte, auch den Nettotonnengehalt, d. i. jenen anzuführen, für welchen die Canalgebüren thatsächlich eingehoben wurden; die Canalgebüren selbst, sowie den Procentsatz der jeder einzelnen Flagge zukommenden Tonnenzahl zur Gesammtbewegung, glauben wir ebenfalls auf das letzte Jahr, dessen Statistik abgeschlossen ist, nämlich auf das Jahr 1885, beschränken zu können. (Siehe Tabelle auf nebenstehender Seite).

Die Angaben dieser Tabelle zeigen, dass Österreich-Ungarn in der Benützung des Suezcanales im ganzen den sechsten Platz einnimmt; unter den Mittelmeerstaaten hat Frankreich den ersten, Italien den zweiten, unsere Monarchie den dritten Rang erreicht. Englands Antheil ist sehr nahe daran, vier Fünftheile des ganzen Canalverkehres zu betragen.

Während der ersten 15 Jahre seines Bestehens, d. i. bis einschließlich des Jahres 1884 haben 27 007 Schiffe den Canal passirt, davon entfielen auf

die englische	Flagge	20 568	oder	76,16 %
„ französische	„	1 782	„	6,60 „
„ holländische	„	937	„	3,47 „
„ österr.-ung.	„	845	„	3,13 „
„ italienische	„	779	„	2,89 „
„ deutsche	„	668	„	2,47 „
„ spanische	„	384	„	1,42 „
auf alle anderen	Flaggen ..	1 044	„	3,86 „

Während des angegebenen 15jährigen Zeitraumes haben 1 291 522 Personen als Passagiere den Canal durchfahren, worunter mehr als die Hälfte, nämlich 699 842 Soldaten; ferners 142 350 Mekkapilger, 59 152 australische Auswanderer, 5203 russische Deportirte, 2385 französische Amnestirte, 1958 sibirische Colonisten, 640 chinesische Coolies.

Von besonderem Interesse für uns ist natürlicherweise die Antheilnahme der österreichisch-ungarischen Schiffahrt am Gesammtverkehre des Canals; und wenn wir die nachstehenden Zahlengruppen betrachten, so müssen wir leider erkennen, dass zwar seit Bestehen des Canals die Zahl von Bruttotonnen, welche unter österreichisch-ungarischer Flagge den Canal passirten, sich beinahe verzehnfacht hat, aber trotzdem dieser Antheil doch nur etwa ein Drittheil des ihm anfänglich zugekommenen Verhältniswertes besitzt. Die Zunahme des österreichisch-ungarischen Schiffsverkehres im Canale hat eben mit der allgemeinen Zunahme dieses Verkehres keineswegs Schritt gehalten.

Flagge	Jahr 1883		Jahr 1884		Jahr 1885					
	Der Schiffe		Der Schiffe		Der Schiffe					
							Gesammt-Tonnengehalt			Bezahlte Canalgebüren in Francs
	Anzahl	Gesammt-Brutto-Tonnengehalt	Anzahl	Gesammt-Brutto-Tonnengehalt	Anzahl	%	Netto	Brutto	%	
England	2537	6 736 837	2147	6 312 534	2784	75,44	4 864 049	6 854 815	76,29	47 123 965
Frankreich	272	782 133	300	829 399	294	8,11	573 646	850 112	9,46	5 970 861
Holland	124	309 583	145	359 756	139	3,83	252 145	345 042	3,89	2 465 944
Deutschland	123	213 666	130	238 293	155	4,28	198 842	283 834	3,16	1 914 411
Italien	63	195 102	54	166 173	109	3,01	159 463	239 890	2,67	1 672 390
Österreich-Ungarn	**67**	**136 586**	**65**	**147 096**	**69**	**1,90**	**120 081**	**165 180**	**1,84**	**1 260 093**
Spanien	51	118 157	46	137 632	26	0,72	58 988	86 236	0,96	589 706
Russland	18	44 295	17	46 787	29	0,80	47 364	73 428	0,81	511 230
Norwegen	18	32 553	18	33 009	25	0,69	32 681	44 476	0,49	310 526
Türkei	9	9 722	4	2 563	14	0,39	7 919	11 344	0,12	129 072
Schweden	—	—	—	—	5	0,14	5 816	8 015	0,09	55 286
Ägypten	3	4 736	4	4 417	9	0,25	4 912	7 680	0,08	62 547
Japan	5	6 172	13	19 361	2	0,05	2 827	4 025	0,04	28 865
Portugal	1	1 133	4	4 613	5	0,14	2 488	4 164	0,04	25 674
Dänemark	2	2 742	—	—	3	0,08	1 681	2 450	0,02	16 096
Amerikanische	1	1 141	4	8 231	3	0,08	1 351	2 581	0,02	14 120
Belgien	12	23 450	5	9 799	1	0,03	946	1 292	0,01	8 996
Persien	—	—	—	—	1	0,03	545	896	0,01	5 174
Griechenland	—	—	—	—	1	0,03	10	31	—	70
Sarawak	—	—	1	305	—	—	—	—	—	—
China	1	3 098	—	—	—	—	—	—	—	—
Summen[1])	3307	8 051 307	3284	8 319 967	3624	100	6 335 753	8 985 490	100	62 165 026

[1]) Die kleinen Differenzen in den Einheitsstellen der Summenzahlen sind eine Folge der Abrundung der Originalposten auf ganze Tonnen und Francs.

Jahr	Gesammtzahl der Schiffe	Antheil der österr.-ungar. Flagge		Gesammter Brutto-Tonnengehalt			Durchschnitts-Tonnengehalt	
		Schiffszahl	%	Im Ganzen	Der österreichisch-ungarischen Schiffe		Aller Schiffe	Der österreichisch-ungarischen Schiffe
					t	%		
1870	489	26	5,32	435 911	19 348	4,36	891	744
1871	763	64	8,39	761 467	40 147	5,28	998	627
1872	1 082	60	5,55	1 439 169	52 021	3,62	1330	867
1873	1 173	70	5,97	2 085 072	90 967	4,36	1778	1300
1874	1 264	61	4,83	2 423 672	84 159	3,47	1917	1380
1875	1 494	64	4,28	2 940 708	92 079	3,13	1968	1439
1876	1 457	53	3,64	3 072 107	76 237	2,48	2108	1438
1877	1 663	46	2,77	3 418 949	73 344	2,14	2056	1594
1878	1 593	38	2,39	3 291 535	63 632	1,93	2066	1675
1879	1 477	40	2,71	3 236 942	71 406	2,21	2191	1785
1880	2 026	60	2,96	4 344 520	103 563	2,38	2144	1733
1881	2 727	64	2,35	5 794 401	115 891	2,00	2125	1811
1882	3 198	67	2,10	7 122 126	121 912	1,71	2227	1820
1883	3 307	67	2,03	8 051 307	136 586	1,70	2435	2039
1884	3 284	65	1,98	8 319 967	147 095	1,77	2533	2263
1885	3 624	69	1,90	8 985 490	165 180	1,85	2479	2394
Totale	30 631	914	2,98	65 732 758	1 453 570	2,21	2146	1590

Bemerkenswert ist unter den Angaben dieser Tabelle das stetige Steigen des mittleren Tonnengehaltes, ein Beweis, dass immer größere und größere Schiffe gebaut werden. Es ist erfreulich, constatirt zu sehen, dass die den österreichisch-ungarischen Schiffen zukommenden diesfälligen Mittelzahlen mit dieser allgemein steigenden Tendenz ziemlich Schritt halten.

Rücksichtlich der näheren Verhältnisse der österreichisch-ungarischen Schiffahrt im Suezcanale verdanken wir den anerkennenswerten statistischen Arbeiten des k. k. Consularagenten in Ismaïla, Herrn G. B. Confalonieri, folgende Daten:

Anzahl d. österreichisch-ungarischen	1883	1884	1885
Kriegsschiffe	—	4	3
Handelsschiffe	67	61	66
Nettotonnengehalt	98 684	106 368	120 081
Bruttotonnengehalt	136 586	147 096	165 180
Ladungsgewicht Tonnen	77 254	99 480	96 270
Anzahl der Passagiere	10 545 [1])	11 757	12 094
Darunter: Reisende	1 537	836	2 042
Soldaten	7 895	8 266	8 730
Pilger	1 612	2 655	1 322
An die Canalgesellschaft bezahlte Summe Francs	1 194 699	1 217 691	1 260 093

[1]) Diese Zahl ist um 1 größer als die Summe der unter ihr stehenden drei Theilzahlen. Wir haben uns nämlich nicht entschließen können, die zwei halben Passagiere bei »Reisende« und »Pilger« aus den peinlich gewissenhaften Original-Daten zu übernehmen.

Weitaus der größte Theil der österreichisch-ungarischen Schiffe, welche den Suezcanal passiren, gehören der Lloydgesellschaft an. Die aus obigen Ziffern ersichtlichen Verhältnisse zwischen Ladefähigkeit und wirklicher Ladung werden uns noch beschäftigen, bis wir auf die Berichterstattung des Commandanten der FRUNDSBERG über den Handels- und Schiffsverkehr zwischen der Monarchie und Ostindien zu sprechen kommen werden. Hier sei nur erwähnt, dass der Lloyd sich dem Zuge der Zeit nach Verwendung grosser Schiffe nicht verschließt, und z. B. im Jahre 1885 vier seiner Dampfer, die den Suezcanal passirten, über 3000 *t* Gehalt hatten, nämlich AMFITRITE mit 3887 *t*, ELECTRA mit 3206 *t*, TITANIA mit 3085 *t*, endlich MELPOMENE mit 3005 *t*. Drei der größten Lloyddampfer passirten mit einem 7 *m* übersteigenden Tiefgang: AMFITRITE mit 7,47 *m*, TITANIA mit 7,31 *m* und TISBE mit 7,19 *m*. Die 8730 türkischen Soldaten, die im Jahre 1885 auf österreich-ungarischen Lloyddampfern durch den Suezcanal gebracht wurden, waren der größte Theil der überhaupt auf diesem Wege beförderten türkischen Truppen, deren Gesammtzahl sich nur auf 9775 Mann belief. Die k. k. Kriegsschiffe endlich, welche in den Jahren 1884 und 1885 den Canal befuhren, waren: 1884 ALBATROS auf der Reise nach Ostindien, DONAU auf der Heimfahrt von ihrer Reise um Afrika, FRUNDSBERG auf der Ausreise nach den ostafrikanischen Gewässern, NAUTILUS auf der Ausfahrt nach Ostasien. 1885: ALBATROS auf der Rückfahrt aus den ostasiatischen Gewässern, FRUNDSBERG auf der Rückreise aus den ostafrikanischen Gewässern und dann neuerdings auf der Ausreise nach Ostindien.

Schließlich mag es nicht ohne Interesse sein, einen Blick auf die Vertheilung der Einnahmen der Canalgesellschaft nach den einzelnen Einnahmstiteln zu werfen. Dabei sehen wir natürlich von jenen jährlich etwa 2 1/2 Millionen Francs betragenden Einnahmen ab, die aus Verkauf oder Vermietung von Grundstücken, aus dem Ertrage der Wasserwerke und ähnlichen Quellen resultiren.

Es ergibt sich sodann für die drei letzten Jahre:

Art der Einnahme	Im Jahre 1883	1884	1885
Durchfahrt der Schiffe	60 554 221,65	58 628 209,82	60 057 259,97
Passagiere der Schiffe und Barken.....	1 191 752,50	1 519 236,25	2 059 513,75
Lootsengelder.....	3 915 217,90	2 218 733,50	71 715,00
Remorquirung	182 165,44	42 250,67	80 668,97
Aufenthalt.....	83 974,83	84 069,71	75 326,55
Durchfahrt der Barken....	96 046,83	63 076,06	53 015,47
Totale in Francs..	66 023 379,15	62 555 576,01	62 397 499,71

Die Mindereinnahmen der letzten Jahre sind eine erste Folge der früher erwähnten Tarifreductionen, werden aber gewiss — unter sonst gleich bleibenden Umständen — durch entsprechende Zunahme des Verkehres aufgewogen werden.

III. Suez.

In uralten Zeiten soll Suez — jetzt das Thor des Ostens — einer der größten Handelsplätze der Welt gewesen sein. Wenn sich auch davon gar keine Spur erhalten hat, so wird die Thatsache doch sehr glaubwürdig, wenn man die Lage des Ortes und die natürlichen Verhältnisse des angrenzenden Meeres und Landes betrachtet. Der Lage nach am nächsten zu den alten ägyptischen Emporien und zu den Häfen des Nildeltas, konnte die an Stelle des jetzigen Suez befindliche Stadt die Handelserzeugnisse Ägyptens bequem aufstapeln und sowohl diese zur See weiter befördern, als auch auf dem Seewege die Producte der Arabia felix und Ostindiens beziehen und weiter vertreiben. Denn kein Binnenmeer der Welt besitzt so wie das für die jetzige Segelschiffahrt arg verrufene Rothe Meer, gleich günstige natürliche Bedingungen für die Segelschiffahrt, wie sie in alten Zeiten betrieben wurde und von den einheimischen Küstenfahrern der Uferländer dort auch heutzutage noch betrieben wird. Während des ganzen Jahres wehen Brisen von mittlerer Stärke, nur zeitweise von Windstillen unterbrochen, in der Richtung der Längenachse dieses sturmlosen Meeres. Während der einen (Winter-) Hälfte des Jahres wehen die Winde sozusagen gegeneinander: die südliche Hälfte hat Südostbrisen, die nördliche Hälfte Nordwestwinde. Während der Sommermonate kehrt sich die Sache um: die Winde wehen von einander, indem die Nordhälfte Südostbrisen, die Südhälfte Nordwestwinde hat. Aus diesem merkwürdigen Zustande erklärt sich das früher Gesagte. Das Segelschiff, welches das Rothe Meer ohne Aufenthalt durchfahren will, kann mit Sicherheit darauf rechnen, die Hälfte des Weges zwischen Suez und der Straße von Bab el Mandeb — eine Strecke von etwa 600 Seemeilen — gegen frische Gegenwinde ankämpfen zu müssen, eine mühsame, langwierige, mitunter gänzlich unbewältigbare Arbeit. Ganz anders stand die Sache im Alterthum, welches die Zeit noch nicht als wesentlichen Factor in die Handelsoperationen eingeführt hatte. Der Warenzug nahm einfach während jeden Halbjahres die Richtung der herrschenden Winde. Während der Wintermonate empfing Djeddah, in der Mitte des Golfes, an der Windscheide gelegen, die indischen Waren sowohl als die ägyptischen Erzeugnisse; während der Sommermonate

brachten die rückkehrenden Schiffe die ausgetauschten Waren — deren Umsatz die Größe und Bedeutung Djeddahs und Mekkas begründete — nach dem Lande, von dem sie ausgesegelt waren. Wie gesagt, ist auch heutzutage noch, wenn auch begreiflicherweise in weit geringerem Umfange, dieses die Art, in welcher Küstenschiffahrt und ägyptisch-arabischer Seehandel im Rothen Meere betrieben werden. Dieser letztere Warenaustausch ist zwar im Welthandel von untergeordneter Bedeutung, aber er besitzt eine genügende Ausdehnung um Suez eine individuelle Lebenskraft zu verleihen, welche dem andern Canalhafen — Port Saïd — abgeht. Suez hat für den Canalverkehr nahezu die gleiche Wichtigkeit wie Port Saïd und zieht aus diesem Verkehre ähnliche Vortheile; aber nebstdem ist Suez ein Import- und Exportplatz für Ägypten, Arabien, Abbyssinien und für die ostafrikanischen Küstenländer. Zu der erhöhten Bedeutung als gleichzeitige Etappe des Verkehres zwischen Indien und Ostasien einerseits und Europa andererseits, gelangte Suez aber erst in neuerer Zeit.

Der enorme Größenunterschied zwischen der europäisch-indischen Verbindung über den Isthmus von Suez und jener um das Cap der guten Hoffnung lag allerdings seit Entdeckung des Seeweges klar zu Tage; ein anderes war es aber mit der Beurtheilng, welche einerseits die Schwierigkeiten der Suezroute, andererseits auch die Vortheile dieser kürzeren Route fanden. Die Schwierigkeiten der Route lagen zunächst in der Beschiffung des Rothen Meeres; auf die Erfahrungen der heimischen Schiffer angewiesen, glaubte man daran verzweifeln zu müssen, das Rothe Meer in einer Zeitdauer durchsegeln zu können, welche — die keineswegs stets schnelle Mittelmeerreise hinzugerechnet — noch erheblichen Zeitgewinn versprochen hätte. Nach Bewältigung der Reise durch das Rothe Meer blieb für das Erreichen von Alexandrien die Wahl zwischen zwei Wegen: von Kosseir über den dortigen, als bequemen Karawanenweg von altersher benützten Gebirgspass zum nahen Nil (nach Kuft oder Kene, nördlich von Theben), oder von Suez durch die Wüste nach Cairo und von da ebenfalls nilabwärts weiter. Ersterer Weg war für die Wintermonate, während welchen die Nordwestwinde gerade im Golfe von Suez mitunter sehr steif wehen, unbedingt vorzuziehen. Die zu Lande und am Nil zurückzulegenden Wegstrecken boten aber wegen der stets unsicheren und unklaren Verhältnisse Ägyptens eine neue Quelle von Schwierigkeiten aller Art. Was nun die Vortheile betrifft, die man sich von einer kürzeren Verbindung zwischen Indien und Europa glaubte versprechen zu dürfen, so waren die Ansichten hierüber nur rücksichtlich der Beförderung von Passagieren und Post ungetheilte; bezüglich des Warenverkehres aber scheint nach den von den jetzigen so gänzlich verschiedenen commerziellen Ansichten älterer Zeiten, die Auffassung von der Schädlichkeit der kürzeren, die Waren verwohlfeilenden Route, sogar die überwiegende Majorität gehabt zu haben. Hiefür ist ein merkwürdiger documentarischer Beleg erhalten geblieben. Als nämlich Carsten Niebuhr im Jahre 1763 Bombay besuchte, machte er sich auf Grund seiner im Rothen Meere mit einheimischen Fahrzeugen gewonnenen Erfahrungen zum Anwalte der Herstellung einer Verbindung Indiens mit Europa über Ägypten. Er fand nur wenig Gehör; erst nach zehn Jahren, im Jahre 1773, unternahm ein englischer Seemann — Holford — die Reise direct von Bombay bis Suez und vollführte sie glücklich. Im Jahre 1776 wurde Suez schon von fünf englischen Schiffen von Ostindien aus erreicht. Das Beispiel mag weitere Nachahmung gefunden haben; aber

das Resultat war, dass die Englisch-Ostindische Compagnie im Jahre 1793 die Einschaltung einer Clausel in ihre Gerechtsame erlangte, welche das Verbot aussprach, indische Erzeugnisse und Waren über Suez zu dirigiren, weil diese Erzeugnisse hiedurch eine Entwertung erlitten. Zur gleichen Zeit, in welcher man dieses nach jetzigen Anschauungen kaum verständliche Verbot erwirkte, war übrigens der Verkehr von Personen sowohl als von Depeschen und Briefen über Kosseir oder Suez durchaus nicht mehr ungewöhnlich. Man kann auf die Thatsache, dass der hiedurch erzielte schnellere Postverkehr schon zum Bedürfnis geworden war, aus der Einrichtung schließen, welche der Gouverneur von Bombay ins Leben rief, als die französische Occupation den Weg über Ägypten verlegte. Der Gouverneur richtete nämlich (7. December 1797) eine Überlandpostverbindung über Bassora ein, von wo aus die Briefpakete einen zweifachen Weg einschlugen: über Aleppo und über Bagdad. Jeder Brief wurde in doppelter Ausfertigung angenommen und in jedes der verschieden instradirten Pakete eine der Copien eingelegt. Es ist nicht ohne Interesse zu erfahren, dass ein Brief vom Gewichte einer Rupie (eines etwas kleineren Silberstückes als unser Gulden) 20 Rupien (etwa 20 fl. ö. W. Silberwert), ein Brief von $^1/_2$ Rupie Gewicht 15 Rupien, ein solcher von $^1/_4$ Rupie Gewicht 10 Rupien Porto zu entrichten hatte.

Vom Momente an, als Foultons Adaptirungstalent der Seeschiffahrt Unabhängigkeit vom Winde zu versprechen begann, trat der Überlandverkehr zwischen Indien und Europa in eine neue Phase; denn jetzt konnte daran gedacht werden, diesen Verkehr zu einem regelmäßigen zu gestalten. Dem Engländer Waghorn gebürt das Verdienst, dies zuerst angestrebt und es — bei sehr geringer Unterstützung seitens der Regierungsorgane — durchgeführt zu haben. Das Gouvernement von Bombay speciell, in unbegreiflichem Mangel an Voraussicht, dass gerade Bombay von allen indischen Emporien am meisten Gewinn aus einer regelmäßigen und raschen Verbindung via Suez ziehen müsse, erklärte im Jahre 1830 dem Unternehmer Waghorn, dass es sich von seinen Projecten keineswegs so große Vortheile verspreche, wie die anderen indischen Gouvernements. Erst im Jahre 1838 kam es zu einer monatlichen regelmäßigen Verbindung mittelst Dampfern zwischen Bombay und Suez. Diese wurde durch Regierungsschiffe der Ostindischen Compagnie vermittelt. Der weitere Verkehr ab Suez aber blieb noch längere Zeit hindurch sehr behindert; von Suez nach Cairo war die Wüstenreise auf zweirädrigen Karren eine beschwerliche, häufig unsichere; am Nil konnte Waghorn erst nach langjährigem Drängen um die erforderlichen Geldmittel, es zum Besitze eines Schleppdampfers bringen; von Alexandrien endlich war keine regelmäßige englische Dampferverbindung in Thätigkeit, da englische Linien sich nur bis Malta erstreckten. Dazu kam, dass der Dienst zwischen Bombay und Suez, von Kriegsschiffen der Ostindischen Compagnie besorgt, lässig und widerwillig geführt wurde. Erst das Jahr 1855 brachte den ganzen indischen Überlandverkehr in die Hände der Peninsular and Oriental Company, welche durch Schaffung einer Zweiglinie Bombay—Aden, Bombay in ihren Calcutta-Mittelmeerdienst einbezog.

Ein gänzlicher Umschwung der bishin durch kleinliche Hindernisse erschwerten Verkehrsverhältnisse am Isthmus trat mit einemmale ein, als Alexandrien mit Cairo und bald darauf Cairo mit Suez durch eine Eisenbahn verbunden wurden. Der Überlandverkehr ließ nun an Regelmäßigkeit und Sicherheit nichts mehr zu wünschen übrig und seine wachsende Bedeutung

ließ für jeden schärfer Blickenden die kolassalen Dimensionen ahnen, welche der Verkehr in diesem wüsten Erdenwinkel annehmen müsste, wenn das Werk der Durchstechung des Isthmus zu einem gedeihlichen Ende gebracht werden sollte.

Den größten Aufschwung nahm Suez begreiflicherweise während der Canalarbeiten. Die Tausende und Tausende von Menschen, welche sich während der langjährigen Bauzeit dieses Riesenwerkes hier, in einem der Hauptquartiere der Unternehmung, zusammendrängen mussten, haben sich natürlicherweise zum größten Theile wieder verlaufen; aber mittlerweile war aus einem kleinen unansehnlichen Orte ein Städtchen geworden, welches gegenwärtig vielleicht an 10 000 stabile Einwohner zählt[1]).

Die Canaltrace führt nicht unmittelbar an Suez vorüber; ein Damm mit Eisenbahn, Fahr- und Reitwegen verbindet den Canalhafen und die Stadt. Der erstere enthält die Etablissements der Canalgesellschaft, ein künstliches Hafenbassin und ein großes Trockendock. Diese Hafenbauten, erst im Jahre 1874 beendigt, haben 32 Millionen Francs beansprucht.

Der Anblick der Stadt ist reizlos, da sie gänzlich im Wüstensande gebettet liegt, und nur wenigen ist es gegeben, ein so entwickeltes Schönheitsgefühl zu besitzen, um auch dem oft geradezu farbenprächtigen Bilde der sonndurchglühten Wüste gerecht werden zu können. Namentlich bei niederem Sonnenstande zeigen sich die fesselndsten Farbenspiele. Burton, der bei sinkender Sonne von der Landseite kommend gegen Suez ritt, schrieb: „Das Naturschauspiel war herrlich. Die nächste Hügelkette von Kreide und Sandstein war mit Roth wie übergossen, wohin die Strahlen der Abendsonne fielen, glänzend vergoldet, während die Falten und tieferen Schluchten mit Purpur ausgefüllt zu sein schienen. Der Hintergrund, welchen der höhere Hügel Abu Deradsch (Vater der Stufen) bildete, war himmelblau und mit tiefem Purpur gestreift. Eine halbstündige Rast wurde dem Genusse des reizenden Bildes gewidmet.“

Hat man die Stadt errreicht und sich in ihr etwas umgesehen, so wird man bald gewahr, dass sich Suez in nichts von dem gewöhnlichen Aussehen kleinerer Levanteorte unterscheidet. Ein vom Nil gespeister Canal versorgt Suez mit Süßwasser, welches in früheren Zeit mit Kameelen, später mit der Eisenbahn zugeführt werden musste. Die Gebäude sind durchaus unansehulich, nur wenige Häuser sind europäischen Aussehens; von der Handelsthätigkeit ist nicht viel zu bemerken, da sie sich auf keinen Theil der Stadt besonders concentrirt, und die im lagunenartigen Hafen befindlichen einheimischen und arabischen Küstenfahrer auf denjenigen keinen besonderen Eindruck machen können, welcher eben das Getriebe der mächtigen Oceandampfer im Canale und dessen Häfen beobachtet hat. Aber wie schon früher erwähnt, ist dieser durch die Küstenschiffahrt vermittelte Handel durchaus kein unbedeutender. Der wichtigste Einfuhrsartikel ist der Kaffee, dann Hennah, arabisches

[1]) Mit den Angaben der Bevölkerungszahl von Städten des Orientes ist es stets eine missliche Sache. O. Hübners statistische Tabellen pro 1887 geben für Suez 11 000 Einwohner; Baynier (1878) 13 498 Einwohner, worunter 1600 Europäer; im Jahre 1853 soll nach der Angabe Burtons, der die heiligen Stätten von Mekka und Medinah als Pilger verkleidet besuchte (*Personal narrative of a pilgrimage to El Medinah and Meccah*; *By R. F. Burton, Captain Bombay Army, London 1857*), Suez etwa 4800 Einwohner gezählt haben, sechzehn Jahre zuvor aber weniger als 3000. Verlässlich scheint die Angabe von 11 175 Einwohnern bei Boinet (1855) doch bezieht sie sich auf den ganzen District Suez.

Gummi, Specereien und Droguen, Weihrauch, Wachs, Butter, Ochsen und Schöpse, Häute, Aloë, Straussfedern und — Sclaven; ausgeführt werden Baumwolle, Getreide, getrocknete Gemüse, Gewebe aus Seide, Baumwolle und Wolle, Seife, Tabak, Glaswaren u. s. w. Der jährliche Warenumsatz mag einen Wert von 60 Millionen Francs erreichen. —

Obwohl von einem Besuche der Stadt Suez weder irgendwelche Belehrung noch bei der zwischen 30 und 35° variirenden drückenden Hitze eine besondere Erholung zu erwarten war, so benützten doch Commandant und Stab der FRUNDSBERG den zweitägigen Aufenthalt der Corvette auf der Rhede, um die vom Canalhafen an 2 Seemeilen entfernte Stadt zu besuchen.

Für den Commandanten war dies zunächst eine Sache der Etiquette, indem er vorerst mit dem Commandanten des auf der Rhede liegenden englischen Stationärs BITTERN die üblichen Besuche gewechselt hatte, und sich nun in Begleitung des österreichisch-ungarischen Vice-Consuls nach Suez begab, um dem ägyptischen Generalgouverneur seine Aufwartung zu machen. Die Officiere und Cadeten hingegen konnten den Besuch von Suez als bloßen Vergnügungsausflug betrachten, sofern unter den schon angedeuteten Umständen überhaupt von Vergnügen die Rede sein konnte. Vom Landungsplatze aus wurde der Weg zum Bahnhofe in landesüblicher Weise am Rücken des „burrico“ zurückgelegt, deren Treiber in gewohnter Weise die aus dem Boote Aussteigenden überfielen und sich in Anpreisungen ihrer Tragthiere heiser schrieen. Mit Gewalt muss man sich inmitten des Gewirres von Thieren und Treibern den Weg zu dem Burrico bahnen, welchen man sich als vertrauenswürdig zur Benützung ausgesucht hat. Ist endlich der Bahnhof erreicht, die nimmersatte, nach stets neuem Backschisch bettelnde Treiberbande glücklich zurückgetrieben, so bringt eine kurze Bahnfahrt die Ausflügler nach der Stadt. Doch erweist es sich bald, dass an derselben eigentlich nichts zu sehen ist, und der Besuch beschränkt sich fürder nur auf die beinahe ausschließlich aus Wirts- und Kaffeehäusern, sowie einigen Kaufläden zusammengesetzte Hauptstraße. Nur diese eine Straße hat eine Art von Trottoirs, die sich aus den im Freien vor den Erfrischungslocalen befindlichen aneinanderstoßenden, aus Brettern gezimmerten Podien zusammensetzen; sonst watet man überall in tiefem Sande. Den pomphaften Schildern der Cafés „British Queen“, „Café Français“ u. s. w. entspricht ihre Einrichtung und ihr Inneres nur in geringem Maße; unsere Ausflügler sind erfreut, auch manches Wahrzeichen zu erblicken, welches bestimmt ist, die Söhne der mächtigen Donaumonarchie anzulocken. Sie wählen endlich eines, welches in historisch-heraldischer Naivetät „à la Couronne Austro-Hongroise“ benannt ist. Aber dort wird ihnen die angenehme Überraschung zutheil, eine riegelsame Wienerin als Wirtin vorzufinden, die trotz des vor zehn Jahren erfolgten Todes ihres Mannes das Geschäft in Suez mit Erfolg fortsetzt. Noch angenehmer überraschend wirkte gewiss das Vorhandensein eines etwa siebzehnjährigen hübschen Töchterchens, dessen beabsichtigte Flucht durch Geltendmachen der Landsmannschaft mit Erfolg hintertrieben wurde, und endlich nicht zum mindesten das angebotene eisgekühlte Fassbier österreichischer Herkunft.

Somit war gefunden, was zur Noth genügt, um nach des Tages Dienst und Last den Abend am Lande angenehm zu verbringen. Einige andere Locale wurden noch aufgesucht — man reist ja um zu sehen und Erfahrungen zu machen; man sah nicht viel, außer dem internationalen Mädchenflor der Cafés, Café chantants u. s. w., aber man machte auch nicht viel Erfahrungen,

keine guten und interessanten, aber glücklicherweise auch keine bösen. Zuletzt wurde der Abend bei der rasch befreundeten Wienerin und ihrer Tochter beschlossen, wo sich auch einige in Suez beschäftigte Landsleute eingefunden hatten. — In später Nacht kehrte eine sehr heitere, mit Burrichi berittene Cavalcade — Asinade kann man doch nicht recht sagen — zum Hafen zurück.

Am 3. September morgens wurde die Reise nach Massauah und Aden, anfänglich mit Dampf und nach Passirung des Leuchtschiffes von Newport-Rock in den Morgenstunden des nächsten Tages mit Segel, fortgesetzt.

Zu beiden Seiten der südlichen Einfahrt der Jubal-Straße, welche mit einer Geschwindigkeit von neun bis zehn Knoten durchsegelt wurde, sichtete man auf den Riffen mehrere Wracks von Dampfern.

Die anfänglich frischen Brisen, welche mit ziemlicher Regelmäßigkeit morgens aus NNO wehten, tagsüber bis NNW und NW drehten, um nachts langsam wieder nach NNO überzugehen, brachten die Corvette bis zum 20. Breitengrade.

Mit der abnehmenden Brise machten sich beträchtliche Dwarsströmungen fühlbar, welche das Schiff sowohl nach Ost, als nach West mit 0,5 bis 1,5 Seemeilen in der Stunde versetzten. Am 9. September nach Mitternacht trat Windstille ein, weshalb die Fahrt unter Dampf aufgenommen wurde.

Bei den Inseln und Riffen der Suakin-Gruppe vorüberdampfend, wurde von Eddam-el-Sheikh Curs auf die Nordeinfahrt des Massauah-Canales genommen. In diesem wurde ein Gegenstrom von 1,3 Seemeilen stündlich constatirt.

Am 10. September abends erreichte die Corvette den Hafen von Massauah und wurde daselbst vierkant vertäut.

IV. Massauah.

(Mussawa.)

Hiezu Planskizze von Massauah und Umgebung.

Mehrere große Handelsgebiete berühren und durchkreuzen sich im Rothen Meere. Das ägyptische Gebiet verfügt über die Häfen von Suez und Kosseir (Kosair); für jenes des Hedschas in Arabien ist Mekka der Mittelpunkt, Yambo (Yenbo) und Djeddah (Jiddah) sind die Häfen; für den Yemen und seine Kaffeeregion sind Loheyah, Hodeidah, Mokka und Aden die Vermittlungshäfen; Tadschurra, Zeyla und Berbera sind es für die Gallas und Somaliländer, für Ankober und Harrar; für Abessinien endlich sind Suakin (Sawakin) und Massauah (Mussawa) die Aus- und Eingangsorte.

Massauah ist der Ausgangspunkt der wichtigsten Handelsstraße Abessiniens, auf welcher der europäische, arabische und indische Import über den Taranta-Pass und Dixan südwestlich nach Gondar geführt wird; im Hochlande zweigt von dieser Straße ein anderer Handelsweg ab, der durch das Gebiet der Wollo-Galla nach Schoa geht.

Aus der Lage von Massauah folgt die Wichtigkeit dieses Punktes. Nicht allein die günstigen Verhältnisse des Hafens von Massauah zur Anlage einer Kohlenstation oder Flottenetappe machen den Wert des Besitzes aus, sondern vielmehr noch die Beziehungen und Verbindungen zum Hinterlande — Abessinien.

Dieses Hinterland, von welchem wir bis vor wenigen Jahren nur selten und auch da nur weniges vernahmen, hat während der letzten Jahre in erhöhtem Maße die Aufmerksamkeit der europäischen Welt erregt.

Abessinien ist ein schönes, an Naturproducten aller Art reiches Land; seine gebirgigen Partien haben mit vollem Rechte den Namen der „afrikanischen Schweiz“ bekommen; die bedeutende Bodenerhebung bringt ein Klima hervor, welches mit jenem von Schottland in Parallele gestellt wird, und von den tropisch heißen Gestaden des Rothen Meeres gelangt man im nahen abessinischen Hochlande zu Berggipfeln, die im ewigen Schnee prangen; fruchtbarer Boden und das Nebeneinanderbestehen von Klimaten, die sich vom tropischen bis zum alpinen abstufen, sichern dem Lande den größten Reichthum an Naturerzeugnissen aller Art. Doch fehlt hier, trotzdem dass die civilisatorische Mission des Christenthums mehrere Jahrhunderte früher eindrang als in Mitteleuropa, noch immer die arbeitsame Hand, welche die

Schätze der Natur zu pflegen und zu heben versteht; und mit vollem Rechte hat ein deutscher Reisender begeistert ausgerufen: „Ein herrliches, gottbegnadetes Land, geeignet und einladend zur Colonisation wie kein zweites“.

Der Schlüssel zur Erschließung dieses Landes liegt in Massauah, dem natürlichen Seehafen Abessiniens, von wo aus man auf schon von Alters her betretenen Pfaden in das Land vordringen kann, und gegenwärtig ist Hoffnung vorhanden, dass Massauah auch wirklich das Thor werden wird, durch welches europäisches Wesen nach Abessinien seinen Weg finden mag. Das Blut einer kleinen Schar von wahrhaft heldenmüthigen Streitern, welches vor nicht langer Zeit nächst Massauah geflossen ist, die begeisterte Anerkennung, welche die Opfer von Dogali und Saati in ihrer Heimat von König und Volk gefunden haben, die männlichen erhebenden Worte, mit welchen die Regierung den Volksvertretern versprach auf dem eingeschlagenen Wege ausharren zu wollen, dürfen als Bürgschaft dafür betrachtet werden, dass in vielleicht nicht allzuferner Zeit der Geist europäischer Arbeit, Civilisation und Humanität über das schöne Abessinien sich verbreitet haben wird — denn nur mit dem Ausblicke auf die Colonisation von Abessinien ist die Action vollends zu verstehen und zu würdigen, welche von den Nachkommen der Römer, Venetianer und Genuesen seit einigen Jahren im südlichen Rothen Meere unter schweren Opfern durchzuführen begonnen worden ist.

Obwohl die Erwerbung von Assab als unmittelbare italienische Kroncolonie den Anfang dieser weitaussehenden, einer Großmacht wahrhaft würdigen Action gebildet hat, so ist doch erst die Besetzung Massauahs der erste Schritt zur Verwirklichung umfassenderer Pläne gewesen, und Massauah darf als die Basis aller weiteren, zunächst wohl rein militärischen Operationen betrachtet werden.

Schon die spärliche Kunde, welche uns von der älteren Geschichte dieses Küstenpunktes berichtet wird, liefert den Beweis, dass die Wichtigkeit Massauahs von jenen stets erkannt wurde, welche die Erreichung der Herrschaft über die fruchtbaren Hinterländer der unwirtlichen Küsten des Rothen Meeres auf ihre Fahne geschrieben hatten.

Mit dem wenigen, was wir uns erlauben können, über die alte Geschichte von Massauah hier einzuschalten, folgen wir den gelehrten Ausführungen Theodors von Heuglin, des verdienstvollen Reisenden und wissenschaftlichen Schriftstellers, welcher Massauah auf jener im Jahre 1857 von Cairo aus angetretenen Reise berührte, zu welcher sich ihm „ein deutscher Landsmann, Hauptmann von T.“ angeschlossen hatte — ein Reisebegleiter, aus welchem bekanntlich nach weniger als zehn Jahren der weltberühmte Vice-Admiral v. Tegetthoff geworden ist.

Nach Heuglins Angaben in der Beschreibung dieser, sowie einer späteren (speciell Abessinien gewidmeten) Reise, ist über die Geschichte der ersten Gründung einer Niederlassung in Massauah nichts Zuverlässiges bekannt. Doch soll es zweifellos sein, dass sie aus der Epoche der ptolemäischen Herrschaft datirte, und dass nach der in zuverlässiger Weise festgestellten Lage der von Ptolemäus III. Euergetes gegründeten Stadt Adulis[1]) hier das Emplacement der Stadt Saba oder Sabat zu suchen sei. Infolge der Versandung des Hafens von Adulis, das unter den aksumitischen Königen noch

[1]) Jetzt Zulla, ein zwischen Italien und Frankreich strittiger Besitz.

blühte, scheint erst Massauah der Hauptstapelplatz für den Verkehr mit Abessinien geworden zu sein; doch muss der mohammedanische Einfluss sich dort schon früher Eingang und Geltung verschafft haben. Im Jahre 1557 wurden Stadt und umliegendes Küstenland durch eine türkische Flotte erobert, für welche Begebenheit Heuglin auf Nicolaus Godingius („De Abyssinorum rebus", Lugd. 1615) verweist. Es trat nun Verwaltung durch einen türkischen Statthalter ein und eine aus Bosniern bestehende Militärcolonie wurde im Golfe von Arkiko (nahe südlich von Massauah) etablirt, um die Niederlassung auf Massauah vor Invasionen aus Habesch zu schützen und den Handelsverkehr sowie die Wasserzufuhr offen zu erhalten. Diese bosnische Militärcolonie am Rothen Meere erhielt von der Niederlassung Massauah einen regelmäßigen Sold ausbezahlt, welcher aus der Zolleinnahme der letzteren bestritten wurde (ca. 2000 fl. monatlich). Der Vorstand der Miltärcolonie wurde mit dem Statthaltertitel von der Regierung von Massauah und von den benachbarten abessinischen Fürsten zugleich belehnt, und zeitweise war ihm die Herrschaft über Küstenland und Insel gleichzeitig übertragen. Die Militärcolonisten verschmolzen sich bald mit den Küstenbewohnern, aber die Nachkommen bezogen den alten Sold bis zum Jahre 1826 fort, obwohl sie zu Ende des vorigen Jahrhundertes unter die Herrschaft des Sherifs von Mekka, dann an Mehemet Ali gekommen waren. Die Einstellung des durch Jahrhunderte hindurch ruhig fortbezogenen Soldes wurde natürlich nicht gleichmüthig hingenommen, sondern damit beantwortet, dass die Colonisten der Stadt Massauah die Wasserzufuhr abschnitten und in der Folge die Türken von da vertrieben. Bald aber wurden friedliche Einleitungen getroffen und Massauah kam unter die Regierung von Hedjas, welches Verhältnis sich bis in die neuere Zeit erhielt, indem sowohl der für die Insel ernannte Kaimakam als der erbliche Verwalter des Küstenlandes von der gleichen Oberherrschaft abhängig blieben.

Der unmittelbar türkischen Oberhoheit folgte im Jahre 1866 neuerdings die ägyptische; als der immer weiter umsichgreifende Aufstand des Mahdi anfing auch für Massauah bedrohlich zu werden, entschloss sich Italien zur Sicherung der Basis seiner afrikanischen Colonisationspläne, Massauah militärisch zu besetzen, und seit diese Besetzung am 5. Februar 1885 widerstandslos erfolgt ist, weht in Massauah neben der ägyptischen Flagge überall jene des Königreichs Italien; und die erstere hat viel mehr Aussicht von dort zu verschwinden, als die letztere.

Massauah ist nicht allein um sich selbst willen von italienischen Streitkräften occupirt, sondern bildet zugleich das Hauptquartier des gesammten ostafrikanischen Territoriums, über welches Italien aus verschiedenen Rechtstiteln verschieden abgestufte Hoheitsrechte beansprucht; es ist dies die Küstenzone am Rothen Meere von Emberemi im Norden von Massauah bis zu der nicht genau definirten Südgrenze des Territoriums von Raheïta im Süden von Assab, nebst der Inselgruppe Dahlak im Osten von Massauah.

Als Corvette FRUNDSBERG am 10. September im Hafen von Massauah eintraf, waren die italienischen Occupationsstreitkräfte dort bereits über ein halbes Jahr etablirt; dieselben erregten naturgemäß zunächst die Aufmerksamkeit des Commandanten und des Stabes der Corvette.

Die Schiffsdivision, unter dem Commando des Contre-Admirals Noce stehend, war aus der Panzerfregatte VARESE (Flaggenschiff), den Kanonenbooten CARRIDDI und ANDREA PROVANA, dem Spitalschiffe GARIBALDI und aus drei Torpedobooten zusammengesetzt; hiezu kamen noch ein Destillirschiff, ein

Cisternenschiff und der Kriegsdampfer MESTRE zur Versehung des Hafendienstes. Panzerschiff ANCONA, die Avisos ESPLORATORE und MESSAGGERO, die Transportdampfer CONTE CAVOUR und CITTÀ DI NAPOLI, sowie sechs Torpedoboote waren bereits nach Italien zurückgekehrt. Die Landtruppen standen unter Commando des Obersten Saletta[1]), und waren zur Zeit an 1400 Mann stark. Nebstdem war eine ägyptische Garnison von etwa 1000 Mann vorhanden.

Ein auszeichnender und herzlicher Empfang ward der Corvette von Seite der italienischen Escadre und Garnison zutheil. Der Commandant der FRUNDSBERG stattete sowohl dem italienischen Admiral und allen Schiffscommandanten, als auch dem Obersten Saletta und dem ägyptischen Gouverneur Besuche ab, welche gleich erwiedert wurden; gleicherweise gestaltete sich der Verkehr zwischen dem Schiffsstabe der Corvette und den italienischen Officieren zu einem sehr regen, wobei letztere und insbesondere der Admiral eine große Zuvorkommenheit entwickelten.

Noch bevor einer der erwähnten Besuche abgestattet war, unmittelbar nach Ankunft der Corvette, ließ der Admiral nicht nur in der üblichen Weise seine Dienste anbieten, sondern erwies einen solchen auch gleich in der That, indem er den Schiffsstab mit einer Sendung überraschte, deren Wert nur von jenen voll ermessen werden kann, welche in tropischer drückender Hitze auf mehr als lauwarme Getränke angewiesen waren: nämlich eine tüchtige Ration Eis, welche mit aufrichtigem Danke angenommen wurde. Der Wert dieses während des Aufenthaltes der Corvette täglich erneuerten Geschenkes erhöhte sich noch, als man erfuhr, dass die Italiener selbst durchaus keinen Überfluss an diesem köstlichen und auch hygienisch wichtigen Erfrischungsmittel hatten. Eine englische Gesellschaft hatte sich verpflichtet, den Italienern nach Massauah 200 *t* norwegisches Blockeis um den Preis von 40 000 Francs zu liefern. Einen Tag vor Ankunft der FRUNDSBERG war der Eisdampfer in Massauah eingelaufen und hatte seine Ankunft begreiflicherweise großen Jubel erregt. Als aber nach Auspumpen des während der langen Überfahrt geschmolzenen Theiles der Ladung der vorhandene Rest an Eis constatirt wurde, zeigte es sich, dass dieser nur 17 *t* betrug, also weniger als ein Zehntheil der ursprünglichen Menge. Ein Versehen, welches bei Abschluss des Lieferungscontractes von Seite der italienischen Intendanz unterlaufen war, hatte zur Folge, dass diese 17 *t* mit dem vollen für 200 *t* bedungenen Preise bezahlt werden mussten. — Auch aus mancher anderen Wahrnehmung, welche man zu machen in die Lage kam, entwickelte sich das Urtheil, dass die braven italienischen Truppen und Schiffsbemannungen unter dem Mangel an Erfahrung und Sorgsamkeit einer Intendanz zu leiden hatten, die vielfach an das Gebahren des englischen Commissariates in der Krim erinnerte. Die lauten und wiederholten Klagen der italienischen Presse in dieser Hinsicht scheinen wohlbegründete gewesen zu sein, und hoffentlich ist seit der Zeit, von welcher wir hier sprechen, auch entsprechende Abhilfe eingetreten.

Unzweifelhaft muss die ungenügende und schlechte Verpflegung der Schiffsbemannungen und Truppen mindestens einen ebenso großen Antheil an den besonders in der ersten Zeit der Occupation überaus zahlreichen Erkran-

---

[1]) Dieser Officier wurde bekanntlich seither als General zum zweitenmale an die Spitze der Occupationstruppen in Massauah gestellt.

kungen gehabt haben als das Klima Massauahs und der ungewohnte anstrengende Dienst in der tropischen Hitze.

L. S. C. v. Semsey berechnete, dass zur Zeit des Aufenthaltes der FRUNDSBERG gegen 50 % der bishin nach Massauah gesendeten Truppen krankheitshalber hatten nach Italien zurückgesendet werden müssen. Während der Anwesenheit der Corvette betrug der tägliche Krankenstand am Lande an 40 Mann, also etwa 3 %; allerdings war unmittelbar zuvor ein großer Krankentransport (650 Mann, worunter 17 Officiere) an Bord des Transportschiffes CONTE CAVOUR und eines Dampfers der Rubattino-Gesellschaft nach Italien abgegangen. Viele dieser Kranken giengen dem Siechthume entgegen und war ihre Entlassung aus dem Kriegsdienste unmittelbar bevorstehend. Als Spital ist in Massauah die Corvette GARIBALDI eingerichtet worden. Sämmtliche Geschütze dieses Schiffes sind ausgeschifft, das Deck mit einer Überdachung aus Lärchenbrettern versehen worden und die Batterie ist durch Segelleinwand in mehrere Krankenzimmer eingetheilt. Nur die für Officiere bestimmten Abtheilungen weisen einen bescheidenen Comfort auf. — Im allgemeinen war den Truppen ein anämisches Aussehen eigen, und L. S. C. v. Semsey bemerkt treffend, dass dieses wohl hauptsächlich auf die ungenügende Ernährung zurückzuführen sein dürfte, da es bei den Officieren und Beamten in geringerem Grade wahrnehmbar sei als bei der Mannschaft.

Die Vertheilung der italienischen Streitkräfte war zur Zeit der Anwesenheit der FRUNDSBERG die folgende: Massauah selbst war mit etwa 1000 Mann besetzt, wovon gegen 300 Mann abwechselnd die Besatzung des etwa eine Stunde landeinwärts gelegenen Forts Moncullu bildeten. Von den restlichen 700 Mann hielten kleine Abtheilungen Malkutto und Araphali in der Anesley-Bucht besetzt, ebenso waren auf den Dahlak-Inseln einige Posten exponirt, von welchen jener von Dahlak-Kebir der wichtigste und stärkste war. Außerdem war noch die Besatzung von Assab mit etwa 100 Mann zu bestreiten. Alle die in der Umgebung von Massauah liegenden Abtheilungen, die hier erwähnt wurden, mussten mit Wasser und Lebensmitteln von Massauah aus versorgt werden. Die Erzeugung des nöthigen größeren Wasservorrathes geschah mittelst des schon früher erwähnten, als Destillirschiff eingerichteten, von England gekauften Dampfers. Auch mit diesem Kaufe hat die italienische Intendanz kein gutes Geschäft gemacht; man versprach sich die Erzeugung von 200 *t* Wasser täglich, erreichte aber gleich anfänglich nur ein Quantum von 70 und später nur mehr von 40—45 *t* per Tag. Die Verführung des Wassers an die Küstenplätze und Inseln erfolgte mittelst eines eigenen Wassertenders. Das Kanonenboot CARRIDI stand zur Verfügung des Truppencommandanten, welcher mit demselben seine Inspicierungstouren vollführte; das Kanonenboot ANDREA PROVANA unterhielt die Postverbindung mit Aden. Der kleine Aviso MESTRE besorgte den Küstenpatrouillirdienst, welcher ursprünglich den Torpedobooten zugedacht gewesen war. Mit diesen Booten hatte aber Admiral Noce keine guten Erfahrungen gemacht; man konnte sie in Ermanglung eines Stapels nicht regelmäßig reinigen, Taucher zu diesem Zwecke zu verwenden, gieng wegen der zahllosen Haifische nicht an, und so verloren die Boote, die außerdem in der großen Hitze sehr schwer zu bedienen waren, den größten Theil ihrer Haupteigenschaft — der Schnelligkeit.

Militärische Operationen von Belang hatten bis zur Zeit, von der wir hier sprechen, noch keine stattgefunden; das Nebeneinanderstehen von italienischen und ägyptischen Truppen an der Grenze eines in innerem Kriege

befindlichen Landes schuf aber mitunter eine recht unklare Position für alle Betheiligten. So erzählte man, dass die Italiener eine Expedition landeinwärts gesendet hatten, um abessinische der Grenze nahe gekommene Rebellenhorden zu zerstreuen, wobei wohl der Wunsch mitgewirkt haben mag, durch eine möglichst glänzende Waffenthat den Abessiniern die eigene Kraft zu zeigen. Die Expedition gieng ziemlich gut ausgerüstet von Moncullu ab, wo eine größere Reserve aufgestellt blieb. Als Wegweiser und Vorhut hatte man 50 Baschi-Bozuks von den irregulären ägyptischen Truppen mitgenommen. Von dieser Expedition hatte aber der Kronfeldherr und Gouverneur von Tigré Kunde erhalten, und marschirte sofort an die Grenze, wo er den Italienern zuvorkommend die Rebellen zerstreute, denselben aber auch die bereits gefangenen 50 Baschi-Bozuks abnahm. Diese letzteren ließ er entwaffnen und sandte sie den Italienern mit dem Bedeuten, dass er pflichtgemäß die Rebellen zu Paaren getrieben habe und dies auch ferners thun werde, sich aber die Annäherung der Italiener verbitte. Welche Antwort gegeben wurde, ist unbekannt, aber gewiss ist, dass die Expeditionstruppen in sehr erschöpftem Zustande im Laufe der nächsten Nacht nach Moncullu zurückkehrten. Sehr erklärlich ist, dass man italienischerseits über das Benehmen der als Avantgarde vorausgesendeten Baschi-Bozuks, die sich widerstandslos gefangen gegeben hatten, nicht wenig erbittert war.

Unverkennbar war der Wunsch der italienischen Officiere, zu einer bedeutenderen Waffenthat vorgehen zu können, und dazu zunächst durch entsprechende Verstärkungen befähigt zu werden; das Ertödtende und Erschlaffende des unthätigen und doch anstrengenden Garnisons-, Wach- und Patrouillendienstes in mörderischem Klima lag allen klar vor Augen. Wohl äußerte sich die durch Beschwernisse aller Art ohne Erzielung greifbarer Resultate mit Naturnothwendigkeit hervorgerufene Stimmung mitunter — besonders bei der Jugend, die „schnell fertig ist mit dem Wort“ — in einer Weise, die ein Reisebrief von der FRUNDSBERG als „Heimweh nach der Chiaja und der Riva degli Schiavoni“ glaubte bezeichnen zu sollen; aber die weiter ausgreifenden Ziele der italienischen Politik in Nordostafrika waren damals noch nicht, wie seither, durch die publicistische Propaganda der Italienisch-afrikanischen Gesellschaft popularisirt, und nur bei wenigen Eingeweihten konnten damals die bitteren Beschwerlichkeiten der Occupation durch wohlverstandene patriotische Erwägungen gemildert, oder doch als des Zieles und Preises wert erkannt werden. Die älteren Officiere hielten sich naturgemäß in ihren Äußerungen über Ziel, Zweck, Nutzen und Chancen der Occupation viel reservirter, und nur der energische Oberst Saletta — dem neuerdings ein wichtiger Posten in der unternommenen Action zugedacht zu sein scheint — fand sich keineswegs veranlasst, mit einer Paraphrase von Victor Emanuels stolzem Worte nach dem Einzuge in Rom: *Ci siamo e ci resteremo* — zurückzuhalten.

Unterstützt von der aufklärenden Thätigkeit der Italienisch-afrikanischen Gesellschaft, von der Opferwilligkeit der Volksvertretung, von der Überzeugung, dass eine Nation, deren Expansionskraft durch die eine Million übersteigende Zahl ihrer in der Fremde lebenden Angehörigen[1]) documentirt ist und dringend

[1]) Davon in Afrika 62 203, und zwar in Algerien 33 693, in Egypten und am Rothen Meere 16 802.

nach activer Colonisationsarbeit verlangt — scheint die italienische Regierung diesen Ausspruch zur Wahrheit werden lassen zu wollen. Dazu kann man ihr nur Glück und Erfolg wünschen. —

Indem wir nun zur Beschreibung von Massauah schreiten, verweisen wir auf die beigegebene Karten- und Planskizze, deren Wiedergabe uns durch die Gefälligkeit der k. k. Geographischen Gesellschaft gestattet worden ist [1]).

Die Insel, auf der die Stadt Massauah sich erhebt, ist ein niedriges Korallenriff von etwa 1 und 3 *km* Achsenlänge. Ein in seiner Grundlage natürlicher Damm von 440 *m* Länge verbindet dieses Riff mit der Insel Taulud, welche beinahe gänzlich unbewohnt ist und durch einen dem früher erwähnten ähnlichen Damm von 1030 *m* Länge mit dem Festlande zusammenhängt. Auf Taulud, sowie auf der Nordostspitze der Insel Massauah befinden sich Forts. Ersteres vertheidigt den Zugang von der Landseite, letzteres jenen von der Seeseite. Das Seefort, meistens nach der Spitze, auf der es liegt, Ras Madur genannt, ist allerdings den Angriffsmitteln wie Kriegsschiffe sie jetzt führen, nicht gewachsen; aber es zeichnet sich durch den pittoresken Anblick aus, den es dem von See Ankommenden gewährt. Ist man längs der einförmigen Küste gegen Massauah gesteuert, so hat der Anblick des reichgegliederten Hafens von Massauah etwas Überraschendes an sich. Nächst dem zu linker Hand auftauchenden Eilande Cheik, welches mit Bäumen und Gebüsch bewachsen ist, dehnt sich die Insel Massauah aus, mit dem vor allem in die Augen springenden Fort Ras Mudur (Madur, Matr) welchem sich weiter nach rechts die Stadt anschließt. Die Anlage der Stadt ist eine ganz unregelmäßige; nur wenige ältere Gebäude bestehen aus Stein; doch findet man auch recht elegante orientalische Bauten mit Terassen und gegen die See hinausgebauten Veranden. Besondere Erwähnung verdienen das gegen den Hafen zu gelegene Palais des Gouvernements und die Douane, das Hafencapitanat, die Post, dann eine etwa um das Jahr 1850 erbaute große Moschee mit zwei Kuppeln, Djamet Schech Hamal genannt. Letztere enthält einige sehr schöne kufische Grabschriften auf Lavablöcken; die Treppen des Regierungsgebäudes zeigen zwei viereckige cannelirte Säulen aus Lava, welche von Heuglin als von den Ruinen von Adulis stammend bezeichnet worden sind. Der größte Theil der Stadt besteht aber aus krummen, schmutzigen und ungepflasterten Straßen, die Häuser sind meist nur sogenannte Escheschs oder Medeni, nämlich langviereckige Stroh- oder Mattenhütten, wie sie an der ganzen Danakil- und Adailküste bis Zeila und auch theilweise in Südarabien gebräuchlich sind. Manche dieser Hütten, von welchen immer mehrere in gemeinschaftlicher Dornenumzäunung einer Familie gehören, ruhen ganz oder zum Theile auf Pfählen in der See oder noch häufiger auf einer Unterlage von Madreporenblöcken. Vermöglichere Handelsleute besitzen übrigens auch steinerne Magazine.

Der italienische Obercommandant bewohnt jetzt das schon früher erwähnte Gouvernementspalais; von demselben, welches auf der Nordspitze der Insel Taulud liegt, führt eine neuester Zeit errichtete Pontonbrücke nach der Halbinsel Gherar. Dort garnisoniren in großen, ein schönes Dorf bildenden Baraken die italienischen Truppen. Auf der weiter nördlich gelegenen Halbinsel Abd-el-Kader ist ein Fort zum Schutze des Isthmus errichtet und mit

---

[1]) Vergleiche auch *„Mittheilungen der geogr. Ges. XXX. 2. „Massauah unter italienischer Herrschaft“*, welchem Artikel die erwähnte Karte beigegeben war.

etwa einer Compagnie bemannt worden; auf der äußersten Spitze dieser Halbinsel befinden sich die der Marine gehörigen Magazine.

Ras Madur und Ras Abd-el-Kader schließen die Hafeneinfahrt ein; wenn man gegen diese letztere steuert, so hebt sich von dem tiefgrünen Wasserspiegel im Hintergrunde der Berg Ghedem (1200 *m*) ab, welcher ein Vorgebirge zwischen den Golf von Massauah und die nahe südwärts gelegene Bai von Arkiko einschiebt. Im Hintergrunde sieht man eine Reihe von Hügelketten, welche das Vorland der abessinischen Gebirge bilden.

Die Bevölkerung von Massauah ist eine sehr gemischte, doch beinahe durchwegs mohammedanische. Die Ureinwohner gehörten der äthiopischen Rasse an; ihre Nachkommen sprechen eine semitische Sprache, wie die Hababstämme nordwestlich am Festlande und die Einwohner von Monkullu (M'kullu, Onkullu); Heuglin nennt ihre Sprache „ein verdorbenes Goes[1]) mit viel arabischer Mischung". Der wichtigste Theil der Bewohnerschaft sind die zahlreichen Kaufleute aus Arabien, Yemen, Aden, Hadramaut; dann gibt es Somalis, Danakils, Gallas, Abessinier und Banianen (Indier, meist von Surat). Diese letzteren zeichnen sich, wie beinahe überall die Indier, durch eine höhere Culturstufe vortheilhaft von ihrer Umgebung aus; beinahe alle besseren, größeren Häuser Massauahs gehören Banianen. Die eigentlichen Massauahner, nämlich die Beduan (Plur. vom arabischen Bedani) sind meist Fischer, Schiffsleute, Lastträger und besorgen hauptsächlich das Herbeischaffen von Trinkwasser aus Arkiko und Monkullu. Ein verlässlicherer Census fand erst gerade zur Zeit der Anwesenheit S. M. Schiffes FRUNDSBERG im September 1885, u. zw. durch die italienische Commandantur statt. Derselbe ergab eine Einwohnerzahl von 5000 Seelen, welche seither bedeutend gestiegen sein mag. Von der Garnison abgesehen, zählte man 45 Italiener, 51 Griechen, 11 Franzosen, 2 Malteser, 1 Deutschen, 62 Banianen, 30 andere Indier, 235 Abessinier, 275 Sudanesen u. s. w.; neben drei großen und zehn kleineren Moscheen bestand eine katholische Kirche, von der fanzösischen Mission geleitet.

Der Bevölkerungszahl, welche der provisorische italienische Census von 1885 ergab, kommen die Schätzungen sehr nahe, welche Heuglin im Jahre 1857 mit „höchstens 5000 Seelen" und im Jahre 1861 mit „4000—5000 Seelen" angab; Gumprecht (1866) gibt 4000, Baynier (1878) hingegen nur 2351 Einwohner an. Zweifellos ist, dass durch die italienische Occupation sowohl Bevölkerungszuzug nach Massauah geleitet wurde, sowie sich auch die Stadt noch weiter vergrößert und einer totalen Umänderung entgegengeht. Die volle Sicherheit und der unbedingte Rechtsschutz, welchen die italienische Verwaltung gewährt, ziehen die Leute ebenso an, wie die lohnende Arbeit, welche aus den Bedürfnissen der Occupationsstreitkräfte sich ergibt. Der Taglohn betrug zu Beginn der Occupation 50—75 Centesimi, ist aber jetzt auf 2—4 Lire gestiegen (1 Lira = 0·5 fl. ö. W. B. V.). Es entstehen Cafés, Wirtshäuser, Magazine, und ein unternehmender Grieche hat kürzlich sogar ein Hôtel eröffnet. Die früher erwähnten elenden Hütten weichen nach und nach solideren, aus Stein gefertigten Gebäuden, und ein verheerender Brand ist dem wohlthätigen Werke der Verschönerung und hygienischen Verbesserung der Stadt zuhilfe gekommen. Raum zu einer ansehnlichen Vergrößerung der Stadt auf ihrem jetzigen Emplacement ist wohl nur spärlich

[1]) Das Bedani, Tigré oder Baze, ein verdorbener Gez (oder Goes) Dialect.

vorhanden; man plant daher die Anlage der italienischen Zukunftsstadt auf der noch nahezu gänzlich unbewohnten Insel Taulud.

Nicht allein die militärische Befehlshaberschaft, sondern auch die civile Verwaltung ist gegenwärtig dem commandirenden italienischen General übertragen. Ein Secretär, welcher die Angelegenheiten der Eingebornen im Besonderen zu leiten hat, steht der Municipalverwaltung von Massauah vor, ist Standesbeamter, überwacht die Moscheen und deren Güter und unterhält die Beziehungen mit den benachbarten Scheiks. Zollamt, Hafencapitanat, Postamt stehen unter italienischer Oberleitung; italienische Elementarschulen wurden errichtet, ein italienisches Gericht fungirt in Civil-, Handels- und Strafsachen und leitet Appellsachen an den Gerichtshof von Ancona. Locale Wasserleitungen und Telegraphenlinien wurden errichtet, und ein eigenes Bauamt wurde aufgestellt; in allem zeigt sich das Bild einer regsamen Verwaltung.

Dieses Bild des Wirkens der italienischen Verwaltung in Massauah, welches wir im wesentlichen einer neueren Publication der k. k. geographischen Gesellschaft verdanken (*„Mittheilungen“* XXX. 2. Februar 1887), die ihrerseits auf officiellen italienischen Quellen beruht, ist wohl darnach angethan, unserer früher ausgesprochenen Ansicht unterstützend zuhilfe zu kommen, dass Italien sich in Massauah bleibend einrichtet, woraus der Schluss auf das Verfolgen weiterer, in allgemein civilisatorischer Beziehung gewiss nur Billigung verdienender Pläne gezogen werden darf.

Die Frage, welche sich für die jetzigen Herren von Massauah in unerbittlicher Weise in den Vordergrund drängt, ist jene der Sanirung des in einem äußerst schwer zu ertragenden Klima gelegenen Ortes selbst. Wie schon angedeutet, ist Einiges in dieser Richtung bereits geschehen; auch die Absicht, die zu gründende Neustadt auf der Insel Taulud anzulegen, basirt zum großen Theile darauf, dass diese Insel um etwas günstigere sanitäre Verhältnisse darbieten soll als Massauah.

Das Klima an sich, obwohl zu den heißesten der bewohnten Erde zählend, gilt eigentlich als kein schlechtes, keineswegs vergleichbar mit den tödtlichen Klimaten, die namentlich Flussdeltas im Tropenlande eigen sind, und meistens denjenigen, der sie überhaupt lebend verlässt zu lebenslänglichem Siechthum oder doch zu Folgekrankheiten und Schwächezuständen verurtheilen. Weit und breit ist hier kein fließendes oder stagnirendes süßes oder brackiges Gewässer zu finden, und die Miasmen, auf welchen perniciöse Fieber und andere Krankheiten basiren, entwickeln sich hauptsächlich am Korallenkalk der Küste und der Inseln, deren weitläufige, von der zurücktretenden Ebbe bloßgelegte Flächen durch Millionen von Organismen bedeckt bleiben, und dann von den glühenden Strahlen der Sonne bis zu Hitzgraden erwärmt werden, deren ziffermäßige Anführung geradezu unwahrscheinlich klingt.

Heuglin schrieb 1857: „Das Klima der Insel und des Küstenlandes ist sehr heiß, aber nicht ungesund.“ Im Jahre 1861, nach abermaligem Besuche Massauahs, sagt derselbe Reisende: „Das Klima von Massauah ist nicht eben ungesund, in manchen Jahren herrschen perniciöse Fieber und Dysenterie, jedoch in ziemlich leichter Form. An letzterer leiden öfter die aus dem Hochlande kommenden Habeši, denen überhaupt die Luft des Tieflandes nicht zusagt. Ophtalmie ist weit seltener als in Ägypten, dagegen kommen häufig Hautausschläge und schmerzhafte Abscesse vor. Die Temperatur fand ich in jeder Jahreszeit unangenehm feucht und drückend, namentlich in

den Vormittagsstunden während der regelmäßigen Windstillen. Die Seewinde im Winter sind erfrischender.«

Linienschiffscapitän v. Kropp, welcher in den Jahren 1869 und 1870 als Commandant S. M. Schiffes NARENTA durch längere Zeit im Rothen Meere stationirte und alle dortigen Häfen besuchte, lässt hingegen in einem seiner Berichte über Massauah die Bemerkung einfließen: »die klimatischen Verhältnisse seien derartige, dass nur die Eingeborenen imstande wären dieselben auf die Dauer zu ertragen«. Baynier (1878) constatirt dass in Massauah weder epidemische noch endemische Krankheiten auftreten, doch würden die Europäer dort bald anämisch [1]). Er warnt davor, sich der vom Boden reflectirten strahlenden Sonnenwärme auszusetzen, da Sonnenstich meist die unausbleibliche Folge wäre.

Sehen wir nun, was gegenüber diesen allgemeinen Urtheilen aus den Arbeiten der von den Italienern gleich nach der Occupation installirten meteorologischen Beobachtungsstation hervorgeht.

Die Beobachtungen dieser Anstalt begannen im Mai 1885 mit gleichen Instrumenten und nach denselben Normen wie sie an der meteorologischen Centralanstalt in Rom eingeführt sind. Vom Mai 1885 bis zum Mai 1886 ergab sich nun Folgendes: Die mittlere tägliche Temperatur beträgt im Sommerhalbjahr Mai—October über 30°, im Winterhalbjahr über 25° C. Der heißeste Monat ist der August mit 35,3° Mitteltemperatur; das in diesem Monate beobachtete Temperaturmaximum betrug 42,8°. Der kälteste, vielleicht besser gesagt, wenigst heiße Monat war der Jänner (26,4°), das Temperaturminimum von 19,1° aber fiel in den Februar. Nur dreimal in 13 Monaten überstiegen die Temperaturmaxima 40°, aber im jedem Monate, auch im Winter, 30°. Die monatlichen Schwankungen betragen 8—15°. Das Jahresmittel ergab 30,3°. Bezüglich der Temperatur wurde constatirt, dass dieselbe in Massauah, Gherar, Taulud, Monkullu verschieden variirte, ferners die beachtenswerte Thatsache, dass sie sich am meisten im verticalen Sinne ändert, so dass schon sehr geringe Erhebungen des Beobachtungspunktes über den Erdboden eine Abnahme der Luftwärme anzeigen, da eben die Wärmeausstrahlung des Bodens eine sehr mächtige ist. Für die subjective Wärmeempfindung ist die Bewegung der Luft das Entscheidenste, indem 40° bei bewegter Luft viel leichter zu ertragen sind als 30° bei Windstille. Der hohen Temperatur entspricht bedeutende Trockenheit; in 13 Monaten gab es nur 36 Regentage mit einer Regenfallhöhe von 110 *mm*. Vom Jänner bis April herrscht Bewölkung vor, vom Mai bis Juli ist es fast immer heiter, am wolkenlosesten ist die Zeit vom August bis November. Im December gibt es einige bewölkte Tage; stürmisches Wetter kommt zuweilen vor.

Über den Einfluss, welchen das Klima von Massauah auf Morbilität und Mortalität der italienischen Truppen ausübt, geben die erlangten Daten über Erkrankungen und Sterbefälle deshalb keinen richtigen Aufschluss, weil diese sich immer nur auf die an Ort und Stelle Befindlichen beziehen, und die zahlreichen Erkrankten, welche nach der Heimat zurückgesendet wurden, außer Rechnung bleiben.

Es fehlt nicht an Vorschlägen zu Maßnahmen, um die sanitären Verhältnisse von Massauah, mit Rücksicht auf die italienische Besatzung und

---

[1]) Dieser Zustand tritt beim Europäer wohl überall im heißen Klima bald ein.

den wünschenswerten Zuzug von europäischen Kaufleuten und Unternehmern, zu verbessern. Sehr beachtenswert erscheinen die diesfälligen Ausführungen des italienischen Linienschiffslieutenants P. d'Amora. Um die pestilenzialischen Ausdünstungen des Strandes und der zahlreichen Schmutzwinkel in der Stadt zu beseitigen, schlägt dieser See-Officier die Aufschüttung der sanftgeneigten, aus Korallenkalk bestehenden, also der Baggerung unzugänglichen Strandflächen vor, derart, dass die zwischen 1,3 und 1,8 *m* variirenden Fluthöhen bei ihrem Zurücktreten kein Land mehr trocken legen würden; ferners die Anlage von Senkgruben und Anstandsorten im Bereiche der Stadt, eventuell Canalisation, in Verbindung mit einem Hauptcanale, welcher an zwei Seiten in die See mündend, durch die Flut- und Ebbebewegung regelmäßig ausgeschwemmt werden würde. Zur Erzeugung von Hafenströmungen wird für Durchstechung des Dammes zwischen Massauah und Taulud, bei gleichzeitiger Errichtung einer Drehbrücke plaidirt. In weiterer Folge wird auf die günstigeren Verhältnisse von Arkiko hingewiesen, wo schon jetzt einige Vegetation besteht, Paradeisäpfel, Salate, Rettige, Basilienkraut und andere Gemüse gedeihen, und daran der Rath geknüpft, die Wohnungsstadt dort anzulegen, Massauah selbst nur als Geschäftsstadt beizubehalten, und beide Orte durch eine Dampf-, Pferde- oder Kameeleisenbahn zu verbinden. Die Anpflanzung von *Eucalyptus* wird anempfohlen und zum fachmännischen Studium darüber aufgefordert, welche der etwa 60 Species dieser Pflanze die besten Wirkungen versprechen würde. D'Amora beruft sich in dieser Richtung auf Ferdinand von Müller, welcher in seinem Werke: *„Select extratropical plants for industrial culture“* den *Eucalyptus amygdalina* als die an ätherischen Ölen (3,313%) reichste Species zugleich für die sanitär wirksamste hält, während der leichter fortkommende und schneller wachsende — uns wohlbekannte — *Eucalyptus globulus* nur 0,719% dieser Öle aufweist. — Gewiss kann man dem genannten See-Officier nur beistimmen, wenn er von der Anhaltung der Eingeborenen zu Reinlichkeit, von reichlicher Erzeugung an Eis und destillirtem Wasser, endlich von lebhafter geregelter Verbindung mit dem Mutterlande in Absicht sofortiger Abtransportirung Erkrankter und häufiger Zufuhr von Erfrischungsmitteln — Obst, Getränke u. s. w. — sich ebenfalls sanitär günstige Einwirkungen verspricht.

An Bord der FRUNDSBERG fand man bezüglich der Hitze in Massauah die angenehmen Prophezeiungen bestens bestätigt, welche der in Suez aufgenommene arabische Lotse Achmed Rifai, in recht tröstlicher Weise gemacht hatte. „Obwohl seit Eintritt der Corvette in das Rothe Meer alles an Bord zweimal täglich Douchebäder nahm“ schreibt einer der Schiffsofficiere, „traten bald die Hitzausschläge (Calories) zutage und manche sahen am ganzen Körper wie tätowirt aus. Wir beobachteten im Schatten 32—36° C., in der Sonne stieg das Quecksilber bis 59,5°. Unser Lotse aber behauptete immer, dies sei noch gar nichts, in Massauah werde es schon noch besser kommen.“ Und in der That, während der ersten Nacht nach Ankunft in Massauah konnte niemand, obwohl alles sich auf Deck lagerte, Schlaf finden. Nächsten Morgens setzte man doppelte Sonnenzelte, mit einem tüchtigen Zwischenraume zwischen beiden; im Schatten las man 34 und 37, in der Sonne 61° C. ab. Während der Nacht wurde nun auf dem unteren der beiden Sonnenzelte campirt, — im leichtesten Nachtgewande war aber kaum eine fühlbare Abkühlung zu verspüren. Man gab Heuglin Recht, der die Sommerhitze Massauahs eine „infernalische“ genannt hatte.

Aber diese Beschwerden vermochten nicht den Humor zu unterdrücken oder die Unternehmungslust gänzlich zu ertödten. Was so oft die Phantasie beschäftigt und erregt hatte — eine afrikanische Hochjagd — das sollte hier in Scene gesetzt werden. Leoparden, Hyänen, wilde Eber waren das Geringste, das man sich versprach. Der Commandant schien weniger Besorgnisse zu haben, dass seine jagdlustigen jungen Herren im Kampfe mit blutdürstigen Raubthieren den Kürzeren ziehen mögen, als vielmehr dass sie von herumstreifenden Insurgenten als kostbarer, reiches Lösegeld versprechender Fang erkannt werden könnten. Als nun die verwegenen Jäger — zwei Seecadeten und der Schiffsrechnungsführer — den nöthigen Urlaub erbaten, bewilligte ihn Linienschiffscapitän von Semsey halb im Ernst halb im Scherze nur gegen Abgabe der Erklärung, dass sie die vielleicht nöthig werdenden Lösegelder aus Eigenem bestreiten würden. Die Papa's in der Heimat wissen oft nicht, welchen Gefahren ihre Börse durch die weit im Auslande befindlichen abenteuerlustigen Herren Söhne ausgesetzt wird; so bescheiden diese selbst ihren eigenen Wert taxirt haben mögen, diese Taxirung wäre vorkommenden Falles wohl nicht die maßgebende geworden. — Die Jagdpartie war also beschlossen und sollte von Monkullu aus stattfinden. „Um 7^h abends brachen wir auf", schrieb einer der Theilnehmer nach Hause, „in Begleitung eines Griechen als Führer. Dieser dämpfte zwar etwas unsere Jagdhoffnungen, indem er meinte, wir würden höchstens Hasen finden. Nach einem Marsche von etwas über einer Stunde im Wüstensande waren wir in Monkullu, wo übernachtet wurde." ..... „Um 4^h morgens erschien der Grieche, wir brachen auf und schwitzten bis gegen 9^h; wir schossen einige Wachteln, Tauben, einen Adler und einige Hasen. Das war die ganze afrikanische Jagd." Die Nacht über war der Erzähler durch Träume gepeinigt worden, welche das frische unvergleichliche Hochquellenwasser Wiens zum Gegenstande hatten; welche Enttäuschung beim Erwachen! Dafür aber eine angenehme Überraschung bei der Rückkehr zum Hafen, da in diesem mittlerweile der Lloyddampfer MELPOMENE unerwarteterweise eingelaufen war; an Bord derselben fand man liebenswürdige Reisegesellschaft, herzliche Aufnahme, einen guten Tisch und labende kühle Getränke. —

In der That gilt aber die Jagd in der weiteren Umgebung von Massauah als eine sehr ergiebige. Das Thierleben ist überhaupt ein mannigfaltiges, und sind namentlich Luft und Wasser dicht bewohnt. Von Raubthieren finden wir (bei Heuglin) nur Hyänen, und zwar auf den Dalaks-Inseln erwähnt; sehr zahlreich scheinen Antilopen zu sein. Auf das Nähere der Fauna und Flora müssen wir uns hier wohl versagen einzugehen, können aber auf Heuglins *„Reise nach Abessinien,* Jena 1868" verweisen, welche Reise nach Dr. A. Brehms Ausspruch „zu Gunsten der Erd-, Thier- und Pflanzenkunde" unternommen wurde.

Es erübrigt uns noch, über den Handel und Verkehr zu sprechen, dessen Schauplatz Massauah ist. Von jenen an Zahl stets abnehmenden Beurtheilern der in Massauah durch die Occupation geschaffenen Lage, welche Gegner des ganzen Unternehmens sind, wurde zumeist die Geringfügigkeit des hier bestehenden Warenumsatzes in schneidenden Contrast zu den großen Opfern an Gut und Blut gesetzt, welche Italien sich durch die Occupation aufgebürdet hat. Die relative actuelle, und auch frühere Geringfügigkeit dieses Verkehrs mag ohne Weiteres zugegeben werden, und es dürfte das Urtheil, das Linienschiffscapitän v. Kropp vor 16 Jahren abgab, auch heute noch

mehr auf den Landhandelsweg nach Bassala und dem Sudan, als auf jenen nach Abessinien.

Der Seehandel wird beinahe ausschließlich durch die Küstenschiffahrt ermittelt. Diese ist, soweit die einheimische Segelschiffahrt in Betracht kommt, keineswegs in blühendem Zustande; von Küstendampferlinien ist es bisher die einzige ägyptische Khédivieh-Linie, welche die einzelnen Punkte des Rothen Meeres mit einander verbindet. Selbst Italien hat bisher keine Dampferküstenfahrt im Rothen Meere etablirt, welche Handelszwecken dienstbar wäre. Daraus resultirt für die Khédivieh-Gesellschaft ein Monopol, welches sich in hohen Frachtsätzen äußert, die zudem noch keine fixen aber immer sehr theuere sein sollen. Zur Exportsaison wurden 4—4¼ £ pro Tonne von Massauh nach dem Mittelmeere gefordert.

Man kann demnach der Anregung nur beistimmen, welche Linienschiffscap. v. Semsey durch den Vorschlag gab, den österr.-ungar. Lloyd zur Etablirung einer mit geringen Kosten arbeitenden Küstenschiffahrtslinie mit kleinen Dampfern im Rothen Meere aufzumuntern. Die mangelhaft geleitete, gänzlich orientalisch wirtschaftende Khédivieh-Gesellschaft wäre gewiss ohne große Anstrengung aus dem Sattel zu heben. —

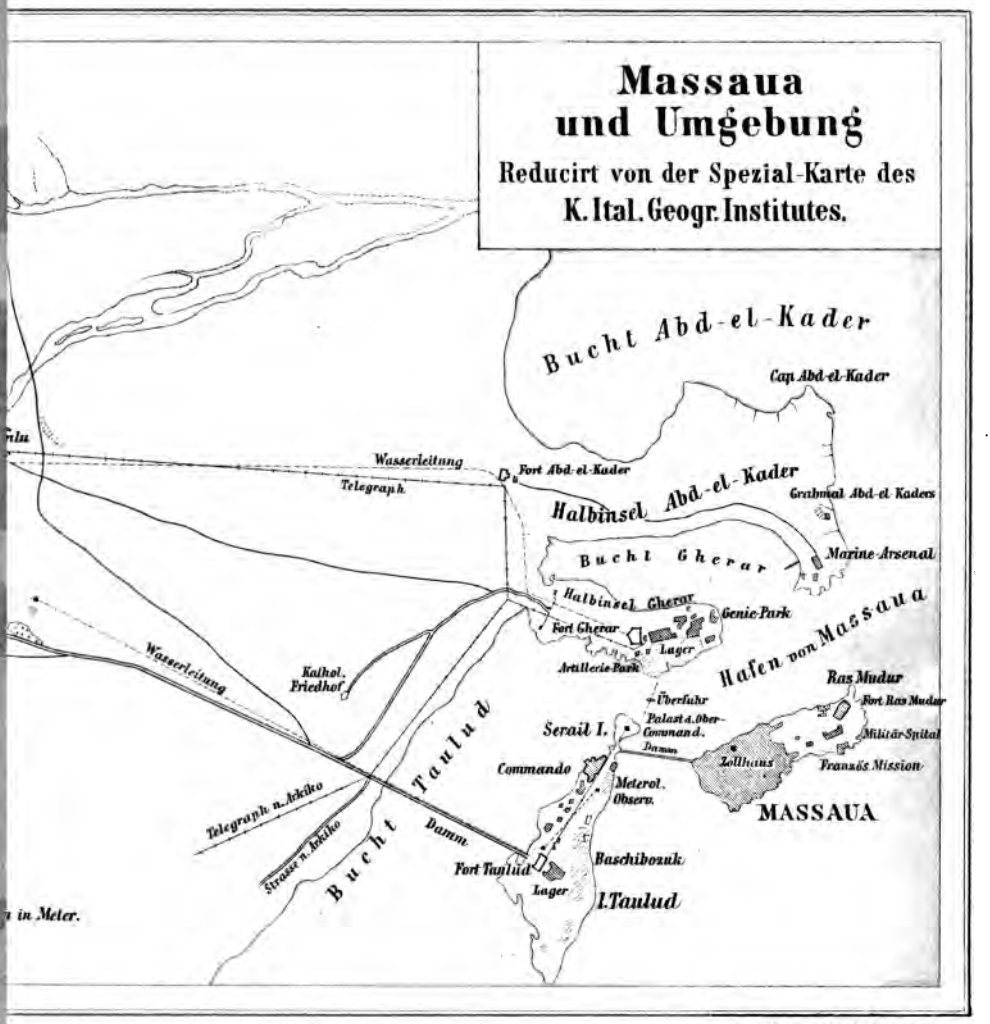
Nach dreitägigem Aufenthalte im Hafen war für FRUNDSBERG die Stunde der Abreise gekommen, und am 14. September lief die Corvette unter Dampf von Massauah aus, begleitet von den Klängen der österreichischen Nationalhymne, welche vom italienischen Admiralschiffe herübertönte. Bis zum letzten Augenblicke hatten sich die italienischen Officiere in Liebenswürdigkeiten aller Art erschöpft, und um zu schließen wie man begonnen, wurde der Corvette, als man ihre Abfahrtsvorbereitungen bemerkte, noch schnell ein ansehnlicher Vorrath an Eis an Bord geschickt. Der Stab der FRUNDSBERG nahm die angenehmsten Erinnerungen an die mit den italienischen Kameraden in Massauah gemeinsam verbrachten Stunden von dort mit sich. — Frischer Gegenwind und bedeutende Gegenströmung zwangen den Commandanten, die Fahrt mit Dampf fortzusetzen. Der Massauah-Canal, dessen Navigation keine besonderen Schwierigkeiten bietet, kann namentlich während des Winters mit großem Vortheile von südlich steuernden Dampfern mit schwächerer Maschinenkraft benützt werden, welche daselbst auf einer Strecke von circa 120 Meilen ruhiges Fahrwasser und bedeutend weniger steif wehende SSO-Winde finden als in der Hauptpassage.

Am Morgen des 16. wurde die Insel Hanish passirt und um 5^h p. m. desselben Tages lief die Corvette, gegen steifen SSO-Wind und eine mit über zwei Meilen stündlich nach Nord setzende Gegenströmung aufdampfend, durch die enge Straße von Bab-el-Mandeb in den Golf von Aden.

Von Bab-el-Mandeb nahm Corvette FRUNDSBERG östlichen Curs gegen Aden, woselbst am 17. September um $7^3/_4{}^h$ a. m. im inneren Hafen geankert wurde. —

Es ist nicht ohne Interesse, über die Witterungsverhältnisse, die Temperatur und ihren Einfluss auf die Dienstesverhältnisse an Bord der Corvette während der Reise durch das Rothe Meer, einen kurzen Rückblick zu werfen.

Während der Fahrt durch das Rothe Meer war das Wetter im allgemeinen der Jahreszeit entsprechend, ruhig und schwül; der Himmel im Zenithe meistens heiter, am Horizonte häufig sehr dunstig. Im nördlichen Theile, im Bereiche der nördlichen Winde war die Hitze kaum bedeutender gewesen als



Kartogr. Anst. v. Th. Bannwarth in Wien.

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY

ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS.

im Mittelmeere; dafür stellte dieselbe südlich des Wendekreises und namentlich während des dreitägigen Aufenthaltes in Massauah die Widerstandsfähigkeit der Bemannung auf eine harte Probe.

Im erwähnten Hafen zeigte das Thermometer zwar nicht mehr als 37° C. im Schatten, eine für Massauah verhältnismäßig niedere Sommertemperatur. Durch die Übersättigung der Luft mit Feuchtigkeit jedoch, sowie dadurch, dass bei Nacht keine merkliche Abkühlung eintrat, wirkte schon diese Temperatur außerordentlich erschlaffend. Bäder gewährten keine Abkühlung, da die Temperatur des Seewassers häufig jene der Luft überstieg und während des Aufenthaltes der Corvette 34,5° C. betrug. Der Grund dieser abnorm hohen Meerestemperatur dürfte in den ausgedehnten, seichten Korallenbänken der vorliegenden Dahalak-Gruppe, sowie in den flachen sandigen Küsten zu suchen sein, welche durch die Sonnenstrahlen ungemein erhitzt, bei steigender Flut auf große Strecken rasch unter Wasser gesetzt werden und ihre Wärme an dasselbe abgeben.

Bei Ebbe werden diese Küstenstrecken und Korallenbänke trocken gelegt; die aus dem stagnirenden Wasser und verwesenden Meeresproducten sich bildenden Dünste, von keiner ventilirenden Brise hinweggefegt, lagern sich über dem flachen Lande, verpesten mit ihren Miasmen die Atmosphäre und erzeugen jene Malaria, welche dieses Klima so gefürchtet macht.

Die Temperatur südlich von Dädalus bewegte sich:

auf Deck im Schatten zwischen	32—35° C.
in den Wohnräumen	33—35° „
im Kesselraume	41—52° „
in der Maschine	40—56° „

Die Exercitien wurden während der heißen Tagesstunden eingestellt und in die Morgen- und Abendstunden verlegt.

Was die Verpflegung der Mannschaft betrifft, so wurden derselben, soweit es möglich war, im Hafen und in See stets frische Lebensmittel verabfolgt, welche Einführung nicht nur vom hygienischen, sondern auch vom ökonomischen Standpunkte aus vortheilhaft erscheint. Das destillirte Wasser bewährte sich in ungemischtem Zustande noch am besten, daher man von der Beimischung von Citronensäure und Essig Abstand nahm; nur den Heizern wurde versuchsweise ein Thee-Absud (100 *g* auf 100 *l* Wasser) als Getränk verabreicht, was den hygienischen Zweck, den Durst mit möglichst geringer Flüssigkeitsmenge zu löschen, in befriedigender Weise erfüllte.

Der Gesundheitszustand der Bemannung war während des Aufenthaltes im Rothen Meere ein sehr befriedigender; nur leichte Verdauungsstörungen, Abscesse und der allerdings sehr häufige Hitze-Ausschlag bildeten die gesammten, durch das Klima hervorgerufenen Indispositionen.

Die vor dem Auslaufen der Corvette aus dem Centralhafen und beim Verlassen des Rothen Meeres am 15. September vorgenommenen Abwägungen der gesammten Bemannung ergaben für diese Periode eine durchschnittliche Gewichtsabnahme von 2,5 *kg* per Person.

V. Aden.

Ein massiges Vorgebirge von vulkanischen, im Jebbel Shamshan bis zur Höhe von 600 *m* aufeinandergethürmten Felsblöcken, ohne Vegetation, ohne Wasser, von Ost nach West fünf, von Nord nach Süd drei Meilen messend, das ist die Halbinsel Aden, von einem englischen Schriftsteller als *„a mass of barren and desolate volcanic rocks“* beschrieben.

Die Natur scheint hier alles versagen zu wollen, was zu den Lebensbedingungen der Menschen und selbst der Thiere gehört; an anderer Stelle der tropischen Erde gelegen, wäre dieser glühende Felsblock vielleicht nie von einem menschlichen Fuße betreten, aber gewiss von einem dahin Verirrten sogleich wieder verlassen worden. Doch an jenem Punkte, an welchem eine Laune der Natur diese vulkanischen Massen zu festem Gefüge werden ließ, führt die Seestraße vorbei, welche schon in alten Zeiten den fernen Osten mit Europa verband; eine Straße, welche in neuer und neuester Zeit wieder in Aufnahme gekommen ist. Darauf fußt die Wichtigkeit von Aden, welches von demjenigen als feste Straßenburg gehalten werden muss, der diese große Welthandelsstraße beherrschen will. In der That zeigt es sich, dass schon die Römer es für nothwendig fanden, sich im Jahre 24 vor Christi in den Besitz der natürlichen Feste von Aden zu setzen, welche 13 Jahrhunderte später, nach den Berichten Marco Polos, ein glänzendes Handelscentrum mit 80 000 Einwohnern und 360 Moscheen geworden sein soll. Im 16. Jahrhunderte waren es die Portugiesen — durch den bekannten päpstlichen Schiedsspruch nach dem Osten gewiesen — welche hier Fuß fassten; sie wurden aber bald von den zur Weltmacht aufstrebenden Türken (1538) vertrieben. Mit dem eintretenden Verfall der türkischen Macht machten zahlreiche arabische Stämme sich wieder unabhängig, und es entstanden selbständige Sultanate im Yemen; der Sultan von Sennah (Sana) wurde Herr von Aden, und im Jahre 1730 trat das Oberhaupt des Stammes der Abdalis, der Scheik von Lahei [1]), sich zum selbständigen Herrn erklärend, auch in den Besitz von Aden. Niemand war zu dieser Zeit daran besonders interessirt, wer in Aden herrschte; die

[1]) Lahey (auf vielen Karten auch Lahadj geschrieben) nahe nördlich von Aden; nicht etwa zu verwechseln mit Loheya an der Küste des Rothen Meeres.

Wege des Welthandels lagen damals weit abseits von der unwirtlichen südarabischen Küste.

Dies wurde anders, als die in Ostindien erstarkende Macht Englands den Drang wachrief, die dortigen reichen und immer mächtiger werdenden Territorien dem Mutterlande näher zu bringen, indem man die Verbindung durch das Rothe Meer und über Ägypten oder über den Suez-Isthmus ins Auge zu fassen begann. Die Einrichtung des ägyptischen Überlandsverkehres war hiezu der erste Schritt; als aber die Erfindung der Dampfschiffahrt vorausblickenden Geistern eine bevorstehende vollständige Revolutionirung der indischen und ostasiatischen Handelswege erkennen ließ, da beschloss England, sich des nun wieder hochwichtig gewordenen Aden zu versichern.

Die erwünschte Gelegenheit bot sich bald. Ein englisches Schiff war im Jahre 1837 in der Nähe von Aden auf den Strand gerathen; die arabischen Küstenbewohner — als Strandräuber nicht weniger flink bei der Hand als in der Wüste beim Aufheben von Karawanen — plünderten das Wrack und misshandelten die Bemannung. Der Sultan von Lahey, dem Aden damals noch immer gehörte, ließ sich zu Entschädigungen, und auch zum Verkaufe von Aden nebst einem kleinen Streifen festländischen Gebietes bereit finden; als aber Capitän Haynes von der ostindischen Flotte erschien um die diesfälligen Verträge im Namen des Gouverneurs von Bombay abzuschließen, war in Lahey ein Thronwechsel eingetreten, und nachdem der neue Herrscher sich ungeberdig zeigte, zögerte man auf englischer Seite keineswegs, zur Anwendung von Waffengewalt zu schreiten. Entsprechende See- und Landstreitkräfte wurden von Bombay aus in Bewegung gesetzt, und Aden ward am 16. Jänner 1839 mit Waffengewalt erobert. Durch eine lange Reihe von Jahren hindurch fanden Versuche statt, den Engländern Aden wieder abzunehmen, wozu die Abdalis sich mit den Fadthelis verbündet hatten; aber immer (1840, 1846, 1851, 1858, 1866) wurden die Angreifer mit blutigen Köpfen heimgeschickt. Erst seit 1867 halten die Araber ehrlichen Frieden, und das Oberhaupt der Abdalis, der Sultan von Lahey, huldigte in Februar 1870 zu Bombay dem Herzog von Edinburgh.

Schon im Jahre 1799 hatte übrigens England Bestrebungen gemacht, am Eingange des Rothen Meeres sich einen festen Punkt an der zukünftigen ostindisch-europäischen Handelsstraße zu schaffen. Diese Versuche hatten der Erwerbung des bei den Alten „Insel des Diodorus“ genannten Eilandes Perim in der Straße von Bab el Mandeb gegolten, einer wüsten, wasserlosen Insel, welche aber an ihrer Südseite einen trefflichen Hafen besitzt und die östliche Durchfahrt der Straße von Bab el Mandeb vollständig beherrscht.

Die langwierigen Unterhandlungen mit dem damaligen Sultan von Lahey, dem die unbewohnte Insel gehörte, führten aber zu keinem Resultate. Als nun England Aden in seinen Besitz bekommen hatte, kümmerte man sich weiter nicht mehr um Perim, bis dass Frankreich im Jahre 1857 Miene machte sich dort festzusetzen. Dem Besucher von Aden wird dort — natürlich von Engländern — gerne eine etwas abenteuerlich gefärbte Geschichte über die Art erzählt, wie England in den Besitz von Perim kam. Ein französisches Kriegsschiff war in Aden eingelaufen, und dessen Commandant soll dem englischen Gouverneur gesprächsweise den Zweck seiner Mission: Besitznahme der Insel Perim, mitgetheilt haben. Der Gouverneur, so wird erzählt, besann sich keinen Augenblick, auf seine eigene Verantwortung ein ihm zur Verfügung stehendes Kanonenboot unverzüglich nach Perim zu senden um den Franzosen zuvor-

kommend dort die englische Flagge aufzupflanzen, so dass die Franzosen, als sie am nächsten Tage vor der Insel anlangten, unverrichteter Dinge abziehen mussten. — Erst nach diesem Acte der Besitzergreifung sollen dann die Verhandlungen mit dem damaligen Besitzer, dem unabhängigen Scheik der Subeïhi an der Yemen-Küste eröffnet und zu erwünschtem Abschlusse gebracht worden sein.

Als in späteren Zeiten (1862) die Franzosen das Territorium von Obok, an der afrikanischen Küste in unmittelbarer Nähe der Straße von Bab el Mandeb erworben, beantworteten dies die Engländer mit der Übernahme des Protectorates über die Insel Socotra im Golf von Aden, wo sie zwar schon im Jahre 1835 in der Absicht Fuß gefasst hatten, eine Schiffahrtsstation zwischen Suez und Bombay zu etabliren, nach der Erwerbung von Aden aber wieder abgezogen waren.

Wir sehen also, dass Italien durch den Besitz von Assab, Frankreich durch jenen von Obok sich in gewissem Sinne von der englischen Oberhoheit über die europäisch-indische Handelsstraße unabhängig zu machen trachten, dass aber vorläufig England, im Besitze von Perim, Aden und Socotra, an der Grenze des Rothen Meeres und des Indischen Oceans noch immer unzweifelhaft die stärkste Position besitzt. —

Zur Zeit als die Engländer Aden eroberten, war dieses Felsennest ein elendes, fast unbewohntes Territorium. Die kläglichen Reste der verfallenen alten Niederlassung, im Krater eines erloschenen Vulkanes im Innern der Halbinsel gelegen, beherbergten kaum einige hunderte von Einwohnern. In englischen Besitz gelangt, wurde Aden jeder Sorgfalt theilhaftig, und der Platz im Jahre 1850 zum Freihafen erklärt.

Verkehr und Handel hoben sich rasch. Als die regelmäßigen Dampferfahrten zwischen dem Rothen Meere, Indien und Ostasien sich immer mehr entwickelten, wurde Aden zu einer gewöhnlichen Zwischenstation für die zahlreichen Dampfer, welche hier ihre Kohlenvorräthe ergänzten. Durch die rege Schiffahrt entwickelte sich auch eigener Handel in Aden. Die Producte des angrenzenden Festlandes nahmen ihren Weg hieher, wo es stets Gelegenheit gab, sie abzusetzen. Gegenwärtig findet ein ganz bedeutender Umsatz in arabischen Producten statt, indem Kaffee, Honig, Harze — namentlich Gummi-arabicum — Federn, Farbstoffe, Perlen und Elfenbein zur Ausfuhr gelangen; Aden nimmt dafür Seide- und Baumwollstoffe, Getreide, alle Arten von Schlachtvieh und Lebensmitteln auf, welche Güter zum großen Theil ihren Weg nach Südarabien nehmen.

Hauptartikel der Einfuhr in Aden bilden natürlicherweise Steinkohle, und sonstige Schiffsbedürfnisse aller Art. Der Wert des gesammten Güterumsatzes in Aden ist in progressiver Steigerung begriffen, und darf diese Zunahme als Folge der stets größer werdenden Zahl von Schiffen angesehen werden, die von Jahr zu Jahr den Weg durch den Suez-Canal nehmen. Im Jahre 1871 war der Gesammtwert der Einfuhr 1 404 169 £, jener der Ausfuhr 885 919 £; diese Werte hatten im Jahre 1883 schon die Höhe von 2 014 580 und 1 444 890 £ erreicht.

Auch in der Bevölkerung vollzog sich unter dem englischen Regime ein rasches Anwachsen. Schon im Jahre 1845, nur sechs Jahre nach der Eroberung, zählte man 20 000 Einwohner ohne der mehrere Tausend Mann starken Garnison. Der Census vom Jahre 1872 ergab erst 22 707, aber nach jenem vom Jahre 1881 würde Aden (wohl mit Garnison) 34 860 Einwohner zählen;

die Garnison ist gegenwärtig nur wenig über 2000 Mann stark, wovon 800 Mann europäische Truppen, der Rest aber Indier sind. Wenn man diese Ziffern mit den detaillirten Angaben vergleicht, welche Freih. v. Maltzan im Jahre 1871 über die Bevölkerung von Aden und deren Zusammensetzung anführen konnte, so ergibt sich, dass der von der englischen Regierung angestrebte Stillstand in der Bevölkerungszunahme von Aden im Laufe der letzten Jahre nicht in erwünschtem Maße erreicht worden ist. Der erwähnte Reisende gibt folgende Zusammensetzung der Bevölkerung von Aden an:

Europäer und ostindische Christen (worunter auch ein Theil der Garnison)	2 000
Ostindische Mohamedaner (darunter Sepoys)	4 000
Araber	6 000
Somalis	5 600
Andere Mohamedaner	100
Banianen und heidnische Ostindier (darunter viele Sepoys)	8 000
Parsis	130
Juden	1 900
Verschiedenen Stämmen angehörend	2 000
Zusammen..	29 730 [1]

Der ausgesprochene Wunsch der Regierung, Aden nicht zu groß werden zu lassen, beruht hauptsächlich auf militärischen Gründen. Aden, von den Engländern gerne das indische Gibraltar genannt, soll vor allem eine starke Festung bleiben, die es vermag einige Zeit auf sich selbst angewiesen sein zu können [2]). Mit seinen Lebensbedürfnissen ist aber Aden gänzlich nach außen

[1]) Die Quelle dieser Schätzungen wird nicht angegeben; der *„Red Sea Pilot“* schätzt für 1872 die Bevölkerung inclusive Garnison auf nur 22 000 Einwohner. Die *„Enc. Brit.“* gibt (1877) 30 000 Einwohner an. Diese Widersprüche sind aller Wahrscheinlichkeit nach auf die zahlreiche flottante Bevölkerung, d. i. die vielen Zu- und Abziehenden zurückzuführen.

[2]) Gewiss hat England viel gethan, um aus Aden eine starke Seefestung zu machen und versäumt man auch nicht, in der Bewaffnung der Befestigungen den modernen Angriffsmitteln Rechnung zu tragen. Gleichwohl sind über den militärischen Wert der Festung Aden die Ansichten getheilt. Wenn man in englischen Quellen Aussprüche wie *„Aden may truly be called the Indian Gibraltar“* häufig findet, so schreibt hingegen Graf Julien Rochechouart: *„Il n'y a pas un marin, pas un militaire, qui ne dise que, sans appui dans le pays, sans moyen de se ravitailler par terre, sans port, la ville d'Aden n'est et ne saurait être, ce qu'on répète pourtant sans cesse, la clef des Indes. On peut embarquer un corps d' armée à Suez, lui faire traverser toute la Mer Rouge et le débarquer sur n'importe quel point de la péninsule, sans que les forts de Périm et d'Aden puissent tirer un coup de canon. Si les Anglais n'avaient pas d'autre moyen de repousser l'invasion, il y a longtemps qu'ils auraient perdu les Indes. Aden n'a d'importance que comme relâche commerciale..... et les Anglais s'en sont emparés pour y établir des depôts de houille. Comme les populations arabes sont portées à la maraude et au pillage, les Anglais ont été amenés, pour se garantir des bandits, à fortifier leur conquête; entreprenant ce travail ils l'ont fait complet, et ont profité de l'occasion pour établir quelques défenses du côté de la mer. Ils ont réussi dans ce sens, qu'Aden est à l'abri d'un coup de main et qu'il faudrait un effort sérieux pour s'en emparer; mais de là à en faire un Sébastopol, un Kronstadt, un Gibraltar, — il y a un monde! les forts d'Aden ne sont pas plus inprenables qui'ls ne sont un empêchement à la navigation à vapeur de la Mer Rouge. Mais, comme station pour une flotte, et comme point de ravitaillement, c'est une place précieuse....* Auch Linienschiffscapitän v. Semsey betont den gänzlichen Mangel eigener Hilfsquellen von Aden; er erwähnt, dass sämmtlicher frischer Proviant zugeführt werden muss, was meistens mittels Kameelkarawanen geschieht. Den Hauptbestandtheil des Proviantes der Garnison bilden aber auch unter normalen Verhältnissen — Conserven. —

Die Behauptung, die man von Moslims, auch von solchen, die als sehr gelehrt gelten, oft mit einem gewissen Stolz aussprechen hört: Arabien, die heilige Wiege des Islams, sei frei von Ungläubigen, eine Behauptung, die durch einen angeblichen Ausspruch des Propheten unterstützt wird: Arabien dürfe nur Rechtgläubige beherbergen, diese Behauptung ist nur für Nord- und Mittel-Arabien zutreffend, und erklärt sich dadurch, dass den Moslims eigentlich von Arabien südlich von Mekka beinahe nichts bekannt ist. Selbst die arabischen Geographen, mit sehr wenigen Ausnahmen, wissen namentlich vom Yemen nichts. Was nun speciell das Vorkommen von Juden betrifft, so ist es richtig, dass Djeddah der letzte Ort von Mittel- und Nordarabien war, wo Juden sesshaft waren bis sie im Anfange unseres Jahrhundertes auch von dort vertrieben wurden. Das Vorherrschen des Hirten-, Nomaden- und Räuberlebens in Nordarabien war übrigens von Alters her den Neigungen der jüdischen Race entgegen, welche der Civilisation, dem städtischen Leben seit jeher zugewendet sind. In Süd-Arabien aber war schon im Alterthume eine hohe Civilisation vorhanden. Die Nomaden waren bewältigt und regelmäßige staatliche Einrichtungen, bürgerliche Verhältnisse gegründet worden. Handel und Wandel blühten und zogen die Juden an. Sie lebten dort wie in Europa, in größeren oder kleineren Gruppen, oft nur familienweise zerstreut, oft in einem Dorfe nur einige wenige Familien, je nachdem es eben Erwerb für sie gab. Die Gründung des Islam bedrohte freilich die zäh an ihrem Glauben festhaltenden Juden; als aber die tolerantere Secte der Zâidi im Yemen die Oberhand behielt, kamen bessere Tage für die Juden und sie konnten sich so lange die Imame herrschten, über das ganze Land ungehindert verbreiten. Mit Ausnahme des Hadramaut, wo die Juden nie geduldet wurden, haben sie sich über das ganze Südarabien zerstreut.

Wenig bekannt aber unzweifelhaft feststehend ist, dass es eine Zeit gegeben hat, in welcher das Judenthum im Yemen zur staatlichen Herrschaft gelangt war, und ganze Araberstämme den mosaischen Glauben angenommen hatten. Du Nowâs[1]) stand der erste an der Spitze des jüdischen Staatswesens. Der Islam führte eine Trennung herbei, indem die mosaisch gewordenen Araber sich der neuen Religion zuwendeten. Die verschiedenen Stämme waren übrigens stets streng geschieden geblieben; es ist unbestreitbar, dass die jetzigen Juden Südarabiens rein israelitischen Ursprungs ohne arabischen Bluteinschlag sind. Im Norden des Yemen lebt ein jüdischer Beduinenstamm, die Rechabiten, bei welchen es nach den Berichten des Missionärs Wolf scheinen will, dass sie arabischer Abstammung seien; aber die sesshafte jüdische Bevölkerung von Südarabien weist keine Spur arabischer Elemente auf.

Ihre Physiognomie, Hautfarbe, selbst ihr Gliederbau sind so grundverschieden von dem der übrigen Südaraber, dass eine Vermischung vollständig ausgeschlossen erscheint. Die Südaraber sind klein, die Juden selten unter, meistens über Mittelgröße; erstere sind gedrungen, die letzteren schlank. Die Araber sind dunkel, oft fast schwarz, die Juden stets weiß, oft von

[1]) Du Nowâs „der Inhaber der Ringellocken“ nicht etwa zu verwechseln mit dem berühmten Abu Nowâs, dem unsittlichen Hofdichter Harun Rashyds, Amyns und Ma'muns, welcher der erste es wagte die unnatürliche Liebe gerade so wie die erlaubte Minne zu besingen. A. v. Kremer bemerkt über ihn: „Abu Nowâs übertrifft Heine weit an Cynismus, er kömmt ihm aber fast gleich in dem Zauber der Sprache, dem Reichthum echt poetischer Gefühlsankläge, geistvoller Wendungen, im überströmenden Witze, und übertrifft ihn in poetisch genialer Verlumptheit.“

hellerer Färbung als die meisten Südeuropäer. Die Züge des Juden sind gedehnt, regelmäßig, die der Südaraber klein und zierlich. Die Südaraber haben kurzes krauses, die Juden leichtgelocktes oft schlichtes Haar, so dass die „Pais", die bekannten Hängelocken, welche in Aden sehr lang aber dünn getragen werden, nur sehr wenige lockige Windungen aufweisen. Im allgemeinen sind die südarabischen Juden ein besonders schöner Menschenschlag, der an Schönheit nur den spanischen Juden nachsteht, aber z. B. die polnischen weit übertrifft. Allerdings sehen die Erwachsenen infolge der vielen rauhen Arbeit, die sie verrichten, oft vor der Zeit verwittert aus; ihre Züge nehmen dann leicht etwas allzu Gedehntes an, was durch die langen spitzen Bärte noch vermehrt wird. Auch der Bartreichthum der Juden ist ein auffälliges Unterscheidungsmerkmal vom südarabischen, nahezu bartlosen Typus. Nur eines haben Juden und Südaraber in ihrer äußeren Erscheinung gemein, nämlich die Magerkeit. Die südarabischen Juden unterscheiden sich hiedurch auffallend von der spanischen (sephardischen) Unterabtheilung, bei welcher man (z. B. unter den in Tunis angesiedelten) eine beinahe ausnahmslose Neigung zur Beleibtheit vorfindet.

Sämmtliche Juden Südarabiens sind Talmudisten; nachdem die ersten jüdischen Ansiedler im Yemen, die Beni Koraita nicht Talmudisten sondern Koraiten waren, forschte Freih. v. Maltzan eifrig nach, ob sich Anhänger der letzteren Secte in Südarabien noch vorfinden; er fand aber überall die Bestätigung für Niebuhrs Behauptung, dass alle südarabischen Juden Talmudisten sind. In Aden besteht eine große Synagoge und zwei kleine jüdische Bethäuser; die letzteren werden von den vom Festlande herüberkommenden Juden besucht, doch sind es keine Sectenunterschiede, welche den Grund für diese Scheidung bilden. Glauben und Ritus haben sich vollkommen rein erhalten; aber merkwürdigerweise haben in der Aussprache der hebräischen Sprache mehrfache Lautverschiebungen und Veränderungen stattgefunden [1]).

Die Juden von Aden haben keineswegs, wie anderwärts, Großhandel, Geld- und Wechselgeschäfte in Händen. Diese Arten von Geschäften sind beinahe ausnahmslos im Besitze von Banianen, Mitgliedern der ostindischen Kaufmannskaste; der Detailverkauf, Speditions- und Commissionshandel ist der Erwerbszweig der Parsen; die Juden aber sind im Klein- und Hausirhandel bethätigt, man findet sie auch hin und wieder als kleine Geldwechsler, aber zum größten Theile sind sie Handwerker: Waffenschmiede, Silberschmiede, Metzger, Maurer u. s. w. Sie sind zu jeder Handarbeit geschickt, gewiss eine um so bemerkenswertere Thatsache, als diese Eigenschaft der jüdischen Race ziemlich allgemein abgesprochen wird. Hier aber ist es gerade die Geschicklichkeit der Juden zu mannigfacher manueller Arbeit, welche ihr Verbleiben in dem mehr oder minder moslemitisch fanatischen Südarabien ermöglicht hat.

Der Araber verachtet so ziemlich jedes Handwerk, namentlich aber jedes Schmiedehandwerk, und hält es des freien Beduinen für unwürdig; dabei hat er aber bei seinem großen Luxusbedürfnis an Waffen aller Art, beim Wert, den er auf den Besitz kunstvoll in Silber verzierter Dolch- und Säbelscheiden, Pulverhörner, Bandeliere u. s. w. legt, die tüchtige und feine Arbeit der geschickten Juden nicht missen können. Daher kömmt es, dass man in allen

---

[1]) Kenner der hebräischen Sprache mögen hierüber die sehr interessanten Details bei Maltzan *„Reise nach Süd-Arabien"*, Braunschweig, 1873. nachlesen.

Gegenden Südarabiens, ganz besonders in den Städten, Juden antrifft, die als geschickte Handwerker ihr Fortkommen finden; die Araber sehen ihre Sesshaftmachung trotz aller religiöser Abneigung, nicht ungerne. Man kann beinahe die Wohlhabenheit eines Ortes nach der Zahl der dort wohnenden Juden bemessen.

Welche Ausnahmsstellung den Juden im Yemen eingeräumt wird, beweist am besten die Thatsache, dass in der Hauptstadt Sana die Juden vollständig unbehelligt blieben, als gleichzeitig vor nicht gar langer Zeit allen Nichtmohamedanern nur die Wahl zwischen Übertritt zum Islam und dem Tod gelassen wurde. Dabei aber würde man trotzdem fehl gehen, wenn man etwa glauben wollte, dass die Juden von den Arabern etwa als gleichberechtigte Mitbürger angesehen werden. Sie sind derart verachtet, dass es z. B. gänzlich unthunlich wäre, den Mörder eines Juden — im Lande der erblichen Blutrache! — zum Tode zu verurtheilen. Hiedurch wären die Juden eigentlich gänzlich vogelfrei; aber da sie, die geschickten Waffen- und Silberschmiede, Baumwollweber, Tüncher, den Arabern unentbehrlich sind, so muss für ihren Schutz gesorgt werden. Dieser wird erzielt, indem es für eine Schande erklärt wird, den Juden, welcher als Unbewaffneter nicht für einen Mann anzusehen ist, zu tödten. Es gilt der Spruch: „eine Frau oder einen Juden zu tödten, schändet den Mann". Dieser Spruch ist durch Tradition zu einem feststehenden, wenn auch ungeschriebenen Gesetze geworden; bei den Südarabern sind eben solche und ähnliche Traditionen viel wirksamer als das geschriebene Gesetz; so hat z. B. bei ihnen der juristische Theil des Korans sich nie recht zur Geltung bringen können. Ist auch das Leben der südarabischen Juden durch Übereinkommen geschützt, so sind sie doch einer ganzen Menge von Demüthigungen ausgesetzt. Sie dürfen z. B. keine Pferde sondern nur Esel reiten, müssen beim Begegnen eines Arabers absteigen und linker Hand ausweichen u. dgl. m.

Selbstverständlich genießen die in Aden, auf englischem Boden, lebenden Juden alle bürgerlichen Freiheiten im vollsten Maße. Während ihre Stammesbrüder auf dem benachbarten arabischen Festlande eine gedemüthigte, verachtete Stellung mit der zähen Geduld und der unvertilgbaren Hoffnung auf bessere Zeiten ertragen, die diesem merkwürdigsten Volke der Erde eigenthümlich sind, ist der Jude Adens seinem ehemaligen Herrn, dem Araber, in allem gleichberechtigt. Welch kolossalen Umschwung dies für die ältere Generation bedeutete, welche in das englisch gewordene Aden nur einzuwandern brauchte um mit einem Schlage aller Bedrückung ledig zu sein, kann eigentlich nur richtig ermessen, wer Gelegenheit hatte, das Leben von Juden in islamitischen Ländern aus eigener Anschauung kennen zu lernen. Hieraus erklärt sich auch, dass die Judengemeinde in Aden zu zahlreich geworden ist.

Mit der größeren Freiheit, welche die Juden in Aden und Umgebung (denn auch in Lahey u. s. w. scheut man englische Vorstellungen über Bedrückung der Juden) genießen, hat auch ihr Culturzustand sich schon merklich gehoben. Es zeigt sich auch hier wieder, welche Lebenskraft diesem Volke innewohnt; nach Jahrhunderte und Jahrhunderte währender, an Sclaverei grenzender Botmäßigkeit, genügt ihm ein geringer Anstoß von außen, um sofort eine höhere moralische und intellectuelle Stufe zu erreichen. Schon seit einer Reihe von Jahren kann man in Aden das Streben der Juden beobachten, ihren Söhnen eine gewisse geistige Bildung zu verschaffen, obwohl die Väter außer der Kenntnis ihres Handwerkes gar nichts wissen, und auch die bei

den Juden des Orientes sonst so sehr verbreitete talmudistische Gelehrsamkeit vollständig vermissen lassen. Unzweifelhaft werden die Juden von Aden sich mit der Zeit zu einer gänzlich ansehnlichen Stellung im Gemeinwesen emporarbeiten; während der Araber die europäische Ausbildung hochmüthig als ganz entbehrlich ansieht, fühlt der Jude ihren Wert und trachtet sie, wenn nicht selbst zu erringen, so doch seinen Kindern ihre Vortheile zu sichern. Dieses Streben allein schon ist die sichere Bürgschaft des Fortschrittes. „Wahrscheinlich werden", — sagt Maltzan — „in einigen Generationen die Juden von Aden den Europäern nicht mehr viel nachstehen. Die Rückwirkung wird sich dann auch auf die Juden des Innern bemerkbar machen". Wenn dem verachteten Stamme der Juden in Südarabien eine bessere obwohl vielleicht noch sehr ferne Zukunft durch Einwirkung der Verhältnisse von Aden vorbehalten zu sein scheint, so kann das Gleiche für andere arabische Parias nicht erhofft werden, von welchen eine ziemliche Anzahl auch in Aden selbst vorkommt, aber auch hier sich von den Mitmenschen scheu absondert und eigene Hüttenviertel bewohnt. Es sind dies die Achdâms und die Schumr.

Unsere landläufigen Vorstellungen von arabischem Wesen zeigen uns immer stolze, unabhängige, untereinander gleichberechtigte Stämme, bei welchen nur allein die Heterodoxie einzelne Menschen oder auch ganze Stämme in eine Art von Ächtungsverhältnis bringen, sie zu dem machen kann, was man allgemein unter dem Paria versteht. Dies ist aber nur für Nord- und Mittelarabien richtig, und von dorther stammen eben eigentlich im ganzen und großen unsere Kenntnisse über arabische Zustände. Südarabien hatte in alten Zeiten eine vom übrigen Arabien vollständig verschiedene Cultur, deren Geist erst in neuester Zeit durch die fortschreitende Auffindung und Entzifferung der Inschriften in den alten Sabäer Tempeln nach und nach offenbarer wird. Da zeigt es sich nun, dass die Kohtâniten, wie die Südaraber von den arabischen Genealogen genannt werden, viel mehr Ähnlichkeit mit den Persern und Ostindiern hatten, als mit den nördlichen arabischen Stämmen. Ein complicirter Cultus, staatliche Einrichtungen, blühende Städte, und eine streng aristokratische Gliederung der oberen sowie der niederen Stände bestanden in Südarabien, als der Mohammedanismus hier eindrang. Die verachteten unteren Kasten durften hoffen, durch Annahme des Islams ihr Los zu verbessern; aber das angestammte Element der Kastenscheidung erwies sich kräftiger als der befreiende Einfluss des Mohammedanismus. Die zwei untersten Classen wurden sogar vom Besuch der Moscheen ausgeschlossen, und die eine ist es bis zum heutigen Tage geblieben. Niebuhr, dem das Verdienst gebürt, das Vorhandensein südarabischer Parias zuerst constatirt zu haben, verglich sie mit unseren Zigeunern; ein Vergleich, der bis auf den Umstand richtig ist, dass der südarabische Paria nicht heimatlos wandert, sondern ein Stadtbewohner ist, dessen verachtete Stellung nur von seiner — allerdings erblich gewordenen — Erwerbsthätigkeit herrührt. So tief verachtet der kriegerische Araber die manuelle Arbeit, dass es eine ganze Reihe von Beschäftigungen gab und gibt, welche unehrlich machen und daher vom Vater auf den Sohn übergehen mussten, wodurch die ausgestoßenen Kasten entstanden sind. Von den vier Paria-Kasten der Südaraber sind zwei, die Achdâm und die Schumr, in Aden vertreten, und wie schon bemerkt, sondern sie sich nicht nur von der übrigen Bevölkerung, sondern auch jede der beiden Kasten von der anderen streng ab.

Die Achdâms (im Singular Châdem, soviel als Diener) sind Gerber, Töpfer, Wäscher, Schlächter, und gelten eben durch diese — allerdings nicht sehr appetitlichen — Beschäftigungen für unrein, aber doch nicht in dem Maße, dass etwa der einer höheren Kaste angehörende nichts berühren dürfte was aus den Händen eines Châdem hervorgeht; wohl aber soll dies den Schumr gegenüber der Fall sein. Alle noch niedrigeren Beschäftigungen fallen diesen zu; sie sind Gaukler aller Art und versehen alle ekelhaften Arbeiten, u. A. die Abdeckerei, weshalb sie verdächtigt werden, Fleisch von gefallenen Thieren nicht zu verschmähen. Die Adchâms dürfen die Moschee betreten, aber keiner darf es wagen die Schwelle eines arabischen Hauses zu überschreiten; die Schumr sind vom Besuch der Moschee, und selbstverständlich von jenem arabischer Häuser ausgeschlossen. Die Achdâms sind eben so ängstlich bestrebt, den Schumr auszuweichen, wie höhere Kasten dies gegenüber den ersteren thun. Die Achdâms sind es, die eifersüchtig darüber wachen, dass kein Schimri (Einzahl von Schumr) eine Moschee betrete: denn wenn ihm dies gelänge, so hätte er sich dadurch schon zum Châdem aufgeschwungen. Dies würde zwar die Angehörigen der oberen Kasten ganz gleichgiltig lassen, wohl aber von den — ebenfalls geächteten — Achdâms als großes Unglück und Schimpf empfunden werden.

Ein wesentlicher Unterschied besteht zwischen diesen Paria-Classen, welchen nebst der Abstammung ihr Gewerbe das in den Augen ihrer Mitmenschen unverwischbare Schandmal aufprägt, und den von den Arabern kaum weniger missachteten Juden. Erstere werden stets, wenn sie dies ungestraft können, z. B. Fremden gegenüber, ihre Kaste verleugnen und sich als Angehörige einer andern, höheren, auszugeben versuchen, und sei es auch nur, dass ein Schimri gerne für einen Châdem angesehen werden möchte; der Jude aber ist ausnahmslos stolz auf seine Abstammung, sowie auf seinen Glauben. Tief wurzelt in ihm die Überzeugung, sein Volk sei das von Jehovah auserwählte, und durch Trübsal und Prüfung hohen Bestimmungen entgegengehend. Damit ist aber auch die Vorbedingung zum Erreichen gleicher und vielleicht höherer Rechte als seine Mitmenschen sie besitzen, gegeben, die Selbstachtung. Die arabischen Parias sind dieses Gefühls gänzlich ledig; sie werden vielleicht unter durchgreifenden civilisatorischen Veränderungen nach und nach verschwinden, als Kaste aber, als Gemeinschaft, werden sie sich nie und nimmer über ihren jetzigen Zustand erheben. —

Den eigentlichen Handels- und Hafenplatz von Aden bildet nicht die alte, im Innern der Halbinsel gelegene Stadt, sondern Steamer Point — die Dampferspitze — an dem südwestlichen Ende der Halbinsel. Hier concentriren sich die Agentien, Depôts und Magazine der Schiffahrtsgesellschaften, die Consulate und Ämter. Die ansehnliche Reihe regelmäßig gebauter, durch luftige Säulengänge gezierter Häuser macht einen angenehmen Eindruck, welcher durch die an den westlichen Bergspitzen gelegenen Garnisonsbaracken, das Gebäude des Postamtes, das schöne Gouvernementsgebäude und die steil emporragende Signalstation noch erhöht wird.

Von Steamer Point aus führt eine gut erhaltene und namentlich in den Abendstunden sehr frequentirte Straße in das Innere der Halbinsel nach der Stadt Aden, häufig Aden Camp — das Lager — genannt, welcher Name darauf zurückzuführen ist, dass die Engländer nach der Eroberung von Aden durch längere Zeit gezwungen waren, wegen Mangel an Unterkünften in der verfallenen Stadt, ein in deren Nähe aufgeschlagenes Lager zu bewohnen.

Noch mehrere andere Straßen bestehen zur Verbindung der zahlreichen und starken Befestigungen. Eine der interessantesten dieser Straßen ist jene, welche auf einem Umwege ebenfalls Steamer Point mit Aden Camp verbindet, und auf welcher man durch zwei lange Felsentunnels und über das auf dem niedrigen sandigen Isthmus gelegene Dorf, eines der stärksten Vertheidigungswerke, den Gebel Hadid (Eisenberg) erreicht. Dieses Werk wird der Hauptsache nach durch einen Krater gebildet, dessen einzige, nach dem Isthmus zu gesenkte offene Stelle durch stark vertheidigte Mauern, Gräben und Batterien abgeschlossen ist.

Die compacte Masse der eigentlichen Stadt Aden ist durchaus von den Einheimischen, d. i. Arabern, Indiern, Somalis, Juden u. s. w. bewohnt. Die englichen Kasernen und Privathäuser sind auf luftigere Plätze, oft auf Hügel gebaut. Ein breiter sandiger Platz welcher wie ein trockenes Flussbett aussieht, theilt die Stadt Aden in zwei Hälften. Dieser Platz ist der Viehmarkt und Lagerungsplatz der vom arabischen Festlande herüberkommenden Karawanen. Unter den hier zum Verkaufe kommenden Thieren zeichnen sich die schönen von der Somaliküste herübergebrachten Schafe aus, die vollständig weiß mit ganz schwarzen Köpfen sind, dann gnuartige Ochsen, Gazellen und vor allem die schönen Reitkameele, die sich zum gewöhnlichen Kameel etwa verhalten wie ein englischer Renner zu einem Karrengaul. Die Nationen und, wie früher bemerkt, mitunter die Kasten, wohnen in bestimmten Stadttheilen: westlich vom Platze findet man Indier und Araber, östlich Parsis und Juden, etwas weiter auch bessere Kaufläden und einige schönere Häuser von einheimischen Beamten und mitunter Engländern. — Sehenswerte Häuser sind hier keine vorhanden, und auch die Moscheen sind klein und unbedeutend. Keine derselben macht den Eindruck dass sie aus älterer Zeit stammen würde, wenigstens sind sie vollständig umgebaut und renovirt. Selbst das Grabmal des großen Schutzheiligen von Aden, Aiderûs [1]), im Süden der Stadt gelegen, ist in seiner jetzigen Gestalt vollkommen neu und wurde von einem hier reich gewordenen frommen ostindischen Moslim erbaut. Nachkommen dieses als heilig verehrten Scheikhs Aiderûs sollen noch in Aden leben, und ihnen obliegt die Bewachung des Grabmals, das wie eine kleine hübsche Moschee aussieht. Der Zugang ist auch Andersgläubigen unverwehrt. Schwieriger ist es, den Zugang zu einem der Heiligthümer der Parsis, nämlich zu ihrem Begräbnisorte, „dem Thurm des Schweigens“ zu erhalten. Wir wollen uns die Beschreibung des Typus dieser Bestattungsorte auf später aufsparen, da es einigen der Herren auf der FRUNDSBERG gelang, in Bombay, dem Centrum des Parsilebens, einen solchen Thurm des Schweigens in Augenschein zu nehmen. Nach einer einzigen Seite — nach Osten — hat die Stadt Aden trotz ihrer hohen Lage den Ausblick auf die See frei. An allen übrigen Seiten ist sie von hohen steilen Bergwänden — Kraterahhängen — umgeben. Auf der Seeseite sieht man von der Stadt aus die kleine Felseninsel Sirah, nahe zum Vorlande von Aden gelegen und früherer Zeit als einer der Ein- und Ausschiffungsplätze von Aden benützt. Die Insel Sirah wird in der orientalischen Sagenwelt als die Stätte des Grabes des Brudermörders Kain angesehen. Gewiss liegt mehr poetischer Sinn darin, diesen trostlosen Fleck

[1]) Maltzan macht aufmerksam, dass der Name Aiderûs verschieden von dem gewöhnlichen arabischen Namen Edris ist und viersilbig ausgesprochen werden soll. Die Engländer schreiben Hydroos.

glühender Felsenwelt als das Grab des ersten Verbrechers der Menschheit anzusehen, als in der gleichfalls im Oriente sehr verbreiteten Sage, nach welcher Aden nichts anderes sein soll als Eden, der paradiesische Wohnsitz des ersten Menschenpaares. Da hätte also der finstere Jehovah Moses' sich mit der Verjagung des ersten Menschenpaares, das der Liebessünde erlag, nicht begnügt, sondern auch noch den Schauplatz des so sehr verzeihlichen Verbrechens verflucht und verwandelt zu dem, was Aden nun seit Jahrtausenden ist!

Eine weltberühmte Merkwürdigkeit von Aden sind die Riesencisternen, in den felsigen Boden der Insel gehauen und derart an den steilen Abhängen der Berge in der Nähe der Stadt placirt, dass die oberen, kleineren Becken ihren etwaigen Überfluss in die unteren größeren Becken ablaufen lassen können. Alle diese großen und kleineren Wasserbehälter, von welchen bis jetzt an 50 entdeckt worden und ein großer Theil im Laufe der letzten Jahrzehnte von den Engländern in gebrauchsfähigen Zustand gesetzt worden sind, stammen aus sehr alten Zeiten. Man schreibt ihre Anlage der Zeit der zweiten persischen Invasion des Yemen um etwa 600 nach Christi zu. Sämmtliche bis jetzt bekannten Cisternen würden, wenn sie alle in Stand gesetzt wären, 30 Millionen Gallonen Wasser fassen können.

Der Fassungsraum der vollständig in Stand gesetzten, in Benützung stehenden Cisternen aber beträgt nur — wie Linienschiffscapitän v. Semsey berichtet — 8 984 892 Gallonen.

Dennoch ist Aden, welches manchmal bis zu drei aufeinanderfolgenden Jahren ohne ausgiebigen Regen bleibt, mit seinem Wasserbezuge nicht allein auf die Cisternen und die aus denselben theilweise führenden Leitungen angewiesen. Nicht allein führt eine ebenfalls uralte, von den Engländern wieder hergestellte Wasserleitung vom Lande bei Sheik Utmah über den Isthmus bis Scheikh Ali, wo sie nach sieben Meilen langem Laufe in ein Reservoir mündet, sondern es sind außerdem noch in Steamer Point drei mächtige Destillatoren aufgestellt worden, welche täglich 97 *t* Wasser zur allgemeinen Benützung liefern. Außerdem gibt es, wie der Commandant der FRUNDSBERG berichtet, noch zwei Destillatoren, welche Privatfirmen gehören, und Wasser zum Verkaufe an Schiffe oder sonstige Abnehmer erzeugen; und endlich ist noch ein weiterer Destillator vorhanden, welcher ausschließlich zur Deckung der Bedürfnisse der Peninsular- und Oriental-Gesellschaftsschiffe arbeitet. Es kann eben auf der regenlosen und einem überheißen Klima ausgesetzten Halbinsel Aden nicht genug für den Wasserbedarf vorgesorgt werden. Nach gewonnenen Erfahrungen ist das Baden im Freien dort der Gesundheit sehr gefährlich, und häufige kühlende Bäder müssen im Hause genommen werden; eine Ökonomie mit dem Süßwasser ist vollkommen ausgeschlossen, und es muss demnach für reichliche Wasserversorgung Bedacht genommen werden. Das Klima von Aden gilt im Übrigen nicht als ungesund, nur muss man sich vor den sehr häufig tödtlichen Sonnenstich bringenden Wirkungen der glühenden Sonne während der Sommermonate unbedingt hüten.

Die Truppen z. B. werden im Sommer von 9^h morgens bis 5^h nachmittags in den gedeckten, fortwährendem Luftzug ausgesetzten Räumen der Kasernen gehalten; aber man erzählt Beispiele genug, dass einzelne Soldaten beim Versuch über den Hof zu schreiten, todt niederfielen; ähnliches wird von Matrosen und Hafenarbeitern berichtet, deren Dienst sie der sommerlichen Mittagsglut schutzlos aussetzte. Nächst der Hitze kann man als Plage

von Aden hauptsächlich die zahlreichen, ganz besonders giftigen Scorpione und eine ziemliche Zahl gefährlicher Giftschlangen nennen. Vor den ekelhaften und ansteckenden Krankheiten der Einheimischen kann sich jeder schützen, welcher nicht berufsmäßig oder zu Forschungszwecken mit ihnen in nähere, unmittelbare Berührung treten muss. —

Nebst der Halbinsel Aden gehört auch ein kleiner Streifen festländischen Gebietes zur englischen Besitzung Aden, welche in politischer Beziehung eine Dependenz der Präsidentschaft Bombay bildet. Die angrenzenden Araberstämme lieben die Engländer nicht, und trotz des nun seit einer Reihe von Jahren seitens des Sultans von Lahej ehrlich gehaltenen Friedens, gilt das Festland außerhalb des englischen Gebietes für Europäer und namentlich für Engländer nicht als sicher. Reisehandbücher warnen davor, Ausflüge zu weit ins Innere des Festlandes auszudehnen.

Für unsere Reisenden an Bord der FRUNDSBERG, welche sich zu Steamer Point aller Aufmerksamkeiten von Seite der englischen Functionäre und des k. und k. Consuls Escher zu erfreuen hatten, bildete gleichwohl ein Ausflug auf das Festland den Glanzpunkt ihres kurzen Aufenthaltes in Aden, und zugleich eine schöne Überraschung der unerwartetsten Art.

Linienschiffsfähnrich Kosarek, welcher diese Partie mitmachte, beschreibt dieselbe (in der Bohemia) wie folgt: Eines Nachmittags wurden wir von unserem Consule zu einem Ausfluge geladen, ohne das Ziel desselben zu erfahren. An das Land gekommen, setzte sich die äußerst gleichmäßig adjustirte Gesellschaft (alles weiß, vom Kopf bis zu den Füßen) in die bereitstehenden Wagen und im scharfen Trab giengs erst auf der Straße nach Aden bis zu dem Somalidorfe Mehalah, dann links abbiegend längs der letzten Ausläufer der vulcanischen Bergmassen der Halbinsel, die hier die Grenze gegen den Isthmus zu bilden und deren Rücken mit mächtigen Festungswerken gekrönt sind.

Am Eingange des Isthmus stehen einzelne armselige Rohrhütten und in der Nähe derselben auf den Felsabhängen klettern Ziegen und Schafe (Fettschwänze) umher und — weiden. Ob sich diese armen Thiere von Sand oder von Steinen nähren, konnte ich nicht beobachten, aber soweit das Auge reicht, ist hier kein Baum, kein Strauch, ja kein Grashalm bemerkbar. — Nichts als links von uns die blaue, träge auf- und abwogende, glitzernde See, zur Rechten die hoch aufragenden dunklen, kahlen Felsen, vor uns nichts als eine weite, bis zum Horizont sich erstreckende, gelblichgraue Ebene, die Wüste, über welcher, von den glühend heißen Sonnenstrahlen erhitzt, die von keinem Lufthauch bewegte Atmosphäre wie ein leichter durchsichtiger Schleier hin und her zittert und flimmert. Mitten hindurch schlängelt sich ein dunklerer schmaler Streifen, unsere Fahrstraße, längs welcher auch die Wasserleitung von dem sieben Meilen entfernten, quellenreichen Dorfe Scheikh Uthman nach Aden führt und in die bereits erwähnten Fortificationen am Eingange des Isthmus mündet.

Nun empfieng uns die Wüste. Aber nicht mit „all ihren Schrecken und Gefahren“, sondern ruhig und gelassen, wie es einer arabischen Wüste geziemt.—

Unser Pferd trabte lustig trotz der glühenden Hitze durch die Wüste weiter und jetzt erst bemerkte man, dass auch diese trostlose, einförmige Sandebene bewohnt sei. Denn hie und da tauchte aus dem Sande, von diesem kaum gut zu unterscheiden, eine kleine Ansiedelung, aus niedrigen Rohrhütten bestehend, auf, und nackte, schwarzbraune Kinder tummelten sich zwischen

denselben herum oder krochen zu der alten Araberin, die als Höckerin hinter einem Brette sass, auf welchem sie mehrere fettglänzende, wenig appetitreizende Mehlkuchen feil bot.

So mochten wir gegen zwei Stunden gefahren sein, als unser rosselenkender Somali plötzlich von der Straße abbog und uns wie zum Spotte in den schweren, hohen Sand fuhr, durch den der Wagen nur mühsam von dem Pferde weiter gezogen wurde. Doch wie erstaunten wir, als wir nach vorne blickten! Dort erhob sich aus der gelben Fläche eine weiße Mauer, eine wirkliche lange Gartenmauer empor und hinter derselben prangten im üppigsten Grün herrliche Palmengruppen, Akazien, Mandelbäume, Cypressen und beschatteten mit ihren Kronen die Veranda eines netten einstöckigen Landhauses, das mitten in dieser augerquickenden Vegetation stand und unser Ziel bildete.

Es war keine Fata morgana, wie sie manchmal Wüstenreisende zum besten haben soll, sondern eine wahrhafte kleine Oase, und zwar eine künstliche.

Hundegebell tönte uns entgegen, als wir uns näherten, und nachdem wir unter der Führung des Consuls eingetreten waren, empfingen uns mehrere Araberknaben, welche unseren Consul bereits kannten. Ein Gefühl der Erquickung und des Wohlbehagens bemächtigte sich unser aller, als wir in die schattigen, kühlen Gänge des Palmenhaines eintraten, aus dem uns ein wohliger Duft entgegenströmte; und zwischen prachtvollen Dattelpalmen, die von tiefgrünem Epheu dicht umrankt waren, schritten wir gegen das einzeln stehende villaähnliche Wohngebäude, das sich der Besitzer dieser Wüstenidylle, ein reicher Scheikh, hier erbaut hatte.

Es erscheint unbegreiflich, wie solch eine Flora hier hervorgezaubert werden konnte, wenn man sich nicht der nahe vorbeiführenden Süsswasserleitung erinnert. Von dieser zweigt eine Leitung in ein Bassin ab, und aus diesem wird mittels eines Wasserrades, das durch ein Dromedar in continuirlicher Bewegung erhalten wird, das Wasser in das Canalnetz des Gartens geleitet, so dass jeder Baum, jeder Strauch und jede Blume fortwährend von frischem Wasser umgeben und gespeist wird.

Dem Hause gegenüber unter den Palmen befindet sich eine schöne, dichte Laube mit einem Springbrunnen in einem tiefen, weiten Marmorbecken, das auch als Bad benützt werden kann.

Wir begaben uns in das Wohnhaus und auf die luftige Veranda hinaus (der Scheikh weilt nur sehr selten hier) und nahmen den von unserem vorsichtigen Consul mitgenommenen Imbiss mit gutem, österreichischen eisgekühlten Bier ein, das uns selten so gut gemundet hat, als hier auf diesem grünen Eilande inmitten der Wüste.

Die Sonne war untergegangen, rasch brach die Dunkelheit herein. — Wir lauschten noch dem tiefen Murmeln des im anstoßenden Gemache sein Abendgebet verrichtenden alten Arabers, begleitet von mehrmaligem Anschlagen des Kopfes am Boden, und nachdem wir den unvermeidlichen Bakschisch an alle Araberjungen entrichtet hatten, brachen wir auf.

Die bleiche, schattenlose Wüste, vom Silberglanze des hoch am reinen, funkelnden Sternenhimmel stehenden Mondes beschienen, die tiefe, majestätische Ruhe ringsum, nur unterbrochen vom Hufschlage der Pferde und dem leisen Knirschen der Räder im Sande, das Auftauchen einzelner dunkler, fast nackter Menschengestalten, die geräuschlos vorbeieilten, um zu dem meilenweit entfernten Heim zu gelangen, die am Wege rastende Karawane, die hoch-

bepackten Kameele, die schweigend daneben hockenden, beturbanten Führer, all dies vereinigte sich, um den Eindruck eines orientalischen Traumbildes, ähnlich einem Doré'schen Feennachtstücke hervorzurufen. —

Der viertägige Aufenthalt der Corvette vor Steamer Point wurde von den Angehörigen des Schiffsstabes dazu benützt, nach Maßgabe der freien Zeit die Sehenswürdigkeiten von Aden zu besuchen, und unter der zuvorkommenden Anleitung des Consuls Escher Informationen über die verschiedenen Verhältnisse dieses täglich wichtiger werdenden Platzes zu sammeln. Zugleich war man am Bord nicht müssig, um Schiff und Takelage instand zu setzen, Kohlen und Maschinenmateriale einzuschiffen.

Nach Beendigung dieser Arbeiten dampfte am 21. September um 9^h morgens die Corvette aus dem Hafen; — Calcutta war das nächste programmmäßige Reiseziel.

Um 11^h wurde eine riesige Sandwolke bemerkt, welche von der arabischen Küste sich gegen Aden und weiter seewärts gegen die Corvette wälzte, während gleichzeitig aus der entgegengesetzten Richtung eine Regenböe heranzog. In rascher Folge entluden sich beide Böen unter Regen- und Sandfall, jedoch ohne bedeutenden Wind.

Wie später in Erfahrung gebracht wurde, hatte die Sandböe im Hafen von Aden mit großer Heftigkeit gewüthet, mehrere Schiffe, darunter den österreichisch-ungarischen Lloyddampfer MELPOMENE von den Vertäuungen getrieben und erheblichen Schaden angerichtet.

Als nachmittags das Wetter sich aufheiterte und NW-Brise einsetzte, wurde die Maschine eingestellt und unter allen Segeln ostwärts gesteuert. Noch am Abende desselben Tages drehte aber die Brise nach Ost und lullte am 23. morgens ganz ein, so dass die Maschine neuerdings in Betrieb gesetzt und längs der Küste Arabiens gedampft wurde, um von etwaigen Landbrisen Vortheil ziehen zu können. Hier fand man jedoch Windstillen und eine Gegenströmung von 42 Meilen im Tage; es wurde deshalb bis zum 28. September morgens die Fahrt gegen Ost unter Dampf fortgesetzt. Die Brise wehte die ganze Zeit hindurch leicht aus Ost, die Strömung setzte $^1/_2$—1 Meile in der Stunde gegen West. Das Wetter war heiter bis zum 27., an welchem Tage mehrere Regenböen und Wasserhosen in der Nähe der Corvette vorübergiengen.

Am 28. zeigte eine lange Dünung aus Süd an, dass die Insel Socotra passirt war; die Brise drehte, allmählich auffrischend, nach dem SW Quadranten und begleitete, gelegentlich nach dem NW Quadranten übergehend, fortan die Corvette unter Segel durch 30 Längengrade nach Osten.

Bis zum 1. October wurde Curs Ost gesteuert, um gegen etwa früher einsetzende nordöstliche Brisen gesichert zu sein, dann hielt man gegen den Neungrad-Canal ab.

Die Strömung im arabischen Meere setzte nördlich von Socotra in 24 Stunden 30 Meilen nach Osten; im östlichen Theile des Meeres jedoch constant nach Westen und bei den Lakhediven 10—20 Meilen nach Norden. Die See war trotz des anhaltenden Windes wenig bewegt, der Himmel heiter oder vorübergehend bewölkt; südlich des zehnten Breitengrades erinnerten leichte Regenschauer, welche fast täglich einigemale niedergiengen, an die dort herrschende Regenzeit. Das Barometer hielt im Ocean mit großer Regelmäßig-

keit seinen periodischen Gang ein, mit dem Maximalstande um 10^h vormittags und abends und dem Minimum um 4^h morgens und nachmittags. Das Thermometer bewegte sich zwischen 24^0 und 28^0 C.

Der Neungrad-Canal wurde in der Nacht vom 9. auf den 10. October durchsegelt und hierauf Curs südlich von Ceylon gesteuert.

Am 13. October fand sich der Commandant veranlasst, von diesem Curse abzuweichen um den Hafen von Point de Galle anzulaufen. Die ernste Erkrankung des Seecadeten v. Pronay hatte hiezu den Anlass gegeben. Am 14. vormittags wurde mit Dampf in diesen Hafen eingelaufen und der erkrankte Seecadet ausgeschifft.

Der Commandant beschränkte den Aufenthalt der Corvette im Hafen von Pointe de Galle auf die unumgänglich nöthige Zeit um die Ausschiffung des Cadeten v. Pronay durchzuführen, und am Lande die nöthigen Vereinbarungen für dessen Unterkunft, Pflege und ärztliche Behandlung treffen zu lassen.

Unmittelbar hierauf, nach nur siebenstündigem Aufenthalte setzte die Corvette ihre Fahrt nach Calcutta fort.

Außerhalb des Hafens wurde die Maschine eingestellt und mit allen Segeln im Curse OSO gesteuert. Die Brise wehte bis zum 19. October mit der Stärke 2—5 aus SW und Süd und gestattete eine verhältnismäßig rasche Fahrt. Die See war ruhig, der Himmel, abgesehen von zahlreichen Regenböen sehr harmloser Natur, meist heiter; der Feuchtigkeitsgehalt der Luft war sehr groß und machte die Hitze (28—33^0 C.) noch drückender.

Am 19. wurde in den Curs NO gesetzt, die Brise flaute jedoch ab und am 20. lag die Corvette in Windstille, während eine Strömung von 26 Meilen pro Tag dieselbe nach Westen versetzte. Es wurde daher nach NNO gedampft, und das ruhige Wetter zur Vornahme von Scheibenschießübungen mit Geschützen benützt. Nach Beendigung derselben wurden wieder die Segel gesetzt und die Corvette bei leichter NO-Brise mit Steuerbordhalsen an den Wind gelegt. Am 23. gestattete die nach Nord und NNW schralende Brise mit Backbordhalsen östlich des 90. Längengrades zu segeln, wo für die Fahrt nach Norden günstigere Windverhältnisse zu erwarten waren. Auf der Höhe des Zehngrad-Canales setzten leichte östliche, später bis SO raumende Brisen ein, welche die Corvette längs der Andamanen langsam, aber ruhig nach Nord bis zum 17. Breitengrade brachten. Dort am 1. November angelangt, setzten, nach früher eingetretener Windstille und darauffolgenden variablen Brisen, Böen aus allen Quadranten, begleitet von strömendem Gewitterregen und einer hohen gekreuzten See, und endlich der langerwartete NO-Monsun in der Stärke von 2—4 ein.

Bisher waren das Wetter und die See meist ruhig, obwohl der Anblick des Himmels sehr häufig äußerst drohend schien, und namentlich im zweiten und dritten Quadranten ungeheuere Wolkenbänke von tief dunkler Färbung den Horizont beengten und während dieser Reise nicht ein einzigesmal den Sonnenauf- und Untergang beobachten ließen. Ein großer Theil der gemachten Fahrt war den zahlreichen Regenböen zu verdanken, welche zu allen Stunden des Tages und der Nacht aus der Richtung des Windes kamen.

Das Barometer blieb innerhalb seiner periodischen Schwankungen normal, das Thermometer stieg jedoch mehreremale über 30^0 C., und war die Hitze viel drückender als im arabischen Meere.

In den folgenden Tagen drehte der Monsun von ONO allmählich bis NNO, und als am 3. der Wind noch mehr schralte, wurde, 70 Meilen entfernt vom unteren Leuchtschiffe an der Mündung des Hooghly, die Maschine in Betrieb gesetzt. Am 4. dampfte die Corvette durch den östlichen Canal, einer Reihe von Leuchtschiffen entlang, gegen die Mündung des Hooghly. Das Wasser zeigte, soweit das Auge reichte, eine bräunlich gelbe Färbung; zahlreiche Baumstämme, Sträucher und Palmenblätter trieben in den schlammigen Fluten seewärts.

Um Mittag kam das erste Land, die dschungelbedeckte Tiger-Insel Saugor in Sicht, und nachmittags wurde in der hier zwölf Meilen breiten Mündung des Hooghly auf der Rhede von Saugor geankert.

Am 5. November morgens, mit einsetzendem Flutstrome, wurde die Fahrt fortgesetzt und um $2^1/_2{}^h$ nachmittags die Corvette in Calcutta vor Anker gebracht.

VI. Calcutta.

Im weitläufigen Delta des heiligen Ganges war vor Zeiten jener mächtige Wasserlauf, der heutzutage den Namen Hooghly führt, die Hauptader. Seit aber die Wassermassen des Ganges sich weiter nach Osten einen Weg gebahnt haben, welcher sie mit jenen des Brahmaputra vereint in der nordöstlichsten Ecke des Golfes von Bengalen der See zuführt, ist der Hooghly nur mehr einer der Seitenausflüsse des heiligen Flusses, jenes Riesenstromes, der mit seinen Zuflüssen ein Gebiet von 581 159 km^2 bewässert, und die Lebensbedingungen für nahezu 100 Millionen Menschen schafft, welche dieses Gebiet bevölkern. Zahllose Wasserläufe zweigen sich von den Ruinen von Gaour an nach Süden ab, und bilden in ihren mannigfachen Verzweigungen das mächtige Ganges-Delta.

Es erfordert ernste und unausgesetzte Aufmerksamkeit und alles Geschick der modernen Wasserbaukunst, um die Nadiya-Flüsse, d. i. die drei Abzweigungen des Ganges, aus welchen sich weit nördlich von Calcutta der Hooghly zusammensetzt, derart offen zu erhalten, um dem Hooghly stets die ausreichenden Wassermengen zukommen zu lassen, und ihn zugleich vor dem Schicksal der Verschlammung und Versandung zu bewahren.

Mächtige Wirkungen müssen bekämpft werden, um dem Hooghly seine jetzige Schiffbarkeit zu bewahren. Die Flut und Ebbe des Meeres bringt im Flusse Niveau-Unterschiede bis zu 6 m hervor, und die Flutströmung, dem Laufe des Flusses entgegen, ist bis zum Orte, welcher gleichfalls den Namen Hooghly führt, fühlbar, d. i. beinahe doppelt so weit landeinwärts als Calcutta, welches 83 Seemeilen von der Flussmündung entfernt liegt. Den regelmäßig wechselnden Wirkungen der Meeresflut und Ebbe mit den von ihnen verursachten starken Strömungen stehen zunächst die gewaltigen Unterschiede in dem Wasserzufluss, welchen der Hooghly vom Hauptstrome zu verschiedenen Zeiten erhält. Nach Jacksons „*Hydraulic Manual and Statistics*“ wälzt der Ganges am Fuße der Hügel von Radjmahal häufig über 50 000 m^3 Wasser in der Secunde vor sich hin, welche Menge mitunter bis auf 607 m^3 herabsinkt.

Angesichts solcher natürlicher Verhältnisse hat man von englischer Seite keine Anstrengung und Ausgabe gescheut, um im Hooghly alle jene

complicirten und kostspieligen Arbeiten durchzuführen und im steten guten Zustande zu erhalten, welche dem Flusse seine Schiffbarkeit bewahren mögen, und zugleich lässt man es sich angelegen sein, durch Unterhaltung eines ausgezeichneten Lotsungs- und Betonnungswesens die Gefahren der Hooghly-Schiffahrt möglichst herabzumindern.

Bei aller Sorgfalt und Fürsorge bleibt aber immer noch sowohl das Anlaufen des Ganges-Deltas als die Fahrt im Hooghly nach Calcutta eine sehr schwierige und gefährliche Aufgabe der Schiffahrtskunst.

Diese Aufgabe täglich und unter den verschiedensten Umständen zu lösen, ist ein Lotsen-Corps berufen, welches die Schiffahrt der zahlreichen nach Calcutta bestimmten und von dort abreisenden Schiffe zu leiten hat.

Die Wirksamkeit der Lotsen beginnt bei den *Sandheads*, wie die zahlreichen den Mündungen des Ganges-Deltas vorgelagerten harten Sandbänke heißen. Für die Navigation bis zu diesen *Sandheads* werden, wie L. S. C. von Semsey ausdrücklich bemerkt, von den Segelhandbüchern vollständig ausreichende Anleitungen geboten; eine Anzahl von Leuchtfeuern und vorgeschobenen Leuchtschiffen, von welch letzteren auch noch besonders auffällige Lichtsignale (durch Bengalfeuer) abgegeben werden, bezeichnen dem zur Nachtzeit Ankommenden den Weg den er einzuschlagen hat und die Position in der er sich befindet. Sehr treffend weist der Commandant der FRUNDSBERG darauf hin, dass es unter Umständen sicherer sein mag, die gefährliche Gegend des Ganges-Deltas bei Nacht anzulaufen als bei Tage, da die Leuchtschiffe nachts nicht leicht zu übersehen sind, während bei Tage das Land vom Decke eines Schiffes meistens erst dann gesichtet werden kann, wenn man sich bereits in nur mehr drei Faden Tiefe befindet.

Bei den Leuchtschiffen wird nun jedes ankommende Schiff von den Hooghly-Lotsen übernommen. Diese Lotsen werden von den Engländern als die besten der ganzen Welt angesehen, und genießen mit Recht einen ausgezeichneten Ruf und eine glänzende Bezahlung. Ihr fixer Gehalt, welcher von 280 bis 550 Rupien monatlich beträgt, wird durch Antheile noch erhöht, welche ihnen von den eingehobenen Lotsungsgeldern zukommen. Die eisernen, von Indiern bemannten Lotsenbriggs kreuzen, je nach dem herrschenden Monsun, in der Nähe des Leuchtschiffes vor dem Eastern Channel oder bei jenem von Pilot Ridge; eines dieser Lotsenschiffe sucht täglich die östlichen Mündungen des Ganges nach abgetriebenen oder verunglückten Schiffen ab. An den vorspringendsten Punkten des Sandarban, d. i. der Ausläufer des Deltas östlich vom Hooghly, sind fünf Zufluchtshäuser errichtet, in welchen Schiffbrüchige Nahrung, Kleidung, allerlei Utensilien, einen Catamaran [1]), eine Karte und Verhaltungsmaßregeln in mehreren Sprachen finden.

Wo das Reich des Lotsen beginnt, hört jenes der Segelhandbücher auf. In der That findet man über die Navigation im Hooghly und über die maritimen Verhältnisse des Flusshafens von Calcutta in den Segelhandbüchern nur äußerst dürftige Angaben, eben aus dem Grunde, weil erstere ohne Lotsen ganz unmöglich ist. Bei den fortwährenden Veränderungen, denen das Fahrwasser der verschiedenen Canäle und Arme unterworfen ist, kann die Karte nur eine allgemeine Orientirung, keineswegs aber die Grundlage für die Schiffahrt bieten.

---

[1]) Die Catamarans sind landesübliche Brandungsboote.

Außer einer genauen Kenntnis des Fahrwassers ist noch eine minutiöse Detailkenntnis der Gezeiten, welche einen Niveau-Unterschied von 6 *m* bewirken, unumgänglich nothwendig.

Längs des Flusses sind Semaphoren errichtet, welche zugleich den Stand der Gezeiten anzeigen. Sturmsignale und Verhaltungsmaßregeln beim Herannahen einer Cyklone werden den Schiffen bei den Leuchtthürmen von Saugor, von Mud-Point, Diamond Harbour und in Calcutta gegeben.

Das Fahrwasser im Flusse ist stellenweise durch gelegte Bojen bezeichnet. Bei Krümmungen, wo der Stromstrich wechselt, ist das Steuern des richtigen Curses meist durch Deckungsmarken am Lande, wie steinerne Obelisken, hölzerne Pyramiden und auffallende, mit weißen Marken versehene Baumstämme erleichtert. Namentlich bei Krümmungen erfordert die Navigation, wegen des beengten Fahrwassers, der bedeutenden, unregelmäßig wechselnden und gewaltige Wirbel erzeugenden Strömung, viel Erfahrung und die größte Aufmerksamkeit.

Die gefährlichste Stelle befindet sich zwischen den Mündungen der Flüsse Roopnarayan und Damoodah, welche durch ihre Ablagerungen das Fahrwasser des Hooghly außerordentlich einengen und verschlammen, so dass es an der *James and Mary*-Bank bei Ebbe nur 3 *m* Tiefe und etwa 150 *m* Breite hat.

Hat ein Schiff, besonders bei der Fahrt mit dem Strome, das Unglück im Hooghly auf den Grund zu gerathen, so sind die Folgen meistens sehr ernst, und haben häufig den gänzlichen Verlust von Schiff und Ladung sowie jenen zahlreicher Menschenleben im Gefolge. Die Gewalt des rasch bewegten Wassers legt zunächst dass Schiff quer vor den Stromstrich, und unmittelbar hierauf wird das unten festgehaltene Schiff völlig umgestürzt und füllt sich in wenigen Minuten. Die eigenthümliche Erscheinung tritt dann ein, dass das Wrack im Laufe weniger Stunden vom Schlamme förmlich verschlungen wird, so dass meistens gar keine Spur des gestrandeten Schiffes übrig bleibt.

Auf der früher erwähnten *James and Mary*-Bank, deren Name von den indischen Worten *jal*, Wasser, und *mári*, unglückbringend (oder auch: schlagend), herstammen mag, ist durch mehrere auf solche Art stattgehabte Verluste von Schiffen in trauriger Weise berühmt geworden. Am 22. April 1868 wurde das Schiff ETHEL mit seinen Ankern triftig und trieb auf das Schiff AGAMEMNON, dieses letztere Schiff mitreißend. Beide Schiffe fassten Grund, und nach vier Stunden waren sie spurlos verschwunden; viele Menschen giengen mit ihnen zugrunde. Am 11. August 1877 strandete die COUNTY OF STIRLING, ein mit 1444 *t* Weizen beladenes Schiff, etwas oberhalb der Mary and James-Bank, und kenterte derart, dass der Kiel obenauf zu liegen kam; in acht Minuten war das Schiff verschwunden. Am 28. September 1878 hatte der englische Dampfer QUEEN ANNE von 2400 *t* gemischter Ladung das gleiche Schicksal und war nach zwei Minuten den Blicken entschwunden. Solche Beispiele genügen, um einen Begriff von der Genauigkeit und dem Geschicke zu geben, welche bei der Beschiffung des Hooghly nothwendig sind.

Selbstverständlich trachtet man die Fahrt durch den Hooghly so einzurichten, dass man die gefährlichste Stelle bei der James and Mary-Bank nicht mit dem vollen Strome, sondern womöglich mit leichtem Gegenstrome passirt, der von der Maschine des Schiffes oder des Schleppdampfers gut bewältigt werden kann und dem Schiffe erhöhte Steuerfähigkeit sichert. Aber trotzdem

bleibt diese Passage stets eine kritische. Als Corvette FRUNDSBERG bei der Abreise von Calcutta die mehrerwähnte Stelle bei Flutstrom durchfuhr, waren gleichwohl die einzelnen Wirbel so heftig, dass das unter allen vier Kesseln mit voller Kraft dampfende Schiff dem hart an Bord gelegten Steuer nicht gehorchte, ein geradezu beängstigender Zustand, der zeitweise 10—15 Secunden andauerte.

Die gefährlichsten Zeiten für die Schiffahrt im Hooghly sind die Monate Mai, August und September, in welchen die Hochwässer besonders starke Strömungen — bis zu neun Meilen in der Stunde — mit sich bringen; zu diesen Zeiten kann flussabwärts überall nur unter Benützung der Zeit des Flutstromes gefahren werden. Nachtfahrten sind das ganze Jahr hindurch unmöglich.

Gewöhnlich werden die Schiffe, nachdem sie bei den Leuchtschiffen vom Lootsen übernommen worden sind, in der Hooghly-Mündung bei der Insel Sagar oder Saugar vor Anker gelegt, um den günstigen Zeitpunkt für den Antritt der Flussfahrt abzuwarten. Dies geschah auch mit FRUNDSBERG; die Corvette war in den Nachmittagsstunden vor der Insel verankert worden, um den Flutstrom des nächsten Tages abzuwarten.

Die Insel Saugar oder Sagar ist wegen der auf ihr in besonders großer Menge vorkommenden Tiger berüchtigt. Die Passagiere und Bemannungen der Schiffe, welche, wie gesagt, hier meistens für mehrere Stunden ankern müssen, werden stets ausdrücklich gewarnt, das Land nur mit äußerster Vorsicht oder am liebsten gar nicht zu betreten. Dennoch kommen häufig Fälle vor, dass Reisende, welche der Versuchung nicht widerstehen, nach mehrtägiger Seefahrt hier schon ans Land zu gehen, den blutdürstigen Bestien zum Opfer fallen. Auch das fischreiche Wasser der Hooghly-Mündung birgt Gefahren, indem hier eine Wasserschlange zahlreich vorkommt, deren Biss absolut tödtlich sein soll. Trotz Tigern und Wasserschlangen ist aber die Insel Saugar der Schauplatz eines jährlichen, im Monate Jänner stattfindenden religiösen Festes, welches jedesmal 100 000—200 000 Pilger, vornehmlich aus Bengalen, hier vereinigt. Auf einem sandigen Strande wird eine drei Tage lang dauernde, jahrmarktartige Versammlung abgehalten; die religiösen Ceremonien bestehen in Bädern im heiligen Gangeswasser, Wallfahrten zum Tempel des Kapila Moni, in Opfern an Cocosnüssen, Früchten und Blumen, welche der See dargebracht werden. Nebstdem werden dem Meere eine Perle, ein Diamant, ein Smaragd, ein Topas und ein Stück Koralle geopfert; der alte Gebrauch, zum Schlusse auch noch einige Kinder dem Opfertode im heiligen Gangeswasser zu weihen, soll in der Gegenwart nicht mehr bestehen.

Die niedrige Lage der gänzlich dicht mit Dschungeln bedeckten Insel setzt dieselbe den Sturmfluten und Verwüstungen durch die von Cyklonen aufgewühlte See aus; alte Chroniken behaupten, dass die Insel vor der Zeit der Gründung von Calcutta von 200 000 Menschen bewohnt war, welche sämmtlich im Jahre 1688 während einer Nacht durch Überflutung der Insel zugrunde gegangen sein sollen. In der Gegenwart wäre es vielleicht nicht unerwünscht, wenn eine solche Sturmflut Saugar von seinen zahlreichen und beinahe einzigen Bewohnern — den Tigern — befreien wollte. Zu Beginn dieses Jahrhundertes dachte man daran, die Insel dem Landbau nutzbar zu machen und eine Gesellschaft erwarb hiezu ein Privilegium. Sie kam aber über eine im Jahre 1812 vorgenommene Aufnahme des Bodenareals nicht

hinaus, welche einen Flächeninhalt von 143 268 Acres [1]) ergab. — Saugar steht vom Leuchthause aus mit Calcutta in telegraphischer Verbindung.

Von der Rhede von Saugar beginnt die Flussfahrt auf dem Hooghly gegen Calcutta. FRUNDSBERG trat diese in mehr als einer Richtung höchst interessante Fahrt am 5. November um 6^h morgens nach Einsetzen des Flutstromes an und erreichte dabei eine Geschwindigkeit über den Grund von 14,5 Meilen. Vor 10^h morgens waren 34 Meilen im Strome zurückgelegt und Diamond Harbour erreicht worden. Hier tritt das Schiff mit einem Postboote in Verkehr, welches dem Lootsen den Bericht über den Wasserstand und die Stromverhältnisse auf der nun beginnenden schwierigeren Flusstrecke übergibt. Diese schwierigere Flusstrecke ist es auch, welche die früher erwähnten, sehr gefährlichen Stellen enthält. Größtentheils zum Zwecke, um den zahlreichen Reisenden die Gefahren dieses Theiles der Fahrt zu ersparen, ist Diamond Harbour mit Calcutta durch eine Eisenbahn verbunden worden, wodurch Diamond Harbour zum Personen-Ein- und Ausschiffungsplatze von Calcutta gemacht worden ist.

Sehr große Schiffe, welche in vollgeladenem Zustande die James and Mary-Untiefe nicht passiren können, ergänzen oder erleichtern in Diamond Harbour, wo der Fluss tief und eine Meile breit ist, ihre Ladung. Für Schiffe, welche ohne Anker ankommen, sind hier Vertäuungen gelegt; auch werden dieselben durch einen Tender mit Ankern und Ketten versehen.

Von Diamond Harbour an ist der erste Punkt, der das Interesse mächtig erregt, die auf dem westlichen Ufer sich öffnende breite Einmündung des Nebenflusses Roopnayaran, welcher zwar einen Lauf von nur 60 Meilen (engl.) hat, aber gleichwohl dem Hooghly mächtige Wassermassen mit entsprechenden Mengen von Schlamm und Sand zuführt, und eben dadurch das Entstehen der nun folgenden James and Mary-Bank verursacht hat.

Acht Meilen von der Einmündung des Roopnayaran in den Hooghly liegt das jetzt unbedeutende Städtchen Tamluk von 5800 Einwohnern, welches im Alterthume eine Stätte besonders lebhaften buddhistischen Cultuslebens gewesen ist, zehn Klöster mit tausend Mönchen, und berühmte Paläste besessen haben soll. Spuren dieser vergangenen Größe sind wohl noch vorhanden, aber in der Gegenwart ist das Hauptinteresse, welches sich an Tamluk knüpft, ein anderes. Es steht nämlich nach chinesischen Quellen fest, dass Tamluk der Seehafen war, von welchem aus der chinesische Pilger Fa Hian zu Beginn des fünften Jahrhundertes unserer Zeitrechnung nach Ceylon segelte, und noch 250 Jahre später beschreibt Hiuen Thseng die Stadt Tamluk in einer Weise, welche keinen Zweifel darüber lässt, dass dieselbe damals noch von den Wellen des Oceans bespült wurde. Es gibt dies also einen Maßstab dafür, wie gewaltig seit dieser Zeit die Sedimente des Ganges die Landgrenze in die See hinausgeschoben haben.

Aber auch gänzlich absehend von den historischen Reminiscenzen, welche dieser und andere Punkte der Flussfahrt erwecken, ebenso von den naturhistorischen Reflexionen, welche sich dem Beobachter aufdrängen, und von dem ganz besonderen Interesse, welches die Durchführung der schwierigen Fahrt beim Seemanne hervorruft, bleibt die Fahrt durch den Hooghly eine ebenso interessante als anmuthige, und mit Recht wird der Hooghly einer der malerischesten Flüsse von Indien genannt.

[1]) 1 Acre = 0,405 *ha* = 0,703 Joch.

Vor allem ist es die reiche und zugleich schöne und frische Vegetation, welche sich an den Ufern entfaltet, die das Auge auf das angenehmste fesselt. Die Schönheit der Bäume, welche in Bengalen wachsen, tritt namentlich längs des Hooghly hervor. Der Bambus mit seinen langen anmuthigen Zweigen, die schlank emporsteigenden Palmen, die Pipuls mit ihren grünen, aus jedem Stücke alten Mauerwerkes heraustreibenden Blättern; die Bäbuls mit ihren goldenen Kugeln und dem angenehmsten Wohlgeruche, Magnolien und verschiedene Arten von Akazien, wechseln in buntester Reihenfolge mit einander ab. Ein saftiges und immerwährendes Grün ist dieser herrlichen Vegetation eigen; denn selbst während die tropische Sonne ihre senkrechten Strahlen über die bengalischen Ebenen sendet, bleibt dieses Land so ausreichend bewässert, dass das Grün stets seine Frische beibehält. Angenehm überrascht wird man von den zahlreichen Landungsplätzen. Nicht allein die kleinen Ortschaften und Weiler, sondern auch die zahlreichen Tempel und Pagoden an den Ufern sind mit eigenen Landungsplätzen versehen. Wo die Ufer steiler sind, bestehen diese Landungsplätze aus ansehnlichen Treppengängen mit breiten Stufen und schön gearbeiteten Geländern, stets mit viel Geschmack in der Anlage. Ohne viel Anstrengung können die Gläubigen in ihren Booten zu jeder Tageszeit, auch in der glühenden Mittagshitze diese Anlegeplätze und die stets nahe gelegenen Tempel erreichen. Die schönen Kuppeln und Minarets der Moscheen wechseln mit den kleinen Hindutempeln, Mhots, welche in der Form einem Bienenstocke gleichend, mehr durch ihre Gruppirung als durch ihre Bauart fesseln.

Sowohl Mohammedaner als Hindus geben sich alle Mühe, die Nachbarschaft dieser Tempel so malerisch als möglich zu machen. Die Stufen werden bis zum Wasserspiegel mit wohlriechenden Blumen bestreut; in die Geländer sind Kränze des indischen Jasmins und andere hübsche Gewächse geschlungen. Blumen und Kränze werden oft in großen Mengen vom steigenden Wasser abgeschwemmt und erfüllen die Luft ober dem Flusspiegel mit den aromatischesten Wohlgerüchen; in magischester Weise wirken die helle Beleuchtung, die anmuthigen Formen der Gebäude und der Vegetation, die reichste Abwechslung von Blättern, Blumen und Blüten. —

Demjenigen, der im Hooghly mit der Schiffsführung zu thun hat, bleibt allerdings wenig Zeit, sich solchen Eindrücken hinzugeben, denn diese erfordert, wie schon angedeutet, die peinlichste Aufmerksamkeit. Ist die gefährliche James and Mary-Bank passirt, so kommen die Fultah-Sands an der Einmündung des Damooda-Flusses an die Reihe und von hier an verengt sich das Flussbett immer mehr und mehr. Etwa fünf Seemeilen vor Calcutta, nach Passirung einer scharfen Krümmung bei *Hangman Point* beginnen die im dichten Grün versteckten Gebäude von Calcutta nach und nach einzelnweise zum Vorschein zu kommen.

Im Bereiche des Flusshafens angelangt, übernimmt der Hafenlootse vom Flusslootsen die Führung des Schiffes. Dies geschah an Bord des FRUNDSBERG nach anstandslos zurückgelegter Fahrt um 2^h nachmittags, und eine halbe Stunde später wurde die Corvette unterhalb des Forts William vorläufig vor Anker gebracht; am nächsten Morgen, als sich Platz hiezu ergeben hatte, wurde das Schiff weiter stromaufwärts gebracht und an das Ufer des Flusses vierkant vertäut. — Zum erstenmal wehte die Kriegsflagge des Donaureiches auf den Fluten des heiligen Ganges. —

Weit über die Grenzen der englisch-indischen Besitzungen hinaus ist Calcutta das Ideal weltlicher Macht, weltlichen Reichthumes und Glanzes. In den volkreichen Städten Chinas, in den Bergen von Nepaul und Thibet, unter den Birmanen, westlich und nordwestlich von Teheran und nach Centralasien zu, an den Ufern des Kaspischen, des Schwarzen Meeres und des Bosphorus, überall auf dem großen Festlande Asiens lauschen die Menschen begierig den ihnen fabelhaft klingenden Erzählungen von der ungeheueren Macht und den riesigen Hilfsmitteln der indischen Regierung. Von Calcutta machen sich alle diese Völker die Vorstellung einer Pracht ohne Gleichen und nie versiegenden Reichthumes.

Und doch hat England hier nicht etwa die Erbschaft einer uralten Cultur angetreten; was Calcutta heute ist und bedeutet, das haben die zähen Anglosachsen selbst geschaffen; denn vor zwei Jahrhunderten standen an dieser Stelle nichts als einige unbedeutende Dörfer und Weiler; und erst vor hundert und dreißig Jahren begann der Aufbau der jetzigen Großstadt, Welthandelsstadt und Residenz des britischen Vicekönigsthumes über Ostindien.

Die älteste geschichtliche Spur des Dorfes Kalikata oder Kalighat — eines kleinen, der Göttin Kala gewidmeten Platzes — zeigt sich in einer vom Mogul Akbar im Jahre 1596 ausgeschriebenen Steuervertheilung. Erst 90 Jahre später kamen Europäer hin, und zwar englische Kaufleute, welche durch Misshelligkeiten mit den Behörden des Moguls sich veranlasst sahen, von ihrer Factorei zu Hooghly aus stromabwärts zu ziehen und sich im Dorfe Sutahnati, innerhalb des jetzigen Weichbildes von Calcutta, niederzulassen. Die neue Niederlassung gewann bald an Ausdehnung und verschmolz sich mit Kalikata und anderen kleinen Dörfern zu einer werdenden Stadt. In der Zeit von 1689—1690 verlegten die bengalischen Districtsbeamten der ostindischen Compagnie schon ihren Amtssitz hierher und kauften im Jahre 1700 die Dörfer Sutahnati, Kalikata und Gobindpur. Ein guter Ankerplatz, und der Schutz, den der Fluss gegen die feindlich gesinnten Mahratten am westlichen Ufer bot, waren für den Entschluss maßgebend, sich hier festzusetzen. Ein Fort wurde am Flussufer erbaut und ein Wassergraben um das ganze Stadtgebiet herum in Angriff genommen. Die Stadt nahm stetig an Größe zu, aber kein auf die Ortsverhältnisse basirender Plan regelte ihren Wachsthum und die Anlage neuer Stadttheile. Die allgemeine niedrige Lage des Bodens, welche theilweise niedriger war als der Hochwasserspiegel des Flusses, machte jede Canalisation und Drainage unmöglich, die weitläufigen Gründe, *Maidám* genannt, welche heutzutage mit Parkanlagen bedeckt die Promenade der eleganten Welt Calcuttas bilden, waren drei Monate des Jahres hindurch ein giftiger Sumpf; an der Stelle des jetzigen imposanten Wellington Square befand sich ein weitläufiger kothiger Tümpel; sumpfige Felder und Dschungeln umgaben im Kreise die ganze Ansiedlung; die Sterblichkeit unter den Europäern betrug häufig ein Viertheil ihrer Gesammtzahl im Jahre, und die Seeleute gaben dem Namen Calcutta die Deutung Golgatha — die Schädelstätte.

Die Hauptbegebenheit in der Geschichte des alten Calcutta ist dessen Einnahme und Plünderung im Jahre 1756 durch Suraj-ut-Daulá, den Nabob von Bengalen. An diese Einnahme knüpft sich die entsetzliche Geschichte von der Einpferchung von 146 englischen Gefangenen in einen Raum von kaum 20□′ Bodenfläche (20. Juni); nur 23 der unglücklichen Opfer überlebten die erste Nacht, alle übrigen fanden den Tod durch Ersticken. Durch sieben

Monate blieb Calcutta in den Händen der Sieger, welche sich beeilten den Namen der Stadt in Alinagar abzuändern. Im Jänner 1757 sandte aber der Gouverneuer von Madras ein Expeditionscorps unter Admiral Watson und dem schon damals hochberühmten Obersten Clive aus, um Calcutta wieder zu erobern. Die Wiedereroberung gelang ohne besondere Schwierigkeiten[1]), aber man fand beinahe alle englischen Gebäude in Ruinen, und selbst die von den Eingeborenen bewohnten Stadttheile arg verwüstet. Alles was irgendwie Wert besessen hatte, war fortgeschleppt worden. Genau ein Jahr nachdem Calcutta für die Engländer verloren gegangen war, wurde die Schlacht von Plassey gegen den feindlichen Nabob gewonnen, und es gelang den Engländern, diesem letzteren die Herrschaft zu Gunsten des ihnen gewogenen Mir Jáfar zu entreißen.

Der neue Nabob ließ sich auch bereit finden, Entschädigung für die Plünderung von Calcutta zu leisten, und es gibt immerhin einen Begriff von der Stufe, die Calcuttas Entwicklung bereits erreicht hatte, wenn man vernimmt, dass die englischen Kaufleute 500 000, die Hindus und Mohammedaner 200 000, die Armenier 70 000 £ an Entschädigung erhielten. Außer dieser Entschädigung erhielten die Engländer vom neuen Nabob ein sehr wertvolles Zugeständnis, nämlich jenes zur Errichtung einer öffentlichen Münze in Calcutta, ein von den Indiern sehr hochgehaltenes Attribut der Souveränität. Doch mussten die Münzen vorerst noch das Bildnis des Kaisers von Delhi tragen.

Mit aller Energie wurde nun an den Wiederaufbau und die Regulirung der Stadt geschritten, und man kann sagen, dass die neue Geschichte Calcuttas vom Jahre 1757 her datirt.

Das alte Fort William wurde aufgelassen, seine Räume dem Finanz- und Zollwesen überlassen, ein neues bedeutend stärkeres Fort, ebenfalls William genannt, wurde nach Vauban'schen Principien in Bau gelegt, und erst im Jahre 1773 vollendet, nachdem 2 Millionen £ für dasselbe aus-

---

[1]) „Ohne besondere Schwierigkeiten" — soweit der rein militärische Theil der Aufgabe in Betracht kommt; die weichen Hindus waren den kräftigen, zähen und oft tollkühnen Engländern nicht gewachsen. Yonge erzählt uns mit allen beglaubigten Details, wie am Hooghly ein einzelner betrunkener Matrose die Bresche eines Uferforts erkletterte, welches erst Tags darauf mit Sturm angegriffen werden sollte, und wie er dann im Vereine mit einigen Kameraden die ihm zu seiner Rettung nachgeeilt waren, das Fort durch Überrumplung einnahm u. s. w. Erst nach der Einnahme von Calcutta, als gegen Chandernagore vorgerückt wurde, wo man Franzosen zu bekämpfen hatte, gab es ernstlicheren Widerstand zu besiegen; die Thaten Clives vor Chandernagore sind es, welche Malcolm in seiner Biographie Clive's als *„a subject of wonder"* bezeichnet. Mit ganz besonderen Schwierigkeiten hingegen war der seemännische Theil der Expedition verbunden, was nach dem, was wir über die Schwierigkeiten der Annäherung an das Ganges-Delta und der Schifffahrt im Hooghly angedeutet haben, gewiss nicht überraschen kann.

Die Flotte erreichte Fultah (Faltá) am 22. December nach ungewöhnlich schwieriger und gefahrvoller Fahrt; *„nothing but the greatest resolution on the part of the captains enabled some of the ships to reach their destination at all"* sagt Yonge, und weiters über die Fahrt im Hooghly: *„The navigation of the river was of the most intricate character: its abrupt windings, and the consequent variety of currents, filled it with shoals, and bars, and rapids, requiring the most unceasing vigilance and the most skilful pilotage. Its banks, too, were studded with forts; so that, while the natural difficulties of the stream seemed to render it impassable to large vessels, the artificial obstacles seemed equally to bid defiance to small ones. The British Admiral, however, like Clive himself, was more inclined to think of what was to be done than of the difficulty of doing it.*

gegeben worden waren. Aus dem sumpfigen *maidám* östlich von diesem Fort, wurde ein weitläufiger Park geschaffen, und die bedeutend günstigeren sanitären Verhältnisse in der Nähe des neuen Parkes brachten es mit sich, dass nach und nach die Wohnsitze der wohlhabenderen Leute, und ganz besonders der Engländer sich ostwärts von diesem Parke zu erheben begannen und nach und nach das prachtvolle Stadtviertel bildeten, welches jetzt das *Chowringhee* oder *Chauringhi Quarter* genannt wird.

Das neue Calcutta hatte sich einer stetigen Entwicklung und zunehmenden Prosperität bis auf unsere Tage herab, ungestört zu erfreuen. Keine der blutigen Erschütterungen, welche seither auf indischem Boden stattfanden, haben Calcutta erreicht, und die Schäden, welche die Elemente in der gewaltigen Tropennatur anrichten, wurden nie so bedeutend, dass nicht die Abhilfe ohne übergroße Anstrengung hätte getroffen werden können. In stetiger Zunahme ihres Reichthums wurde Calcutta zu dem was es heute ist, zur „Stadt der Paläste".

Im Jahre 1707 wurde Calcutta zum Sitz einer Präsidentschaft erhoben, während bis dorthin die Stadt und ihr bengalisches Gebiet eine Dependenz der Präsidentschaft Madras gewesen war; bis zum Jahre 1773 blieb Calcutta mit Madras in dieser Richtung auf dem Fuße der Gleichheit. Im letztgenannten Jahre aber erfloss ein Gesetz, welches die indische Verwaltung centralisirte, und den Präsidenten von Bengalen zum gleichzeitigen Generalgouverneur von Britisch Indien erhob. Warren Hastings hatte im vorhergehenden Jahre erst Calcutta zur englischen Hauptstadt von Bengalen gemacht, indem er sämmtliche Regierungsämter von Murshidabad dahin verlegt hatte; nun aber war Calcutta zugleich als Residenz des Generalgouverneurs die Hauptstadt des ganzen englisch-ostindischen Compagniebesitzes geworden. Von 1834 datirt die Einsetzung eines Untergouverneurs — *Deputy Governor* — zu Calcutta, welcher den Generalgouverneur in Fällen der Abwesenheit, in den Angelegenheiten der bengalischen Districte zu vertreten hatte, aber erst im Jahre 1854 wurde das Generalgouvernement vom Localgouvernement vollständig getrennt; seither hat Bengalen in Calcutta einen *Lieutenant Governor*, welcher die gleichen Verwaltungsrechte ausübt wie die Gouverneure von Madras und Bombay, und der wie diese letzteren dem von den Geschäften des Localgouvernements vollständig befreiten Generalgouverneur von Indien untersteht. Für den letztgenannten hohen Functionär ist seither auch der Titel Vicekönig in Aufnahme gekommen.

Vielfach ist seit der Erhebung Calcuttas zur Hauptstadt Ostindiens dafür plaidirt worden, das Generalgouvernement in eine andere der großen Städte zu verlegen [1]). Die Gründe, welche hiefür geltend gemacht wurden, waren vor allem das ungesunde, in der Regenzeit geradezu mörderische Klima, die große Entfernung einerseits vom Centrum Hindostans, andererseits von England. Seit der Etablirung eines Netzes von Eisenbahnen und Telegraphen verstummen die Einwände wegen der großen Entfernung; denn der Vicekönig steht durch diese neuzeitlichen Communicationsmittel in directer Verbindung

[1]) Nach Reclus wurde nicht allein das England zunächst gelegene Bombay sondern auch Delhi, Agra, Allahabad, Djabalpour zur Hauptstadt vorgeschlagen und darauf hingewiesen, dass unter den alten asiatischen Dynastien das Centrum Bengalens dem variablen Kopfpunkte des Ganges-Deltas nachgerückt sei, wodurch Nadiya, Gaour, Pandouah, Kasimbazar, Murchihabad nacheinander die erste Stelle einnahmen.

mit den entferntesten Theilen seines Gebietes. Die Wirkungen des Klimas wurden ihrerseits auch erfolgreich bekämpft, indem die Drainage vervollkommnet und die Stadt durch eine Wasserleitung ausreichend mit gutem gesunden Trinkwasser versorgt worden ist. W. W. Hunter steht nicht an, Calcutta gegenwärtig als die gesündeste Stadt des Ostens, gesünder als viele europäische große Städte, zu bezeichnen [1]). Die Informationen und Eindrücke, welche der Commandant der FRUNDSBERG hierüber an Ort und Stelle erhielt, lassen aber dieses Urtheil als ein sehr rosig gefärbtes erscheinen, wenigstens insoweit neuankommende, noch nicht acclimatisirte Personen in Betracht zu ziehen sind. Linienschiffscapitän v. Semsey äußert sich nämlich wie folgt:

Mit Recht berüchtigt ist der Hooghly wegen seines sehr ungesunden Klimas. Obwohl das Deltaland des Ganges und die von wilden Thieren wimmelnden Dschungelinseln der Sanderbands die Brutstätte der unter den Eingeborenen Calcuttas endemisch auftretenden Cholera sind, so fordert doch das durch die Malaria erzeugte Fieber und die Dysenterie unter den diese Gegend besuchenden Seeleuten mehr Opfer als die erstgenannte, in Europa so sehr gefürchtete Krankheit. Indessen lassen sich auch diese Gefahren durch Anwendung richtiger hygienischer Maßregeln, namentlich dadurch, dass man sich vor dem Schlafen in freier Luft hütet und von dem Genusse schlechten Wassers und vielen Obstes enthält, bedeutend abschwächen.

Dass Calcutta so selten von Kriegsschiffen besucht wird, soll eben seinen Grund in der Tücke des Klimas haben, welches den Bemannungen der in letzter Zeit im Hooghly gewesenen Kriegsschiffe sehr schädlich war.

Auch unter der Bemannung der FRUNDSBERG traten trotz aller angewendeten Vorsichtsmaßregeln meist erst nach dem Verlassen von Calcutta, zahlreiche, mitunter hartnäckige Fälle von Malariafieber auf, welche jedoch sämmtlich, wenn auch langsam, zur Heilung gelangten.

Die beste Zeit in sanitärer Beziehung ist für diesen Hafen vom November bis Februar.

Von der Verlegung des viceköniglichen Residenzsitzes von Calcutta weg nach einem anderen der ostindischen Emporien ist es demnach auch schon seit längerer Zeit stille geworden; nicht so verhält es sich mit einer anderen für Calcutta sehr wichtigen Frage, nämlich mit jener über die möglicherweise eintretende Nothwendigkeit, den Hafen von Calcutta zu verlegen, vor allem um ihn näher an die See zu bringen. Es bestehen in dieser Richtung zwei Projecte.

Das eine dieser Projecte stammt in seinen Grundzügen aus dem Jahre 1853. Zu dieser Zeit hatten ungünstige Veränderungen in den Schiffbarkeitsverhältnissen des Hooghly die Regierung bewogen, ein hydrotechnisches Gutachten über die voraussichtliche künftige Gestaltung dieser Verhältnisse von Fachleuten ausarbeiten zu lassen. Dieses Gutachten kam zum Schlusse, dass die Eignung des Hooghly zur Beschiffung sich in stetiger Weise verschlechtere. *„that the Hooghly was deteriorating gradually and progressivly“*. Hiezu wurde allerdings bemerkt, dass noch gar keines jener Hilfsmittel, welche die Wissenschaft und hydrotechnische Kunst an die Hand geben, zur Aufrechthaltung der Schiffbarkeit des Hooghly in Anwendung gebracht worden seien.

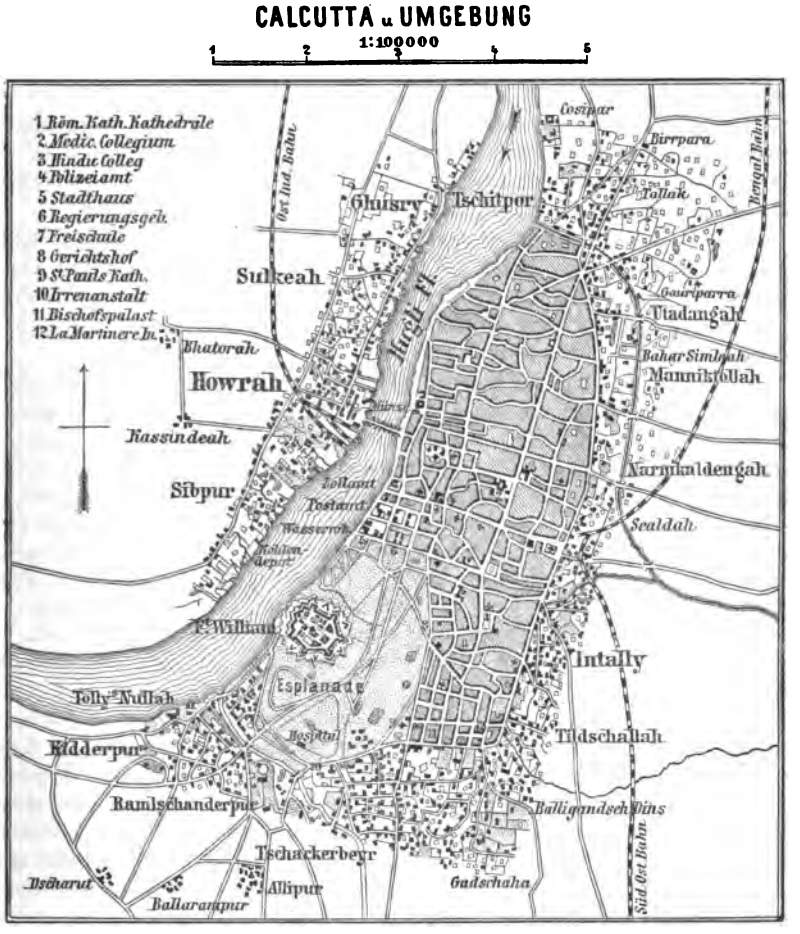
---

[1]) *„Enc. Brit.“ IV.* Nachdem Calcutta im Jahre 1871 ein geringeres Sterblichkeitsverhältnis auswies als Neapel und Florenz, war Hunter (im Jahre 1875) zu obiger Behauptung berechtigt.

Dies wurde nun anders; eine genaue und continuirliche Beobachtung des Stromes, der Veränderungen seines Bettes, der Ufer, der Untiefen wurde organisirt und mächtige Baggermaschinen überall an den geeigneten Punkten installirt und in Thätigkeit erhalten, namentlich aber den Veränderungen der Untiefen und der Fahrwasser die größte Aufmerksamkeit zugewendet. „*Everything has been done*“, schrieb der schon früher erwähnte W. W. Hunter, „*which the foresight of modern knowledge could suggest, or the power of modern capital could achieve.*“ Man hatte also vorgezogen, den Hooghly, wenn auch mit großen Kosten und ohne die für die Schiffahrt bestehenden Gefahren beseitigen zu können, in befahrbarem Zustande zu erhalten, und das Project der Hafenverlegung wurde gegenstandslos. Es bestand in der Anlage eines Flusshafens bei Canning, etwa 20 Meilen südöstlich von Calcutta, zu welchem Hafen die Schiffe durch eine andere Wasserader des Ganges-Deltas, den Multa-Fluss (östlich vom Hooghly) den Weg zu nehmen hätten. Dieser Multa-Fluss mag bessere Verhältnisse besitzen als der Hooghly; er hat einen geradlinigeren Verlauf, keine mächtigen, Sandbänke bildenden Zuflüsse u. s. w. Aber in der Hauptsache würde doch nicht ausgeschlossen sein, dass die Flussstrecke, die bis zu dem neuanzulegenden Hafen zurückzulegen wäre, in späterer Zeit ebenfalls versanden möchte, und ein noch weiteres Vorschieben des Hafens gegen die See zur erneuerten Nothwendigkeit würde. In einer anderen, ebenfalls sehr wichtigen Angelegenheit würde aber durch Anlage eines Hafens bei Canning gar nichts gewonnen; die Schiffe müssten nämlich nach wie vor sich den ernsten Seegefahren aussetzen, welche die Annäherung an das Ganges-Delta mit sich bringen und welche sich im Laufe der Zeiten noch weiters steigern müssen, da sich jedes Stromdelta, aber jenes des Ganges ganz besonders, immer weiter in die See hinein vorschiebt. Trotzdem hat die ostindische Regierung, als in allerletzter Zeit die Frage der Hafenverlegung neuerdings in Anregung kam, auf das eben in seinen Grundzügen skizzirte Project zurückgegriffen, vielleicht deshalb, weil die Landverbindung mittels Eisenbahn zwischen Calcutta und Canning bereits besteht, und wahrscheinlich auch aus dem Grunde, weil die Kosten der Ausführung dieses Projectes nur auf 4 000 000 £ veranschlagt werden. Nicht allein die Regierung protegirt dieses Project, sondern es erfreut sich auch in der Bevölkerung und der Handelswelt aller Sympathien, weil es gegenüber dem anderen, neueren Gegenprojecte den Unterschied zeigt, dass Calcutta eine Hafenstadt bleiben würde, was man eigentlich nicht mehr sagen könnte, wenn das zweite Project zur Ausführung käme. Dieses will nämlich der Schiffahrt den ganzen Rayon der Gangesmündungen ersparen und den Chilka-See zum Seehafen gestalten, welcher mit Calcutta durch eine Eisenbahn in Verbindung zu setzen wäre. Dieser See, durch Sanddünen von dem Meere getrennt, eigentlich eine große Lagune bildend, liegt zwischen Puri (Jaggarnaut) und Barhampur, 180 Seemeilen südwestlich von der Hooghly-Mündung und 240 Seemeilen in der Luftlinie von Calcutta entfernt. Die Verwirklichung dieses Projectes würde somit außer den eigentlichen Hafenbauten sammt Magazinen, Docks und sonstigen Etablissements, eine ganz ansehnliche Eisenbahnanlage zur Verbindung mit Calcutta erfordern. Begreiflicherweise sind es die seemännischen Kreise, in welchen die wärmsten Verfechter und entschiedensten Anhänger dieses großartigen Projectes zu finden sind, aber die Verwirklichung desselben käme der gänzlichen Auflassung von Calcutta als Hafenstadt gleich und könnte selbst deren Stellung als Handelscentrum von Bengalen gefährden, da es ja nicht ausgeschlossen wäre, dass

die Güter mit Übergehung von Calcutta ihren Weg direct zu und von der See nehmen würden. —

Der gegenwärtige Hafen von Calcutta lässt an Großartigkeit des Verkehres, an Lebhaftigkeit des Schiffahrtsverkehres und an technischem Geschicke einzelner seiner Anlagen nichts zu wünschen übrig.



Die Länge des Hafens von Calcutta, zu dessen Bereiche noch je 50 *m* der anliegenden Ufer, bei höchstem Wasserstande gerechnet werden, beträgt neun Meilen. Eine vorzüglich organisirte Hafenbehörde leitet sämmtliche den Verkehr und gesicherten Aufenthalt der vielen Schiffe betreffenden Angelegenheiten. Dieser Hafenbehörde obliegt auch nebstdem die Instandhaltung des schiffbaren Theiles des Hooghly und seiner Canäle bis zu den äußeren Leuchtschiffen, 130 Meilen südlich von Calcutta.

Der für die größten Schiffe befahrbare Theil des Strombettes hat in Calcutta eine Breite von durchschnittlich 230 *m*.

Die 506*m* lange Howrahbrücke, ein in ihrer Art einziges Riesenwerk, wurde im Jahre 1874 mit einem Kostenaufwande von 220 000 £ vollendet; sie führt von Calcutta nach dem am rechten Ufer liegenden Vororte Howrah, wo sich der Centralbahnhof der von hier ausgehenden Eisenbahnen befindet. Diese Brücke theilt den Hafen in zwei Theile; ihre Pfeiler fußen auf verankerten Pontons, welche den bis 6*m* betragenden Niveau-Unterschied mitmachen und zugleich der ungeheueren, in der Regenzeit neun Meilen erreichenden, viermal im Tage wechselnden Strömung widerstehen müssen. Für die Passage größerer Schiffe kann diese Brücke in der Mitte geöffnet werden, während kleinere Schiffe unter derselben durchfahren.

Im nördlichen Theile des Hafens ist der Vertäu- und Anlegeplatz der kleineren Localdampfer, sowie der zahllosen Flussfahrzeuge, welche den Verkehr mit den stromaufwärts gelegenen Provinzen vermitteln, ferners befinden sich am rechten Ufer 13 Trockendocks.

Südlich der Brücke liegt der eigentliche Hafen für die großen Schiffe, welche längs des linken Ufers in Reihen zu drei bis fünf vierkant vertäut liegen. Bojen und Vertäuungen sind hier für 180 Schiffe vorhanden, während in der Mitte des Stromes zwei Reihen Bojen für kleinere Schiffe, für solche des Hafendienstes, für Schlepper, Tender u. s. w. gelegt sind.

Uferquais und Dämme gibt es in Calcutta nicht; die Ufer bestehen aus zähem lehmigen Boden, welcher in natürlicher Böschung sanft ansteigt. Mehrere breite, aus Ziegeln gemauerte Treppen führen in den Fluss; sie dienen zur Vornahme der religiösen Waschungen in dem den Hindus heiligen Wasser des Hooghly. Anlegeplätze bestehen aus verankerten Pontons, von welchen in Gelenken bewegliche Brücken ans Ufer führen. Stellenweise werden diese Brücken noch durch einen zweiten, inneren Ponton unterstützt, der bei niederem Wasserstande ganz im Trockenen bleibt. Viele solcher Landungsbrücken befinden sich vor dem Zollhause, wo Schiffe zum Aus- und Einladen anlegen. Die einheimischen Boote mit ihrem über Wasser weit vorspringenden Buge eignen sich vorzüglich zum Anlegen an die sanft geböschten Ufer.

Wenn man die Gefahren der Navigation im cyklonenreichen Golfe von Bengalen, die Schwierigkeit und die für Segelschiffe gesteigerten Kosten der Schiffahrt im Hooghly in Betracht zieht, wird man es kaum für möglich halten, dass in Calcutta Segelschiffe den Dampfern Concurrenz machen können. Umsomehr ist man bei dem Anblicke der zahlreichen Segelschiffe allerersten Ranges erstaunt (es wurden zur Zeit der Anwesenheit der FRUNDSBERG gegen 20 Viermaster im Hafen gezählt), gegen deren Zahl die der Dampfer sehr bescheiden in den Hintergrund tritt.

Große Vorsicht ist während der starken Strömungen bezüglich des Bootsverkehres geboten, denn der Hooghlyfluss ist in Calcutta wegen seiner Tücke und Gefährlichkeit berüchtigt und gefürchtet; selbst geschickte Schwimmer, welche in den Fluss fallen, sollen einfach verschwinden und von den unteren Strömungen fortgerissen werden. Das Kentern eines Bootes ist für die Insassen immer verhängnisvoll, was bei der bedeutenden Strömung und den ein verwickeltes Netz bildenden zahlreichen Vertäuungsketten leicht erklärlich scheint.

Naturgemäß waren der Hafen, die vielen Schiffe, das Leben und Treiben im Hafen die ersten Gegenstände der Aufmerksamkeit an Bord der FRUNDSBERG, nach Ankunft der Corvette vor Calcutta. Die Stadt konnte erst an die

Reihe kommen, als die ersten vom Dienste freigelassenen Stunden zum Landgange benützt werden durften.

Betritt man das Ufer, so wird der Blick vorerst durch den schon erwähnten großartigen Park — *Maidám* — gefesselt, welcher sich östlich vom Fort William erstreckt. Vom Flusse aus wird ein guter Theil dieses Parkes eben durch das Fort William den Blicken entzogen, welches in seiner weitläufigen Anlage einen Umfang von 3 *km* aufweist. Durch den schönen Park weiter nach Osten vordringend, erreicht man das Chowringhee-Viertel, jenen Stadttheil der luxuriösesten Pracht, welcher Calcutta den Beinamen der Stadt der Paläste eingebracht hat. Von den imposanten, mit Collonaden und mächtigen Fronten versehenen Gebäuden, welche dieses Stadtviertel bilden, sind die hervorragendsten dem *Maidám* zugewendet. Kunstverständige behaupten übrigens, dass im Palastviertel von Calcutta der beinahe durchaus adoptirte griechische Styl, trotz der Pracht der einzelnen Gebäude und des Reichthumes der angewendeten Materialien dem Totalanblicke der einzelnen Partien eine gewisse Monotonie verleihe, ähnlich wie eine solche dem ebenfalls prächtigen St. Petersburg eigen sein soll. Sei dem wie es wolle, dem schlichten Seemanne wird die Stadt der Paläste gewiss immer in hohem Grade imponiren. — Vor nicht gar langer Zeit bestand noch ein schneidender Contrast zwischen diesem Stadttheil, der nur Pracht und Reichthum zur Schau trug, und dem geradezu elenden Zustande, in welchem der ganze große übrige Theil der Stadt, nämlich die von Eingeborenen bewohnten Viertel, belassen wurden. Diese nördlichen und weiter östlich gelegenen Partien der Stadt waren ein Labyrinth von engen schmutzigen Gassen, die von elenden Hütten eingefasst waren; seit einer Reihe von Jahren ist dies aber wesentlich anders geworden. Breite Straßen wurden in der gründlich regulirten Stadt der Eingeborenen angelegt, welche der Luft und dem Lichte Zugang verschaffen, und auch elegantere Häuser beginnen sich jetzt dort zu erheben, während im Gegentheile die Neubauten im alten Europäer-Viertel beginnen einen einfacheren, aber immer geschmackvollen Charakter aufzuweisen. Um das Weichbild der eigentlichen Stadt lagern sich eine Anzahl von Vororten. Der wichtigste unter ihnen ist Howra, am rechten Hooghly-Ufer, gegenüber von Calcutta. Wir haben der hochinteressanten Brücke bereits Erwähnung gethan, welche diesen Vorort mit Calcutta verbindet; sowie die weltberühmte Brooklyn-Brücke trägt auch diese den Namen der Vorstadt, nach welcher sie führt.

Howra scheint zum Sitze der Industrie der Stadt Calcutta werden zu wollen; durch die hoch emporragenden Fabriksschlotte bekommt diese Vorstadt das Aussehen einer europäischen Fabriksstadt oder Vorstadt. Die Jutespinnereien und die Fabriken, welche den großen Bedarf an Getreidesäcken befriedigen, befinden sich sämmtlich zu Howra, wo auch, wie schon bemerkt, der Hauptbahnhof von Calcutta gelegen ist. Die von hier nach Patna und Benares führende bengalische Eisenbahn verbindet Calcutta mit dem ostindischen Eisenbahnnetze.

Der Entstehungs- und Entwicklungsgeschichte von Calcutta entsprechend, weist die Stadt keine Denkwürdigkeiten von althistorischem Werte, wohl aber eine sehr große Zahl von neueren Bauwerken und Anlagen auf, welche als Sehenswürdigkeiten bezeichnet werden können. Das Fort William, das Gouvernementspalais, das Stadthaus, das Palais der legislativen Versammlung für Bengalen, sowie jenes des obersten Gerichtshofes, die Kathedralen St. Paul und St. John, das Post- und das Telegrafengebäude, die Universität, das in-

dische Museum, dann die römisch-katholische Kathedrale, die griechische und die armenische Kirche u. s. w. können als solche betrachtet werden. Sowohl die öffentlichen Plätze als das Innere der hervorragenderen Regierungsgebäude und der Kirchen sind reich an Monumenten und Gedenktafeln, welche ehemaligen Gouverneuren oder den Opfern des Sepoykrieges gewidmet sind. Zu den hervorragenderen dieser zahlreichen Denkmäler gehört die im prächtigen Gouvernementspalaste befindliche Statue des Marquis von Wellesley, des nachmaligen Herzogs von Wellington, welcher von 1798 bis 1805 Generalgouverneur von Indien war und den Prachtbau des Gouvernementspalastes beginnen ließ, der mit einem Aufwande von 13 Lákhs Rupien, d. i. 130 000 £ hergestellt wurde. Ein in Säulenform gehaltenes Monument in der Nähe des Gouvernementspalastes, dem Sir David Ochterlony gewidmet, ist 165′ hoch, und die am oberen Theile angebrachten, durch eine im Inneren befindliche Treppe erreichbaren Gallerien bieten einen schönen Aussichtspunkt über ganz Calcutta und dessen nähere Umgebung. Einen tieferen Eindruck als manches der Denkmäler, welche verdienten Staatsmännern und Kriegern gewidmet sind, macht auf den Besucher Calcuttas mitunter eine der einfachen Erinnerungstafeln, die in Kirchen u. s. w. von pietätvollen Hinterbliebenen den unschuldigen Opfern der Schreckenszeit während des Sepoykrieges geweiht wurden. So findet man z. B. in der St. Pauls-Kathedrale eine Erinnerungstafel an den 21jährigen Sir Goodricke Jackson, englisches Oberhausmitglied und *Assistant Commissioner* zu Sitápuhr im Königreiche Oudh, welcher auf der Flucht von seiner 20jährigen Schwester getrennt, und nach mehrmonatlichen Leiden zu Luknow (Lakhnau) am 16. November 1857 ermordet wurde, ein Schicksal, welches am 24. September desselben Jahres auch das junge Mädchen ereilt hatte. Die Grabschrift des unglücklichen Mädchens erweckt trotz ihrer schlichten Ausdrücken alle Erinnerungen an die entsetzlichen Qualen, welchen die Engländer ohne Unterschied des Standes, Alters und Geschlechtes unterzogen wurden, wenn sie das Missgeschick hatten in die Hände ihrer grausamen und fanatisirten Feinde zu fallen [1]). —

Von relativ sehr neuem Datum, aber von außerordentlichem Interesse ist das indische Museum. Dasselbe wurde erst durch einen Parlamentsbeschluss vom Jahre 1866 ins Leben gerufen. Ein immenses Gebäude wurde für dasselbe errichtet, und wie schon der Name andeutet, wurden der Aufgabe dieses Museums die weitesten Grenzen gesteckt. Welches Interesse dasselbe in der Bevölkerung zu erwecken vermochte, erhellt am besten daraus, dass man täglich an 1700 Eingeborne und monatlich an 700 Europäer als Besucher zählt. Von besonderem Reichthum ist die Fossilien-Sammlung dieses Museums, welches den Nachweis erbringen soll, dass alle antidiluvianischen Säugethiere

---

[1]) Die Grabschrift lautet:

Miss Georgina Jackson
Aged 20 years
Who in escaping from Sitahpur
Was separated from her brother
And after enduring for several months
Great sufferings and exposure
Perished at Lakhnau in the massacre
On the 24 September, 1857.

und Vögel Ostindiens von jenen der übrigen Welt vollständig verschieden waren, während von den Reptilien lebende Repräsentanten noch vorkommen. Ebenfalls von hervorragendem Interesse ist in der Mineralienabtheilung der Saal, welcher der Sammlung von Edelsteinen eingeräumt ist. Die meisten der hier ausgestellten Diamanten sind aus Bandalkhand, Südindien und Sambhalpur. Von besonders berühmten Exemplaren, wie der Regent, der Kohinur, der große Nizám, werden hier Nachahmungen, sogenannte Modelle, gezeigt. Auch findet man in der Mineraliensammlung eine Nachahmung des berühmten 10 Pfund schweren Meteoriten, welcher am 23. Jänner 1870 zu Nedagolla in der Präsidentschaft Madras niederfiel. Eine populäre Beschreibung der sämmtlichen Schätze des indischen Museums ist seit mehreren Jahren in Ausarbeitung begriffen, und in einzelnen Theilen schon der Öffentlichkeit übergeben worden. Der weiche Grund auf welchem ganz Calcutta erbaut ist, hat unter der massigen Schwere des Museumsgebäudes ungleiche Senkungen erfahren, wodurch die Hauptfront bald nach Vollendung des Gebäudes einen von oben bis unten klaffenden Riss erhielt. Spuren dieser Beschädigung sind noch immer wahrnehmbar.

Mehr Anziehungskraft noch, als die sehenswürdigen Gebäude und Anstalten, üben in der reichen Tropennatur die prachtvollen öffentlichen Gärten aus. Die einen, wie der Eden-Garten, in dessen nächster Nähe FRUNDSBERG vertäut lag, versammeln in den Abendstunden bei Musik und elektrischer Beleuchtung die ganze elegante Welt von Calcutta, oder dienen als Schau- und Tummelplatz für die verschiedenen englischen Sportübungen; damit aber die gebotenen Genüsse nicht gänzlich frei von Entbehrung bleiben, ist im Eden-Garten das Rauchen untersagt.

Hervorragendes wissenschaftliches Interesse erwecken der botanische und der zoologische Garten.

Der erstere, auf dem westlichen Ufer des Hooghly unterhalb Howra gelegen, wurde im Jahre 1786 auf Anregung des Generals Kyd gegründet, welcher auch der erste Director desselben wurde. Unter den Nachfolgern, welche General Kyd während des nun 100jährigen Bestehens des botanischen Gartens erhalten hat, befinden sich mehrere berühmt gewordene Botaniker: Roxburgh, Wallich, Griffith, Falconer, Thomson und Anderson. Der botanische Garten bedeckt die ansehnliche Bodenfläche von 272 Acres, (191 Joch), und erstreckt sich eine englische Meile lang an den Ufern des Hooghly. Breite Fahrstraßen durchkreuzen den Garten nach allen Richtungen, und der Besucher kann denselben eingehend besichtigen, ohne seinen Wagen zu verlassen. Imposant sind zwei gleich beim Haupteingange beginnende Alleen, von welchen die eine von riesigen Palmyra-Palmen, die andere, linksseitige, von Mahagonibäumen gebildet wird. Verfolgt man die zwischen diesen beiden Alleen gelegene Hauptfahrstraße, so erreicht man bald eine besonders anziehende Palmenpflanzung. Dieser Theile ist durch einen dreimal überbrückten Wasserarm von dem übrigen Theil des Gartens getrennt, wo man die reichsten Blumenanpflanzungen findet. Auch sind hier zahlreiche Gewächshäuser, wovon das eine die ansehnliche Länge von 200′ erreicht. In der Nähe dieses großen Gewächshauses findet man das Monument, welches dem Gründer des botanischen Gartens, General Kyd, errichtet worden ist. Von hier führt der Weg zu dem Hauptprachtstücke des ganzen Gartens, nämlich zu dem Riesenexemplare des Banyanenbaumes (ficus indica), dessen Stamm 51′

im Umfange misst, und der mit seinen nahe an 200 zählenden Luftwurzeln eine Grundfläche von 800□′ einnimmt.

In der Nähe dieses Riesenbaumes befand sich eine der ältesten, noch von Roxburgh gepflanzte Anlage von Mahagonybäumen; dieselbe fiel beinahe zur Gänze einer Cyklone im Jahre 1864 zum Opfer. Es war dies die verheerendste Cyklone, welche in neuerer Zeit über Calcutta gewüthet hatte; von den 195 Schiffen, welche der Hafen beherbergte, blieb nur ein einziges auf seinen Vertäuungen.

Der botanische Garten von Calcutta hat seit seinem Bestehen nicht allein, nach dem Zeugnisse des Sir J. Hooker, die Welt mit mehr tropischen Pflanzen zu Nutz- und Luxuszwecken bereichert als irgend eine andere ähnliche Anstalt vor ihm, sondern er hat, stets von Kräften ersten Ranges geleitet, auch der Wissenschaft und selbst der Production wesentliche Dienste erwiesen. In dieser Richtung sei das Herbarium erwähnt, welches 30 000—40 000 Spezies von Pflanzen enthält, und von dem aus die meisten botanischen Anstalten und Herbarien von naturwissenschaftlichen Museen Europas versorgt worden sind, und dann die hier gemachten Versuche mit Theepflanzen, auf welchen die ganze Theecultur im Himalaya und in Assam beruht. Eine reiche fachliche Bibliothek ist mit dem botanischen Garten verbunden.

Der zoologische Garten kann sich an Größe und wissenschaftlicher Bedeutung allerdings mit dem botanischen Garten nicht messen, doch erweckt er bei dem europäischen Besucher immerhin ein lebhaftes Interesse. Ein schwarzer Panther erregte besonders die Aufmerksamkeit jenes Cadeten von der FRUNDSBERG, welcher, als man ihm den prachtvollen bengalischen Tiger zeigte, einen *men-eater*, der 200 Menschen verspeist haben soll, um die Einsicht in die bezüglichen bestätigenden Documente bat.

Viel reicher an interessanten Thieren als der zoologische Garten, ist noch der großartige Park des Königs von Oudh (Aud, Awadh), wo besonders das Schlangenhaus weltberühmt ist, und wo die innige Verbindung, in welche hier ein botanischer Garten mit einem Thiergarten gebracht ist, dem Besucher auf Schritt und Tritt neue Überraschungen bietet. Dieser Park ist dem botanischen Garten gegenüber außerhalb von Calcutta gelegen, aber als königliche Residenz selbstverständlich nicht allgemein zugänglich. Dem Stabe der FRUNDSBERG eröffnete sich aber durch die entgegenkommende Fürsorge des k. u. k. Consuls R. P. Heilgers die erwünschte Gelegenheit, nebst anderen Merkwürdigkeiten Calcuttas auch die Residenz des Königs von Oudh besuchen und bewundern zu können.

Der genannte Consul war sogleich nach Ankunft der Corvette an Bord gekommen, und hatte sich und sein Haus dem Stabe der FRUNDSBERG in freundlichster Weise zur Verfügung gestellt. So wie der k. u. k. Consul, waren auch die englischen officiellen und privaten Kreise voll der entgegenkommendsten Aufmerksamkeiten gegen den Commandanten und die Mitglieder des Schiffsstabes. Officielle und private Besuche und Gegenbesuche kamen gleich während der ersten Tage in Gang, und nach wenigen Tagen hatten sich die Einladungen zu Festen, Ausflügen u. s. w. derart gehäuft, dass die ganze Zeit des projectirten Aufenthaltes der Corvette vergeben war, keine Einladungen mehr angenommen werden konnten, und der Commandant schließlich, um noch für sich und den Stab Gelegenheit zu entsprechenden Erwiderungs-Festivitäten

an Bord der FRUNDSBERG zu schaffen, die Aufenthaltsdauer des Schiffes um zwei Tage verlängern musste.

Die ersten Kreise des officiellen und nichtofficiellen Calcutta wetteiferten miteinander, den beliebten „Austrians“ den Aufenthalt in der ostindischen Hauptstadt so angenehm und interessant als möglich zu machen. Allen voran, nach englischer Sitte, die vornehmeren Clubs Calcuttas; der Bengal Club, Bengal United Service Club und der zu Calcutta befindliche deutsche Club. Sämmtliche Mitglieder des Stabes wurden von diesen Clubs auf die Dauer ihres Aufenthaltes zu Ehrenmitgliedern ernannt. So angenehm es für die Officiere der FRUNDSBERG auch war, bei ihren häufigen Landbesuchen zu gegebener Zeit in einem dieser mustergiltigen Clubs alle Bequemlichkeiten zu finden und eine Art sicheres *home* am Lande zu besitzen, so blieb doch wenig oder gar keine Zeit, um an dem eigentlichen Clubleben theilzunehmen.

Die Einladungen zu Ausflügen, zu Gartenfesten, und häuslichen Unterhaltungen beanspruchten den Vorrang, und wurden selbstverständlich auch mit der größten Freude angenommen. In dieser Richtung waren es besonders der k. u. k. Consul Heilgers und seine reizende Gattin „eine Engländerin von Geburt und Erziehung, Französin nach Gestalt und Benehmen“ — so schildert sie ein Brief von der FRUNDSBERG — welche vor keiner Anstrengung zurückschreckten, um dem Stabe der FRUNDSBERG den Genuss des Sehenswertesten zu vermitteln was Calcutta bieten kann.

Den Besuch der Residenz des Königs von Oudh haben wir schon kurz erwähnt; von noch größerem Interesse waren ein Ausflug nach der französischen Besitzung Chandernagore, welchen Consul Heilgers zu Ehren seiner Gäste von der FRUNDSBERG arrangirte, und ein echt ostindisches Fest, welches der Radjah Sir Surindro Mohun Tagore dem Stabe der Corvette in seiner fürstlichen Residenz gab. Dieser interessante Ausflug, und das mit aller orientalischen märchenhaften Pracht inscenirte Fest bildeten unstreitig die Glanzpunkte des auch an zahlreichen anderen schönen Stunden so reichen Aufenthaltes der Corvette FRUNDSBERG in Calcutta.

Die Partie nach Chandernagore fand am 15. November, einem Sonntage, statt. Consul Heilgers hatte zu diesem Zwecke einen eleganten Flussdampfer gemietet und ihn der zahlreichen von ihm eingeladenen Gesellschaft zur Verfügung gestellt. So ziemlich alle Herren und Damen, die mit den Officieren der FRUNDSBERG bekannt geworden waren, nahmen an der Fahrt Theil; um 7^h morgens setzte man stromaufwärts in Bewegung.

Der erste Haltepunkt war in Barrakpore, dem Landaufenthalte des Vicekönigs von Indien. Diese schöne Sommerresidenz wurde unter Lord Minto, Generalgouverneur von 1813—1823, errichtet. Im prachtvollen Parke ist von Lord Minto eine Ruhmeshalle errichtet worden, in welcher Gedenktafeln die Namen der Officiere verewigen, die bei der Eroberung von Mauritius und Java 1810 und 1811 fielen, während eine andere Gedenktafel die Gefallenen der Schlachten von Maharajpur und Paniár am 29. December 1843 nennt. Ein anderes sehenswertes Denkmal im Parke ist das Mausoleum über dem Grabe der Lady Canning, der Gattin des ersten Vicekönigs von Indien, welche hier am 18. November 1861 starb. Ihr Gatte, welcher sie nur um sieben Monate überlebte und in der Westminster Abtei zu London begraben liegt (während Cannings Amtsdauer fand die Bekämpfung und schließliche Unterdrückung des Sepoy-Aufstandes statt), hat seiner geliebten Lebens-

gefährtin ein rührendes Epitaph geschrieben, welches sowohl auf dem Grabmal als in der St. Pauls Cathedrale zu Calcutta reproducirt ist [1]).

Barrakpore leitet seinen Namen von einem im Jahre 1772 hier gegründeten militärischen Cantonnement her, an welches sich jetzt eine Ortschaft von nahezu 10 000 Einwohnern anlehnt. Die Erinnerungen, welche sich an dieses stets von eingeborenen Truppen besetzte Barrackenlager knüpfen, sind keine erfreulichen; im Jahre 1847 meuterte hier das 47. bengalische Infanterieregiment als es zum Ausmarsche gegen Birma beordert wurde; die Meuterei musste blutig niedergeschlagen werden, und das Regiment erlitt die Strafe der Streichung aus den Armeelisten; auch im Jahre 1857 war Barrakpore der Schauplatz meuterischer Vorgänge, welche zur Auflösung des einen, und Auflösung nebst Streichung aus den Armeelisten eines zweiten eingebornen Regimentes führten. —

Nach eingehender Besichtigung der schönen viceköniglichen Residenz — der Vicekönig war auf einer längeren Bereisung während des ganzen Aufenthaltes der FRUNDSBERG von Calcutta abwesend — kehrte die Gesellschaft an Bord ihres Dampfers zurück und setzte die Fahrt nach Chandernagore fort.

Unterwegs wurden die großen Wasserwerke bemerkt, welche Calcutta mit täglich 34 Millionen Liter Trinkwasser versehen. Sie bestehen aus gewaltigen Pumpwerken, welche das Wasser des Hooghly zu mächtigen Filtern und von diesen in vier große Reservoirs befördern. Diesen Wasserwerken, und einer in ihrer Art einzigen Canalisation, welche den Inhalt der Canäle durch Pumpwerke außerhalb des Stadtbereiches führt, von wo er dann noch mittels einer eigenen Eisenbahn nach dem sogenannten Salt Lake weggeschafft wird, verdankt Calcutta eine wesentliche Verbesserung seiner sanitären Verhältnisse.

Gegen 2^h nachmittags langte die Gesellschaft in Chandernagore an.

Chandernagore (Chandranagore, Chundernagore, wahrscheinlich besser Chandanagar „die Stadt des Sandelholzes“ oder Chandranagar, „Stadt des Mondes) ist einer der wenigen Reste des einst sehr bedeutenden französischen Theiles von Ostindien. Im Jahre 1673 hatten die Franzosen hier Fuß gefasst und die Stadt sammt Gebiet dem Groß-Mogul im Jahre 1688 abgekauft. Chandernagore war in der Mitte des vorigen Jahrhundertes zu einer blühenden Handelsstadt geworden, hunderte von Schiffen ankerten im Hooghly vor der reichen Stadt. Nach der Eroberung Chandernagors durch Watson und Clive, von der wir schon Erwähnung gethan haben, blieben Stadt und Gebiet bis

---

[1]) *Honours and praises*
Written on a tomb are at best
A vain glory; but that her charity,
Humility, meekness, watchful faith in
Her Saviour will for that Saviour's sake
Be accepted of God, and be to her a glory
Everlasting, is the firm trust of those
Who knew her best, and most dearly
Loved her in life, and who cherish
The memory of her departed.

— — — — — — — — —

Dann folgt noch die Bemerkung: *The above words were written November 22nd, 1861, by Earl Canning, who survived his wife but 7 months. He left India on the 18th of march, died in London on the 17th of June, and was buried in Westminster-Abbey on the 21st of June, 1862.*

zum Jahre 1763 im Besitze Englands; im Jahre 1794 ward Chandernagore zum zweitenmale den Franzosen durch die Engländer abgenommen, und erst im Jahre 1816 wurde es zugleich mit anderen Colonien (Martinique, Guadeloupe etc. etc.) dem neu etablirten französischen Königreiche auf Grund der Verträge von 1814 und 1815 wieder überlassen.

So schön sich Chandernagore, am rechten Hooghly-Ufer gelegen, mit seinen schattigen Alleen, den coquetten in reizenden Gärten versteckten Villen ausnimmt, so gering ist die gegenwärtige Bedeutung dieses kleinen französischen Colonialbesitzes. Die Kriege, die sinkende französische Macht in Indien, der riesige Aufschwung Calcuttas, endlich die Verschlechterung der Fahrbarkeitsverhältnisse des Hooghly bei Chandernagore, wo der Fluss jetzt nur 3 *m* Tiefe hat, sind als Ursachen des Verfalles anzusehen. Gegenwärtig zieht selbst der französische Handel mit und nach Bengalen schon längst nicht mehr über Chandernagore sondern über Calcutta, wo er einen Gesammtwert von 60 Millionen Francs im Jahre erreicht. Auch wird manche andere gewinnbringende Thätigkeit durch ungünstige Verträge u. dgl. gehemmt; so z. B. darf Chandernagore keine Opiumindustrie betreiben, wofür es jährlich von England eine Art jährlichen Tributes von 600 Kisten Opium empfängt. „*Les coquettes maisons de Chandernagore*“ heißt es in einem französischen Colonialwerke „*laissent supposer une prosperité qui est bien loin d'exister*“. Dabei ist aber unbestreitbar Chandernagore, dessen Gesammtgebiet nur 940 *ha* mit 22 550 Einwohnern beträgt, einer der reizvollsten Aufenthaltsorte der Gangestiefebene geblieben. Seine Tempel und mitunter verfallenen Paläste sind sozusagen in einem einzigen ununterbrochenen Garten gebettet, und die aus Wäldern und Teichen bestehende Umgebung mildert das heiße Klima in angenehmster Weise.

Diesen natürlichen Vorzügen entsprang die auf englischer Seite gefasste Idee, in Chandernagore eine Art von allgemeiner Villeggiatur für die Bewohner Calcuttas ins Leben zu rufen. Als die bengalische Eisenbahn von Calcutta gegen Delhi tracirt wurde, wollte man die Bahn über Chandernagore führen und dort Theater, Spielhäuser und Vergnügungsorte aller Art ins Leben rufen; doch setzte man von englischer Seite die Bedingung der vollständigen Abtretung der erforderlichen Grund- und Landstrecken. Chandernagore hätte vielleicht durch die Verwirklichung dieser Projecte einer Auferstehung entgegen gebracht werden können, aber die Verhandlungen scheiterten an den von der französischen Regierung erhobenen Forderungen und gemachten Schwierigkeiten. Die Eisenbahn wurde nun unter sorgfältiger Vermeidung jedes nicht unbestritten englischen Territoriums geführt, und geht mehrere Kilometer von dem Städtchen Chandernagore vorbei, welches blieb was er war. —

In freundlichster Weise empfangen, besuchte unsere Reisegesellschaft zuerst den französischen Gouverneur Mr. Clément Thomas, und besichtigte dann eine denkwürdige katholische Kirche, welche hier von italienischen Missionären im Jahre 1726 gedründet worden ist. Die etwa 450 Europäer, welche am Territorium von Chandernagore leben, gehören verschiedenen Nationalitäten an, aber die Umgangssprache ist selbst unter den Franzosen die englische. Gouverneur Thomas soll auf eine diesfällige Frage geantwortet haben, dass er sich sehr überrascht umkehren würde, wenn er auf der Straße französisch reden hören würde. 31 Mann Marineinfanterie mit einem Officier bildon die Garnison von Chandernagore — ein trauriger Contrast zu den

Zeiten, in welchen Watson und Clive ihre bedeutende Streitmacht aufbieten, Wunder der Tapferkeit verrichten mussten, um Chandernagores bewaffneten Widerstand zu besiegen, was ihnen trotz allem Geschick und Heldenmuth schließlich doch nur durch Zuhilfenahme von Verrath gelungen sein soll.[1])

Nach Sonnenuntergang verließ die Reisegesellschaft Chandernagore und fuhr mit ihrem Dampfer in angenehmster Stimmung nach dem 24 Meilen entfernten Calcutta zurück, nicht ohne dass für die wenigen Tage, welche FRUNDSBERG noch da bleiben sollte, entsprechende Programme zu geselligen Unterhaltungen und Ausflügen verabredet worden wären.

Das prachtvolle indische Fest, welches dem Commandanten und Stabe der FRUNDSBERG vom Rajah Surindro Mohun Tagore angeboten wurde, fand in den Abendstunden des 19. statt, nachdem am 13. der Sohn des Rajah die Einladung hiezu persönlich im Namen seines Vaters an Bord der FRUNDSBERG gemacht hatte.

Die Genesis dieser Einladung war folgende: Dem Commandanten der FRUNDSBERG war vor seiner Abreise von Seite der Leitung des Wiener k. k. Naturhistorischen Museums bekanntgegeben worden, dass der obengenannte indische Fürst eine Sammlung von Gegenständen ethnographischen Wertes für dieses Museum bereit halte, und Linienschiffscapitän v. Semsey war demgemäß ersucht worden, die Sammlung bei Ankunft der Corvette in Calcutta in Empfang zu nehmen. Während der ersten Tage seiner Anwesenheit in Calcutta ließ nun Linienschiffscapitän v. Semsey durch Vermittlung des österreichisch-ungarischen Consuls Heilgers beim Rajah anfragen, wann er dort seine Aufwartung machen könne, und erhielt die Antwort, dass er der eben eintretenden hohen indischen Festtage vor dem 19. nicht empfangen werden könne. Zugleich erfuhr man aber, dass die angekündigte Sammlung noch nicht abgeschlossen sei und auch in kurzer Zeit noch nicht zur Übergabe bereit gestellt werden könne. Einige Tage darauf fand die schon erwähnte mündliche Einladung statt, welche den nächsten Tag auch schriftlich wiederholt wurde.

Am Abende des angegebenen Tages verfügte sich Linienschiffscapitän v. Semsey in Begleitung des Consuls und des gesammten dienstfreien Schiffsstabes in den Palast des Rajahs, wo die Herren an der Treppe von dessen ältestem Sohne, in den im ersten Stockwerke gelegenen Festräumen vom Rajah selbst empfangen wurden. Dieser gab mit der vollen orientalischen Höflichkeit seiner Freude über die Ehre Ausdruck, welche ihm durch den Besuch des Commandanten und Schiffsstabes S. M. Schiffes FRUNDSBERG zu Theil werde; die Wachen standen unter Gewehr und leisteten die militärischen Ehrenbezeigungen; der reiche Pflanzenschmuck der Treppen, Corridore und Säle vereinigte sich mit einer feenhaften Beleuchtung, um das Gesammtbild der glänzenden Versammlung zu einem magischen Bilde zu gestalten, und überall an passender Stelle war der kaiserliche Doppelaar in decorativer Weise angebracht. Der Hausherr war sowohl mit dem Orden des Sternes von

---

[1]) Terraneau soll der Unglückliche geheißen haben, den die bittere Noth seines alten kranken Vaters in der Heimat dazu brachte, um Geld Patriotismus und Officiersehre zu verleugnen, und Clive die Mittel zum Eindringen in Chandernagore, das sich heldenmüthig vertheidigte, an die Hand zu geben. Als der Vater Terraneaus die Annahme des ehrlos verdienten Blutgeldes verweigerte, erschoss sich der Verräther. („*Journal of the Asiatic Society of Bengal II, 1867*“.)

Indien als mit dem Commandeurkreuze des k. k. österreichischen Franz Joseph-Ordens geschmückt. Nach den ersten Begrüßungen und Vorstellungen vertheilte der Festgeber an seine Gäste ein in grünes Leder gebundenes Heftchen, welches einen Segenspruch in hindostanischer Sprache, vom Rajah selbst gedichtet, enthielt. Sir Mohun Tagore — der Rajah führt den ihm eigens verliehenen englischen Rittertitel — ist ein besonderer Kunstfreund und Beförderer der Künste, namentlich der Musik. Er ist graduirter Doctor der Musik, ein Titel, den bekanntlich englische Universitäten verleihen und den auch Altvater Haydn sich in London geholt hat. Besonders pflegt Sir Mohun Tagore die hindostanische, in Europa so gut wie gar nicht bekannte Musik, in welcher er auch als Componist thätig ist. Der Haupttheil des Festes sollte demgemäß auch aus einem Concerte bestehen. Bevor aber dieses begann, hatten die Gäste alle Muße, sich die Festräume und den für sie interessantesten Theil der Gesellschaft, nämlich den Rajah, seine Söhne und seinen Schwiegersohn sowie deren indische Umgebung und Gäste zu betrachten.

Die Festräume und ihre Decoration näherten sich zu sehr dem auch in Europa üblichen Geschmack, um die Aufmerksamkeit der Besucher allzusehr in Anspruch nehmen zu können; ja unter den Bildern, welche in großer Zahl die Wände bedeckten, entdeckte man manches Stück von sehr zweifelhaftem Werte. Einzelne Räume, in die es gelang vorzudringen und die mehr den rein indischen Charakter bewahrt hatten, machten allerdings eine wohlthuende Ausnahme, denn hier fanden sich auch wertvolle Geräthe und Einrichtungsstücke von kunstvollster Arbeit und manches Prachtstück von vielleicht unschätzbarem Werte.

Die Costüme der Indier und namentlich der reiche Edelsteinschmuck, den sie zur Schau trugen, machten hingegen einen wahrhaft blendenden und geradezu verwirrenden Eindruck. Wir finden in einem Briefe, der dieses Fest flüchtig beschreibt, eine bezeichnende, wenn auch vielleicht etwas überschwängliche Äußerung: „Man plündere bei uns einen Hofball und den Industriellen-Ball und man wird nicht im Entferntesten den Juwelenreichthum zusammenbekommen, der hier sich den Augen bot.“ Der Fürst selbst trug zu seinem Costüm von violetter Seide eine turbanartige Kopfbedeckung, welche eine Agraffe mit langen Strahlen aus Diamanten zeigte; an der Kette derselben befand sich eine dreifach ausgebauchte Perle von der Größe einer tüchtigen Kirsche; eine Perle von zwar geringerer Größe aber ganz besonderer Schönheit befand sich im Schmucke eines seiner Söhne. Der jüngste, etwa zwölfjährige Sohn des Rajah trug eine Kette mit mindestens dreißig der schönsten Diamanten, jeder von der Größe eines Fingernagels; der Fürst endlich hatte in seinem Schmucke einen Diamanten angebracht, von welchem die Bewunderer, welche am selben Tage das Modell des Koh-i-Noor im indischen Museum gesehen hatten, behaupten, dass er an Größe diesem weltberühmten Steine gewiss nicht nachgestanden sei, also wohl irgend einen Fehler haben müsse, da er sonst auch eine naturgeschichtliche Berühmtheit erlangt haben dürfte u. s. w.

Die Festgäste waren noch lange nicht müde, diese strahlenden Herrlichkeiten zu bewundern, als jedem von ihnen das Programm zu dem bald darauf beginnenden Concerte eingehändigt wurde.

Das Programm enthielt in ausführlicher Weise die Aufzählung der zur Aufführung bestimmten Piècen nebst kurzen Angaben über die bei jeder der-

selben zur Verwendung kommenden Instrumente. Am vollständigsten waren die indischen Orchesterinstrumente in der ersten Nummer vertreten, welche aus Haydns österreichischer Kaiserhymne bestand. Das Orchester, welches diese Hymne aufführte, bestand aus folgenden Instrumenten:[1])

Vier *Esrárs*, Streichinstrumente, welche eine Vereinigung der beiden nächst genannten Instrumente darstellen und denen musikalisch etwa der leitende Platz der Violinen eines europäischen Orchesters zukam.

Ein *Setár*, im Sanskrit *Kachhapí Víná* genannt, nach der Ähnlichkeit in der Form mit dem Schilde einer Schildkröte (*Kachhapá*), Streichinstrument.

Eine *Alábu-Sarángi*, eines der ältesten indischen Instrumente, gemeiniglich von europäischen Schriftstellern die indische Violine genannt.

Eine *Murali*, ein flötenartiges Blasinstrument, Lieblingsinstrument des Gottes *Krishna*, welchem dessen Erfindung zugeschrieben wird.

Ein *Nádataranga*, ein Saiteninstrument für tiefe Bassnoten.

Ein *Sarod*, der persische Name für die hindostanische *Sáradya Víná*, ebenfalls ein Saiteninstrument, welchem zur Zeit der mohammedanischen Herrscher bei öffentlichen Aufzügen eine besondere Rolle zukam.

Khat-Táli, die indischen Castagnetten.

Eine *Tambura*, eine Art Cymbal oder Zither, deren Erfindung dem himmlischen Musiker (*Gandharva*) *Tumburu* zugeschrieben wird und die meistens zur Begleitung bei Gesang verwendet wird; der *Tumbura* kommt es zu, den anzunehmenden Grundton (die Dominante) anzugeben.

Ein *Mridanga*, persisch *Páhháwaj* genannt, ein uraltes trommelartiges Schlaginstrument, der Sage nach von Brahma selbst erfunden. Es tritt als Begleitungsinstrument bei Hymnen und anderer getragener Musik auf.

Dieses Orchester eröffnete, wie erwähnt, das Concert mit der österreichischen Volkshymne, hierauf folgten fünf verschiedene *Ráginís*, von welchen drei vom Festgeber selbst componirt waren. Unter *Ráginí* wird ein Musikstück verstanden, welches auf einer der sechs *Rágas* basirt, d. i. auf einer der sechs typischen Melodien, welche die Grundlage der hindostanischen Musik ausmachen. Jedem dieser sechs Melodietypen wird — dem indischen Hange alle Dinge einer strengen Classification zu unterwerfen, entsprechend — die Erweckung einer bestimmten Gemüthsstimmung zugeschrieben. Nach unseren europäisch-musikalischen Auffassungen ist es allerdings sehr schwierig, sich typische Melodien zu denken, welche durch wirkliche Veränderungen und nicht etwa „Variationen“ in dem uns geläufigen Sinne zu selbständigen neuen Compositionen umgemodelt werden. Einen beiläufigen Begriff hievon kann man sich aber schaffen, wenn man sich die Mühe nehmen will, die beiden weiter unten folgenden Melodien mit einander in Vergleich zu bringen.

Sir Mohun Tagore hat nämlich den folgenden Weihespruch zweifach in Musik gesetzt, einmal auf die Haydn'sche Originalmelodie der österreichischen Volkshymne, das zweite Mal nach Art und Form einer *Ráginí* in einer Melodie, welche sich an jene Haydns anlehnt und doch recht ver-

---

[1]) Wir geben hier in aller Kürze eine dem erwähnten Concertprogramme entnommene Beschreibung der bei dem Concerte zur Verwendung gekommenen Musikinstrumente, werden aber später noch Gelegenheit haben, uns mit den indischen Musikinstrumenten zu befassen.

schieden von ihr wird. Die zweite Melodie ist also eine Verwandlung unserer Volkshymne in ein hindostanisches *Ráginí*.

Wir geben auf den nächstfolgenden Seiten die Originalschrift des Segensspruches, welcher den gleichlautenden Text für beide Melodien bildete, nämlich für jene Haydns und jene der von Sir Mohun Tagore componirten *Ráginí*. Eine sehr freie Übersetzung des hindostanischen Textes war dem Concertprogramme in englischer Sprache beigegeben; sie lautete: „O Du, der Du die Stütze des Weltalls bist, die Stätte alles Guten und der Geber des Friedens — O Du, ewig Allwissender, — Schöpfer, Zerstörer und Erhalter aller lebenden Wesen, beschütze — wir beschwören Dich! — vor Übel, das Leben, die Kinder, die Gattin, die Familie, das Reich des Franz Joseph, Kaisers von Österreich!"

In strenger wörtlicher Übersetzung, welche wir der Güte des Herrn Dr. M. Haberlandt, Assistenten am k. k. Naturhistorischen Museum zu Wien, verdanken, besagt aber der hindostanische Text Folgendes:

„Der die Stütze des Alls, die Stätte alles Edlen, der Friedenspender, das ewige Wissen, Schöpfer, Zerstörer und Beschützer der Lebenden ist —

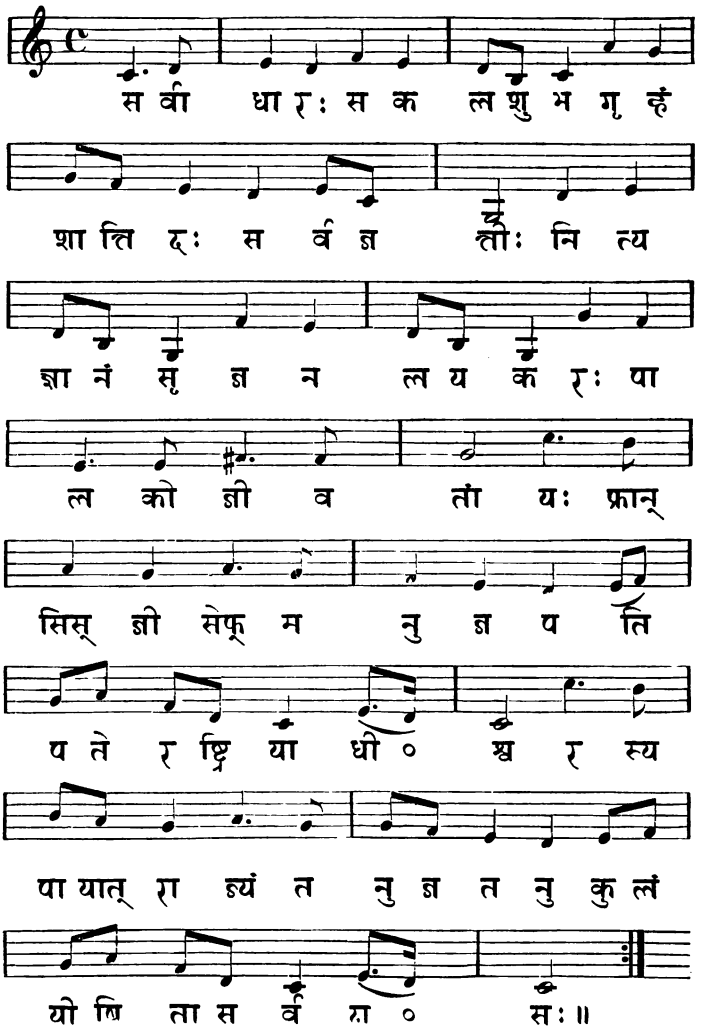
Er beschütze das Reich, die Kinder, die Familie, und die Frau Franz Josephs, des Fürsten der Männerfürsten, des Kaisers von Österreich, immerdar!"

Sowie bei der Composition der *Ráginí* für den Componisten die Aufgabe zu lösen war, eine bestimmte der sechs typischen *Rágas* festzuhalten, und dabei doch Haydns Melodie erkennen zu lassen, so musste der Dichter dieses ebenso einfachen als schönen Segenspruches bei dessen Versification eines der im Sanskrit zulässigen Metra wählen, welches zugleich sich dem gemeinsamen Rhytmus beider Compositionen anbequemte.

Die gewiss sehr schwierige Aufgabe löste Sir Mohun Tagore in der auf den nächsten zwei Seiten wiedergegebenen Weise.

सर्व्वाधारः सकलशुभगृहं शान्तिदः सर्व्वजन्तोः
नित्यज्ञानं सृजनलयकरः पालको जीवतां यः ।

Haydn.



Das Metrum der Strophe heißt im Sanskrit: »Çardûlavikrîditâ«, d. i. »Tigersprünge«; die Scandirung nach europäischer Weise gäbe für jeden der vier Verse das folgende Schema:

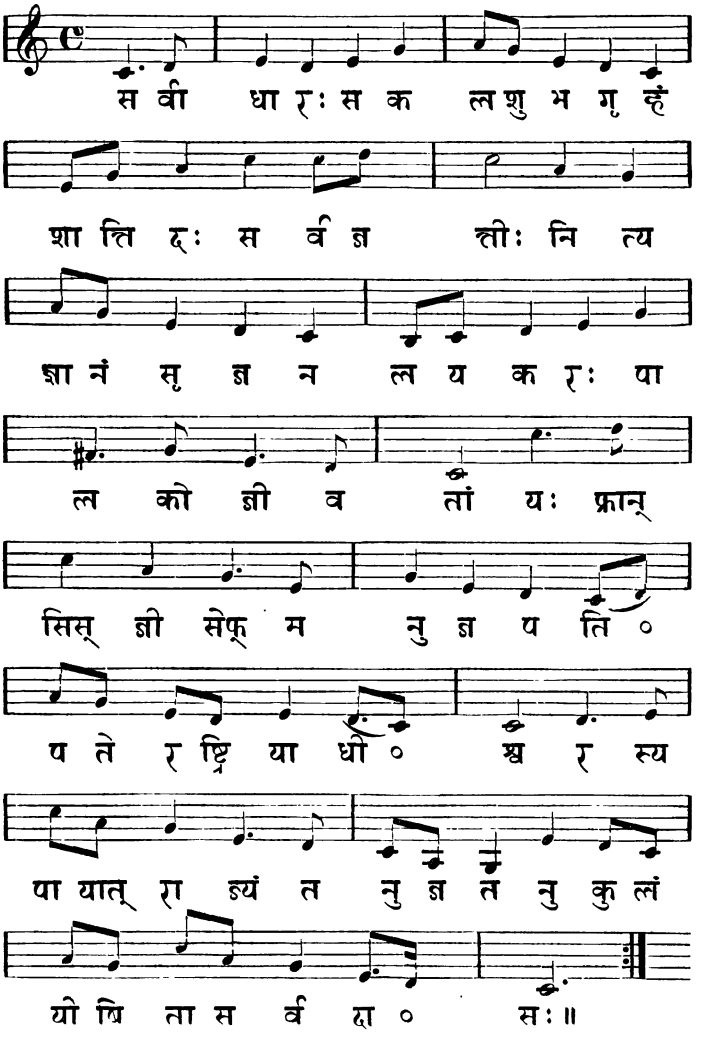
— — | — — | ⏑ ⏑ ⏑ ⏑ | ⏑ — — | — ⏑ ⏑ | — ⏑ — —

फ्रान्सिस् जोसेफ् मनुजपतिपतेरष्ट्रियाधीश्वरस्य
पायात् राज्यं तनुजतनुकुलं योषिता सर्व्वदा सः ॥

Kalyanbad

an den Kaiser

Rágini Bhúp-Kalyán von Raja Sir Sourindro Mohun Tagore Mus. Dr.



Es ist nicht uninteressant, diesen theils hinhaltenden, theils rapid springenden Rhythmus mit seiner Benennung einerseits und sodann mit dem Rhythmus der musikalischen Composition zu vergleichen.

Mit den fünf *Ráginís*: *Kukuv Khámvávatí*, vom Professor Kshetra Mohar Gosvámi, *Ihijhit-Khámvávatí*, *Bhupkalyán* (nach Haydns Hymne), *Luma Jhijhit*, vom Festgeber, endlich *Jangka Deogiri* (letztere eine *Kirtana*, d. i. ein im Sanskrit unter dem Namen *Kriti* bekannte, den Thaten und Tugenden des Gottes *Krishna* gewidmete religöse Hymne) — mit diesen fünf *Ráginís* war der rein instrumentale Theil des Concertes beendet.

Der vocale Theil begann mit einer *Dhrupada*, begleitet von der *Tumbura*, *Esrar* und *Mriganda*. Die *Dhrupadas* sind die hindostanischen Heldengesänge. Der Gegenstand des Textes hat beinahe immer die Erzählung irgend welcher hervorragender Thaten eines ihrer Heroen zum Gegenstande. Der Stil der zugehörigen Musik ist, wie Capitän Willard in seinem *Treatise on Hindu Music* hervorhebt, sehr männlich und beinahe gänzlich von gelehrten Verzierungen entkleidet.

Besonderes Interesse unter den verschiedenen Gesangsaufführungen erregten zwei typische Gesänge: das *Kheyál* und das *Terená*. Ersteres ist ein Sanskrit-Gesang, welchem ein besonders anmuthiger Stil voll gelehrter Verzierungen und Verschönerungen nachgerühmt wird, etwa ähnlich wie das, was wir unter colorirtem Gesange verstehen, oder — leider! — verstanden haben; also der gerade Gegensatz zum schmucklosen, lapidaren *Dhrupada*; Sultan Hussein Shirks von Jaunpore wird als der Begründer dieser Musikgattung oder Gesangsart im 15. Jahrhunderte genannt. Das *Terená* ist ein Repräsentant der eigenthümlichen Gattung von wortloser Vocalmusik; die menschliche Stimme wirkt hier als reines Musikinstrument und hat nur das musikalische Gefühl, aber keine Gedanken durch Worte zum Ausdruck zu bringen. Die Töne werden durch — meistens beliebige — Silben ohne Wortsinn zu Gehör gebracht, und nach den am häufigsten hiezu angewendeten Silben *te, re* und *ná*, führt diese Liedergattung den Collectivnamen *Terená*.

Es folgten noch mehrere Productionen auf einzelnen Instrumenten oder Gesang mit Instrumentalbegleitung, bei welchen Productionen unter anderem ein außerordentlich saitenreiches Schlaginstrument nach Art der Cymbal auffiel, welches *Kauun*, im Sanskrit aber *S'ata-Tantrí-Viná*, d. i. das hundertsaitige Instrument genannt wird.

Eine Art physikalischen Räthsels bot aber die vorletzte Nummer der Productionen, bei welcher ein alter Musikus die *Nyastaranya* in Anwendung brachte. Nach der Beschreibung die uns Augenzeugen von diesem Instrumente geben, ist es ein trompetenartiges Instrument, welches der Spieler an den Hals ansetzt und ihm Töne entlockt, welche den Eindruck machen, als ob der Spielende ein anderes Instrument, etwa eine Schilfrohrpfeife, im Munde versteckt hielte. Die im Concertprogramm gegebene Erklärung des Instruments sagt hingegen, dass die *Nyastaranya* an die Stimmbänder angelegt, und durch Bewegung dieser letzteren zum Tönen gebracht wird, und erwähnt mit einem gewissen Stolz, dass ein ähnliches Instrument in der ganzen außerindischen Welt wohl kaum vorkommen dürfte. Im Sanskrit wird es *Upánga* genannt, und es ist in den nordwestlichen Provinzen, namentlich in Mathurá und Brindábana unter den Hindus sehr verbreitet. Der Künstler, der sich auf der *Nyastaranya* producirte, gab in richtiger Folge von nicht sehr angenehm klingenden Tönen sowohl die österreichische als die englische Hymne zum besten.

Als Schlussnummer des Concertprogrammes war „*The Nautch*“ angekündigt, ein Titel, unter dem nicht jeder sofort die Verheißung der Production

einer Bajadere erkannt haben mag. Als begleitende Instrumente für die *Nautch* war das *Sárangí*, *Maudirá*, *Bnáyá* und *Tablá* angekündigt; die *Maudirás* sind Becken von Glockenmetall, welchen bei der Tanzproduction die Markirung des Rhythmus zukommt.

Sollen wir es wagen, eine Schilderung des Tanzes der Bajadere zu geben um uns dem wohlverdienten Vorwurfe auszusetzen, dass wir Eulen nach Athen tragen? Wenn wir es gleichwohl thun, so geschieht es, weil die uns vorliegende Beschreibung der Feder eines der jüngsten Schiffsgenossen der FRUNDSBERG entstammt und wir also annehmen dürfen, dass ein Tanz, der eine frische jugendliche Phantasie nicht zu entflammen vermochte, wirklich wenig oder nichts Sinnberückendes an sich haben kann, wie es uns gereifte, kalt kritische Beschreiber in zahllosen indischen Reisebeschreibungen von dem Bajaderen-Tanz so oft versichert haben.

„Plötzlich tritt Stille ein", heißt es in dem uns mitgetheilten Briefe, „und alles blickt auf ein indisches Mädchen, das in den Saal eingetreten, eine Bajadere. Als Costüm das feinste zarteste Gewebe zu unzähligen Malen um den Körper geschlungen. Der Grundton lila-gold; aber auch andere Farben sind vertreten. An den Fingern viele Ringe, die Ohren von Schmuckschalen bedeckt, das Haar glatt gescheitelt, mit einer Goldschnur in der Mitte. Das Gesicht ist regelmäßig schön zu nennen, besonders die träumerischen, zu allen Reflexionen einladenden Augen. Musikanten treten vor und der Tanz beginnt. Dieser blieb durchwegs decent, allerdings vielleicht, weil Damen anwesend waren; Erheben der Hände, Bewegen, oft Zucken der Arme, Veränderungen des Costüms durch Verschieben und Falten des schleierhaften Gewandes, geringe, oft unschön ausgeprägte Bewegungen der Füße, vorwärts, zurück, im Kreise, ein rasches Drehen, wobei die vielen einzelnen Theile des Costüms herumsausen. Graziös sind wohl nur die Handbewegungen, welche den Eindruck außerordentlicher Geschmeidigkeit machen; im übrigen kann nach unseren Begriffen kaum von Grazie viel die Rede sein. Eher das Gegentheil — und ein allgemeines Lächeln glitt durch die ganze Zuseherschaft, — als die Tänzerin eine große Prise Betel in den Mund steckte, und diesen kauend, den Vortrag von Liebesliedern begann. Diese Lieder scheinen dem Fürsten und unserem Commandanten gehuldigt zu haben; zum Schluße wurde der Gesang feuriger, die begleitenden Tanzbewegungen heftiger, und endlich warf sich die Bajadere zu den Füßen des Commandanten nieder .... allgemeiner Applaus."

Wir sehen, dass unser Gewährsmann von dem Zauber der vielbesungenen Bajaderen ziemlich kühl gelassen worden ist; möglich ist auch, dass die Vorstellung anders geartet gewesen wäre, wenn keine Damen zugegen gewesen wären. Der berühmte Physiologist der Liebe, Paul Mantegazza, welcher vom Vorwurfe der Schönfärberei rücksichtlich seiner Beschreibungen des in Indien Gesehenen gewiss freizusprechen ist, gesteht zu, dass sich in ihm nach dem Tanze der Bajaderen am Hofe des Königs von Baroda „eine Empfindung regte, eine ganz neue Empfindung, die ungefähr einem neugierigen Verlangen nach niegesehener Frucht ähnlich war". Die Beschreibung, die uns Mantegazza von den Bajaderen am Hofe des jungen Königs von Baroda überliefert, lässt beinahe glauben, die *Nautch-girl* beim Feste des Sir Mohun Tagore sei gewissermaßen *in usum delphini* toilletirt gewesen .... „Ringe zieren ihre nackten Füße, der Busen ist sehr sichtbar und von jungfräulicher Form, die Hüften so breit als es ihre frische Jugend erlaubt und werden noch heraus-

fordernder durch ein Band, das in der Mitte durchgeht und vorne in einen Knoten geschlungen ist. Der Theil, welcher den Nabel umgibt, ist entblösst...«

»Wenn ich das Messbare messe und das Wägbare wäge«, resumirt Mantegazza sein Urtheil, »so finde ich doch, dass unsere Tänzerinnen viel liebreizender, wenn auch viel unzüchtiger als die *Nautch* Indiens sind.«

Bemerkenswert ist eine Thatsache, durch die sich nach des eben erwähnten Schriftstellers Zeugniss die *Nautch* von unseren reizenden berufsmäßigen Jüngerinnen Terpsychorens gewiss wesentlich unterscheiden. Sie schätzen ihre Kunst weit, weit höher als das Gewähren ihrer Liebe. Berühmte und schöne *Nautch* tanzen nur für Honorare von vielen Tausenden von Rupien; jene, welche Mantegazza am Hofe von Baroda gesehen, hatten gelegentlich des Besuches des Prinzen von Wales jede ein Lakh (100.000 Rupien) erhalten; aber sie selbst boten ihre Liebe einem der Begleiter des Erzählers an, der hierüber sehr erschrocken war, da er sich keineswegs als Nabob fühlte; doch erklärten die *Nautchs* mit rührender Naivetät, dass es sich da nur um etwa 200 Rupien handle. Gewiss muss das potenzirt umgekehrte Verhältnis bei jenen unserer schönen Tänzerinnen vorwalten, welche ihr verschwiegenes Kammerkätzchen mit dem Vielfachen dessen bezahlen, was der Tanz an Gage einbringt.

Nachdem die Tanz- und Gesangsproduction der *Nautch* vorüber war, kam die Vertheilung des *pan-supari* an die Reihe, bei allen indischen Festen eine Art von Abschiedssignal. Es erschienen Diener mit Bouquets und einer Urne mit in Gold- und Silberflitter gekapselten Betel, von welchem zwar Jeder nahm, aber ohne begreiflicherweise sich der Landessitte soweit zu unterwerfen, den Betel auch in den Mund zu stecken. Der fürstliche Hausherr selbst trug eine von Gold ciselirte Urne in der Hand, aus welcher er jedem der Abschiednehmenden die Hände mit Rosenöl beträufelte. Das Fest war zu Ende.

Zwei Tage später wurde Sir Mohun Tagore mit seinen Söhnen an Bord der FRUNDSBERG empfangen. Er brachte bei dieser Gelegenheit einige Gegenstände indischer Kunst mit, welche er durch Vermittlung des Schiffscommandanten S. M. dem Kaiser zum Geschenke anbieten zu dürfen sich ausbat.

Die von S. M. dem Kaiser seither dem k. k. Museum in Wien allergnädigst überwiesene Sammlung besteht in ihrem hauptsächlichsten Theile aus 18 Stücken, welche Proben der indischen Metallarbeiten sowie der indischen Elfenbeinschnitzerei darstellen. Ausserdem ist der Sammlung eine ansehnliche Zahl von indischen Musikinstrumenten beigegeben.

Der Gefälligkeit des Assistenten an dem k. k. Naturhistorischen Hofmuseum, Herrn Dr. Haberlandt, verdanken wir die nachstehende sachgemässe Beschreibung der erwähnten Sammlung.

Die drei wichtigsten Techniken der indischen Metallbearbeitung sind in der Sammlung durch gute Typen vertreten. — Von der hauptsächlich in Adschmir und Agra blühenden Kunstindustrie der indischen Tauschirarbeit ist ein schöner Repräsentant in einem kreisförmigen tauschirten Schilde (Durchmesser 38 *cm*) in der Sammlung vorhanden. Die Technik, Gold und Silber in Stahl eingeschlagen, zeigt den hervorstechenden Charakter des indischen Arbeitstalentes, seine riesenhafte Geduld und Geschicklichkeit mit der äußerst mühsamen Aufbringung der feinen Golddrähte und winzigen Plättchen auf die Stahlfläche, in hellstem Lichte. In dieser Technik werden Schüsseln, Teller, hauptsächlich aber Schilde von jugendlichen Arbeitern ver-

fertigt. Die zweite wichtige Art von indischer Metalltechnik ist die Metall-Emaillirungskunst von Moradabad, welche in der Sammlung durch eine Tasse mit zwei Bechern vertreten ist; erstere viereckig mit abgestumpften Ecken (32 × 23 *cm*), letztere 12 *cm* hoch, oben 9 *cm* weit, innen vergoldet, außen emaillirt. Die Technik ist die folgende: Zinnfarbiges, nämlich kalt verzinntes Messing wird mit zierlichen, mühsam fein gezeichneten, eingravirten Ornamenten bedeckt, in welche dann schwarzer Lack eingelassen wird. Durch Verdecken einzelner ornamentirter Theile vor dem Verzinnen wird die ursprüngliche Messingfarbe unverändert erhalten und somit über drei Farben: weiß des Zinnes, gelb des Messings und schwarz des Lacks verfügt. Die Moradabad-Arbeiten, Teller, Schüsseln, Becher, Schilde u. dgl. m. sind in Indien ungemein verbreitet, freilich in verschiedenen Abstufungen hinsichtlich der Präcision und Schönheit der Arbeit. Unsere Tasse ist von erlesenstem Geschmacke.

An dritter Stelle sind die verzierten Messinggeräthe zu nennen, die in allen indischen Messingbazaren, am besten freilich in Benares zu haben sind, nach welcher Stadt die Ware auch benannt wird. Von diesen sind in unserer Collection ein Schild, Seitenwaffen mit Elephantenkopf-Verzierung, ein Schwertgriff, eine Juwelencassette und ein offenes Kästchen vorhanden. Bemerkenswert sind die reichen, theils gravirten, theils getriebenen Verzierungen an sämmtlichen Stücken, sowie ihr schöner, thauiger Glanz, welchen man auf eine höchst einfache Weise, nämlich durch Abreiben mit Citronenscheibchen erzielt, wonach das Geräth rasch mit Wasser abgespült wird.

Die Elfenbein-Schnitzereien bestehen in drei höchst zierlich gearbeiteten Modellen indischer Fuhrzeuge, nämlich eines reichgeschirrten Elephanten, mit Havoda und vier Treibern, eines bedeckten Wagens mit zwei Büffeln und einem Büffelkarren; ferners aus einem äußerst mühsam durchbrochen gearbeiteten Visitkartentäschchen sowie aus einem Falzmesser, welches den Kutab von Delhi in kleinem Relief trägt.

Es darf übrigens bemerkt werden, dass bei aller Fertigkeit der Indier in der Verfertigung von derlei Gegenständen die indische Elfenbeinschnitzerei doch die chinesische keineswegs erreicht.

An letzter Stelle sind noch zwei Proben indischer Webekunst zu erwähnen, nämlich ein bengalisches Frauenkleid aus feinem weißen Musselin mit eingewebten blauen Borduren und gelber Seidenstickerei; ein Tischteppich aus schwarzer Wolle, der mit gelber Seide reich ausgestickt und mit kleinen violetten Blümchenstickereien überstreut ist. Die Farbenzusammenstellung (schwarz und gelb) ist als eine Huldigung für die k. k. Reichsfarben anzusehen.

Die von Sir Mohun Tagore eingesendete Serie von indischen Musikinstrumenten, gegenwärtig ebenfalls im k. k. Naturhistorischen Hofmuseum befindlich, zerfällt nach der Weise der Hervorbringung des Tones, also nach dem physikalischen Principe, in fünf Gruppen; jede von ihnen besteht aus mehreren Instrumenten, welche wieder in Untergruppen getheilt werden könnten. Die erwähnten fünf Gruppen sind: 1. Die Streichinstrumente, 2. die Blasinstrumente, 3. die Schlaginstrumente, 4. die Blechschlaginstrumente, und endlich 5. die *Nyastaranya*.

Die Streichinstrumente (*Sata Yantra*) sind entweder Kammerinstrumente oder solche, welche man als volksthümliche Instrumente bezeichnen

könnte. Erstere werden mit einem Holz- und Stahlplectrum (*Mizzab*) oder mit dem Bogen gespielt. Unter jenen finden wir 16 Arten von *Vônas*, diesem classischen Instrumente der Indier, worunter die *Kacchapi-Vinâ*, die *Tritantri-Vinâ* (35saitig), *Gruti-Vinâ*, welche die 22 Grutis oder enharmonischen Intervalle innerhalb einer Octave besitzt, sodann die *Rudra-Vinâ*, *Caradiyâ-Vinâ* schon alte und sehr berühmte Instrumente sind. Unter den mit dem Bogen gestrichenen *Vinâs* sind die *Sarangi*, welche gewöhnlich die Tänze der hindostanischen „*Nautch*“ begleitet, und die *Alabu Sarangi*, ein sehr altes violinartiges Instrument, hervorzuheben.

Die Pastoral-Instrumente dieser Gruppe sind besonders bemerkenswert. *Ananda-Lahari* ist das gewöhnliche Instrument der bettelnden Sänger, die *Sarinda*, welche mit dem Bogen gestrichen wird, ist als alterthümliches Instrument bekannt; *Gopiyantras*, welche ausschließlich von *Vairagih* und *Bauls* (Entsagenden) geführt werden, sind von besonderem Interesse.

Letzteres Instrument besitzt nur eine Saite, welche in der Mitte einer Membrane befestigt ist, die über einen kübelartigen Bauch gespannt wird. Indem der Mantel nun in zwei sich gegenüberstehende schmale Holzbänder ausläuft, welche elastisch sind und durch die Hand des Spielers beliebig zusammengedrückt werden, resultirt durch die drückende Hand des Spielers eine immerwährend wechselnde verschiedene Spannung der Saite, was zu einer Reihe von verschieden hohen, aber unmittelbar und ohne Intervall ineinander übergehenden Tönen führt, die in seltsamer Weise einen schluchzenden, ergreifenden Klang besitzen, der sehr gut zu dem kläglichen Aufzug des Spielers passt.

Die zweite Gruppe der Blasinstrumente ist in der Sammlung durch 18 Instrumente vertreten. Zur Kammermusik gehörig sind *Bansi*, die Bambusflöte, deren Erfindung *Krishna* zugeschrieben wird; mit verschiedenen Abarten, wie *Sarale*, *Laya*, *Bansi*; als ländliche Instrumente: *Kalarna*, *Shanayi* (aus *Orissa*; als Rohrpfeifen: *Sringa*, *Turi* u. s. w.; als Blashörner: *Gankha*, *Gomukha*, die ursprünglichsten schmetternden Blasinstrumente aus großen Muscheln bestehend, nach Art der Tritonenmuscheln; sodann auch das berühmte Instrument der Schlangenbeschwörer, die *Tubri*.

An dritter Stelle nennen wir die indischen Schlaginstrumente, welche gewöhnlich mit der Hand, doch auch mit Schlägeln bearbeitet werden. Hieher gehören der *Mandaga*, der *Dholaka*, der bei den bengalischen *Yâtrâs* (Volksopern) Verwendung findet; ferners der *Dhâk* (*Dhakka*) des Schlachtfeldes, aber auch bei religiösen Ceremonien u. s. w. gebräuchlich. Ferners andere wie *Khol*, *Dindimi*, *Jhanjh-Khanjani*; letztere sind Hirteninstrumente.

Die vierte Gruppe der Blechschlaginstrumente wird durch zwei Exemplare vertreten: die *Maudira* und *Khattali*, ersteres eine Art von Blechtschinellen, letzteres castagnettenartig. Als das merkwürdigste der hier erwähnten Instrumente darf die *Nyastaranya* bezeichnet werden. Dasselbe ist in den Nordwestprovinzen besonders im Gebrauche. —

Was die Handelsthätigkeit Calcuttas anbetrifft, so ist dieselbe trotz der mächtig aufstrebenden Concurrenz von Bombay noch immer die größte unter allen indischen Emporien. Einen allgemeinen Begriff derselben kann man aus folgenden Zahlen entnehmen, welche die Wertsummen der Exporte und Importe Bengalens geben, von welcher Provinz Calcutta in solchem Grade als der Haupthafen und Handelsplatz angesehen werden darf, dass die angegebenen

Summen nahezu identisch mit jenen sein dürften, die den Wert der Handelsbewegung Calcuttas vorstellen würden.

Im Jahre betrug	die Einfuhr Rupien oder Gulden ö. W.	die Ausfuhr Rupien oder Gulden ö. W.
1876.....	188 477 200	244 930 030
1877.....	193 192 279	266 998 490
1878.....	243 488 450	312 655 240
1879.....	184 321 960	298 500 340
1880.....	217 786 510	307 043 390
1881.....	240 999 530	335 080 550
1882.....	223 631 980	342 835 440
1883.....	234 184 300	344 330 490
1884.....	244 364 410	362 133 530
1885.....	241 386 660	331 332 660
Im ganzen..	2211 833 790	3145 840 160

Die stetig steigende Tendenz dieser an und für sich kolossalen Handelsbewegung ist höchst beachtenswert, ebenso das Steigen der Differenzen zu Gunsten der Ausfuhr über die Einfuhr, ein Beweis, dass Bengalen in immer steigendem Maße befähigt wird, für seine eigenen Bedürfnisse aufzukommen.

Es würde ein wenig erfreuliches Bild geben, wenn die erlangten statistischen Daten uns befähigen würden, den Antheil genau anzugeben, den unser Vaterland an diesem riesigen Wertumsatze nimmt. Um die Handelsverhältnisse Calcuttas in ihren Beziehungen zur österreichisch-ungarischen Monarchie zu besprechen, wollen wir uns demnach, indem wir die Anführung statistisch-commerzieller Daten über den Verkehr der Monarchie mit ganz Ostindien für den Bombay gewidmeten Abschnitt aufsparen, hier auf einige Bemerkungen beschränken, welche Linienschiffscapitän v. Semsey zu machen Veranlassung fand.

Vor allem hebt Linienschiffscapitän v. Semsey hervor, dass in Calcutta wohl an 300 Angehörige der beiden Reichshälften leben, dass sie aber sämmtlich sich in sehr niederen Lebensstellungen befinden. Während viele Deutsche aus dem Reiche da sind, welche sich in hervorragender Weise an dem Handel betheiligen, ist kein einziges österreichisches oder ungarisches Handlungshaus hier thätig, noch Angehörige dieser Länder im Handel in irgendwie höherer Stellung in Verwendung. Vielfach sind junge Leute aus Deutschland, meist die Söhne von Trägern bedeutender Handelsfirmen, längere Zeit in Calcutta einzig zum Zwecke anwesend, Beobachtungen und Studien zu machen, Platzkenntnisse zu sammeln, Verbindungen anzuknüpfen und überhaupt ihren Horizont zu erweitern.

Der Handel Calcuttas ist vielfach specialisirt, so dass es Geschäfte gibt, die sich ausschließlich mit Baumwolle, andere mit Jute, mit Indigo u. s. w. beschäftigen; die Ausdrücke *Indigomen, Cottonmen, Jutemen* sind gang und gäbe für die in diesen einzelnen Handelszweigen Beschäftigten. Eine wichtige Thätigkeit ist jene der Reisenden, welche vom Mai bis November Europa bereisen, um mit den Kunden in Contact zu kommen, ihre Wünsche zu vernehmen u. s. w.; in den Wintermonaten werden die Producenten in Indien besucht und bei diesen die großen Bestellungen mit Berücksichtigung der Wünsche der Abnehmer gemacht. Größtentheils sind es Deutsche, welche dieser Aufgabe obliegen, und Linienschiffscapitän v. Semsey meint, dass

ihr Beispiel zur Anknüpfung und Erweiterung der Handelsbeziehungen nachzuahmen wäre.

Des weiteren plaidirt Linienschiffscapitän v. Semsey für die Erweiterung des Musterwaarenlagers von österreichischen und ungarischen Producten und Erzeugnissen, welches im Geschäftshause des für die österreichisch-ungarischen Handelsinteressen sehr thätigen k. und k. Honorarconsuls Heilgers bereits besteht.

Rücksichtlich des Lloyd-Verkehres in Ostindien hat Linienschiffscapitän v. Semsey auf Grund seiner gemachten Beobachtungen mehrere sehr beachtenswerte Anträge erstattet, welche an maßgebendem Orte wohl Beachtung finden dürften; am meisten Gewicht wäre nach dem Urtheile des genannten Schiffscommandanten auf die Tariffrage zu legen, da die Concurrenz der englischen Gesellschaften und Rheder bei Fortbestehen der jetzigen Lloyd-Tarife den Lloyd von dem Verkehre in Ostindien nahezu mit Sicherheit verdrängen würde.

Nach 16tägigem, sehr interessantem und lehrreichem Aufenthalte verließ Corvette FRUNDSBERG am 22. November um 6^h morgens Calcutta, um die Rückreise anzutreten.

Nach $14^1/_2$stündiger Dampffahrt erreichte die Corvette ohne bemerkenswerten Zwischenfall die Mündung des Eastern Channel. Nachdem der Lotse auf die vor der Mündung kreuzende Lotsenbrigg überschifft war, wurde die Maschine auslaufen gelassen, die Segel beigesetzt und Curs gegen Madras genommen. Der hohe unregelmäßige Seegang vor den Sandheads, welcher sehr heftige Schlingerbewegungen verursachte, legte sich im Laufe der Nacht in dem Maße, als die Corvette in tieferes Fahrwasser gelangte, worauf selbe bei frischer NNW-Brise bis 7,6 Knoten lief.

Die Fahrt von Calcutta nach Madras ist im NO-Monsune eine sehr günstige und wird durch die längs der Küste südlich laufende Strömung bedeutend abgekürzt.

Die Brise wehte, bei meist heiterem Himmel, tagsüber aus nordwestlicher Richtung und drehte abends bis NO, zuweilen bis OSO. Der Strom lief am ersten Tage 2,5, hierauf mit großer Regelmäßigkeit 1,4—1,7 Meilen stündlich nach SW. Am 27., an der Einbuchtung der Küste bei Point Divy, änderte plötzlich die Strömung ihre bisherige Richtung und bewirkte eine Versetzung des Mittagspunktes um 31 Meilen nach NW gegen die Mündung des großen Kistnah-Flusses. Sowie jedoch diese Einbuchtung passirt wurde, nahm die Strömung allmählich ihren normalen Lauf längs der Küste wieder an.

Am 28. November abends wurde unter Segel das Leuchtfeuer von Madras angelaufen und um 9^h p. m. auf dieser Rhede geankert. Am nächsten Morgen dampfte FRUNDSBERG in den inneren Hafen, wo sie mit zwei Ankern und Pferdeleinen achter an einer Boje vertäut wurde.

VII. Madras.

Die Natur, welche alle ihre Gaben in verschwenderischem Maße über Ostindien ausgeschüttet hat, versagte der Ostküste dieses ebenso großen als reichen Landes bis Orissa hinauf jeden, auch den geringsten Küsteneinschnitt, jede Inselbildung, mächtige Stromausflüsse, kurz alles, was als natürlicher Hafen betrachtet und durch menschliche Arbeit zu einer sicheren Zufluchtsstätte für den Schiffsverkehr hätte umgewandelt werden können.

Das Bedürfnis der Menschen, mit einander in Berührung zu treten und ihre Erzeugnisse gegenseitig auszutauschen, hat es aber dennoch vermocht, auch an dieser offenen, niedrigen, durch eine unaufhörlich tosende Brandung unzugänglich gemachten Küste Niederlassungen hervorzurufen; man trotzte den Gefahren, welche der Verkehr zwischen Land und Schiffen täglich mit sich brachte, und gewöhnte sich daran, mit einer Art von fatalistischer Ergebung den häufigen Stürmen und Orkanen entgegenzusehen, denen so ziemlich jedes Schiff zum Opfer fallen musste, das von ihnen überrascht, nicht noch rechtzeitig die hohe See gewinnen konnte.

Zu einer großen Stadt und einem bedeutenden Handelsplatze ist von den an der ostindischen Ostküste gegründeten Niederlassungen vor allen Madras herangewachsen. Madras ist unter den jetzigen Emporien Ostindiens der älteste englische Besitz. Die von der Königin Elisabeth am letzten Tage des Jahres 1599 mit ausschließlichen Privilegien ausgestattete ostindische Compagnie erwarb im Jahre 1639 durch ihren Agenten Francis Day vom Raja von Chaudagiri die Bewilligung zur Anlage einer kleinen Factorei, auf der Stelle, wo jetzt Madras mit seinen nahe an 400 000 Einwohnern sich erhebt. Schon im Jahre 1653 wurde Madras, welches bishin eine Dependenz von Bantam (nächst Java) gebildet hatte, zu einer eigenen Präsidentschaft erhoben. Die steigende Wichtigkeit der schnell sich vergrößernden Stadt machte sie naturgemäß auch zum Gegenstande feindlicher Angriffe; im Jahre 1702 wurde sie von Dáud Khan, im Jahre 1741 von den Mahratten, beidemale ohne Erfolg, belagert. In die Jahre 1744—1761 fällt der große Entscheidungskampf, in welchem England mit Frankreich um die Oberherrschaft über Indien stritt; im Jahre 1746 eroberte Labourdonnais, nach hartnäckiger Vertheidigung Madras, für Frankreich. Die Schrecken der

Belagerung und der endlichen Einnahme von Madras fanden nach wenigen Tagen ein Nachspiel durch eine furchtbare Cyklone (3. October); drei von den größeren Schiffen der Franzosen: DUC D'ORLEANS, PHOENIX und LYS, mehrere kleinere Schiffe und an 1200 Mann der Bemannungen giengen zugrunde; das Flaggenschiff ACHILLE konnte sich nur durch Kappen seiner ganzen Bemastung und Überbordwerfen der unteren Batterie retten.

Durch die Bestimmungen des Aachener Friedens kehrte Madras unter englische Oberhoheit zurück; eine zweite französische Belagerung unter Lally im Jahre 1758 hatte durch Entsatz der bedrängten Stadt seitens einer britischen Flotte geendet. Mit Ausnahme der Bedrohung von Madras durch Hyder Ali's Reiterschaaren in den Jahren 1769 und 1780, hat die Geschichte der Stadt keinerlei kriegerische Begebenheiten mehr zu verzeichnen. —

Es wird immer wunderbar bleiben, dass an einer für den Seeverkehr so ungünstig gelegenen Stelle wie jene von Madras, ein großes Verkehrscentrum sich bilden und erhalten konnte. Am meisten mögen dazu die zahlreichen Communicationen, Straßen sowohl als Canäle, beigetragen haben, welche gegen Madras geführt wurden als diese Stadt, zur Hauptstadt einer Präsidentschaft erhoben, an politischer Bedeutung zuzunehmen begann. Madras wurde dadurch auch zum commerziellen Mittelpunkt für die weit ausgedehnten Ländereien, welche man unter dem Namen des Carnatic zusammenfasste. Diese Länder sind aber die engere Heimat jener feinen und schönen Gewebe, welche man von Alters her schon in Europa so hoch zu schätzen gelernt hatte. So groß also auch die Schwierigkeiten des Schiffsverkehrs zu Madras waren, der Gewinn, welcher zu erzielen war, lockte durch seine bedeutende Höhe.

Bis vor wenigen Jahren war noch gar nichts gethan worden, um in Madras durch irgend eine Schöpfung der modernen an Hilfsmitteln so reichen Technik dem Verkehre zwischen Schiff und Land irgendwie zuhilfe zu kommen.

In der Beschreibung der NOVARA-Expedition schildert uns Dr. v. Scherzer die Art des Personentransportes auf der Rhede von Madras in anschaulicher Weise; wir sehen da, dass vor dreißig Jahren noch keinerlei Änderung zum Besseren gegen jene Art des Bootsverkehrs eingetreten war, welche vor zweihundert und fünfzig Jahren an derselben Stelle üblich gewesen sein mag. Auf den von Eingeborenen geführten, mit Cocosfasern zusammengenähten, rippenlosen Massulah-Booten oder auf floßartigen, aus 3—5 Baumstämmen zusammengefügten sogenannten Catamarans musste man damals noch durch die schwere Brandung hindurch den Strand gewinnen. Dr. v. Scherzer beschreibt die Empfindung beim Durchfahren der Brandung als eine solche, die man allerdings mit einem gewissen Interesse erlebt, nach deren Wiederholung man aber gar kein Verlangen trägt.

Seit dem Besuche der NOVARA in Madras (1857) ist aber auf der dortigen Rhede manches zur Besserung der Verhältnisse geschehen. Vor allem trachtete man, dem Bootsverkehre eine Erleichterung zu schaffen, und den Personen den gefahrvollen Weg durch die Brandung zu ersparen. Zu diesem Zwecke wurde im Jahre 1860 eine Landungsbrücke (*Pier*) direct in die See hinaus gebaut, und zwar soweit (1000 engl. Fuß), dass deren Ende außer der Brandungsgrenze zu liegen kam. An den dort befindlichen Treppen können somit auch die Schiffsboote ohne Gefahr zum Ein- und Ausschiffen von Personen anlegen. Sechs Laufkrahne besorgen das Ein- und Ausschiffen von Waren in

Lastboote, welch letztere die Waren zu oder von den Schiffen bringen. Vier Eisenbahngeleise auf der Landungsbrücke ermöglichen das rasche Zubringen und Fortschaffen der in Bewegung zu setzenden Güter. Die ganze Landungsbrücke ist aus Eisen erbaut und ruht auf sogenannten Schraubenpfeilern. Sie ist 20′ über dem Wasserspiegel hoch, und hat einen Kostenaufwand von 103 616 £ verursacht.

Den allerdringensten Bedürfnissen war wohl durch Errichtung der Landungsbrücke Genüge geschehen; aber begreiflicherweise blieb noch der Wunsch bestehen, für die Sicherheit der auf der Rhede vollständig schutzlos liegenden Schiffe etwas zu thun, und zugleich ihnen ein directes Ein- und Ausladen zu ermöglichen; denn es hatte sich erwiesen, dass diese letzterwähnten Operationen an der Landungsbrücke nicht vorgenommen werden können ohne diese selbst und das an ihr angelegte Schiff in Gefahr der Beschädigung zu bringen. Die Ladungs- und Löschungsoperationen mittels Lichterbooten nehmen aber begreiflicherweise viel Zeit und Geld in Anspruch; und was die Gefahr betrifft, in welche die häufigen Cyklonen die eben auf der Rhede befindlichen Schiffe bringen, ist die Chronik von Madras überreich an den traurigsten Beispielen.

Man kann sich demnach nicht darüber wundern, dass in Madras an den schwierigen Bau eines künstlichen Hafens geschritten wurde; eher könnte man sich mit allem Rechte darüber wundern, dass dies erst im Jahre 1875 geschah. In der That wurde am 15. December dieses Jahres bei Gelegenheit des Besuches des Prinzen von Wales der Grundstein zum künstlichen Hafen von Madras in feierlicher Weise gelegt. Der Kostenvoranschlag für diesen Hafenbau belief sich auf 565 000 £. Im wesentlichen bestand der zu schaffende, im Jahre 1880 vollendete künstliche Hafen aus zwei großen 1500 *m* langen Wellenbrechern in L-Form, welche gegeneinandergekehrt, nördlich und südlich der schon erwähnten Landungsbrücke ins Meer hinaus gebaut wurden; man erhielt dadurch ein Bassin, welches für sieben große Schiffe genügenden geschützten Raum bot. Aber die erste Cyklone, welche im Jahre 1881 über die Rhede und die Stadt hinwegraste, zerstörte die äußeren Theile beider Wellenbrecher kurze Zeit nachdem sie vollendet worden waren. Zur Zeit der Anwesenheit der FRUNDSBERG vor Madras wurde an der Neuconstruction der Wellenbrecher gearbeitet, und zwar sollen die neuen Dämme innerhalb der weggeschwemmten gelegt werden, so dass die Ruinen der letzteren den Neubauten als unterseeischer Schutzdamm dienen werden [1]).

In den drei letzten Monaten des Jahres, der Jahreszeit der Stürme, müssen alle Dampfschiffe im Hafen stillen Dampf halten, um beim Herannahen von schlechtem Wetter auf Signal des Hafenamtes sofort in See gehen zu können. Der in dieser Zeit selbst bei ruhigem Wetter in den Hafen hineinschlagende Seegang, obwohl durch die versunkenen Wellenbrecher zum Theile abgeschwächt, ist ein ziemlich bedeutender und erzeugt auf dem flachen

---

[1]) Linienschiffscapitän v. Semsey bemerkt, dass die für den Bau der Wellenbrecher verwendeten Betons nur geschichtet, nicht aber gegen die von Osten kommende oceanische Sturmsee verankert waren. — Sollte man mit dem neuerdings in Angriff genommenen Bau eines in die See hinaus gelegten Hafens zum zweitenmale Unglück haben, so wird wohl nichts übrig bleiben, als einen Hafen im Lande auszugraben. Die gewundene Partie des Flüsschens Coaum südlich des Forts St. George sammt der eingeschlossenen Insel würde sich hiezu vorzüglich eignen.

341867

Strande eine Brandung, der nur die einheimischen Katamarane und die leichten Masulah-Boote widerstehen können. Nach dem Hafenreglement dürfen gar keine anderen Boote durch die Brandung gehen.

Nach dem bisher über Madras zur Sprache Gebrachten wird man nicht fehl gehen, wenn man annimmt, dass der Aufenthalt auf der Rhede, in fortwährend sturmbewegter See, in steter Erwartung des Cyklonensignales, und bei schwieriger und gefahrvoller Communication mit dem Lande, durchaus nicht als ein angenehmer angesehen werden kann. Der Aufenthalt am Lande muss Ersatz bieten für die Unannehmlichkeiten des Aufenthaltes auf der Rhede.

Der Anblick aber, den Madras dem zur See Ankommenden gewährt, erweckt wenig Hoffnungen, und hat so manchem, der hier den indischen Wunderboden zum erstenmale betreten sollte, eine bittere Enttäuschung bereitet, welche allerdings nicht von langer Dauer ist. Die außerordentlich niedrige und flache Lage der Stadt bringt es eben mit sich, dass sie der See ein durchaus nicht imposantes Panorama zuwendet, und dies umsomehr als der einzige Theil, welcher direct bis an den Strand herausreicht, gerade der sogenannte *Black Town*, die enge, unansehnliche und nicht sehr reine Eingeborenenstadt, zugleich das Geschäftsviertel ist. Betritt man aber endlich das

Land, und durchschreitet schnell den dem Hafen und der Landungsbrücke zunächst liegenden *Black Town*, so findet man sich durch den übrigen Theil der Stadt recht angenehm entschädigt. Man findet zwar hier keine Stadtviertel von imposanten Palästen gebildet, wie etwa das Chowringhee-Viertel von Calcutta; aber man kann sich in einen großen Park versetzt glauben, in welchem große und kleinere Villen regellos zerstreut, aber immer von schöner Vegetation umgeben, sich befinden. Durch diese parkartige Europäerstadt von Madras schlängelt sich in trägem Laufe der Coaum-Fluss; zwischen dem *Black Town* und der Europäerstadt findet man den Bahnhof, und an diesen anschließend einen Volksgarten, welcher allerdings mit keinem der öffentlichen Prachtgärten Calcuttas den Vergleich aushalten kann.

Der öffentliche Spaziergang, welcher die elegante Welt von Madras versammelt, ist aber auch nicht dieser Volksgarten, welcher durch den vorliegenden *Black Town* von der erfrischenden Seebrise abgeschlossen ist, sondern es zieht sich die Promenade von dem Fort St. George längs des Strandes nach Süden, über die Napier-Brücke, dann an dem Senathause und mehreren anderen öffentlichen Gebäuden vorbei, bis gegen die St. Thomas-Cathedrale und dann westlich landeinwärts gegen die St. Georgs-Cathedrale und die in ihrer Nähe befindliche Blumenculturstation, endlich etwa gegen die Sternwarte und das Museum. Sowohl der längs des Strandes befindliche Theil des eben beschriebenen Weges, als die westlich gerichtete Fortsetzung bis zur St. Georgs-Cathedrale ist stets dem erfrischenden Seewinde ausgesetzt.

Auf dieser Promenade erblickt man auch das Monument des Obersten Naill, des ersten englischen höheren Commandanten, welcher im Sepoykriege bedeutendere Erfolge gegen die Empörer errang und beim Entsatz von Luknow am 25. September 1857, 47 Jahre alt, den Heldentod fand. Das Fort St. George besitzt ein interessantes Museum alter Waffen, Rüstungen und Trophäen, und nebst der Garnison von Madras sind auch alle militärischen Ämter in den Räumen der Forts bequem untergebracht. Man zeigt dem Besucher dort gerne das Bureau, in welchem Clive, der nachmalige Eroberer von Bengalen, als untergeordneter, an den Schreibtisch gebannter Beamter so lebensüberdrüssig wurde, dass er zwei Pistolenläufe gegen sich selbst abschoss.

Die Kirchen sind reich an Inschriften und Denkmälern, doch von geringem architektonischen Werte. Sehr reich in ethnographischer Beziehung ist das zu Madras befindliche Museum. Im ganzen macht Madras den Eindruck der Weitläufigkeit; einzelne Stadttheile sind durch große Landstrecken von einander getrennt und die Stadt nimmt ein im Verhältnis zu ihrer Bevölkerung sehr bedeutendes Areal (70 km^2) ein. Auf diesem Areal leben 405 848 Menschen oder 29 per englischer Acre; hievon sind 315 527 Hindus, 50 298 Mohammedaner, 39 632 Christen. Diese Ziffern basiren auf dem Census von 1881; zehn Jahre früher hatte Madras 397 552 Einwohner gezählt, unter welchen 330 062 Hindus, 50 964 Mohammedaner, 12 013 Eurasier (beinahe durchwegs Christen) und 3613 Europäer angegeben wurden. Es will sonach scheinen, dass das Christenthum in Madras Fortschritte macht, und zwar dass es seine Neophyten unter den Hindus gewinnt. Man behauptet, dass Madras eine der ältesten Stätten der Vertheidigung christlicher Lehren gewesen; der heilige Thomas soll hier gepredigt haben.

Ganz Vorderindien zählte nach dem Census von 1881 unter 253 891 821 Einwohnern 1 862 634 Christen, worunter 142 610 Europäer und 62 084 Eurasier. Auf die Präsidentschaft Madras entfallen 184 210 Bekenner der christ-

lichen Secten, bei einer Gesammtbevölkerung von 30 868 504 Einwohnern, welche auf 139 900 □Meilen (engl.) vertheilt sind; es leben also 221 Einwohner auf der Quadratmeile.

Das Gouvernement Madras begreift 52 051 Städte und Ortschaften in sich, welche aus 5 653 082 bewohnten Häusern bestehen. Die Bevölkerungszahl des gesammten Gouvernements zeigte bei dem Census von 1881 gegen jenen vom Jahre 1871 eine Abnahme um 412 673 Seelen.

Auch hier in Madras, so wie früher in Calcutta, wurde von Seite der Behörden sowohl als von privaten Kreisen der FRUNDSBERG eine außerordentlich freundliche und entgegenkommende Aufnahme zutheil, und man bemühte sich von allen Seiten, die Aufenthaltsdauer der Corvette zu einem angenehmen und interessanten Reise-Abschnitte werden zu lassen.

Die officielle Visite, welche der Schiffscommandant dem Gouverneur Mr. Grant Duff gemacht hatte, erwiderte dieser mit großem Gefolge an Bord der FRUNDSBERG trotz der Schwierigkeit und selbst Gefährlichkeit der zweimaligen Bootsfahrt; der Madras-Club, welcher als der älteste englische Club Indiens zugleich als der vornehmste gilt, beeilte sich, den Commandanten und den Stab zu Ehrenmitgliedern für die Dauer des Aufenthaltes zu ernennen. Der Schiffscommandant hatte — als Cadet an Bord der Fregatte NOVARA anläßlich deren Weltumseglung — vor nahezu 30 Jahren schon in gleicher Eigenschaft dem Madras-Club angehört; man begegnete ihm demzufolge jetzt mit ganz besonderer Auszeichnung als dem ältesten Clubmitgliede.

Zahlreiche officielle und private Einladungen erfolgten schon in den ersten Tagen. Die Einladungen, welche der Gouverneur erließ, griffen sogar wesentlich über den Zeitraum hinaus, welchen der Schiffscommandant für den Aufenthalt der FRUNDSBERG vor Madras bestimmen konnte. Es waren dies nämlich eine Einladung zu einem *Dignity-Ball* zu Ehren des Geburtsfestes der Königin am 15., und eine andere zu einem *Drawing-Boom* am 17. Der Commandant hatte aber die Absicht am 18. oder 19. längstens schon Pondichéry zu verlassen und konnte daher nur rücksichtlich der ersten Einladung zusagen, daß er einige Officiere zur Theilnahme an dem *Dignity-Ball* von Pondichéry aus beurlauben werde.

Ein österreichisch-ungarischer Consular-Functionär war zur Zeit der Anwesenheit der FRUNDSBERG für Madras noch nicht ernannt. Der königlich belgische Viceconsul Mr. Ernst Donner übernahm der Corvette gegenüber die Consularfunctionen, während ein in Madras seit längerer Zeit ansässiger Kaufmann, welcher mit Triest in Handelsbeziehungen stand, Mr. William John Eales, es freundlichst übernahm, dem Commandanten Informationen über die Handels- und Verkehrsverhältnisse von Madras zu geben.

Österreichisch-ungarische Landsleute fand man in Madras nur drei; zwei von ihnen fanden als Stivadori — Schiffslader — ein anständiges Auskommen; der dritte, Carl Beyer aus Naudershall in Tyrol, Schlosser von Profession, hatte aus Mangel an lohnender Beschäftigung Arbeit im *Governement Workhouse* gesucht und erhalten. Er kam an Bord der Corvette und bat, entweder nach der Heimat oder doch bis zu einem Orte mitgenommen zu werden, wo er sein Fortkommen finden könne. Mit Rücksicht auf die zufriedenstellenden Aufschlüsse, die man über seine Aufführung erhielt, wurde seiner Bitte willfahrt.

Unter den Besuchen, welche der Schiffscommandant am Lande abgestattet hatte, war auch jener beim katholischen Bischof von Madras

gewesen. [Dieser Bischof, Chef der irländisch-indischen Mission, erbot sich, eine Messe an Bord der FRUNDSBERG celebriren zu lassen, da wegen der beschwerlichen Communication mit dem Lande es mit Schwierigkeiten verbunden gewesen wäre, die Mannschaft in die katholische Kirche St. Thomas zu senden. Linienschiffscapitän v. Semsey nahm dieses Anerbieten mit Dank an und wählte den 6. December als den Tag des heiligen Nikolaus, Schutzpatrons der Seeleute; an diesem Tage kamen drei vom Bischofe abgesendete Geistliche an Bord und empfingen nach Abhaltung der heiligen Messe ein bescheidenes Geldgeschenk zu Gunsten der katholisch-indischen Mission.

Trotz der schwierigen Ladeverhältnisse in Madras ist der Verkehr hier doch ein sehr lebhafter. Während des kurzen Aufenthaltes der FRUNDSBERG sind zehn Dampfer ein- und sieben ausgelaufen.

Aus einer Zusammenstellung, welche dem Commandanten der FRUNDSBERG von der in Madras ansässigen Handelsfirma W. S. Eales zur Verfügung gestellt wurde, lässt sich über den directen Handel zwischen diesem Hafenplatze und Österreich-Ungarn Folgendes entnehmen:

Die directen Geschäfte mit Österreich-Ungarn sind im allgemeinen sehr gering und zeigen in den letzten Jahren überdies eine retrograde Tendenz, deren Ursachen hauptsächlich in der mangelhaften und unverlässlichen Communication liegen.

Damals wurde Madras nur von den Dampfern zweier Linien, nämlich der Peninsular and Oriental Co. und der Messageries Maritimes berührt [1]). Die Dampfer der ersten Gesellschaft liefen diesen Platz zweimal im Monate an, doch war es nicht immer gewiss, dass man auf denselben Frachtraum bekommen könne, was bei nur vierzehntägiger Verschiffungsgelegenheit für die dortigen Geschäftsleute sehr oft mit großen Nachtheilen verbunden war. Ferner konnte der Verschiffer in Madras nie angeben, wann ungefähr seine Ladung in Triest ankommen dürfte. Die Dampfer der Peninsular and Oriental Co. pflegten die für Triest bestimmten Ladungen in Colombo auf den von China nach Bombay gehenden Dampfer umzuladen. Ereignete sich nun der Fall, dass dieser China-Dampfer nach seiner Ankunft in Bombay direct für London bestimmt wurde, so mussten die betreffenden Waren nochmals ausgeschifft werden und in den Bombay-Docks die neuerliche Umladung auf jene Dampfer erwarten, welche entweder Venedig und Triest oder Marseille anlaufen. Im letzteren Falle musste dann in Suez oder Port-Saïd zum drittenmale eine Überschiffung stattfinden. Wegen der bei so vielen Umladungen leicht entstehenden Havarien fanden sich auch die Assecuranzgesellschaften von Madras genöthigt, die Prämien für nach Triest zu befördernde Güter entsprechend zu erhöhen.

Was die Messageries maritimes anbelangt, so kommt es nur selten vor, dass Dampfer dieser Gesellschaft Ladungen für Triest nehmen können; denn dieselben reserviren für Madras nur einen Ladungsraum von circa 60 *t*, welcher aber für gewöhnlich mit Waren, welche nach französischen Häfen oder über Colombo nach China bestimmt sind, ausgefüllt wird. Ergibt sich

---

[1]) Seither eröffnete bekanntlich der österreichisch-ungarische Lloyd die Linie Colombo-Madras-Calcutta im Anschlusse an die Linie Triest-Hongkong, wodurch die eben geschilderten ungünstigen Verhältnisse wohl einer durchgreifenden Änderung entgegengebracht werden dürften.

jedoch Gelegenheit mit diesen Dampfern nach Triest verladen zu können, so lauft man Risico, dass die Ladung in Colombo liegen bleibe, weil der aus China kommende Dampfer keinen Raum mehr zu deren Aufnahme hat. Das Gleiche geschieht mit der Ware jedenfalls später in Marseille, bis selbe nach Triest weiter befördert werden kann.

Aus diesen Gründen war es für Madras sehr schwer, einen directen Handel mit Österreich-Ungarn zu betreiben. Wegen der Unsicherheit des directen Transportes konnten keine Lieferungsgeschäfte eingegangen werden, andererseits konnten weder der Händler noch der Fabrikant ihren Bedarf regelmäßig decken, weil sie nie in der Lage waren zu wissen, zu welcher Zeit die bestellten Güter ankommen werden.

In früherer Zeit wurde bezüglich der für Wien bestimmten Waren ausschließlich versucht, sie direct nach Triest zu verschiffen; aber sehr bald stellten sich Klagen ein über die zu lange Dauer der Reise, die Unsicherheit des Ankunftstermines und über die enormen Frachtsätze der Südbahn zwischen Triest und Wien.

Jetzt wird ein großer Theil der für Wien bestimmten Artikel, und zwar hauptsächlich Ziegenleder, von Madras über London verladen für beinahe dieselben Kosten, als wenn sie über Triest verschickt werden würden.

Exportartikel aus Madras sind Baum- und Schafwolle, Häute, gegerbtes Schaf- und Ziegenleder, Ölsamen, Tamarinden, Indigo, Chinarinde und Reis.

Der Wert der von Madras direct nach Triest verschifften Waren betrug in den Jahren:

1882	105 970	£
1883	121 715	„
1884	77 397	„
1885	31 570	„

Durch die Einrichtung der Zweiglinie Ceylon-Calcutta seitens des österreichisch-ungarischen Lloyd dürften diese Zahlen eine wesentliche Steigerung erfahren.

Um sie in das Verhältnis zu den Gesammtziffern zu bringen, in welchen die Handelsthätigkeit von Madras sich bewegt, mögen folgende Daten hier Platz finden:

Aus der gesammten Präsidentschaft Madras wurden (mit Ausschluss von Gütern und Sendungen für Rechnung der Regierung) zur Ausfuhr und Einfuhr gebracht:

im Jahre	Ausfuhr	Einfuhr
	Rupien oder fl. österr. Währ.	
1876 im Gesammtwerte von	74 656 320	44 542 910
1877 „ „	70 078 740	38 794 330
1878 „ „	58 645 910	36 224 440
1879 „ „	65 194 890	33 311 760
1880 „ „	74 390 870	35 990 260
1881 „ „	73 171 187	42 105 820
1882 „ „	78 425 450	42 148 450
1883 „ „	83 824 880	49 289 560
1884 „ „	92 579 250	47 803 710
1885 „ „	87 066 570	51 467 240
Im ganzen während der obigen 10 Jahre	758 034 750	421 668 480

Nachdem Madras der einzige bedeutende Exporthafen der Präsidentschaft ist, so repräsentiren diese riesigen Zahlen ziemlich nahe die Handelsthätigkeit von Madras. So groß dieselbe auch ist, so steht sie doch gegen jene von Bengalen (Calcutta) und Bombay weit zurück.

Während des Aufenthaltes S. M. Schiffes FRUNDSBERG in Madras waren die Wetterverhältnisse der Jahreszeit entsprechend; der Wind wehte beständig mit der Stärke 3—6 aus NW und drehte im Laufe des Tages über Nord nach NO bis Ost. Der Seegang verblieb stets aus Ost und nahm mit der Drehung des Windes zu und ab. Niederschläge waren sehr häufig, und das Barometer hielt sich im allgemeinen um 2 *mm* unter dem normalen Stande. Das Aussehen des Himmels war oft drohend und hielt die Hafenbehörde in beständiger Spannung.

Am 9. December um 5^h p. m. verließ FRUNDSBERG unter Dampf den Hafen und trat die Reise nach Pondichéry an.

Gleich außerhalb des Hafens wurden die Segel beigesetzt und die Maschine auslaufen gelassen. Von leichter NO-Brise und einer 1,7 Meilen nach Süd laufenden Strömung begünstigt, segelte S. M. Schiff FRUNDSBERG auf zwei Meilen Entfernung längs der geraden, einförmigen, niederen Küste, und erreichte am darauffolgenden Tage um Mittag die Rhede von Pondichéry, wo es, eine Meile vom Lande entfernt, in 16 *m* Tiefe den Anker warf.

VIII. Pondichéry.

Von kleinen Anfängen ausgehend war Frankreich um die Mitte des vorigen Jahrhundertes zu einer bedeutenden Macht in Ostindien gelangt; die Behauptung ist vielleicht keine zu gewagte, dass Frankreich an Stelle Englands die vorwiegende Macht in Ostindien geworden wäre, wenn die zerrütteten Verhältnisse des Mutterlandes die Ausnützung der Vortheile nicht verhindert hätten, welche der Schöpfer der ostindischen Eroberungspolitik, Dupleix, errungen hatte. Sein Beispiel fand geschickte Nachahmung, aber nicht von seinen Landsleuten, sondern von ihren Gegnern, den Engländern; und heute ist Indien ein englisches Kaiserreich, in welchem nur kleine, unbedeutende und zersprengte Territorien daran erinnern, dass Frankreich einmal am Wege war, eine indische Macht zu werden.

Von der Zeit an, in welcher einige Kaufleute von Rouen im Jahre 1603 vergebliche Versuche machten, Handelsplätze in Ostindien zu gewinnen, die von Richelieu im Jahre 1642 gegründete Ostindische Compagnie baldigst in Verfall gerieth, ebenso später eine neue, von Colbert im Jahre 1664 ins Leben gerufene Gesellschaft im Jahre 1683 daran war, sich ebenfalls aufzulösen, von dieser Zeit an gerechnet bis zur Entscheidungsperiode der Jahre 1744—1761, von welcher erst das englische Uebergewicht über Frankreich in Ostindien datirt, war das folgenreichste Ereignis für die Entwicklung der französischen Herrschaft auf indischem Boden, die im Jahre 1683 durch François Martin bewirkte Erwerbung von Pondichéry. Der kleine Ort, mit einem unbedeutenden Streifen Landes, einem einheimischen Fürsten abgekauft, wurde alsbald befestigt, und unter der klugen Verwaltung Martins nahm diese erste französische Colonie auf ostindischem Boden, welche an der gefährlichen Coromandel-Küste den wenigst schlechten Ankerplatz besitzt, einen raschen Aufschwung. Nach zehnjährigem Bestande der kleinen französischen Colonie unterlag Pondichéry (1693) den Holländern; doch brachte der Friede von Ryswick Stadt und Gebiet wieder an die alten Eigenthümer zurück.

Der französische Einfluss nahm von dieser Zeit an in Ostindien stetig zu; schon 1688 war Chandernagore erworben worden, 1727 wurde Mahé, 1739 Karikal erworben; als 1741 der Bruch zwischen Frankreich und England eintrat, war Pondichéry mächtig genug, das benachbarte Madras mit

Krieg zu überziehen; am 21. September 1746 musste Madras vor Mahé de Labourdonnais capituliren. Aber Labourdonnais musste sich nach den aus der Heimat erhaltenen Befehlen darauf beschränken, jeden genommenen Platz gegen Lösegeld freizugeben; die Einwohner von Madras zahlten wohl 10 Millionen, waren aber dafür bald imstande, ihrerseits vor Pondichéry zu erscheinen. Hier befehligte Dupleix und zwang die Engländer, nach 42tägiger Belagerung (1748) zum Abzug.

Von da an begannen die außerordentlichen Erfolge dieses wahrhaft großen Mannes, welcher kein geringeres Ziel verfolgte als jenes, welches ein Jahrhundert später von England thatsächlich erreicht worden ist, nämlich die Gründung eines ostindischen Imperiums. Dupleix hatte bis zum Jahre 1756 durch Verträge, Protectorate und Bündnisse, bei Eingehung aller dieser Beziehungen auf das beste unterstützt von seiner klugen Gattin, der Begum Johanna (einer indischen Fürstentochter, die alle Idiome der bengalischen Halbinsel beherrscht haben soll) vom Großmogul den ganzen Carnatic erhalten, war Protector der Subabs vom Dekan und Arcat geworden, hatte das Territorium von Pondichéry vergrößert, ebenso jenes von Karikal, hatte Masalipatam und Yanaon erworben, und die französische Oberhoheit über die Territorien von Monfanagar, Ellour, Rajamandri und Chicakal, sowie über die Insel Seriagain ausgedehnt. 600 Seemeilen Küste standen den Franzosen zu Gebote und ein Einkommen von 20 Millionen Francs wurde aus dem französischen Handel gezogen.

Die Bedeutung dieser Fortschritte französischer Macht auf ostindischem Boden wurde aber im Mutterlande durchaus nicht gewürdigt; als Dupleix zur Aufrechthaltung der erlangten Macht Geld und Truppen zu verlangen anfing, verweigerte die Ostindische Gesellschaft und der Hof beides; ja die französisch-ostindische Gesellschaft trat mit der gleichen englischen Gesellschaft in directe Verhandlungen ein, als Dupleix gegen die Engländer militärisch an Terrain zu verlieren begann; nach der Niederlage der Franzosen bei Trichinopolis kam ein Vertrag zwischen beiden Gesellschaften zustande, dessen erste Bedingung die Abberufung Dupleix' war. Als völlig ruinirter Mann kehrte Dupleix in sein undankbares Vaterland zurück; weder beim Hofe noch bei der Ostindischen Gesellschaft konnte er auch nur theilweise Anerkennung seiner Ansprüche finden. Der Tod seiner treuen Gefährtin, der berühmten Begum Johanna, warf ihn vollends darnieder; der Mann, welcher seinem Vaterlande große Dienste geleistet hatte und dasselbe bei entsprechender Unterstützung vielleicht auf immerwährende Zeiten zum Herrn ganz Ostindiens gemacht hätte, musste in seiner letzten Bittschrift von sich sagen: *»Mes services sont traités de fables, et moi je suis traité comme le plus vil du genre humain. Je suis dans la plus déplorable indigence; la petite propriété qui me restait vient d'être saisie; je suis contraint de demander une sentence de délais, pour éviter d'être trainé en prison.«*

Cartwright sagt über Dupleix, sein größter Fehler sei gewesen, dass er der in seinem Vaterlande eingerissenen Demoralisation und dem Verfalle desselben gegenüber blind geblieben sei; alles Unglück, das Dupleix betroffen, beruhe darauf, dass er die Unvereinbarlichkeit seiner kühnen Pläne mit der Kleinlichkeit und Niedrigkeit jener Menschen nicht erkannte, von welchen seine Pläne hätten unterstützt werden müssen.

Dupleix starb am 10. November 1764, geradezu im Elende; aber ein noch traurigeres Geschick war seinem Nachfolger, dem Grafen Lally Tollendal,

vorbehalten. Dieser vereinigte den Hass, welcher ihm als Abkömmling einer irischen Emigrantenfamilie gegen die Engländer eigen war, mit einer beispiellosen Bravour und Unternehmungslust, und gab bei seiner Ankunft in Indien die Losung aus: „Keine Engländer mehr in Hindostan!“ So tapfer Lally als Soldat, so ungeschickt war er als Staatsmann und Politiker und zugleich so brutal gegen die Eingeborenen, deren heilig gehaltene Überlieferungen er in jeder Weise gröblich verletzte. Man erzählt von ihm, dass, als es einmal an Zugthieren mangelte, Lally Hindus aller Kasten durcheinander mit Gewalt zum Ziehen der Karren und Wägen zwang; dass er Tempel, in denen er verborgene Schätze vermuthete, in rücksichtsloser Weise schändete, Priester, die sich widersetzten, vor die Mündungen der Kanonen binden und tödten ließ u. s. w. Lally brachte durch solche Acte nicht allein die Eingeborenen auf, welche bisher Frankreich viel mehr zugethan waren als England, sondern entfremdete sich auch seine eigenen Unterbefehlshaber, so den Admiral Aché, und Bussy, welcher die Landstreitkräfte befehligte. Zweimal schlugen Expeditionen fehl, welche Lally gegen Madras unternahm, das einemal, weil Aché seine Mitwirkung versagte, das anderemal, weil Bussy nur lau mitwirkte und von Pondichéry aus für die Bedürfnisse des im Felde stehenden Heeres gar nicht gesorgt wurde.

Am 14. Jänner 1761 musste Lally in Pondichéry vor dem englischen General Coote capituliren. In heldenmüthigster Weise hatte er durch zehn Monate einer zwanzigfachen Uebermacht Stand gehalten aber endlich durch Hungersnoth, Krankheiten und mitunter geradezu meuterische Haltung seiner Umgebung bedrängt, sich dem Beschlusse des Indischen Rathes, zu capituliren, fügen müssen.

Als Gefangener nach England gebracht, gelang es seinen stürmischen Bitten, die Freiheit zur Rückkehr nach Frankreich zu erhalten, wo er einen Rechtfertigungsprocess verlangte. Dieser Process soll in schmählicher Weise geführt worden sein; die Vertheidigung wurde in jeder Weise behindert, falsche Zeugen geführt, und es ward Lally sofort klar, dass er zum Sühnopfer für den Verlust der französischen Macht in Indien ausersehen sei, deren Verfall auch ein anderer kaum mehr aufzuhalten vermocht hätte. Der unglückliche, vor der Zeit gealterte, von den Folgen zahlreicher Verwundungen geschwächte Mann sah sein Schicksal entschieden, bevor ein Richterspruch gefällt war; da zog er einen Cirkel hervor, den er sich zu verschaffen gewusst hatte, und stieß sich ihn vor den versammelten Richtern in die Brust. Schleunigst wurde das Urtheil auf Enthauptung gesprochen, und man war barbarisch genug, die Stunde der Hinrichtung um sechs Stunden vorzurücken, damit dem Unglücklichen die Schmach der Justificirung nicht durch einen natürlichen Tod erspart bleibe. Nichts wurde ihm erlassen, nicht die rohe Behandlung durch den Henker, nicht der Knebel, nicht die öffentliche Hinrichtung. Ein französischer Schriftsteller sagt mit Recht: „*Ou demeure stupéfait en présence de pareilles monstruosités; il était donc devenu bien nécessaire de jeter une victime en pâture à l'opinion publique, qui commençait à exister déjà, et qui déjà était facile à égarer!*“ Lallys Sohn erlangte im Jahre 1783, durch Voltaire thätig unterstützt, nach außerordentlichen formellen Schwierigkeiten, die Revision des Processes und Rehabilitirung des Andenkens seines unglücklichen Vaters.

Mit Dupleix und Lally war es auch mit der französischen Macht in Indien zu Ende. 1763 gab England zwar Pondichéry wieder zurück aber

noch dreimal: 1778, 1793 und 1803 kam Pondichéry an England, und wurde 1783, 1802 und endlich durch die Verträge von 1814 und 1815 an Frankreich zurückgegeben. Am 4. December 1816 wurde Pondichéry seitens der englischen Behörden an die französischen Beamten übergeben, und seither ist der Besitz dieser alten indischen Colonie Frankreich nicht mehr bestritten worden; wohl aber war, zur schmerzlichen Entrüstung der Einwohner von Pondichéry, im Jahre 1871 eine zeitlang die Rede davon, die Colonie an das neue Deutsche Reich abzutreten.

Bei Negocirung der Verträge von 1814 und 1815 war von englischer Seite der Vorschlag aufgetaucht, Frankreich möge seinen indischen Besitz gegen Mauritius (Isle de France) vertauschen. Es fehlt nicht an Stimmen, welche der Meinung Ausdruck geben, dass es für Frankreich vortheilhafter gewesen wäre, diesen Tausch anzunehmen, und sich dadurch eine herrschende Position im südlichen Indischen Ocean zu schaffen, als auf dem zusammengeschmolzenen kleinen, unbedeutenden, und noch dazu unter demüthigenden Bedingungen zurückerhaltenen Besitz in Ostindien hartnäckig zu bestehen.

So klein ist der französische Besitz in Indien, dass er schon aus diesem Grunde, und wegen seiner zersplitterten und überall umschlossenen Lage, keine eigentliche Existenzberechtigung mehr hat. 49 622 *ha* Bodenfläche, Fragmente isolirter Territorien, vertheilen sich auf Pondichéry mit den drei Districten Pondichéry, Villenour und Bahour, an der Coromandelküste; Yanaon und die Loge [1]) von Mazulipatam, an der Orissaküste; Mahé und die Loge von Calicut an der Malabarküste; Chandernagore und die Logen von Cassimbazar, Jougdia, Dacca, Balassore und Patna in Bengalen, und endlich die Factorei von Surat.

Dieses kleine Gebiet von nicht 500 km^2 mit im ganzen 253 000 Einwohnern ist wie wir aus dieser Aufzählung von dessen Bestandtheilen sehen, in der ungeheuren Fläche des englischen Vorderindien mit 141 Millionen Einwohnern sozusagen eingestreut. Pondichéry mit seinem Gebiete von 29 122 *ha* ist noch weitaus die bedeutendste der französich-ostindischen Besitzungen.

Unter den Bedingungen, welchen Frankreich sich bei der Rückerwerbung von Pondichéry fügen musste, ist unstreitig die demüthigendste, die Verpflichtung, Pondichéry nie zu befestigen, und der Verzicht auf das Recht, dort je eine andere bewaffnete Macht als die Ortspolizei zu erhalten. Daneben wurden Stipulationen aufgestellt, welche England das Salzmonopol am französischen Territorium sicherten; zuerst durfte Pondichéry nur so viel dort erzeugtes Salz behalten als für den eigenen Gebrauch der Bewohner erforderlich war, und musste den Überschuss der Salzproduction gegen Entschädigung an England abführen; seit 1818 darf Pondichéry gar kein Salz mehr erzeugen, sondern bezieht den eigenen Bedarf zu Erzeugungspreisen von den Engländern, und nebstdem jährlich 33 000 Francs Entschädigung für die ehemaligen Salinenbesitzer. Aus dem Wiederverkaufe des erhaltenen Salzes zieht die Colonie eine ziemlich ansehnliche Einnahme. Noch anderes als diese und ähnliche Stipulationen zeigt, in welchem Geiste die Reintegrirung Frankreichs

---

[1]) Die „Logen" sind nationale Handelscomptoirs, welchen gewisse Vorrechte zugestanden werden, so z. B. jenes, die Nationalflagge zu führen. Wie bedeutungslos diese Logen häufig sind, mag aus der Erwähnung der in Calicut befindlichen durch Huc und Haurigot (*Nos petites Colonies*) entnommen werden: *Nous y possédons une loge qui a pour hôte unique le concierge chargé de garder le pavillon.*

in Pondichéry stattgefunden hat. Das Territorium von Pondichéry ist nämlich durchaus von englisch gebliebenen Enclaven durchsetzt; selbst unmittelbar an den Grenzen der Stadt finden sich solche Enclaven, und zwar meist in dominirender Höhe, so dass England es vollständig in der Hand hätte, Pondichéry mit Angriffswerken zu umsäumen, welche auf englischem Boden stehen würden; es gibt Straßen die England gehören, deren Gräben aber im französischen Grunde liegen; hier gehört ein Teich England, während das Land, welches durch denselben bewässert werden muss, französisch ist; ja es gibt in der Nähe des Dorfes Vadanour einen Fleck ungetheilten, gemeinschaftlichen Besitzes, an dessen Eigenthumsrecht Frankreich mit fünf Zwölftheilen participirt [1]).

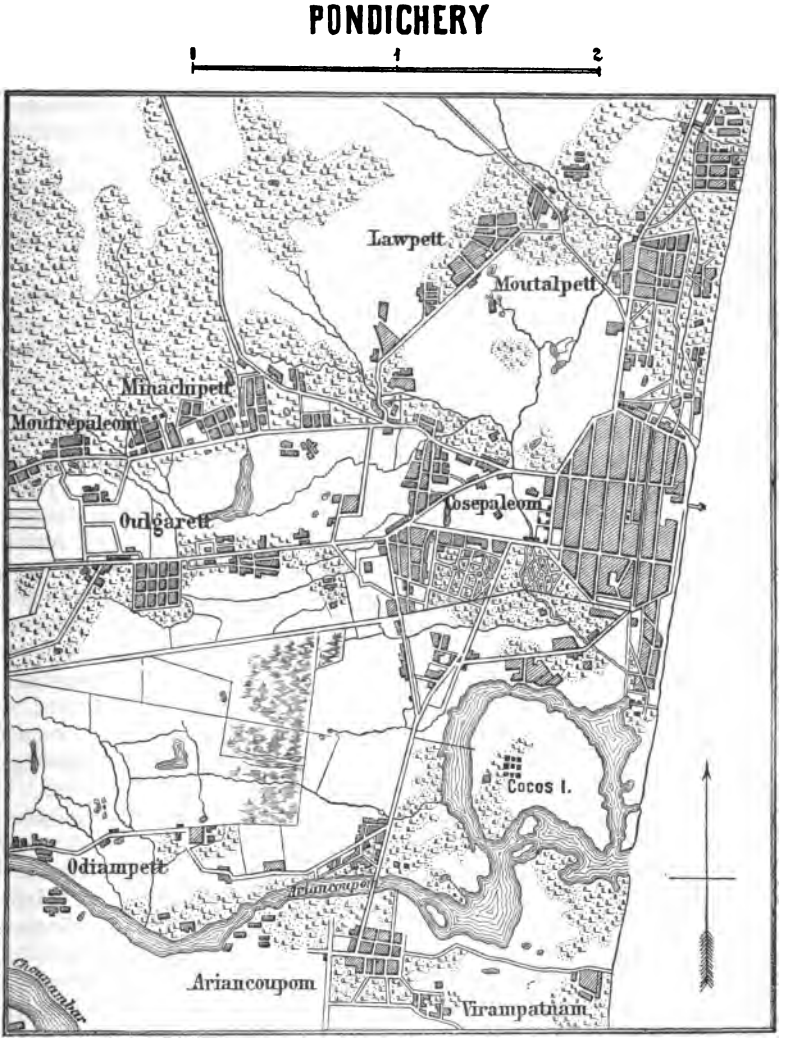
Das Territorium von Pondichéry, soweit es nicht von der Stadt gleichen Namens, einigen Dörfern und ziemlich zahlreichen Teichen eingenommen wird, ist etwa zur Hälfte mit Reisfeldern, Baumwoll- und Indigo-Culturen, dann Bananen, Palmen und andern Baumpflanzungen bedeckt. Der lehmige Sandboden erfordert eine ausgiebige künstliche Bewässerung um fruchtbar zu sein. Diese wird ihm durch 9 Canäle mit 5 Wehren, 59 Teiche, 202 Quellen und 53 Wasserreservoirs im ausreichenden Maße zugeführt. Die beiden Flüsse Gingy und Ariancoupan, welche während vier Monaten des Jahres schiffbar sind, bilden die Hauptwasseradern des Territoriums. Im allgemeinen ist das Gebiet von Pondichéry ziemlich dicht bevölkert, und der fleißig bebaute Boden genügend ergiebig; aber es ist natürlich, dass obschon Pondichéry auch mit dem indischen Eisenbahnnetze in Verbindung steht, und obgleich sein Ankerplatz bessere Verhältnisse darbietet als jener von Madras, doch Pondichéry — ringsum von englischen Zollgrenzen umschlossen — es zu keiner besonderen commerziellen Bedeutung hat bringen können. Die gesammte Handelsbewegung betrug vor zehn Jahren etwas über 16 Millionen Francs, wovon 6 Millionen auf den Import, 10 Millionen auf den Export entfallen und etwa zwei Drittheile durch die Schiffahrt der eigenen Flagge vermittelt wurden. Immerhin sind diese Wertsummen relativ bedeutende, wenn man erwägt, dass alle französisch-indischen Besitzungen zusammengenommen im Jahre 1880 nur 18 Millionen Import und 24 Millionen Export aufweisen konnten. Die Handelsthätigkeit von Pondichéry ist aber in lebhafter Zunahme, wenn die Ziffer des Jahresumsatzes von 24 Millionen Francs, Import und Export zusammengenommen, welche dem Commandanten der FRUNDSBERG angegeben worden ist, den gegenwärtigen thatsächlichen Verhältnissen vollends entspricht.

Die gleiche Zahl von 24 Millionen Francs als Wert der gegenwärtigen jährlichen Handelsbewegung finden wir übrigens in einem officiellen Actenstücke, nämlich in einem der Öffentlichkeit übergebenen Schreiben des Gouverneurs von Podichéry, Herrn Richaud, an den *Directeur de l'Interieur* der Colonie, Herrn Céloron de Blainville, welches vom 9. März 1885 datirte Schreiben die Angelegenheit der Schaffung eines künstlichen Hafens für Pondichéry behandelt.

Schon die Thatsache an sich, dass man in maßgebenden Kreisen der Colonie an ein Unternehmen von der Bedeutung und den riesigen Kosten eines

[1]) Reclus theilt diese Details über die Zersplitterung des Territoriums von Pondichéry nach einem Manuscripte *„Notes authéntiques“* mit. Zu verwundern ist es aber, dass Frankreich die Zeit der engen Allianz der Westmächte nicht benützt hat, um wenigstens eine Arrondirung seines Territoriums von Pondichéry durch Ablösung der Enclaven zu erlangen.

künstlichen Hafenbaues zu denken wagt, liefert den Beweis, dass man an einem künftigen Aufschwunge Pondichérys, trotz der Nähe von Madras, durchaus nicht verzweifelt. Auch ist hieraus der Schluss erlaubt, dass die Zollgrenzen, mit welchen England die Ein- und Ausfuhr Pondichérys zu Lande umgibt, nicht von sehr lähmender Wirkung sein können; denn man könnte in Pondichéry wohl nicht hoffen, einzig und allein durch den bequemeren und sichereren, künstlich zu schaffenden Hafen die Schiffahrt anzulocken, wenn die Waren durch Zollgrenzen gehindert wurden, in concurrenzfähigen Preisen aus dem Innern nach Pondichéry zu kommen oder von dort die Absatzgebiete im inneren Indien zu erreichen.



Das Hafenbauproject, welches seit mehreren Jahren in Pondichéry ventilirt und propagirt wird, und von dem Linienschiffscapitän v. Semsey zu melden wusste, dass die Frage seiner Ausführung in ein acutes Stadium getreten sei, Regierung sowie Bevölkerung gleichermaßen in Spannung erhalte, steht auf einer sehr gesunden technischen Basis. Man will sich nicht in einen Kampf mit der jahraus jahrein gegen die flache und geradlinige Küste tosende Brandung einlassen, und Wellenbrecher bauen, welche, wie sich dies in Madras gezeigt hat, den Wirkungen eines Orkans doch nicht zu widerstehen vermögen, sondern man beabsichtigt, einen Hafen im festen Lande selbst auszugraben.

Dieser Hafen, zu dessen Anlage die breite gewundene Mündung des Ariancoupom-Flusses und ein Theil der Cocosinsel benützt werden würde, erhielte nur eine schmale Einfahrt von 10 *m* Tiefe, und die natürliche Sanddüne würde ihm den vollständigsten Schutz, auch bei Orkanen, bieten. Es scheint dass nur finanzielle Fragen auf befriedigende Lösung harren, um dieses Project zu verwirklichen, dessen technische Seite im Jahrhunderte des Suez- und Panama-Canalbaues keine ernsten Schwierigkeiten bieten darf; den Verfechtern der Ansicht, dass die Schaffung eines sicheren Hafens zu Pondichéry für Frankreich auch von emminentem militärischem Werte wäre, kann man wohl rückhaltlos beipflichten, wenn man erwägt, dass von Toulon bis Saïgon Frankreich nur über die offene und aller Hilfsmittel bare Rhede von Obok verfügt.

Vom nautischen Standpunkte aus ist bei dem steigenden Schiffsverkehre der Neuzeit die Erbauung eines Hafens für Pondichéry eine unabweisbare Nothwendigkeit. Es wird zwar, namentlich in französischen Werken, immer hervorgehoben, dass die gänzlich offene Rhede von Pondichéry mit ihren zwei Ankerplätzen von 3—6 und von 7—9 Faden Tiefe die beste der ganzen Coromandel-Küste sei; auch wird behauptet, die unaufhörliche Brandung sei weniger furchtbar und unbezwinglich als in Madras, und endlich steht thatsächlich fest, dass Pondichéry sich einer relativen Immunität von den Cyklonen erfreut, welche meistens nördlich oder südlich von diesem Punkte passiren; aber trotz alledem bleiben die Verhältnisse schwierig genug, und erst seit ein eiserner Landungs-*Pier*, jenem von Madras ähnlich, direct in die See bis über die Brandungsgrenze hinaus erbaut worden ist, sind die Schiffe nicht mehr ausschließlich auf die *Catamarans* und die (hier *chélingues* genannten) genähten und gleichsam biegsamen, unzerbrechlichen *Massulah*-Boote (vgl. Madras p. 98) zur Bewerkstelligung des Verkehrs mit dem Lande angewiesen. Linienschiffscapitän v. Semsey berichtet über den Bootsverkehr während des Aufenthaltes der FRUNDSBERG vor Pondichéry Folgendes: „Die vollkommen offene Rhede von Pondichéry ist selbst bei ruhigem Wetter einem bedeutenden hohlen Seegange, der Strand einer furchtbaren Brandung ausgesetzt. Die beabsichtigte Erprobung des von Pola mitgenommenen Brandungsbootes musste hier sowie in Madras unterbleiben; in Madras ist das Passiren der Brandung selbst innerhalb des Hafens für alle, ausgenommen die einheimischen *Massulah*-Boote und die *Catamarans* durch das Hafenreglement strengstens verboten; in Pondichéry ist die Gefahr des Kenterns in der Brandung für ein nicht erprobtes Boot bei noch ungeübter Behandlung jedenfalls noch größer, eine Gefahr, welche durch das Vorkommen zahlreicher Haifische und giftiger Seeschlangen noch wesentlich erhöht wird; immerhin bot die Communication mit dem Lande, nämlich das Anlegen der Boote an dem eisernen Landungs-*Pier* eine willkommene Schule für die Bootsbemannungen

und Seecadeten. Ich wählte zuerst für den Verkehr mit dem Lande das Brandungsboot; doch gestaltete sich die Handhabung desselben sowohl mit Segeln als mit Rudern ziemlich schwerfällig, während das Jollboot sich vorzüglich bewährte.«

Bezeichnend für die Natur des Bootsverkehrs auf der Rhede von Pondichéry ist es, dass wenn auch kein Boot stark havarirt wurde, überhaupt kein größeres Unglück vorkam, doch Seecadet v. Dworžak sich durch einen Sturz im Boote eine Verletzung zuzog, die ernstlich genug war, um den Commandanten zu veranlassen, den Verwundeten nach Madras zu senden, wo er im Hause des Herrn Eales die sorgsamste Pflege fand; beim feierlichen Besuche, welchen der Gouverneur Mr. Richaud mit zahlreicher Suite an Bord der FRUNDSBERG als Erwiderung der Aufwartungsvisite des Schiffscommandanten machte, wurden sowohl der Gouverneur selbst, als die meisten Herren seiner Begleitung im Boote seekrank.

Diese persönliche Erwiderug des Besuches an Bord, bei so unangenehmen und selbst gefährlichen Verhältnissen wie jene der Rhede von Pondichéry es sind, darf als eine besondere Auszeichnung angesehen werden, welche der französische Gouverneur dem österreichisch-ungarischen Schiffscommandanten zu erweisen beabsichtigte. Auch in jeder andern Beziehung wurde die größte Liebenswürdigkeit entfaltet, und es fehlte nie an den zartsinnigen Aufmerksamkeiten, in welchen die Franzosen, und noch mehr die reizenden Französinnen ein so außerordentliches Geschick zu entfalten verstehen. Als z. B. der Schiffscommandant mit seinen Officieren am 13. December zu einem Galadiner beim Gouverneur geladen waren, an welchem die Chefs sämmtlicher Behörden und der eben abgehende englische Consul sowie dessen Nachfolger theilnahmen, erschien die Gemahlin des Gouverneurs in schwarzgelber, die Gattinen seiner beiden Adjutanten in rothweißen Toiletten; die Klänge des Haydn'schen Kaiserliedes eröffneten das Fest, und herzliche Wünsche für das Wohl und Gedeihen der Monarchie bildeten den Inhalt des Haupttoastes. Als der Gouverneur erfuhr, dass Linienschiffscapitän v. Semsey beabsichtige, zwei seiner Officiere Tags darauf nach Madras zur Theilnahme an dem dort stattfindenden *Dignity-Ball* beim Gouverneur Grant Duff, erhaltener Einladung zufolge, zu senden, ließ Gouverneur Richaud sofort diesen beiden Herren Plätze in seinem Salonwagen anbieten, mit welchen er per Extrazug aus der gleichen Veranlassung nach Madras zu reisen beabsichtigte.

Die beiden Officiere, welche als Vertreter des Schiffsstabes der FRUNDSBERG zu dem *Dignity-Ball* nach Madras reisten, Linienschiffslieutenant v. Rubelli und Linienschiffsfähnrich Kosarek, konnten nicht genug von der außerordentlichen Pracht erzählen, welche bei diesem Feste entfaltet worden war. Von höherem Interesse vielleicht noch als diese märchenhafte Pracht war für sie das imposante Ceremoniell, welches sich in jeder der durchreisten Eisenbahnstationen gegenüber dem Gouverneur Richaud, sowie auch beim Empfange in Madras und während des Balles selbst entwickelte. In der That umgeben sich in Europa tausendjährige Fürstenhäuser, Monarchen von Großmächten, nicht mit dem unnahbar hoheitsvollen Formenwesen, wie es die Gouverneure im fernen Osten, der eingebornen Bevölkerung halber, zu thun gezwungen sind. So z. B. waren beide Gouverneure mit ihren Gemahlinnen während der Dauer des Balles auf einer erhöhten mit einem Baldachin überdachten Estrade im Saale, auf thronartigen Sitzen placirt, von wo aus sie

dem ceremoniösen Tanze zusahen. *„Le Gouverneur jouit d'honneurs et de prérogatives quasi royales“* schreiben Huc und Haurigot *net ne marche qu'environné d'une pompe que l'on trouverait à bon droit exagérée en France mais qui est nécessaire là-bas, loin de la mère patrie, au milieu de ces populations dont l'inconstante imagination a besoin d'être frappée par un éclatant et imposant appareil.“*

Ein anderes Schauspiel, zugleich eigenartig prächtig und doch traurigen Eindruckes, bot sich den früher genannten Officieren am Tage nach dem *Dignity-Ball*, nämlich die Ausschiffung des von den Engländern als Gefangenen nach Madras gebrachten Königs von Birmah. Mit Diamanten und Juwelen beladen stiegen der König, seine Mutter, Frauen und Gefolge ans Land; die bitteren Thränen, welche die greise Mutter des gefangenen Königs nicht zu unterdrücken vermochte, contrastirten mit der stoischen Haltung ihres Sohnes und der wie es schien apathischen Stimmung von dessen Gattinnen. — Wie viele Könige und Fürsten des Ostens haben dieses Schicksal schon getheilt, wie manche werden noch folgen, bis vielleicht der Riesenbau von Staaten und Staaten, den England in Asien zusammenfügt, bei einem nur unbedeutenden Anstoße von außen von seiner eigenen Schwere erdrückt zusammenbrechen mag; noch kein Weltreich ist ein solches geblieben. —

So interessant ohne Zweifel der Besuch des *Dignity-Balles* in Madras zu werden versprach, so war doch unter den Mitgliedern der Officiersmesse der FRUNDSBERG so mancher, der es vorzog, in Pondichéry zu verbleiben, um diesen so außerordentlich angenehmen Aufenthalt, wenn auch nur für wenige Tage, nicht abkürzen zu müssen. Die gesellschaftlichen Verhältnisse in Pondichéry sind eben ganz besonders angenehm, und der heitere, zwanglose, graciöse französische Gesellschaftston sagt uns nun einmal um Vieles besser zu, als jeder andere.

Nicht wenig tragen dazu die unvergleichlich anmuthigen französischen Frauen und Mädchen bei; das heitere, sorglose, jeden Genuss willkommen heißende Colonialleben findet nirgends so wohlthätige und anmuthige Formen wie in den französischen Colonien. Mehr als eine Andeutung in Briefen über den Aufenthalt der FRUNDSBERG vor Pondichéry hat uns den Eindruck gemacht, als hätten die Reisegefährten der Corvette hier in der gewiss nicht sehr bedeutenden und eigentlich nur in historischem Sinne besonders interessanten französischen Colonie die glücklichsten Tage während der ganzen Reisedauer verlebt, wenn es auch hier keine so pomphaften Feste gab wie in Calcutta, und auch die Stadt selbst mit dem Riesenpark Madras den Vergleich nicht auszuhalten vermag.

Die Lebensweise der französischen Colonisten von Pondichéry trägt denselben Charakter der ruhigen, an Monotonie streifenden Gleichmäßigkeit, wie in den übrigen französischen Colonien. Man verlässt unter Tags das Haus nur, soweit es das Geschäft gebieterisch erfordert; die heißen Mittagsstunden sind unabänderlich einer verlängerten Siesta gewidmet; erst mit der sinkenden Sonne wagt man sich an den Strand, um die erfrischende Seebrise zu genießen und im Freien dieselben Bekannten und Freunde zu begrüßen, die man des Abends besucht oder bei sich empfängt. Die von der tropischen Sonnenhitze unter Tags niedergedrückten Lebensgeister werden wieder aufgefrischt und lebhaftes Gespräch mit französischem Animo kommt in Fluss; auf der Uferpromenade gibt es in der Nähe des Leuchtthurmes, vor dem Bureau des Hafencapitäns einen Rendezvous-Platz der Kaufleute und Beamten,

wo Discussion und Unterhaltung wohl mitunter besonders lebhaft werden mag; darauf lässt wenigstens der Name schließen, den man diesem Plätzchen gegeben; es heisst *nla pointe des blagueurs*. Bei den Abendversammlungen in den Häusern hingegen ist — trotz Hitze und Schwüle — der Tanz das hauptsächlichste, alles andere dominirende Vergnügen, und hier tritt die fascirende Grazie und Liebenswürdigkeit der Französinnen in ihr volles Recht.

Visiten, Einladungen und Feste sind an der Tagesordnung; die letzteren werden meistens durch Productionen der einheimischen Gaukler anziehender gemacht, welche bekanntlich Staunenswertes leisten. Eine Eigenthümlichkeit von Pondichéry, der reinst gehaltenen Stadt Ostindiens, sind die dreirädrigen Rollsessel, deren man sich zu allen Ortsveränderungen im Freien bedient, die man anderswo zu Fuße zurücklegen würde. Diese Rollsessel werden von einheimischen Dienern vor sich hergeschoben und führen den charakteristischen Namen *pousse-pousse*. Die Stadt ist gedrängter in ihrer Anlage als z. B. Calcutta oder gar Madras, zudem weitaus kleiner, und dies mag die Ursache sein, dass man an Stelle von Wägen zu einem so bequemen und einfachen Verkehrsmittel wie das *pousse-pousse* greifen konnte. Für Staatsvisiten und pomphafte Aufzüge tritt das landesübliche Palankin natürlich an Stelle des *pousse-pousse*.

Die in der Stadt und im französischen Gebiete von Pondichéry lebenden Eingeborenen sind dem französischen Regime sehr zugethan. Es ist eine Thatsache, welche vielleicht erst in der Zukunft ihre volle Bedeutung erlangen wird, dass die Indier der französischen Territorien die vollen und ungeschmälerten Rechte der französischen Bürger besitzen und genießen, während rings um sie herum die Millionen englischer Unterthanen indischer Nationalität durch eine ganze Reihe von kunstvoll gefügten Barrièren behindert sind in die Rechtssphäre der englischen Vollbürger einzutreten. Der französische Indier kennt diesen Unterschied und bringt ihn seinem englischen Landsmann gegenüber gerne zur Geltung.

Die politische Verwaltung der Colonie Pondichéry ist nach dem gleichen Schema aufgebaut wie jene der übrigen französischen Colonien. Allgemeines Stimmrecht, liberale Municipalverfassung, Vertretung im heimischen Parlamente. Für alle ostindisch-französischen Besitzungen wird ein Deputirter und ein Senator gewählt. Dem Gouverneur steht ein engerer Rath, aus den höheren Beamten bestehend, und ein Generalrath zur Seite, letzterer aus 25 auf Grund des Listenscrutiniums und allgemeinen Stimmrechtes gewählten Vertretern zusammengesetzt. Doch wählen die Europäer und Eurasier getrennt von den Eingeborenen; diese letzteren wählen nach den drei Confessionen: Christen, Muselmanen und Hindus.

Die hauptsächlichsten öffentlichen Einnahmsquellen der Colonie sind:

Grundsteuern mit jährlich circa	286 000	Francs
Schiffahrtsgebüren	16 000	„
Getränkesteuer	153 000	„
Steuer auf die Cocosbäume jährlich circa ..	54 000	„
Gewinn beim Salzverkauf.....	212 000	„

Das Gesammtbudget von Pondichéry bewegt sich in den Grenzen von circa 1 300 000 Francs; Frankreich trägt für seine gesammten ostindischen Besitzungen im Colonialbudget eine Last von etwa einer halben Million Francs.

Eine Handelsstatistik Pondichérys ist uns nicht zugänglich geworden; aber die Nachforschungen, welche Linienschiffscapitän v. Semsey an Ort und

Stelle gepflogen hat, ergaben leider das Resultat, dass bis jetzt wenigstens Pondichéry in gar keine wie immer geartete Handelsverbindung mit der österreichisch-ungarischen Monarchie eingetreten ist. Der geringe Bedarf der in dieser Colonie angestellten Franzosen wird ausschließlich durch das eigene Mutterland gedeckt. Pondichéry wird wöchentlich zweimal von Dampfern berührt, welche während der guten Jahreszeit auch ganz einträgliche Geschäfte machen.

Von österreichisch-ungarischen Angehörigen wurde nur ein Bootsmann vorgefunden, der einige Monate vorher mit einem französischen Handelsschiffe hier gestrandet hatte und nun in Pondichéry als Stauer sein Fortkommen fand.

Bis zum 16. December war das Wetter der Jahreszeit entsprechend, nämlich regnerisch, und die Brise aus NW bis NO mit ziemlich bewegter See. Am 16. zog eine Cyklone über Negapatam, 70 Meilen südlich von Pondichéry, und bewirkte auf der Rhede eine starke Zunahme von Wind und See bei heftigen Regengüssen, so dass durch 24 Stunden jeder Verkehr mit dem Lande infolge der sehr starken Brandung unmöglich wurde.

Am 19. December setzte Corvette FRUNDSBERG bei leichter NO-Brise unter Segel. Point de Galle war das nächste Reiseziel. — Über den Paumben-Pass, zwischen der Insel Ceylon und dem Festlande, dessen Durchfahrt, wenn selbe thunlich, der Corvette aufgetragen worden war, hatte man aus maßgebender officieller Quelle in Calcutta in Erfahrung gebracht, dass die Arbeiten in dieser Straße so weit gediehen seien, dass Schiffe mit 4 *m* Tiefgang ohne Anstand, solche jedoch von $4^1/_2$ *m* Tauchung nur mit Schwierigkeiten passiren können. Die Hindernisse, auf welche die Vertiefungsarbeiten wegen des harten Felsengrundes in letzterer Zeit gestoßen sind, sowie jene der Instandhaltung des Canales infolge der durch die starken und wechselnden Strömungen begünstigten Versandung, sind so bedeutend, dass wenig Hoffnung gehegt wird, daselbst einen fahrbaren Canal für Schiffe von größerer Tauchung herstellen zu können.

Von Pondichéry segelte Corvette FRUNDSBERG anfangs bei sehr flauer NO- und Ost-Brise längs der ganz flachen, keine Orientirungspunkte bietenden Küste. Am 21. setzte frische NW-Brise ein, welche, im Vereine mit einer Südströmung von 1,5—2 Meilen in der Stunde, die Corvette rasch südwärts brachte. Bei Tagesanbruch des 22. kam die Ostküste von Ceylon in Sicht, längs welcher bei anhaltend günstiger Brise in einer Entfernung von circa fünf Seemeilen gesegelt wurde. An der Südküste Ceylons flaute jedoch der Wind ganz ab, und musste die Maschine in Betrieb gesetzt werden. Am 24. December um $7^1/_4{}^h$ a. m. dampfte FRUNDSBERG in den Hafen von Point de Galle und vertäute sich dort mit Hilfe zweier von der Hafenbehörde beigestellter Anker und dazu gehöriger Pferdeleinen.

IX. Ceylon,

und Reise über Calicut nach Bombay.

Die prachtvolle Insel Ceylon, welche von indischen Dichtern mit Recht als eine Perle, als ein Juwel an dem Körper Indiens gefeiert wird, genießt den Ruf, in ihrer Vegetationspracht von keinem Theile der bewohnten Erde überboten zu werden. In den urältesten Schriften, welche Ceylon erwähnen, finden sich stets überschwengliche Schilderungen von der Pracht und Schönheit dieses „würzigduftenden“ Landes; die Ramayana, das alte indische Epos, nennt Ceylon Lanká, die Strahlende. Den Völkern Ostindiens, den Birmanen, Siamesen und Chinesen war Ceylon unter diesem Namen bekannt. Auch Tamraparni „glänzend wie Kupfer“ war eine Bezeichnung für Ceylon, und aus diesem Namen wurde im Griechischen Taprobane; Onesikritos und Megasthenes, der erstere ein Genosse des Nearchus in Alexanders Flotte, sollen die ersten Nachrichten über Taprobane nach Europa gebracht haben. Aber manche Kenner des alten Testamentes identificiren auch Ophir und Tarshish mit Ceylon, und König Salomo hätte somit an seinem prunkvollen Hofe Gesandtschaften von den Beherrschern Ceylons empfangen; nach Plinius Zeugnis soll tausend Jahre später eine solche Gesandtschaft beim Kaiser Claudius erschienen sein. Den Arabern war Ceylon wohl bekannt, und ihnen wird die Einführung der Kaffeepflanze auf Ceylon zugeschrieben, sie nannten die Insel Serendib, und hier war der Schauplatz von so manchen der Abenteuer Sindbad des Seefahrers; die mohammedanische Welt hat dem Urelternpaar Ceylon zum Wohnsitz angewiesen; der Adams Pick, einer der höchsten Berge Ceylons [1]), mit dem heiligen Fußabdrucke des Stammvaters der Menschengeschlechter, verdankt dieser Legende seine Verehrung, einer Legende, in welcher nach einer Bemerkung John Fergussons, Arabi Pascha und seine Mitverbannten jetzt Trost für den ihnen aufgezwungenen Aufenthalt auf Ceylon finden sollen.

---

[1]) Der Adams Pick galt lange für den höchsten Berg Ceylons. Seine Spitze ist 7352′ (engl.) über dem Meere; sie wird überragt vom Totapelakanda mit 7746 Kirigalpota mit 7836 und Piduru Talagala mit 8295′ Meereshöhe.

Den Buddhisten gilt der weltbekannte Fußabdruck auf dem Adams Pick als von Buddha herstammend; drei Reisen soll dieser große Religionsstifter nach Ceylon gemacht haben; diese Insel weist heute noch reinste Formen des buddhischen Cultus auf und gilt den Anhängern der buddhistischen Lehre als heilig. Mit Gautama Buddhas Tode (544 vor Christi) fällt der Zeitpunkt zusammen, von dem die Mahawanso, d. i. „die Genealogie der Großen", ein Riesenepos, welches den Zeitraum von dreiundzwanzig Jahrhunderten umfasst, ihre mit andern alten inländischen Chroniken übereinstimmende Erzählung der Geschichte Ceylons beginnt. Georg Tournour, ein englischer Colonialbeamter, lieferte auf Basis dieser Chroniken und der vielen auf Ceylon noch lebendigen Sagen und Gesänge, dann der zahlreich vorkommenden Inschriften auf Denkmälern und alten Münzen ein Meisterwerk, welches er *„Epitome of the History of Ceylon"* nannte, und welches von Knighton zu einer zusammenhängenden Geschichte Ceylons erweitert worden ist. Von der Zeit Buddhas ist wohl aus dem, was die Ramayana überliefert, Dichtung von Wahrheit oder Wahrscheinlichkeit schwer zu trennen. Interessant ist aber, dass man aus dieser legendarischen Zeit unter anderem eine Begebenheit zu hören bekömmt, welche in Veranlassung und Verlauf vollständig dem trojanischen Kriege gleicht. Ravana, König von Ceylon, hatta Sita, die Gattin des Rama, Sohnes des Königs von Oudh, entführt. Der König von Oudh sammelte eine große Streitmacht, und belagerte Ravanas Hauptstadt durch zwölf Jahre. Schließlich fiel Ravana im Zweikampfe gegen Rama, und dieser erhielt seine geraubte Gattin zurück.

Die früher erwähnte Mahawanso, welche vom Jahre 543 vor Christi bis 1758 a. D. reicht, lohnt nach dem Urtheile des Sir Emerson Tennent das mühsame Studium nicht, welches sie erfordert. *„Divested of the insipid details which overlay them, the annals of Ceylon present comparatively few stirring events of historic importance to repay the toil of their perusal."*

Seit der Invasion und Eroberung Ceylons durch nordindische Stämme unter Wijaya, welcher am Todestage Buddhas auf Ceylon gelandet haben soll, wechselten lange, friedliche und den Wohlstand fördernde Regierungen mit Perioden blutiger innerer Parteikriege, die häufig zu feindlichen Invasionen durch Völker der Malabarküste führten. Aber es gab auch Zeiten, in welchen die Könige von Ceylon große Macht besaßen, und dieselbe sogar weit entfernten Gegnern fühlbar machen konnten. Im zwölften Jahrhundert unterwarf Prákrama Báhú nicht nur mehrere Fürsten des südlichen Indien, sondern er sandte ein Heer bis nach Cambodja, und machte dieses weit entfernte Land tributpflichtig. Hingegen wird aus dem Anfange des fünfzehnten Jahrhundertes berichtet, dass die Chinesen bis in das innere Hügelland von Ceylon siegreich vordrangen, und den König und dessen Angehörigen in die Gefangenschaft führten. Der chinesische Kaiser soll großmüthig gewesen sein und den gefangenen König sammt seinen Angehörigen nach Ceylon zurück gesendet haben, unter der Bedingung, dass „der Weiseste der Familie" auf den Thron gesetzt werde. Bis zur Regierungsperiode des Kaisers Tee-Shun (1434—1448) blieb aber Ceylon an China tributpflichtig; noch lange Zeit nachher holten die Chinesen von dieser Insel das auf derselben in großen Mengen vorkommende Kaolin, welches in der chinesischen Porzellanmanufactur und Töpferei Verwendung findet.

Hauptsächlich aber waren es naturgemäß doch immer die Völkerschaften des nahe benachbarten vorderindischen Festlandes, mit denen Ceylon in Feindseligkeiten gerieth; die Singhalesen Ceylons, dort die herrschende Nation, zogen dabei

oft das Kürzere, und die Nordküste der Insel wurde nach und nach gänzlich von Tamils bewohnt; Spaltungen traten unter den Eingebornen ein, und als der Portugiese Almeyda im Jahre 1505 an die Küste Ceylons verschlagen wurde, die Portugiesen bald darauf auf den Uferdistricten der Insel Fuß zu fassen begannen, war Ceylon nicht weniger als sieben selbständigen, einander oft auch befehdenden Fürsten unterthan.

Die Portugiesen traten mit den eingeborenen Herrschern in Unterhandlungen ein und erlangten das Zugeständnis, mit den Bewohnern Handelsbeziehungen anzuknüpfen; aber erst nach dreizehn Jahren fand die Errichtung einer befestigten Factorei statt, welche Lopez Suarez Alvarenga, Befehlshaber einer Flotte von 19 Schiffen, an der Stelle errichtete, wo die heutige Hauptstadt Colombo sich befindet.

Schon nach zwei Jahren hatte das neuerrichtete Fort eine siebenmonatliche Belagerung auszuhalten, und die 150jährige Dauer der portugiesischen Beziehungen zu Ceylon bietet, hauptsächlich infolge der fanatischen und vor keiner Grausamkeit zurückschreckenden Bekehrungswuth der Portugiesen, das Bild einer beinahe ununterbrochenen Reihe von kriegerischen Verwicklungen mit den Königen, welche das Innere des Landes beherrschten. Sehr oft unterlagen die Portugiesen der Uebermacht und der Schwierigkeit der Kriegführung, wenn sie sich aus ihren befestigten Küstenregionen in das Innere vorwagten; im Jahre 1637 wurden Diego de Melho und Domian Bottado mit 21 300 Europäern und Mischlingen und 6000 Kaffern, nachdem sie die Königsresidenz Kandy geplündert hatten, zu Gangaruwa von Siuha II. umzingelt und bis auf den letzten Mann vernichtet. Thätige Verbündete hatten die Einwohner Ceylons oft an den Holländern, welche im Jahre 1602 zum erstenmale an den Küsten der Insel erschienen waren und Freundschaftsverträge mit den eingeborenen Königen abgeschlossen hatten; die Verbindung der Eingeborenen mit den Holländern festigte sich immer mehr, trotzdem im Jahre 1603 Admiral Sebald de Woerd in trunkenem Zustande den König insultirt hatte und auf dessen Befehl mit seinem ganzen Gefolge massacrirt worden war. Im Jahre 1612 etablirten sich die Holländer in Kottigar nächst Trincomalee; im Jahre 1639 wurden sie Herren von Trincomalee, 1640 nahmen sie Negombo, 1655 Kalutara, endlich im Jahre 1656 nach siebenmonatlicher Belagerung Colombo. Damit war die portugiesische Macht auf Ceylon vollständig gebrochen und für die nächsten 130 Jahre, 1656 bis 1795 dauerte die Periode der holländischen Macht über Ceylon.

Die Holländer nahmen sich die bösen Erfahrungen ihrer portugiesischen Vorgänger zur Lehre; in religiöser Beziehung waren sie toleranter, in militärischer weniger ehrgeizig, und giengen kriegerischen Verwicklungen mit den Eingeborenen lieber aus dem Wege, als dass sie dieselben provocirt hätten. Sie erleichterten ihre Handelsbeziehungen mit dem Innern nach heimatlicher Weise hauptsächlich durch Regulirung von Flüssen und Anlage von Canälen; es gelang ihnen, aus dem Handel von Ceylon großen Nutzen für das Mutterland zu ziehen. Die Verbreitung des Christenthums wurde von den Holländern neben der Pflege des Handels betrieben, aber derselben nicht vorangestellt; schon 14 Jahre vor der Verdrängung der Portugiesen hatten holländische Presbyterianer in Ceylon ihr Bekehrungswerk begonnen. Als die Holländer Herren des ganzen Küstenlandes der Insel geworden waren, erfuhr das protestantische Missionswerk eine immer größer werdende Verbreitung; aber

es heißt, dass die Holländer sich mit einer rein äußerlichen Annahme des Christenthums vollständig begnügten.

Wer irgend eine Gunst oder einen Vortheil von den holländischen Herren erlangen wollte, musste allerdings zuerst sich der Lehre des Kreuzes unterwerfen; aber es führte dies zu einem Zustande heuchlerischen Bekenntnisses, der sich bis auf unsere Tage in den landläufigen Bezeichnungen „Regierungschrist“ und „buddhistischer Christ“ erhalten hat.

Während der holländischen Herrschaft über Ceylon versuchten zuerst die Franzosen und später die Engländer in gleicher Weise die Holländer zu verdrängen, wie diese es mit den Portugiesen gemacht hatten; sie sandten Gesandtschaften mit Freundschaftsanträgen an die eingeborenen Könige und versprachen Unterstützung der Eingeborenen gegen die Holländer bei jeder sich darbietenden Gelegenheit. Im Jahre 1672 hatten die Franzosen bereits einen festen Punkt in Trincomalee erlangt, aber sie wurden vom holländischen Admiral van Goens vertrieben; als der berühmte Bailly von Suffren im Jahre 1782 Trincomalee wieder eroberte, geschah dies im Interesse der Holländer und für dieselben, welchen der Platz von den Engländern unter Sir Edward Hughes abgenommen worden war. Erst im Jahre 1795 nahmen die Engländer Trincomalee neuerdings ein; im gleichen Jahre nahmen sie den Holländern Jaffna und Kalpitiya, endlich im darauffolgenden Jahre Colombo, und die holländische Herrschaft über das Küstenland Ceylons hatte ihr Ende erreicht, um der englischen Platz zu machen, welche seither weder bestritten noch erschüttert worden, sondern seit 1815 durch Besiegung und Entthronung des letzten Königs von Kandy über das ganze Territorium Ceylons erstreckt worden ist. Über den Verlust Ceylons seitens der Holländer sagt J. F. Dickson: *„The territory which in 1658 they had slowly gained by undaunted and obstinate bravery, they as rapidly lost in 1796 by imbecility and cowardice.“* Ein sonderbarer, obwohl keineswegs folgenschwerer Zwischenfall in der Zeit des holländischen Regimes auf Ceylon war der im Jahre 1729 unternommene Versuch eines Gouverneurs Namens Vuyst, sich zum Souverain der Insel aufzuschwingen. Mit rücksichtslosester Grausamkeit verfolgte er diejenigen seiner Landsleute, welche ihm Hindernisse zu bereiten wagten. Überwältigt und als Gefangener nach Batavia gebracht, wurde er nach der grausamen Gerechtigkeitspflege jener Zeit auf das Rad geflochten, geviertheilt, seine Körpertheile verbrannt und die Asche in die See gestreut.

England überwies vorerst das neugewonnene Territorium Ceylons der Ostindischen Compagnie, welche die Insel zu einer Dependenz der Präsidentschaft Madras machte. Aber schon im Jahre 1798 wurde dies rückgängig gemacht und Ceylon wurde unter seinem ersten Gouverneur Frederik North, späterem Earl of Guildford, zur unmittelbaren Kroncolonie erklärt. Dieses Verhältnis erhielt neue Festigung, als England im Frieden von Amiens 1802 den Besitz Ceylons endgiltig zugesprochen erhielt, ein Besitz, gegen welchen man im Jahre 1815 kein Bedenken trug, das reiche Java aufzugeben; und eine englische Kroncolonie ist Ceylon bis zum heutigen Tage geblieben, so dass die Insel im politischen Sinne von den Engländern nicht als zu Ostindien gehörig betrachtet wird.

Hier hat England ein in sich abgeschlossenes indisches Colonialreich errichtet, welches in politischem und socialem Sinne gewissermaßen als Versuchsfeld für administrative und legislative Reformen dienen kann, die zu nachahmungswürdigem Beispiel oder als Warnung für gleichartige Ein-

führungen auf den unermesslichen englisch-ostindischen Territorien am Continente genommen werden können. In geistreicher Weise bemerkt Fergusson, Ceylon sei bestimmt, für das continentale Indien der gleiche Vorläufer politischer Entwicklung zu werden, wie dies England für Europa war. Bisher will es scheinen, dass die auf Ceylon mit der freiheitlicheren Behandlung der Eingeborenen gemachten Versuche günstige Resultate gaben; man konnte die officielle Anerkennung des Kastenunterschiedes nach und nach in Vergessenheit bringen, wobei allerdings die große Zahl der auf Ceylon lebenden Buddhisten günstig einwirkte, denn die unverfälschte Lehre Buddhas erkennt keine Geburts- und erbliche Kaste an, und man konnte im öffentlichen Leben auch den Racenunterschied nahezu verwischen. Auf Ceylon ist kein Unterschied zwischen eingeborenen und europäischen Richtern und Amtspersonen; der oberste Richter war vor einigen Jahren ein Eurasier und einer der Räthe des obersten Gerichtshofes ist auch gegenwärtig ein Singhalese. Die Zukunft wird lehren, ob und wann England im Riesengebiete seines indischen Kaiserreiches zu ähnlichen freiheitlichen und die Racenunterschiede nivellirenden Einrichtungen wird schreiten können; in Ceylon gibt es zwar auch noch bis jetzt keine Volksvertretung oder gewählte Mitglieder der Regierungsgremien; aber *„unofficial members“*, also unabhängige Votanten werden von den Regierungschefs verfassungsmäßig nicht nur aus den Kreisen der Pflanzer und Kaufleute, sondern auch aus den Singhalesen, Tamils und Eurasiern fürgewählt und mit beschließenden Stimmen ausgestattet. Wenn Dickson diese Regierungsform Ceylons *„a paternel despotism“* nennt, so steht hingegen Maclean nicht an zu constatiren, dass im continentalen Indien der nicht im Amte stehende Engländer zwar das Recht der freien Meinungsäußerung in Wort und Schrift besitze, dass aber im übrigen *„the administration remains as pure a despotism as that of Russia or Turkey“*.

Sowie in politisch-administrativer Hinsicht Ceylon nicht zu Indien gerechnet wird und die Verfassung dieser Colonie von den Verfassungen am Festlande wesentlich sich unterscheidet, so wollen die Resultate neuerer Forschungen der Insel Ceylon, die doch nur durch einen schmalen und seichten Meeresstreifen von dem Festlande getrennt ist, auch den naturhistorischen Zusammenhang mit Vorderindien absprechen.

Seit jeher betrachtete man Ceylon als ein losgerissenes Stück der großen vorderindischen Halbinsel. Auch jetzt sind noch sehr zahlreiche Gelehrte der Ansicht, dass die Lage, der seichte Grund in dem engen Canale zwischen Ceylon und dem Festlande, die geologische Beschaffenheit der Insel Anhaltspunkte genug seien, um bei dieser Auffassung verharren zu können. Die Configuration des Meeresgrundes, welcher sich zwischen dem Festlande und Ceylon zu einem schmalen Hochgrunde mit zahlreichen Inseln und Riffen (der Rama- oder Adams-Brücke) erhebt, so dass nur für sehr kleine Fahrzeuge die Durchfahrt zwischen Continent und Insel möglich bleibt, würde gewiss auf einen ehemals bestandenen Zusammenhang Ceylons mit der Südspitze Vorderindiens hinweisen. Andererseits fehlen Ceylon Thiergattungen vollständig, welche in Ostindien ihre Heimat haben — so z. B. der Tiger — und es kommen Thierspecies vor, welche Ceylon eigenthümlich sind oder nähere Verwandtschaft zu der Fauna des malayischen Archipels zeigen als zu jener des continentalen Indien. Unter den Ceylon eigenthümlichen Thierformen, die nirgends mehr vorkommen, befinden sich an dreißig Arten von Vögeln, dann eine Gattung Fledermäuse, welche nicht größer als Bienen

sind; drei Gattungen von Reptilien sollen ebenfalls einzig auf Ceylon vorkommen. In Würdigung dieser Thatsachen sehen sich nun manche Forscher zu der Ansicht gedrängt, dass Ceylon nicht als abgerissener Theil des großen asiatischen Continents betrachtet werden dürfe. Das Vorhandensein der Adams-Brücke aber zwingt zu der weiteren Annahme, dass Ceylon einem zum größten Theile versunkenen Continente angehört haben müsse, welcher nicht allein mit dem malayischen Archipel, sondern auch mit dem südlichsten, damals mit dem asiatischen Continente noch nicht zusammenhängenden Theile von Vorderindien in Verbindung gestanden sein mag.

Diese gewissermaßen vermittelnde Anschauung wird auch dadurch unterstützt, dass wenige Meter Erhöhung des Meeresspiegels genügen würden, im äußersten Süden Vorderindiens die Höhenzüge der Anamalah zu einem Inselgebiete zu gestalten.

Auch in ethnographischer Beziehung bietet Ceylon dem Forscher ein Räthsel durch die im Südosten der Insel vorkommenden Veddahs, welche wahrscheinlich Nachkommen der Yakos sind, von denen Ceylon vor Ankunft der indischen, in der Ramayana gefeierten Eroberer bevölkert gewesen sein soll. In den Wäldern von Binten, Badoula, Nilgala, an den östlichen Abhängen des centralen Gebirgsstockes von Ceylon findet man diese Wilden, von welchen gegenwärtig nur mehr anderthalb Tausend übrig sind, während man ihre Zahl in der Mitte des jetzigen Jahrhunderts noch auf 8000 schätzte. Die Veddahs bilden, wie Reclus bemerkt, umsomehr einen Gegenstand der Aufmerksamkeit für den Antropologen, als sie in wahrscheinlich kurzer Zeit vollständig ausgestorben sein dürften. Polyandrie und der Gebrauch der Geschwisterehe neben den elendsten Lebensverhältnissen mögen die Hauptursachen für das rasche Aussterben der Veddahs sein, obwohl Kindermord bei ihnen nicht üblich sein soll. Sie sind eine zwerghafte Race von abschreckender Hässlichkeit; Virchow gibt die mittlere Körpergröße der Männer mit 1,537 *m* und jene der Weiber mit 1,448 *m* an; die Schädel gehören zu den kleinsten, die im Menschengeschlechte vorkommen; die untere Kinnbacke steht vor, die Nase ist abgeplattet, die Augen klein, die Ohren abstehend und beweglich; sie sind von dunklerer Hautfarbe als die Singhalesen, ohne das Schwarz des Negers zu erreichen, auch ist das Haar selten wollig. Reclus bemerkt übrigens, dass dieser auf Berichten von Reisenden fußenden Beschreibung des Aussehens der Veddahs neuere Photographien nicht vollends entsprachen. Ihre Culturstufe ist die denkbar niedrigste; es wird sogar vielfach behauptet, dass sie weder zählen noch Farben unterscheiden können. In Gruppen von einzelnen oder mehreren Familien führen sie eine Art von Nomadenleben auf engbegrenztem Terrain, leben von dem Fleische erlegter Thiere, welches sie in ungekochtem Zustande genießen; sie scheuen die Berührung mit anderen Menschen, haben keine bestimmte Religion, sondern nur eine unbestimmte Furcht vor Dämonen, welche sie mit den abgeschiedenen Vorfahren vermengen. In neuerer Zeit beginnen übrigens einige Stämme der Veddahs aus ihrer Abgeschiedenheit hervorzutreten und sich culturellen Bestrebungen geneigter zu zeigen. Zu ihren Eigenthümlichkeiten gehört auch die Scheu vor jeder Waschung, da sie fürchten, das Wasser würde ihnen ihre Kraft nehmen; und übereinstimmend versichern Bayley und Hartshorne, dass die Veddahs wohl weinen und schreien, aber das Lachen nicht kennen, was sie von allen Menschenracen der Erde unterscheiden würde.

Häufig werden die Veddahs irrigerweise mit einem anderen, gegen tausend Seelen zählenden, nahezu ebenso uncultivirten Stamme, den Rodiyas, verwechselt. Diese unterscheiden sich aber physisch wesentlich von den Veddahs, ja es soll unter ihnen sogar besonders schöne Weiber geben. Die Uncultur der Rodiyas, bei welchen wie bei den Veddahs Polyandrie besteht, doch die Geschwisterehe ausgeschlossen ist, beruht mehr auf ihrer tiefen, traditionell gefestigten Kastenstellung, welche ihnen verbietet, ein Gewässer anders als watend zu überschreiten, Wasser aus einem Brunnen zu schöpfen, in ein Dorf einzutreten, ein Handwerk zu erlernen oder den Boden zu bebauen, und mit der Außenwelt anders als durch Vermittlung des Kerkermeisters in Verbindung zu treten [1]). Und selbst diese Rodiyas, deren Häuptling dem verachtetsten Singhalesen — dem Kerkermeister — nur mit Ehrfurcht nahen darf, finden noch in den Ambatteyos eine Menschenclasse, die sie tief unter ihnen stehend wähnen, und sie würden ihren Hunden nicht gestatten eine Nahrung zu berühren, welche von Ambatteyos bereitet wurde.

Die hier flüchtig erwähnten Überreste noch uncivilisirter, oder vielleicht nach Eroberung Ceylons durch die „Löwen“ (so nannten sich die Singhalesen, und von Sinhala Dripa „die Insel der Löwen“ stammt der Namen Ceylon) in Barbarei zurückversunkenen Völker bieten ein interessantes Object für den in ihre Schlupfwinkel vordringenden beobachtenden Reisenden, aber in der Bevölkerung Ceylons sind sie ein verschwindend kleines und völlig unbeachtetes Element, welches übrigens durch Assimilation und Aussterben bald gänzlich verschwinden dürfte.

Die überwiegende Masse der Bevölkerung Ceylons bilden die Singhalesen. Außer ihnen gibt es noch die schon früher erwähnten Tamils, ursprünglich Malabars genannt, obschon nicht die Malabar- sondern die Coromandelküste die Heimat dieser Einwanderer ist, deren Zahl stetig wächst, und die den fruchtbaren aber vernachlässigten Norden der Insel immer dichter bevölkern; Eurasiaten und Burghers, letztere Nachkommen von Holländern, ein städtisches, dem Handel und Gewerbe ergebenes, wohlhabendes und der Regierung sehr ergebenes Element: Moormen, — Mauren — Nachkommen von Arabern und Eingebornen; endlich Malayen, Javaner, Kaffern, Neger, Veddahs und Rodiyahs. Die Bevölkerung ist in stetiger Zunahme begriffen. Zur Zeit des Beginnes der englischen Herrschaft über Ceylon schätzte man die Bevölkerung der Insel kaum auf drei Viertel Millionen Einwohner; noch im Jahre 1823 wurde 750 000 als die Einwohnerzahl der Insel angegeben. Gegenwärtig darf man, nach der Progression, welche die Zählungen der Jahre 1871 und 1881 ergeben haben, Ceylon eine Bevölkerungszahl von 2 850 000 Einwohnern zusprechen. Der Census von 1871 ergab 2 406 262, jener von 1881 2 759 738 [2]) Einwohner. Auf die einzelnen Nationen vertheilt sich die Bevölkerung wie folgt:

Europäer	4 836	Einwohner
Eurasier und Burghers	17 886	„
Singhalesen	1 846 614	„
Tamils	687 248	„

[1]) Emmerson Tennent, Ceylon.

[2]) Nach J. Fergusson; Trendell gibt, sich ebenfalls auf den Census von 1881 berufend, übereinstimmend mit der Colonial Office List 2 763 984 Einwohner an. Die Differenz dürfte in der Beiseitelassung der Garnison- und Schiffsmannschaften zu suchen sein.

Moormen	184 542	Einwohner
Malayen	8 895	„
Veddahs und Rodiyahs	2 228	„
Sonstige	7 489	„

1 698 070 der Einwohner Ceylons sind Buddhisten; gegen 593 630 Hindus (Brahmanen) 197 775 Muhammedaner, 267 977 Christen, der Rest von 2286 gehört zerstreuten Bekenntnissen an, Juden, Parsis u. s. w., sowie die unter kein Bekenntnis eingereihten Veddas.

Unter den Christen überwiegt das römisch-katholische Bekenntnis die Summe der zahlreichen protestantischen Secten um ein Bedeutendes. Dickson gibt nach dem Census von 1871, welcher 280 000 Christen aufwies, die Zahl der Katholiken mit 226 000, jene der Akatholiken mit 54 000 an; der Nationalität nach befanden sich unter den Christen 150 000 Singhalesen, 72 000 Tamils, der Rest waren Europäer und Eurasier.

Das Überwiegen der buddhistischen Singhalesen in Ceylon ist ein für die weitere Entwicklung dieser productenreichen Insel sehr glücklicher Umstand. Der Buddhismus zeigt nicht allein in seinem äußeren Cultus Formen, welche auf den ersten Blick erkennen lassen, dass das äußere Wesen der christlichen Gottesverehrung von dem buddhistischen abgeleitet ist; sondern es ist auch die ganze Glaubens- und Sittenlehre des Buddhismus der christlichen Lehre überhaupt äußerst congenial. Verbot der Tödtung jedes auch noch so niedrig stehenden Lebens, Verbot der Falschheit, Unmäßigkeit, Unehrlichkeit, des Zornes, Stolzes und der Habgier, dafür Verdienstlichkeit der Keuschheit, Mildthätigkeit, Genügsamkeit, Mäßigung, Geduld, Fröhlichkeit, Vergebung von Unbill, dieses sind die Vorschriften des Buddhismus, dessen reine und einfache Lehre seinem großen Stifter Gautama Buddha ein unvergänglicheres Denkmal bilden, als die Tausende von Tempeln und Denkmälern, welche seine Anhänger ihm zu Ehren errichtet haben. Nebstdem dass die Singhalesen dieser reinen Lehre zu weitaus größtem Theile anhängen, bildet bei ihnen der Ackerbau die höchste Kaste; gewiss ein glückliches Verhältnis für die ergiebige, und noch weiterer agricultureller Ausbeute fähige Colonie.

Von den 24 702 englischen Quadratmeilen oder 16 233 600 Acres Oberfläche der Insel sind bis jetzt kaum ein Fünftheil der Cultur dienstbar gemacht. Raum zur Entfaltung agricultureller Thätigkeit ist also im Überflusse vorhanden, obschon an 4000 □ Meilen zu den gebirgigen centralen Partien, mit Meereshöhen von 1500—6000′ zählen.

Den verschiedenen Erzeugnissen waren in den Jahren 1874 und 1885 nachstehende Grundflächen gewidmet:

	1874		1885	
Reis	700 000	Acres	605 000	Acres
Körnerfrüchte	100 000	„	109 000	„
Kaffee	300 000	„	292 000	„
Thee	1 080	„	20 000	„
Cinchona	3 000	„	36 000	„
Cocospalmen	250 000	„	556 000	„
Zimmt	28 000	„	35 000	„
Tabak	17 000	„	10 000	„
Areka, Palmyra und andere Palmen	70 000	„	60 000	„
Cacao	2 000	„	8 000	„

Dazu weist die Statistik pro 1874 noch 80 000 Acres Fruchtbäume und 500 Acres Baumwolle, 600 000 Acres Weideland auf.

Das Acre verfügbares Land wird von der Regierung um den Preis von 10 Rupien abgegeben; aber es sind schon Fälle vorgekommen, dass zur Kaffeecultur besonders geeignetes Forstland per Acre den Preis von 230 Rupien erreicht hat.

Der Reis, als das Hauptnahrungsmittel der eingebornen Bevölkerung, erregt unsere Aufmerksamkeit zuerst. Der Boden von Ceylon hat nirgends so günstige Verhältnisse für den Anbau von Reis, wie sie in den Alluvial-Terrains Indiens vorwalten, und die Bevölkerung ist sogar darauf angewiesen, ihren Bedarf an Reis zum Theil durch Einfuhr zu decken. Diese Einfuhr von indischem Reis hat mit der Zunahme der Bevölkerung eine progressive Steigerung erfahren; ebenso verhält es sich mit der Einfuhr getrockneten und gesalzenen Fisches, welcher als Zuthat zu dem in Wasser aufgedünstetem Reis für die eingeborene Bevölkerung ein Bedürfnis bildet. Außer diesen Nahrungsmitteln kommen für die Eingebornen nur noch Früchte und einige Gemüse in Betracht; die Europäer und die Burgher, zum Theil auch die Eurasier genießen reichliche Fleischkost, und auch hier muss die Einfuhr von Schlachtvieh aus Indien für das Bedürfnis auf Ceylon aufkommen. Nächst den Nahrungsmitteln ist die Hauptrubrik der Einfuhr Ceylons Baumwollware zu Bekleidungszwecken; wir wollen in nachstehenden Ziffern trachten, den Gang dieser Haupteinfuhrswerte seit fünfzig Jahren zur Darstellung zu bringen.

Im Jahre	an Reis	an Fisch	an Schlachtvieh	an Baumwollwaren
1837	149 503 £	6 719 £	1 801 £	220 873 £
1840	202 333 „	3 946 „	1 270 „	158 326 „
1845	379 835 „	16 297 „	25 557 „	238 554 „
1850	412 261 „	35 705 „	17 120 „	187 567 „
1855	499 137 „	34 788 „	33 280 „	286 621 „
1860	636 423 „	55 989 „	24 471 „	540 284 „
1865	1 455 424 „	66 970 „	22 785 „	545 044 „
1870	1 539 145 „	76 968 „	53 018 „	976 937 „
1875	1 714 762 „	86 999 „	84 628 „	780 903 „
1880	1 980 875 „	90 396 „	73 943 „	704 839 „
1881	1 960 017 „	91 426 „	38 776 „	512 878 „
1882	1 819 648 „	92 841 „	36 110 „	452 111 „

Die enormen Werte, welche die Reiseinfuhr auf Ceylon im Verhältnisse zur Bevölkerung darstellt (circa 0,6 £ per Kopf und Jahr) sollen gleichwohl nicht als volkswirtschaftlicher Nachtheil anzusehen sein; im Gegentheile macht sich Sir Charles P. Layard, welcher nicht weniger als 50 Jahre, von 1829—1879, in Ceylon in ämtlicher Eigenschaft lebte, zum Anwalte der Ansicht, der Reisbau sei auf Ceylon so wenig lucrativ, dass man besser thun würde, ihn gänzlich aufzulassen und sich der Cultur von Gartenfrüchten zuzuwenden. Dazu bemerkt aber Fergusson, ebenfalls ein gründlicher Kenner der Verhältnisse der Colonie, dass es unmöglich sein dürfte, selbst wenn es politisch wäre, darnach zu trachten, die althergebrachten Gewohnheiten eines hochconservativen Volkes abändern zu wollen. Die Singhalesen sowie die Tamils bauen Reis, weil die Voreltern es gethan haben; dass sie ihre Arbeit gewinnbringender an den Bau anderer Producte wenden könnten und von Indien aus immer billig mit Reis versehen werden würden, liegt ihrem Gedankenkreise ferne.

Sowie in manchen der westindischen Colonien, welche auf Lebensmittelzufuhr angewiesen sind, ist auch auf Ceylon die sonstige Production reichlich imstande, die Werte dieser Zufuhren nicht nur zu decken, sondern auch noch reiche Überschüsse durch die Ausfuhr von Colonialproducten zu erzielen.

Die namhaftesten dieser Ausfuhrsproducte auf Ceylon sind: Kaffee, Cinchona (Chinarinde), Thee, Cacao, Zimmt, verschiedene, aus den Cocospflanzen gewonnene Producte, sowie vegetabilische Öle und Graphit.

Wir wollen bei der Besprechung dieser einzelnen Artikel, welche den Reichthum von Ceylon ausmachen, dem Zimmt die erste Stelle einräumen, weil dieses Gewürz es war, welchem Ceylon schon im Alterthume seine Berühmtheit verdankte. — Karl v. Scherzer[1]) macht aufmerksam, dass in alter Zeit der Zimmt (malayisch Kaschu-mani oder süßes Holz) auch Chinesenholz, Chinesenrinde oder Holz der Sini genannt wurde, weil chinesische Kaufleute dasselbe nach den großen Emporien verführten; dass es aber schwer festzustellen sei, ob ihre Ware auf Ceylon von den Singhalesen eingehandelt oder vielleicht die Rinde einer anderen, in Hinterindien und im südlichen China wild wachsenden Laurus-Art gewesen sein mag. Bemerkenswert ist, dass ältere Sanskrit-Wörterbücher keinen Ausdruck für den echten Zimmt von Ceylon, sondern nur für die Cassia des Festlandes haben, so dass es nicht unwahrscheinlich ist, dass dieses letztere das Cinnamomum der Alten war, und von dem durch Chinesen in den Welthandel gebrachten Zimmt Ceylons verdrängt worden ist. Die Verbreitungssphäre des Zimmtbaumes, der 6—10 *m* hoch wird und der Wachholderbeere ähnliche Früchte trägt, ist eine sehr beschränkte, und selbst auf Ceylon, der Heimat dieses Gewächses, sind es nur gewisse Territorien von quarzigem Sand- und Kiesboden, wo der Zimmtbaum vorzüglich gedeiht. Es sind gegenwärtig, seit der Zimmtpflanze wieder mehr Aufmerksamkeit zugewendet wurde, an 35 000 Acres Grund derselben gewidmet, und zwar größtentheils in der Umgebung der Hauptstadt Colombo.

Die weitere Ausbreitung der Zimmtcultur ist nur durch commerzielle Rücksichten gehemmt, nachdem in diesem Artikel bereits eine Überproduction eingetreten ist, welche die Preise ansehnlich drückte. Auch hat es auf die Preise des Zimmtes nachtheilig eingewirkt, dass die Bruchstücke und Abfälle der Rinde seit einiger Zeit in die Zimmtballen mitverpackt werden, während man früher diese minderwertigen Theile nur zur Gewinnung von Nebenproducten verwendete. Unter dem holländischen, auf staatliche Monopole basirenden Systeme hatte Ceylon es in der Zimmtproduction nie höher als auf 600 000 Pfund, und zwar im Jahre 1738, gebracht; die Engländer behielten bis zum Jahre 1832 das Monopol auf diesen Artikel bei. Mit der Aufhebung des Monopoles nahm die Zimmtcultur an Umfang zu, und der Export beträgt gegenwärtig nahezu das Dreifache der obigen Menge. Bevor wir die bezüglichen Ziffern der letzten Jahre geben, wollen wir noch des Zimmtöles erwähnen, welches aus den abgesonderten gröberen Rinden gewonnen wird und in der Medicin und Parfümerie Verwendung findet. Nach Scherzer sollen 150 *kg* Rinde kaum 2 *kg* dieses kostbaren Öles geben. Darin mag auch die Ursache liegen, dass die Gewinnung dieses Öles erst seit wenigen Jahren in größerem Maßstabe, wahrscheinlich durch Maschinen-

[1]) „Das wirtschaftliche Leben der Völker".

betrieb unterstützt, stattfindet. Ebenfalls erst seit wenigen Jahren ist die Erzeugung von Citronellöl in größeren Mengen zu verzeichnen. Dieses Öl wird von den Eingeborenen aus einer Grasgattung in rapid steigenden Mengen gewonnen und findet ebenfalls in der Parfümerie Verwendung.

Die Ausfuhrsmengen dieser drei Artikel: Zimmt, Zimmtöl, Citronellöl, betrugen:

Im Jahre	Zimmt	Zimmtöl	Citronellöl
1872 auf 1873	1 265 757 Pfund	?	?
1874 „ 1875	1 103 840 „	?	?
1876 „ 1877	1 347 771 „	?	?
1878 „ 1879	1 407 726 „	?	?
1880 „ 1881	1 641 178 „	41 719 Unzen	1 760 677 Unzen
1881 „ 1882	1 994 058 „	118 762 „	2 666 917 „
1882 „ 1883	1 739 301 „	76 224 „	3 335 780 „
1883 „ 1884	2 334 949 „	100 000—120 000 „	? „
1884 „ 1885	2 782 936 „	100 000—120 000 „	5 721 112 „

Von dem Citronellöl giengen (1885) 3 Millionen Unzen nach England, 2 Millionen nach Amerika und $^1/_2$ Million nach Rotterdam; der Rest wurde nach Marseille, Australien und Indien verschifft.

Vom Zimmtöl geht die Hälfte nach England und die Hälfte nach Amerika.

Von der Zimmtausfuhr giengen im Jahre 1885:

		Ware in Ballen	Ware in Stücken
nach	Großbritannien	1 198 198 Pfund	467 288 Pfund
„	Marseille	211 066 „	1 593 „
„	Genua	40 600 „	16 800 „
„	Rotterdam	14 100 „	—
„	Amsterdam	20 000 „	22 400 „
„	anderen continentalen Häfen	66 984 „	101 726 „
„	Mauritius	—	23 433 „
„	Indien und Ostasien	10 238 „	—
„	Australien	11 401 „	1 674 „
„	Amerika	1 435 „	—

Der wichtigste Exportartikel Ceylons war durch viele Jahrzehnte der Kaffee.

Wie schon bemerkt, waren es die Araber, welche die Kaffeepflanze nach Ceylon brachten. Es heißt, dass diese Pflanze ursprünglich nur als Zierpflanze gezogen wurde, und dass selbst die Bestrebungen der Holländer, welche von 1740 an eine regelrechte Kaffeecultur einführen wollten, nur von geringem Erfolge begleitet waren, so dass zur Zeit der Besitznahme Ceylons durch die Engländer die jährliche Production noch eine sehr geringe war und im Jahre 1812 erst 3000 Centner erreichte. Erst im dritten Decennium unseres Jahrhundertes soll der Kaffeebau auf Ceylon, nach der bewährten westindischen Methode betrieben, zu einem namhaften Aufschwunge gelangt sein. Im Jahre 1845 war eine Productionsmenge von 200 000 Centner erreicht, zugleich trat aber durch ungünstige Conjuncturen des Londoner Marktes ein jäher Preissturz ein; aber die Production nahm trotzdem eine weitere Ausdehnung an und erreichte im Jahre 1869 zum erstenmale eine Million Centner. Die mittleren Ausfuhrsmengen betrugen zwischen 1837 und 1841 55 000 Centner; im Jahre 1876 auf 1877 hatte diese Menge aber

943 647 Centner erreicht, eine Summe, die nur im Jahre 1872/73 und 1874/75 überschritten worden war, seither aber in constanter Abnahme begriffen ist.

Die Ursache dieser Abnahme war das Auftreten eines Blattpilzes, der *Hemileia vastatrix*, auf Ceylon als Kaffeeblattkrankheit: *Coffee-leaf-disease*, bezeichnet. Dieser mörderische Pilz erscheint als gelblicher Fleck auf den Kaffeebaumblättern, schwächt und vernichtet die Ertragsfähigkeit der Pflanze. Das erste Auftreten dieses Parasytgewächses fiel gerade in die Zeit, in welcher der Kaffeebau so lucrativ geworden war, dass immer mehr und mehr Kronländereien zum Zwecke des Kaffeebaues Käufer fanden; von 1869 bis 1879 sollen 400 000 Acres an Mann gebracht worden sein, und der Normalpreis pro Acre, 1 £ oder 10 Rupien, häufig auf 15, 20, ja in Ausnahmsfällen selbst auf 28 £ pro Acre gestiegen sein.

Bisher haben keine Hilfsmittel der Wissenschaft dem Umsichgreifen und der zerstörenden Wirkung der *Hemileia vastatrix* Einhalt zu thun vermocht, und ein rapider Rückgang der Kaffeeproduction und des Kaffee-Exportes sind die natürlichen Folgen. Dazu kommt noch, dass die zur Zeit der Blüte des Kaffeebaues auf Ceylon sehr hohen Preise dieses Productes seither durch die bedeutende Entwicklung des brasilianischen Kaffeebaues sehr gedrückt worden sind.

Das Gesammtresultat dieser vereinigt wirkenden Umstände war, dass viele Kaffeepflanzungen auf Ceylon verlassen oder anderen Culturzweigen dienstbar gemacht worden sind.

Welch einschneidende wirtschaftliche Folgen der Rückgang einer so bedeutenden Cultur, wie die Kaffeecultur auf Ceylon es war, mit sich bringen muss, ist leicht zu ermessen. Consul Janitschek, welcher kurz vor dem Besuche Ceylons durch FRUNDSBERG auf dieser Insel die commerziellen Verhältnisse derselben zum Gegenstande eingehender Studien machte, schrieb über diesen Punkt:

„Riesige Capitalien waren während des letzten Decenniums in Kaffeeplantagen investirt worden; es genügt zu wissen, dass ein Acre davon, bevor er die erste Ernte bringt, mit etwa 20 £ und darüber bezahlt wurde, und dass die mit Kaffee bepflanzte Area (1883) etwa 300 000 Acres betrug, um die Höhe der eingetretenen Verluste ermessen zu können.“

„Die so investirten Summen repräsentirten nicht nur das Vermögen der Pflanzer, sondern auch und vielleicht in noch größerem Umfange jenes von Hypothekargläubigern, deren Pfandobjecte entwertet wurden.“

„Diesem Übel fiel auch die in Pflanzerinteressen stark engagirte Oriental-Bank zum Opfer, welche bei ihrem Fallissement eine große Zahl der von ihr gestützten Plantagenunternehmungen mit sich riss. Zahlreiche Pflanzer wanderten nach Malacca, Sumatra und Borneo aus, die indischen Coolies kehrten zum Theile in ihre Heimat zurück, und die einheimische Bevölkerung verlor einen Theil von ihrem Verdienste. — Trotz der leichten Besserung im Jahre 1884 und 1885 werden nicht mehr als etwa 174 000 Centner Ertrag der nächsten Ernten erwartet, und falls nicht etwa infolge großer Reductionen der Kaffeeproduction von Brasilien, Java u. s. w. eine bedeutende Preissteigerung eintritt, welche die Kaffeecultur in den bestens geeigneten Districten Ceylons wieder rentabel macht, so darf angenommen werden, dass hier die Kaffeecultur schließlich ganz aufgegeben werden wird.“[1]

Rücksichtlich der Qualität des auf Ceylon producirten Kaffees werden zwei Hauptarten unterschieden, der „*Plantation*“- und der „*Native*“-Kaffee. Der erstere wird auf den Pflanzungen der Europäer in rationeller Weise gewonnen, seine Cultur durch Düngung des Bodens und Beschneiden der Bäume unterstützt; die Frucht wird mittels Maschinen nach westindischer Art präparirt. Die Eingeborenen lassen den Kaffeebaum hoch aufschießen und bereiten das Product in sehr primitiver Weise. In den Handel kommen *Plantation*- und *Native*-Kaffee Ceylons in folgenden Sorten:

Plantation Estate Parchement (unenthülster Pflanzungskaffee) zum Mittelpreise von 7—9 1/2 Rupien pro Bushel[1]).

Plantation Estate prepared (enthülster Pflanzungskaffee) 40—48 Rupien pro Centner.

Garden Parchement 6 1/2—7 Rupien pro Bushel.

Native-Kaffee 25—35 Rupien pro Centner.

Liberian-Kaffee 4 Rupien pro Bushel.

Die Productionsmengen des Kaffees auf Ceylon sowie die Abnahme der Production zeigt folgende Zusammenstellung:

Exportsaison vom 1. October bis 30. September	Pflanzungskaffee	*Native*-Kaffee	Total
1872 auf 1873	861 575 Ctr.	133 918 Ctr.	995 493 Ctr.
1873 „ 1874	521 193 „	96 149 „	617 342 „
1874 „ 1875	855 661 „	113 033 „	968 694 „
1875 „ 1876	626 636 „	93 791 „	720 427 „
1876 „ 1877	851 201 „	91 846 „	943 047 „
1877 „ 1878	551 046 „	69 246 „	620 292 „
1878 „ 1879	767 293 „	57 216 „	824 509 „
1879 „ 1880	622 306 „	47 308 „	669 614 „
1880 „ 1881	415 456 „	38 302 „	453 758 „
1881 „ 1882	522 949 „	41 897 „	564 846 „
1882 „ 1883	245 631 „	14 422 „	260 053 „
1883 „ 1884	? „	? „	323 000 „
1884 „ 1885	294 506 „	20 305 „	314 811 „

Großbritannien ist der Hauptabnehmer des Ceylonkaffees; gleich darnach kommt Triest. Der Export der Saison 1884/5 richtete sich nach:

	Pflanzungs-Kaffee	*Native*-Kaffee	Totale
Großbritannien	230 175 Ctr.	809 Ctr.	230 984 Ctr.
Marseille	2 209 „	3 076 „	5 205 „
Genua	—	381 „	381 „
Venedig	699 „	3 100 „	3 799 „
Triest	31 133 „	713 „	31 846 „
Havre	—	7 538 „	7 538 „
Rotterdam	553 „	—	553 „
Andere europäische Häfen	3 157 „	602 „	3 759 „
Mauritius	532 „	25 „	557 „
Indien und Ostasien	6 129 „	1 597 „	7 726 „
Australien	19 023 „	2 323 „	21 346 „
Amerika	829 „	114 „	943 „
Verschiedene Häfen	67 „	27 „	94 „
Summe	294 506 Ctr.	20 305 Ctr.	314 811 Ctr.

[1]) 1 Bushel = 1/8 Quarter = 8 Gallons à 8 Pints. 1 Quarter = 290,780 lbs.

Der Verfall der Kaffeeproduction hat es auf Ceylon zur Nothwendigkeit gemacht, an die Cultur anderer Producte zu denken; es ist das Verdienst des Sir William Gregory, Gouverneurss von Ceylon von 1872—1875, mit allem Nachdruck auf die Wiederaufnahme von Culturen hingewirkt zu haben, welche zu Gunsten des lucrativen Kaffeebaues vernachlässigt worden waren; zugleich wurden neue, bishin auf Ceylon nicht betriebene Culturen eingeführt.

Zunächst kam die Chinincultur in erneuerte Aufnahme. Mit der Cinchona-Pflanze waren im Jahre 1872 nur 500 Acres bebaut; 1877 waren schon 6000 und 1883 64 000 Acres dieser gewinnbringenden Cultur gewidmet.

Es ist nicht ohne Interesse, hier einige Daten über die Cinchona-Production und die Chinin-Erzeugung, sowie über den Consum dieses Präparates auf der ganzen Erde einzuschalten.

In Indien stehen 15 000, in Java 11 000 Acres unter Cinchona-Cultur; ersteres Land erzeugte 1884/85 1 100 000 Pfund, letztere Insel 1 000 000 Pfund Chinarinde. In Südamerika mögen 2000 Acres künstlich mit Cinchona bebaut sein, dazu noch in Central-Amerika, Mexiko und Jamaica zusammen etwa 6000 Acres. Dagegen existiren sehr viele wilde Cinchona-Pflanzen, welche gleichfalls der Chiningewinnung dienstbar gemacht werden, insoferne die Einsammlung der Rinden in der Wildnis und der Transport nicht mit zu großen Kosten verknüpft sind.

Der Bedarf der ganzen Welt an dem Rohproducte der Cinchona-Pflanze beträgt etwa 31 000 000 Pfund im Jahre. Nur 15 Fabriken bestehen, welche diesen Bedarf zu Chinin verarbeiten; davon sind zwei in London, zwei in Italien, zwei in Philadelphia und eine in Amsterdam, fünf in Deutschland. Es werden an Chinin erzeugt:

In den Vereinigten Staaten jährlich		70 000	Pfund
„ Deutschland	„	40 000	„
„ Italien	„	120 000	„
„ Frankreich	„	35 000	„
„ England	„	27 000	„
„ Indien	„	10 000	„

Der Consum der einzelnen Länder ist der folgende:

In den Vereinigten Staaten	86 000	Pfund
„ Deutschland, Holland und Belgien	46 000	„
„ Italien	40 000	„
„ Frankreich	30 000	„
„ Russland, Österreich, Türkei und Griechenland	40 000	„
„ Indien	20 000	„
„ England	30 000	„
„ anderen Ländern	30 000	„

Die Cinchona-Rinden, welche Ceylon producirt, zeichnen sich nicht durch einen besonders hohen Chiningehalt aus; die meisten Sorten haben 2—3%; 4%ige gilt als gute Rinde, 7%ige gehören schon zu den Ausnahmen. Auf Java hingegen kommen Rinden mit einem höheren als 11%igen Gehalte vor.

Auf Ceylon wird die Cinchona auf drei verschiedene Weisen geerntet: durch Abschälen der Rinde; Abschaben derselben oder auch Fällen des Stammes, welcher sich aus der Wurzel erneuert. Gewöhnlich wird der Stamm

erst wiederholt geschabt und dann erst gefällt, wodurch der Chiningehalt am besten ausgenützt wird.

In rascher Progression hat seit der Wiederaufnahme der Cinchona-Cultur die Production dieses Artikels auf Ceylon zugenommen. Es betrug die Ausfuhr an Cinchona-Rinde, -Ästen und -Stämmen:

Im Jahre	1875	16 842	Pfund				
„ „	1876	18 731	„				
„ „	1877	56 589	„				
„ „	1878	173 497	„				
„ „	1879	373 511	„				
„ „	1880	1 208 518	„				
„ „	1881	1 207 720	„				
„ „	1882	3 099 895	„				
„ „	1883	6 925 595	„				
„ „	1884	1 143 140	„	Äste,	10 535 220	Pfund	Stämme
„ „	1885	1 352 994	„	„	10 139 953	„	„

Diese kolossale Ausfuhr richtet sich zu weitaus größtem Theile nach England. Es wurden verschifft im Jahre 1885:

	Äste		Stämme	
nach Großbritannien	1 088 575	Pfund,	9,657 992	Pfund
„ Marseille	18 025	„	53 467	„
„ Genua	—		61 775	„
„ Venedig	—		114 274	„
„ Triest	11 511	„	—	
„ Rotterdam	25 029	„	527 053	„
„ Amsterdam	—		10 094	„
„ anderen europäischen Häfen	—		7 796	„
„ Amerika	—		102 769	„

Trotz dieser riesigen und schnellen Entwicklung der Cinchona-Cultur und des diesfälligen Exportes, will es doch scheinen, als ob diese Cultur nicht dazu bestimmt sein wollte, den Kaffeebau auf Ceylon zu ersetzen, und es ist gewiss, dass die Cinchona-Cultur ihren Höhepunkt bereits überschritten hat. Die bedeutenden Ausfuhren der letzten Jahre geschahen schon auf Kosten des Umfanges der Pflanzungen, indem nicht nur die Stämme gefällt, sondern auch die Wurzeln ausgezogen wurden, um auch den Chiningehalt dieser letzteren auszunützen und sofort zum Anbau anderer Producte zu schreiten. Die Grundfläche, welche mit Cinchona bebaut war, soll schon um ein volles Drittheil ihrer Maximalgröße abgenommen haben. Auch die Cinchona-Pflanze unterliegt einer Krankheit, welche die Wurzel erfasst; dazu kommt noch der keineswegs gleichgiltige Umstand, dass die einzige Sorte Cinchona succirubra sich mit einer Meereshöhe ihres Standortes von 2000′ begnügt, während alle anderen Sorten: Cinchona officinalis, Ledgeriana, hybrida eine noch größere Höhe über dem Meeresspiegel zu gutem Fortkommen brauchen.

Von den Producten, welche bestimmt sind, Ceylon den Ausfall an Kaffee zu ersetzen, scheint der Thee am meisten Aussicht auf bleibenden Erfolg zu bieten. Es hat allen Anschein, dass binnen kurzer Frist mehr oder weniger alle Kaffeeculturen diesem neuen Producte Platz gemacht haben werden und der Thee fortan in den Ausfuhren Ceylons die erste Rolle spielen wird. Es fehlt sogar nicht an Stimmen, welche die Befürchtung aussprechen, es werden

die außerordentlichen Ergebnisse der Theecultur auf Ceylon und ihr so rasches Anwachsen, ebenso überhastete Speculationen mit bösen Folgen hervorrufen, wie dies seinerzeit mit dem Kaffee der Fall war. Immer neue Ländereien werden mit der Theestaude bepflanzt, und sowohl die Niederungen, als auch die hoch gelegenen Landstriche liefern vorzügliche Producte; das Erzeugnis des Tieflandes gilt als stärker, hingegen jenes des Hochlandes als aromatischer.

Ceylon musste früher seinen eigenen Bedarf an Thee durch Einfuhr decken; jetzt ist die Ausfuhr an Thee schon zu einer bedeutenden Höhe gelangt, und die stets geringer werdende Einfuhr chinesischer Sorten hat nur specielle Geschmacksrichtungen zu befriedigen oder für Mischungen aufzukommen.

Die Thee-Einfuhr Ceylons betrug:

Im Jahre			im Werte von	
1873	69 494	Pfund	192 862	Rupien
1874	59 469	„	137 027	„
1875	85 025	„	201 678	„
1876	58 497	„	151 478	„
1877	86 436	„	216 075	„
1878	56 485	„	141 211	„
1879	78 472	„	196 182	„
1880	134 523	„	336 310	„
1881	31 777	„	79 440	„
1882	7 473	„	18 682	„
1883	9 149	„	21 873	„
1884	3 120	„	7 800	„

Hingegen betrug der Export an Thee von Ceylon:

Im Jahre	1875	auf	1876	282	Pfund
„ „	1876	„	1877	1 775	„
„ „	1877	„	1878	3 515	„
„ „	1878	„	1879	81 595	„
„ „	1879	„	1880	103 624	„
„ „	1880	„	1881	277 590	„
„ „	1881	„	1882	623 292	„
„ „	1882	„	1883	1 522 882	„
„ „	1883	„	1884	2 262 539	„
„ „	1884	„	1885	3 796 584	„

Die mit Thee bebaute Area betrug:

Im Jahre	1875	1 080	Acres
„ „	1876	1 750	„
„ „	1877	2 720	„
„ „	1878	4 700	„
„ „	1879	6 500	„
„ „	1880	9 274	„
„ „	1881	13 500	„
„ „	1882	22 000	„
„ „	1883	32 000	„
„ „	1884	67 000	„
„ „	1885	102 000	„

Eigenthümlicherweise hat Ceylon trotz hoher Anerkennungen, Medaillen u. s. w., die sein Thee auf den Ausstellungen in Melbourne erhielt, den australischen Markt nicht zu erobern vermocht. Australien consumirt an 30 Millionen Pfund Thee im Jahre, und man hatte nach den ersten Erfolgen in Ceylon gehofft, mit der Zeit vielleicht diesen ganzen Bedarf von Ceylon aus decken zu können. Aber es scheint, dass die Ceylon-Sorten für Australien zu fein und daher zu theuer sind. Australien bezieht nach wie vor seinen Theebedarf namentlich aus Foochow, und der Ceylon-Thee geht hauptsächlich nach London.

Die Verschiffungen in der Saison 1884/85 betrugen:

nach	Großbritannien	3 735 609	Pfund
„	Marseille	6 825	„
„	Venedig	346	„
„	Triest	158	„
„	Rotterdam	180	„
„	anderen europäischen Häfen	976	„
„	Mauritius	3 080	„
„	Indien etc.	8 079	„
„	Australien	41 124	„
„	Amerika	367	„

Der Theecultur kann noch auf längere Zeit hinaus, nach dem Urtheile fachlicher Autoritäten, auf Ceylon das günstigste Prognostikon gestellt werden. Fergusson constatirt, dass eingehende Studien über das Klima und den Bodencharakter Ceylons zum Ergebnisse geführt haben, dass die Insel viel mehr geeignet sei, ein Productionsfeld für Thee zu werden, als sie es je für Kaffee gewesen sei. Ungleich selbst dem benachbarten festländischen Indien, kommen regenlose Monate auf Ceylon nie vor, und das Abwechseln von Regen mit tropischer Sonnenwärme ist der Theestaude besonders zuträglich. Ein Regenschauer im unrichtigen Momente war imstande, eine Kaffee-Ernte zu vernichten oder doch sehr zu schädigen; der Blätter-Ernte der Theestaude kann ein solcher Regen nichts anhaben. Der nicht allzu fruchtbare Boden Ceylons ist für die kräftige und nicht sehr anspruchsvolle Theepflanze geeigneter als für den Kaffeebaum.

Beim Kaffee ist es die leicht gefährdete Frucht, beim Thee das widerstandsfähigere Blatt, auf welches es ankommt; und auf Ceylon sagt man: *„leafage rather than blossom or fruit distinguishes our natural vegetation“*. Jedenfalls ist Hoffnung vorhanden, dass die Theestaude mit ihren grünen Blättern der Insel zu einem unerschöpflichen Schatze werden mag, der Insel, auf der alles grün ist, und die mit mehr Recht als Irland den Namen des grünen Eilandes verdienen würde[1]).

Noch mehrere andere Producte von Ceylon verdienen Erwähnung, obwohl keines bisher die Bedeutung erlangt hat, welche dem Kaffee, dann der Cinchona zukamen, und welche dem Thee gegenwärtig und wohl auch für die Zukunft zugesprochen werden darf.

---

[1]) *Le vert est la livrée de cette isle* — sagt Reclus unter Berufung auf Haeckel und Ransonnet — *encore plus justement nommée que l'Irlande: Isle d'émerande, poissons, crustacés, astéries, ont la même couleur que la pluspart de lézards, des oiseaux, des insectes: toute la vie animale inferieure s'est accomodée à son verdoyant milieu.*

Da ist zunächst unter den von den Eingeborenen betriebenen Culturen jene der Cocospalme unstreitig die wichtigste.

Die Cocospalme, deren Anpflanzung namentlich von den Holländern sehr gefördert worden ist, wächst allenthalben im Innern der Insel, kommt aber in größten Mengen an der südlichen und westlichen Küste, dann um Batticaloa an der Ostküste und in der Gegend von Jaffna im Norden vor.

Fergusson schätzt die mit dieser Palmengattung bewachsene Grundarea auf 480 000 Acres, von welchen etwa 30 000 Acres im Besitze von Europäern sein sollen, und die Zahl der Bäume auf $44^1/_2$ Millionen. Diese Schätzung scheint eher zu gering als zu hoch zu sein, da die „Colonial Office List" das Gesammtareale der Cocospflanzungen mit 560 000 Acres angibt (s. fr.). Während Kaffee, Thee, Cinchona beinahe im ganzen Umfange der Ernten zum Exporte gelangen, dienen die Erzeugnisse der Cocospalmen zu großem Theile dem einheimischen Consume; die Nüsse werden zur Nahrung verwendet, die Blätter zu Matten geflochten, aus dem Baumsafte wird Arack gewonnen, das Holz und das Öl findet directe Verwendung. Aber alle diese Artikel finden auch in der Ausfuhr ihren Platz, und zwar in beachtenswerten Mengen.

Vor allem ist von den zur Ausfuhr gelangenden Producten der Cocospalmen das Cocosnussöl zu nennen. Von diesem wurden nachstehende Mengen exportirt:

Im Jahre	Centner	Im Jahre	Centner
1872/73	163 274	1879/80	316 503
1873/74	116 199	1880/81	247 113
1874/75	121 214	1881/82	183 768
1875/76	194 306	1882/83	306 290
1876/77	152 416	1883/84	423 830
1877/78	112 825	1884/85	274 998
1878/79	213 622		

Die Ausfuhrsmenge von Cocosnussöl ist meistens nur von der Grösse der Ernte abhängig.

In neuerer Zeit kam auch die Verschiffung von Copra oder Koprara, d. i. des getrockneten Cocoskernes, in Aufnahme. Von diesem Artikel wurde ausgeführt:

Im Jahre	1880/81	43 337	Centner
„ „	1881/82	54 004	„
„ „	1882/83	122 825	„
„ „	1883/84	177 347	„
„ „	1884/85	178 361	„

Sowohl das Cocosnussöl als die Koprara werden von den Eingeborenen auf sehr primitive Weise gewonnen. Man bemüht sich ohne viel Erfolg, den Leuten bessere Methoden in der Zubereitung des Öles zu lehren; bei dem angewendeten Processe wird das Öl gelblich und kann nicht die gleichen Preise wie das Cochinöl erzielen. Die Exporteure müssen das Öl dann erst einem Raffinirungsprocesse unterziehen.

Die Faser der Cocosnuss, Coir genannt, liefert das Materiale für eine ausgedehnte Hausindustrie in der Erzeugung von Cocosgarn, welches Garn dann zur Erzeugung von Matten und Tauen verschifft wird, aber auch im Lande selbst zum großen Theile schon Verarbeitung findet.

Die Mengen von Cocosgarn und Producten aus dem Cocosgarne, welche jährlich zum Exporte gelangen, sind recht ansehnliche, wie dies folgende Zahlenwerte darthun.

Es wurden verschifft:

	Fiber, Garne und Garnfabrikate
Im Jahre 1872 auf 1873	56 921 Centner
„ „ 1873 „ 1874	66 796 „
„ „ 1874 „ 1875	63 798 „
„ „ 1875 „ 1876	59 985 „
„ „ 1876 „ 1877	62 855 „
„ „ 1877 „ 1878	70 828 „
„ „ 1878 „ 1879	69 792 „
„ „ 1879 „ 1880	69 990 „
„ „ 1880 „ 1881	61 504 „
„ „ 1881 „ 1882	79 563 „
„ „ 1882 „ 1883	98 697 „

	Taue	Garn	Rohe Fiber
Im Jahre 1883 auf 1884	14 473 Ctr.	85 195 Ctr.	13 672 Ctr.
„ „ 1884 „ 1885	10 419 „	84 057 „	12 732 „

Die Verschiffungscampagne 1884/85 wies zum erstenmale einen neuen Artikel, Poonac, die Pressrückstände der Copra, und zwar in der Menge von 45 245 Centner auf. Nachstehende Tabelle zeigt die Wege, welche sämmtliche Cocosproducte des Exportjahres 1885 einschlugen.

nach	Centner Cocosöl	Centner Copra	Centner Poonac	Centner Coir-Tau	Centner Coir-Garn	Centner Coir-Fiber
Großbritannien	79 184	12 217	26 881	465	58 736	7 752
Marseille	27 306	104 859	3 654	—	1 411	1 222
Genua	12 653	—	—	—	746	206
Venedig	201	—	—	—	300	—
Triest	16 856	—	—	—	518	11
Havre	20 132	—	—	—	—	—
Rotterdam	2 287	1 000	2 026	—	6 009	85
Amsterdam	2 712	178	2 516	—	—	—
anderen europäischen Häfen	11 614	7 572	16 601	42	—	—
Afrika	—	—	—	—	—	—
Mauritius	—	—	1 960	659	1 121	23
Indien und Ostasien	12 653	52 535	607	8 465	4 452	72
Australien	2 061	—	—	679	3 547	3 208
Amerika	87 339	—	—	—	7 142	153
verschiedenen Häfen	—	—	—	109	75	—

Rohe Cocosnüsse werden jährlich etwa um den Wert von 140 000 bis 150 000 Rupien zur Ausfuhr gebracht.

Beachtenswert ist auch die Cultur von Cardamon. Dieser würzige Samen einer Zwiebelfrucht ist seit altersher auf Ceylon bekannt, und dessen Erzeugung nahm neuerer Zeit seit dem Niedergange der Kaffeecultur einen ziemlichen Aufschwung. Im Jahre 1880/81 wird zum erstenmale die Ausfuhrsmenge dieses Artikels, und zwar mit 16 069 Pfund verzeichnet; im Jahre 1884/85 gelangten schon 152 805 Pfund zum Exporte. Für diesen

Artikel ist der Markt ein ziemlich beschränkter; Cardamon wird vorzugsweise in Norddeutschland bei der Kuchenbäckerei, dann in Confiserien, Liqueurfabriken und auch zu medicinischen Zwecken gebraucht. Südindien, Java, Sumatra und Madagascar erzeugen ebenfalls Cardamon, und bei dem begrenzten Absatzgebiete kann deshalb eine sehr bedeutende Zunahme dieses Productes auf Ceylon nicht wohl erwartet werden. Über neun Zehntheile der Ernte geht nach England, der Rest wird nach dem continentalen Indien verschifft.

Tabak gehört auch zu den Erzeugnissen Ceylons. Die mindere Qualität dieses Artikels mag Ursache sein, dass dessen Bau und Export weniger lohnend ist als jener der anderen bisher erwähnten Erzeugnisse. Eine Zunahme der Production ist zwar auch hier zu verzeichnen, aber nicht in jener stark steigenden Progression wie bei den anderen Landesproducten der Colonie. Im Jahre 1850 betrug die Tabakausfuhr 22 176 Centner im Werte von 20 698 £ und erreichte im Jahre 1873 36 676 Centner im Werte von 99 174 £. Eine wesentliche Preissteigerung ist also in diesem Artikel bemerkbar.

Nicht sehr bedeutend als Ausfuhrsartikel sind Ebenholz und Sanpanholz; von ersterem gelangten 18 273, von letzterem 11 404 Centner im Jahre 1882/83 zum Exporte. 1884/85 betrugen die analogen Mengen 10 013 und 2 834 Centner.

Unbefriedigende Resultate hatte man mit Cacao zu verzeichnen, von welchem der Anbau auch als Folge des Rückganges der Kaffeecultur anzusehen ist. Die Theobrama cacao ist eine empfindliche Pflanze, welche einen bis zu einer gewissen Tiefe guten Boden und außerdem Schutz vor dem Winde braucht. Es kommt also alles auf die Wahl des Grundes an, auf welchem man Cacao anbaut, und nicht jede verlassene Kaffeeplantage eignet sich hiezu ohne weiteres. Deshalb sind die Versuche, welche auf Anregung Tytler's seit etwa zehn Jahren mit der Cacao-Cultur gemacht wurden, sehr ungleich ausgefallen. Am besten haben einige Anlagen in der Umgebung von Diabera und Matale prosperirt. Gegenwärtig stehen schon gegen 10 000 Acres unter Cacao-Cultur; die Ausfuhr an Cacao, welche zu neun Zehntheilen nach England geht, betrug

im Jahre	1879/80	122	Centner
„ „	1880/81	479	„
„ „	1881/82	1018	„
„ „	1882/83	3588	„
„ „	1883/84	9863	„
„ „	1884/85	6758	„

Die Meinungen über die Zukunft der Caçao-Culturen sind auf Ceylon sehr getheilt.

Zu erwähnen wären noch als Ausfuhrsartikel die Kitulfasern, etwa 2000 Centner jährlich, dann ein binsenartiges Gewächs, Orchella Weed, etwa 2000 Centner jährlich.

Obwohl Ceylon Gold in nicht geringer Menge, Platin, Silber, Zinn, Eisen, Blei, Quecksilber, Mangan und Salz (letzteres ist Regierungsmonopol) besitzt, so ist doch der einzige mineralische Artikel, welcher bis jetzt im Exporte Ceylons eine Rolle spielt, der Graphit, auf Ceylon Plumbago genannt. Dieses Mineral wird von den Eingeborenen an vielen verschiedenen

Orten der Insel gegraben und nach den Verschiffungshäfen gebracht. Es kommt in dreierlei Form in den Handel:

Große Stücke.....	120—135	Rupien	à Tonne
Gewöhnliche Stücke.....	105—120	„	„ „
Chips	55— 75	„	„ „
Staub	35— 45	„	„ „

Die Menge der jährlichen Ausfuhr bewegt sich zwischen 190 000 und 280 000 Centner. Im Jahre 1884/85 betrug sie 197 221 Centner. Davon giengen 130 921 Centner nach England und 56 392 Centner nach Amerika. Die feineren Sorten werden zur Erzeugung von Schmelztiegeln und Bleistiften, die minderen für Ofenschwärze verwendet.

Die Gewinnung des Plumbago ist nur von der Menge der dazu verwendeten Arbeitskräfte abhängig und zeigt eine ziemlich stetige Zunahme, wie aus nachstehenden Exportziffern zu entnehmen ist.

Export	im	Jahre	1872/73	168 627 Centner
„	„	„	1873/74	157 359 „
„	„	„	1874/75	91 472 „
„	„	„	1875/76	129 801 „
„	„	„	1876/77	108 824 „
„	„	„	1877/78	74 535 „
„	„	„	1878/79	160 302 „
„	„	„	1879/80	209 096 „
„	„	„	1880/81	206 723 „
„	„	„	1881/82	240 714 „
„	„	„	1882/83	279 057 „

Die Zuckerrohr-Cultur hat auf Ceylon keine Erfolge aufzuweisen gehabt. Versuche mit dem Anbaue von Zuckerrohr wurden im Jahre 1836 nächst Kandy gemacht. Offenbar wollte man hier, wo billige Arbeitskraft stets bei der Hand war, gerade zu jener Zeit der Zuckerproduction ein neues Gebiet eröffnen, in welcher durch Aufhebung der Sclaverei in den westindisch-englischen Zuckercolonien eine tiefgreifende Desorganisation der Arbeit eingetreten war. Die Versuche schlugen aber fehl und gegenwärtig bildet der auf Ceylon selbst gewonnene Zucker nur einen sehr geringen Theil der einheimischen Consumtion. Im Jahre 1873 betrug die Zucker-Einfuhr 28 956 Centner im Werte von 46 953 £.

Das Thierreich endlich liefert für die Ausfuhr Ceylons nur Hörner, Geweihe etc. und Häute, doch sind letztere durch die tiefen, von Tätowirung herrührenden Einschnitte beinahe wertlos.

Die Perlenfischerei auf Ceylon hat keine stetige Entwicklung genommen, und liefert jetzt nur geringe Ausbeute. Dieser Erwerbszweig lag häufig durch eine Reihe von Jahren gänzlich darnieder, so 1732—1746, 1768—1769, 1833—1854, 1864—1874.

Während der Zeit des englischen Regimes hat Ceylon doch im ganzen über eine Million Pfd. Sterling Nutzen von der Perlenfischerei gehabt, u. zw.:

Vom	Jahre	1796—1809:	517 481 £
„	„	1814—1820:	89 909 „
„	„	1828—1837:	227 132 „
„	„	1855—1860:	117 454 „
„	„	1863:	51 018 „
„	„	1874:	10 120 „
		Im ganzen	1 013 118 £

Bezüglich der wirtschaftlichen Zukunft der Insel geht die Meinung erfahrener Colonisten auf Ceylon dahin, dass selbst in dem ungünstigsten Falle, wenn der Kaffeebau sich gar nicht mehr erholen sollte, die Förderung der Erzeugung anderer Producte, und namentlich des Thees, volle Bürgschaften des Gedeihens darbietet. Man berechnet, dass die mit Thee bebaute Area eine Ausdehnung von 150 000 Acres erreichen und dann einen Ertrag von 60—70 Millionen Pfund im Jahre abwerfen kann.

Von dieser Zunahme der Plantagenculturen hofft man mit Recht, dass der öffentliche Wohlstand — die Höhe der Einnahmen und ihr Verhältnis zu den Ausgaben — sich wieder bessern werden. Den Zahlen, welche die öffentlichen Einnahmen und Ausgaben darstellen, ist der ungünstige Einfluss entnehmbar, welchen der Rückgang der Kaffeeproduction ausgeübt hat.

Es betrugen nämlich

	die Einnahmen	die Ausgaben
im Jahre 1856	504 174 £	?
„ „ 1860	767 100 „	?
„ „ 1865	978 462 „	?
„ „ 1870	1 091 606 „	1 026 871 £
„ „ 1871	1 121 679 „	1 046 184 „
„ „ 1872	1 174 689 „	1 062 994 „
„ „ 1873	1 290 918 „	1 176 258 „
„ „ 1874	1 241 558 „	1 110 180 £
„ „ 1875	1 354 123 „	1 220 180 „
„ „ 1876	1 375 888 „	1 276 930 „
„ „ 1877	1 596 205 „ [1])	1 437 266 „
„ „ 1878	1 543 320 „	1 448 496 „
„ „ 1879	1 382 688 „	1 376 984 „
„ „ 1880	1 298 355 „	1 337 275 „
„ „ 1881	1 283 108 „	1 268 743 „
„ „ 1882	1 140 147 „	1 171 374 „
„ „ 1883	1 162 179 „	1 145 834 „

Aus diesen Zahlen ist ersichtlich, dass die Einnahmen seit dem Jahre 1877, in welchem sie den höchsten Stand erreicht hatten, zwar nicht rapid aber stetig abnahmen und erst im Jahre 1883 wieder eine leichte Besserung zeigten. Obwohl die Ausgaben ersichtlicherweise dem entsprechend herabgemindert wurden, haben sie doch durch mehrere Jahre die Einnahmen überwogen. Es heißt, dass bis zum Jahre 1828 das Überwiegen der Ausgaben über die Einnahmen der normale Zustand der Finanzen Ceylons war; von 1829—1836 soll die Bilanz eine active, von 1837—1842, dann wieder von 1846—1849 eine negative gewesen sein; von da an hoben sich aber die Einnahmen durch die Erfolge der Kaffeecultur so rasch, dass sie sich im Laufe von zwanzig Jahren vervierfachten. Diese Zeit des Aufschwunges und finanziellen Wohlstandes war es, in welcher die Überschüsse der öffentlichen Einnahmen über die Ausgaben zu productiven Investitionen in großem Maßstabe verwendet wurden, so dass Ceylon heute 177 Meilen Eisenbahn, 1147 Meilen Telegraphenleitung, 167 Meilen Schiffahrtscanäle besitzt. In neuester Zeit

[1]) Fergusson erwähnt, im Jahre 1877 hätten die Einnahmen ihr Maximum in der Ziffer von 1 702 619 £ erreicht. Die angegebenen Zahlen entstammen der Colonial Office List.

sind $7^1/_2$ Meilen Telephonleitung dazu gekommen. Die Eisenbahnstrecke von Colombo nach Kandy ist ebenso durch die landschaftliche Pracht der von ihr durchschnittenen Gegend, als durch die Kühnheit einzelner Partien ihrer Anlage sehr berühmt geworden. Steigungen von 1 : 45 und enge Curven führen zu den hochgelegenen Stationen Peradoniya und Navalapitiya, 1562 und 1913' über der Meeresfläche.

Die öffentliche Schuld der Colonie Ceylon beträgt 2 121 108 £, von welcher Summe ein großer Theil den Hafenbauten in Colombo, der Rest Eisenbahnbauten und einer Wasserleitung nach Colombo zugute kam.

Die Summen, welche die jährlichen Gesammtwerte der Ein- und Ausfuhren darstellen, zeigen im allgemeinen dieselbe bis zum Jahre 1877 steigende, dann fallende Tendenz. Es betrugen die Gesammtwerte

	der Einfuhren	der Ausfuhren
im Jahre 1835	352 076 £	551 344 £
„ „ 1845	1 495 127 „	583 100 „
„ „ 1855	2 388 191 „	1 974 777 „
„ „ 1865	5 022 179 „	3 565 157 „
„ „ 1874	5 336 119 „	4 394 427 „
„ „ 1875	5 361 240 „	5 375 410 „
„ „ 1876	5 562 884 „	4 509 595 „
„ „ 1877	5 885 964 „	5 730 050 „
„ „ 1878	4 980 917 „	4 438 137 „
„ „ 1879	5 029 434 „	4 960 938 „
„ „ 1880	5 013 480 „	4 742 614 „
„ „ 1881	4 417 658 „	3 392 684 „
„ „ 1882	4 370 966 „	3 411 135 „
„ „ 1883	4 528 669 „	3 330 900 „
„ „ 1884	4 268 512 „	2 810 011 „

Unter den Wünschen, die man auf Ceylon in Absicht auf nachhaltige Besserung der öffentlichen Bilanz hegt und äußert, steht das Verlangen an der Spitze, von der namhaften Beitragsleistung zu militärischen Zwecken enthoben zu werden. Diese Beitragsleistung erreicht gegenwärtig 1 240 000 Rupien jährlich (etwa 112 000 £); die Nominalstärke der Garnison für die Colonie beträgt 1092 Mann unter einem General als Commandanten, der von einem beträchtlichen und kostspieligen Stabe umgeben ist. Nun wollen zwar die Colonisten auf Ceylon keineswegs in Abrede stellen, dass die centrale Position der Insel ihr eine gewisse militärische Wichtigkeit verleiht, ja es wird die Ansicht ausgesprochen, dass auch viel größere Truppenmengen als gegenwärtig mit Vortheil auf Ceylon stationirt werden könnten, welches 900 Meilen von Bombay, 600 M. von Madras, 1400 M. von Calcutta, 1600 M. von Singapore, 2500 M. von Mauritius, 4000 M. von Natal, 3000 M. von Hongkong, ebensoweit vom westlichen Australien und 2500 M. von Aden entfernt ist.

In der That sandte im Jahre 1857 der Gouverneur Sir Henry Ward die ganze Garnison Ceylons 24 Stunden nach Erhalt der Nachricht vom Sepoy-Aufstande zur Verfügung Lord Cannings nach Calcutta; 1863 geschah Ähnliches, als auf Neuseeland die Maoris zu bekämpfen waren; im chinesischen Kriege, in den Straits in Labuan, dann 1879 im Natal-Lande und ebendort wieder im Jahre 1881 kam die ganze, auf Ceylon stationirt gewesene englische Truppenmacht zur Verwendung. Das also ist klar und

durch die Erfahrung bestätigt, dass Ceylon ein günstig gelegener centraler Waffenplatz für die englischen, den Indischen Ocean umsäumenden Besitzungen ist; so mancher hat sich ja schon dazu verstiegen, Ceylon das Malta des Indischen Oceans zu nennen, aber die Colonisten fragen sich, wie so sie dazu kommen, dieses „fliegende“ oder doch zum Fliegen bereite Reservecorps auf Ceylon aus ihrer Tasche zu bezahlen. Bei allen den erwähnten Gelegenheiten blieb Ceylon ohne einen Mann Garnison; nicht die geringste Ruhestörung fiel vor.

Die Singhalesen sind nicht mehr die „Löwen“, die der Insel den Namen gaben; sie sind das friedfertigste Volk von der Welt und nebstbei ein zufriedenes Volk, welches sich des vergleichsweisen Wohlstandes gegen die Verhältnisse ihrer Stammesbrüder im südlichen continentalen Indien wohl bewusst ist. *„Not a soldier has sustained a scratch here since 1817, when the Kandy kingsdom was finally subdued“*, sagt Fergusson, und constatirt, dass, wenn es je aus confessionellen Zänkereien oder wegen erhöhter Reispreise zu einem Straßentumulte in Ceylon komme, ein einziger Rothrock gewiss sein könne, durch sein Erscheinen schon die Ruhe herzustellen.

Man glaubt demnach auf Ceylon das dort stationirte Infanterie-Regiment — soweit die localen Bedürfnisse und Interessen ins Spiel kommen — füglich entbehren zu können. Die Artillerie, die Freiwilligen und die Polizei würden nach dortigen Anschauungen vollständig genügen.

Die Befreiung von der Beitragsleistung für militärische Zwecke zu erlangen wird vielleicht den Colonisten auf Ceylon gelingen; weniger Hoffnung ist aber dafür vorhanden, dass die Insel, wie viele es wünschen, zum Freihafen gemacht werde. Am allerwenigsten Hoffnung auf Realisirung dürfte aber das ebenso geniale als gigantisch kühne Project haben, welches der Herzog von Buckingham als Gouverneur von Madras dem damaligen Gouverneur von Ceylon, Sir William Gregory, vorschlug. Dieses Project besteht in nichts Geringerem als in der Verbindung der südindischen Eisenbahnen mit jenen von Ceylon über die Adams-Brücken weg, wodurch der unter großen Geldopfern geschaffene und noch weiterer Verbesserung fähige Hafen von Colombo zum Hafen für das ganze südliche Indien werden würde.

Colombo, die Hauptstadt der Colonie, und Point de Galle, beide an der Westküste der Insel gelegen, sind die beiden Haupthandelshäfen Ceylons, gegen welche das an der Nordostküste gelegene Trincomalee jetzt vollständig zurückgetreten ist.

Die beiden erstgenannten Haupthäfen wurden von Corvette FRUNDSBERG besucht. Im Hafen von Point de Galle war die FRUNDSBERG, wie schon erwähnt, am 24. December morgens vor Anker gegangen.

Point de Galle ist eigentlich nur während des NO-Monsoons als geschützter Ankerplatz anzusehen und während des SW-Monsoons, wie Linienschiffscapitän v. Semsey bemerkt, kaum zum Nothhafen geeignet. Während des erstgenannten, winterlichen Monsoons wird deshalb Point de Galle noch ziemlich häufig von Schiffen besucht. Doch glaubt Linienschiffscapitän v. Semsey, dass, im Falle die Hafenbauten, welche in Colombo noch erforderlich sind, um den Hafen auch gegen NO-Monsoon besser zu schützen, als jetzt der Fall, zur Ausführung gelangen, Point de Galle gänzlich der Vergessenheit anheimfallen wird.

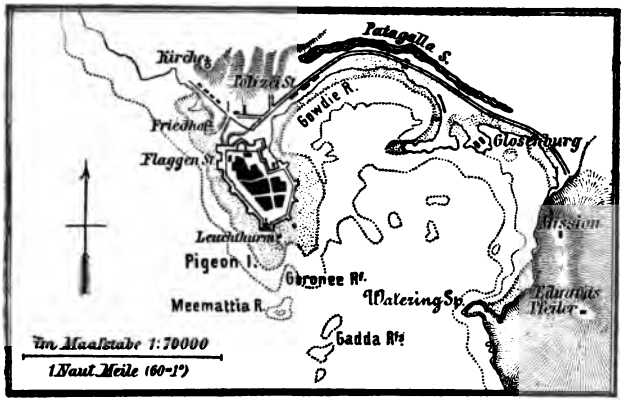
Gegenwärtig ist Point de Galle eine Stadt von 32 000 Einwohnern; wie mit der Einwohnerzahl, so steht Point de Galle auch naturgemäß in

der Handelsthätigkeit weit gegen Colombo zurück. Zur Einfuhr gelangen in Point de Galle eigentlich nur Steinkohlen und Eisenreifen für Warenballen; die hauptsächlichste Handelsthätigkeit besteht in der Ausfuhr von Landesproducten während der günstigen Jahreszeit des NO-Monsoons.

FRUNDSBERG brachte die Weihnachtsfeiertage auf der Rhede von Point de Galle zu und feierte dieselben auf die an Bord unserer Kriegsschiffe von altersher üblichen Weise. Auch benützte man hier die Gelegenheit, die Mannschaft den katholischen Gottesdienst am Lande besuchen zu lassen.

Der politische Chef der Stadt war abwesend; mit den Consuln und sonstigen Amtspersonen, sowie mit dem militärischen Commandanten der Stadt wurden die üblichen Höflichkeiten gewechselt.

POINT DE GALLE



Am 28. December abends erhielt Linienschiffscapitän v. Semsey durch den k. u. k. Consular-Agenten Scott, welcher zugleich Vertreter der Vereinigten Staaten ist, einen Brief des Capitäns des amerikanischen Vollschiffes ALICE, D. Cooper, welcher unter Schilderung seiner bedrängten Lage die Bitte stellte, in den Hafen geschleppt zu werden. Das genannte Schiff, von Calcutta nach New-York bestimmt, war genöthigt gewesen, seine Reise aufzugeben, weil gleich nach dem Verlassen von Calcutta an Bord eine bösartige Dyssenterie ausgebrochen war, welcher die Frau und ein Kind des Capitäns und zwei Matrosen bereits zum Opfer gefallen waren, während der Rest der Bemannung so an Kräften herabgekommen war, dass das Schiff manövrirunfähig war und seit sechs bis sieben Tagen vor Point de Galle herumtrieb, außer Stande, in den wehenden flauen Brisen und widrigen Strömungen den Hafen zu erreichen.

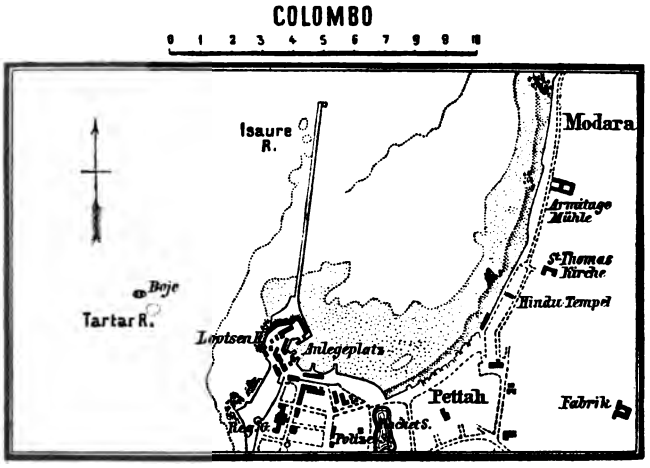
FRUNDSBERG lief demnach am 29. December morgens aus und schleppte das amerikanische Vollschiff auf den Ankerplatz. Die bedauernswerte Bemannung war nicht imstande, die Arbeiten zur Vertäuung u. s. w. des Schiffes zu leisten; eine Mannschaftsabtheilung der FRUNDSBERG musste an ihre Stelle treten.

Seecadet v. Pronay, welcher hier krank zurückgelassen worden war, schiffte sich während des jetzigen Aufenthaltes der Corvette, vollständig genesen, wieder an Bord derselben ein.

Am 30. December nachmittags verließ S. M. Schiff FRUNDSBERG mit Dampf den Hafen von Point de Galle und setzte gleich darauf bei leichter NO-Brise die Segel, welche aber nach kurzer Zeit, wegen vollständigem Abflauen des Windes wieder geschlossen wurden, um die Reise nach Colombo unter Dampf fortzusetzen. Um $11^1/_2{}^h$ a. m. des darauffolgenden Tages lief FRUNDSBERG in diesen Hafen ein und wurde zwischen zwei Bojen und mit einem eigenen Anker vierkant vertäut. Mit solcher Vertäuungsart können 24 Dampfer erster Größe im Hafen Platz finden und sicher liegen.

Durch den im Laufe der letzten Jahre vollführten Hafenbau ist aus einer Rhede, auf welcher die Schiffe im SW-Monsoon sehr schlecht und unsicher lagen, ein geräumiger, zu allen Jahreszeiten geschützter, vorzüglicher Hafen geworden, der schon jetzt fast den ganzen Verkehr von Point de Galle an sich gezogen hat.

Wie schon früher angedeutet, gab der Commandant der FRUNDSBERG der Ansicht Ausdruck, dass dieser Process sich bis zu gänzlichem Verfall von Point de Galle fortsetzen dürfte, falls die Hafenbauten von Colombo die nöthige Ergänzung erfahren. Die Rhede ist nämlich nach Norden ganz offen, und häufig weht der NO-Monsoon aus dieser Richtung, wodurch die Rhede sehr bedeutendem Seegange ausgesetzt wird. Ein zweiter Wellenbrecher, der die Rhede gegen Nord schützt, erscheint demnach als nothwendig, und soll auch projectirt sein.



Der Gouverneur von Ceylon, Sir Hamilton Gordon, der commandirende General Sir J. Mc. Leod, der Vertreter des k. u. k. Consulates Herr Fuchs, sowie das Officiercorps des in Colombo stationirenden Hochländer-Regimentes überboten sich in Liebenswürdigkeiten gegen den Commandanten und Stab der FRUNDSBERG. Die günstige Jahreszeit und die sichere Verankerung der Corvette ermöglichten es dem Commandanten hier, sowie schon in Pointe de Galle geschehen, der Mannschaft allgemeinen Landgang zu gewähren und den See-Officieren und Cadeten gewisse Erleichterungen im Schiffsdienste zu gewähren, welche ihnen größere Partien in das Innere zu unternehmen ermöglichten. Ein Theil des Stabes benützte diese seltene Gelegenheit, um einen Ausflug mittelst Eisenbahn nach Kandy, dem heiligen Orte zu

unternehmen, wo auch dem Andersgläubigen der heilige Buddah-Zahn gezeigt wird. Das Interessanteste und Schönste an dieser Partie wird aber immer die paradiesische Natur bleiben, durch welche der Eisenbahnweg nach Kandy führt.

In Colombo selbst wechselten in üblicher Weise Diners mit Landpartien, Gartenfesten und Tanzunterhaltungen.

Diesen Erholungen konnte man sich diesmal freier hingeben als sonst, denn man war hier der Sorge um das Einsammeln commerzieller Daten überhoben. Der k. u. k. Consul Janitschek — derselbe, der eben kürzlich einen frühen Tod in den südamerikanischen Gewässern gefunden — hatte Colombo unmittelbar vor Eintreffen der FRUNDSBERG im Auftrage des k. u. k. Ministeriums des Äußern besucht, und die commerziellen Verhältnisse dieses Hafens sowohl als jene der Colonie überhaupt zum Gegenstande eifrigen Studiums gemacht. Den Ergebnissen dieser uns zur Verfügung gestellten Studien wollen wir hier das Nachstehende entlehnen, welches sich auf den Import Ceylons, und auf den Antheil bezieht, welchen die österreichisch-ungarische Monarchie an diesem Import theils nimmt, theils nehmen könnte.

Der Antheil, welchen Österreich an dem Importe Ceylons hat, lässt sich schwer mit voller Genauigkeit ziffermäßig feststellen. Auf keinen Fall ist er sehr bedeutend. Die officiellen Aufschreibungen über den Import via Triest weisen für das Jahr 1884/85 folgende Posten auf:

	Menge	Wert
Baumwollwaren	71 000 Collis	110 010 Rupien
Mehl	710 Ctr.	10 657 „
Fassdauben und Fässer	—	6 000 „
Bier	964 Gallons	2 890 „
Band- und Kurzwaren	—	9 342 „
Wein	202 „	3 526 „
Wollwaren	2 Colli	948 „
Glas	24 „	1 759 „
Glasperlen	2 „	718 „
Kleider	2 „	72 „
Schusswaffen	4 „	105 „
Patronen und Munition	1 „	20 „
Biscuit	2 „	40 „
Bücher	2 „	65 „
Schuhe	3 „	50 „
Käse	1 „	17 „
Uhren	1 „	80 „
Kohlen	1 000 *t*	20 000 „
Kork	1 Colli	2½ „
Conserven	1 „	5½ „
Galanteriewaren	1 „	75 „
Fische	1 „	10 „
Möbel	9 „	901 „
Selchwaren	—	53 „
Hüte	2 „	260 „
Strumpfwaren	4 „	355 „
Musikalische, wissenschaftliche und chirurgische Instrumente	—	1 420 „
	Fürtrag...	171 293 Rupien

	Menge		Wert	
	Übertrag...		171 293	Rupien
Eisenzeug	—		85	„
Metallwaren	2	Colli	250	„
Vegetabilisches Öl	4	„	216	„
Materialwaren	4	„	175	„
Papier- und Schreibmaterial	—		523	„
Parfümerie	2	„	80	„
Kupferstiche und Bilder	2	„	30	„
Seidenwaren	1	„	420	„
Seife	5	„	286	„
Branntwein	20	Gallons	151	„
Zucker	4	Ctr.	120	„
Cigarren	42	Pfund	633	„
	Im ganzen....		174 262	Rupien.

Diese Tabelle lehrt, dass unsere Ausfuhren nach Ceylon größtentheils durch nur kleine Warenmengen repräsentirt werden, und die beiden größten Warenposten, welche unter der Ausfuhr von Triest nach Ceylon figuriren, — Baumwollwaren und Kohle — fremdländischer Provenienz sind, indem erstere größtentheils aus der Schweiz, letztere aus England stammen.

Der Antheil des Importes über Triest erreicht kaum $^1/_2$% des Gesammtwertes der Einfuhr. Der Grund hiefür ist hauptsächlich der, dass der thatsächliche Bedarf an österreichischen Erzeugnissen in Ceylon ein überaus geringer ist. Die über die Zusammensetzung der Bevölkerung von Ceylon früher gegebenen Daten thun dar, dass sich hier das europäische Element in einer verschwindend kleinen Minorität befindet, und dessen Consum, mögen auch die persönlichen Auslagen des Europäers hier wie überall in den Tropen unverhältnismäßig hohe sein, doch neben dem Consum der Eingebornen kaum in Betracht kommen kann, wenn auch die Bedürfnisse der Eingebornen sich nur auf wenige Dinge, Nahrung und Kleidung, die gerade in Ceylon die einfachsten sind, beschränken.

Zieht man die Werte der einzelnen Einfuhrsartikel Ceylons in Betracht, so findet man, dass der Reis allein mehr als den dritten Theil der Einfuhr ausmacht (18—19 Millionen Rupien) und dass auf Nahrungsmittel mehr als die Hälfte des Gesammteinfuhrwertes entfällt. $5^1/_2$—6 Millionen Rupien entfallen auf Baumwollwaren, 4 Millionen auf Steinkohlen, 8 Millionen auf Specie, so dass etwa ein Sechstheil des Gesammteinfuhrwertes auf alle übrigen Gegenstände entfällt.

Schon hieraus dürfte dargethan sein, dass Ceylon für unseren Export kaum je von hervorragender Bedeutung werden wird.

Es soll aber damit keineswegs gesagt sein, dass unsere Ausfuhr nach Ceylon auf dem jetzigen minimalen Stande verbleiben müsse und nicht einer entsprechenden Erweiterung fähig wäre; es ist in dieser Richtung nur mit der größten Genugthuung zu begrüßen, dass die österreichisch-asiatische Gesellschaft in einer der größten Firmen Colombos einen sehr geeigneten Agenten gefunden hat.

Ein Artikel, mit welchem ein größerer Absatz aus Österreich-Ungarn erzielbar wäre, ist Papier, welches bisher meist von London, weniger aus Deutschland bezogen wird. Dasselbe ist meist Foolscap Paper zu 8, 12, 14, 15 und 16 Cts. (?) pro Ries à 480 Bogen. Die Aufmachung müsste etwa

der Ware der Fabrik Meyerstein entsprechen. Ferner dürfte mit Druckpapier Double Demi zu 31 und 35 Cts. und Royal zu 35—40 Cts. pro Ries ein Geschäft zu erzielen sein.

Papiertapeten stehen wegen des feuchtheißen Klimas, in welchem dieselben in der kürzesten Zeit verderben, in Ceylon nicht in Anwendung.

Ein Artikel, von welchem bei der eingeborenen Bevölkerung ein sehr bedeutender Consum besteht, ist Koch- und Speisegeschirr in ordinärem Thon; doch würde es von den Kosten der Fracht abhängen, ob wir in diesem Artikel mit Schottland concurriren könnten.

Verlangt werden Reisschalen in Form unserer tiefen, runden Salatschüsseln von $8^1/_2$ und $8^1/_4$ englischen Zoll Durchmesser, welche von Schottland zum Preise von 2 sh. 4 d. bis 5 sh. pro Dutzend geliefert werden; ferner Bowls-Näpfe mit Deckel von 4—9" Durchmesser zu 8 d. bis 4 sh. pro Dutzend; dann Teller, seicht und tief, weiß und decorirt, $6^1/_2$—10" Durchmesser, 7 d. bis 1 sh. 8 d. pro Dutzend, endlich auch Schalen, „flower blue", 9 d. pro Dutzend.

Von Hängelampen werden feinere Sorten von 5—9 Rupien von Wien bezogen und erfreuen sich einer großen Beliebtheit, während ordinäre Ware, Hauslampen, und zwar Tisch- und Hängelampen, aus Deutschland bezogen werden.

Auch die Lampencylinder, welche in Colombo mit $4^3/_4$ Cts. bezahlt werden, sollen vortheilhafter aus Deutschland bezogen werden.

Auf allen diesen Artikeln liegen etwa 20—25% Spesen vom Verschiffungsorte bis Colombo.

Von Glaswaren stehen nur ordinäre Trinkgläser und Flaschen bei den Eingeborenen in Gebrauch. Farbiges und buntdecorirtes Glas findet hier nur wenig Absatz, dagegen wird eine Sorte länglich runder, versilberter und vergoldeter Glashohlperlen ziemlich stark aus Böhmen bezogen.

Von den Artikeln der Nahrungsmittelindustrie kommt nach dem den europäischen Markt wenig interessirenden Reis zunächst Mehl in Betracht.

Dasselbe wird größtentheils aus Bombay und Australien importirt, doch kommt jährlich eine gewisse geringe Quantität wohl auch von Triest auf den Markt von Colombo.

Der Import von Mehl betrug im Laufe des Jahres 1884:

Von England	198	Centner	im	Werte	von	2 975	Rupien
„ Australien	426	„	„	„	„	6 403	„
„ Indien	27 486	„	„	„	„	412 292	„
„ Triest	710	„	„	„	„	10 657	„
Im ganzen...	28 820	Centner	im	Werte	von	432 306	Rupien.

Das Bombay-Mehl, dessen Qualität allerdings nicht die feinen österreichischen und ungarischen Mehlsorten erreicht, ist bedeutend billiger und kommt auf 15—18 Rupien pro Barrel à 200 Pfund zu stehen. Auch Zucker wird zumeist aus Indien bezogen, geringere Quantitäten aus Ostasien und England; es scheint immerhin möglich, ein Geschäft mit österreichischem Zucker, und zwar mit Würfelzucker in Pappendeckelbüchsen zu 1 Pfund zu erzielen. Gleichartige Ware wird franco Bord London pro Kiste à 112 Pfund (112 Packete à 1 Pfund) mit $25^1/_4$ sh. bezahlt.

An Biscuits ist in Colombo ein ziemlich bedeutender Bedarf. Am beliebtesten ist die Sorte Combination, weniger Gem, Pearl und Cabin; die-

selben werden namentlich in Zinnbüchsen von $^1/_2$ und 1 Pfund Gehalt verlangt, weniger in solchen zu 4 und 8 Pfund. Die Platzpreise in Colombo sind in diesem Artikel 5 Rupien bis 5 R. 40 Cts. pro Dutzend Büchsen von je 1 Pfund und circa 3 Rupien für $^1/_2$ Pfund-Büchsen. Das Hauptgeschäft wird von der Firma Kritsch & Wurzen und Huntley & Palmers in Reading gemacht. Die Packung müsste jedenfalls jener dieser Firmen entsprechen.

An Conservebutter ist auf Ceylon kein großer Bedarf; er wird aus England, aber zum Theile mit Ware bedeckt, welche aus Frankreich bezogen wurde. Es werden $^1/_2$, 1 und 2 Pfund-Büchsen, meist mit französischem Verschlusse, zum Preise von 1 R. bis 1 R. 20 Cts. pro Pfund importirt.

Auch Büchsensardinen sind ein kleiner Artikel. Sie werden in $^1/_4$ und $^1/_2$ Pfund-Büchsen verlangt. Die Preise, zu welchen dieselben in London bezahlt werden, sind:

$^1/_4$ Tins pro Dutzend $3^1/_2$ sh. bis 5 sh.
$^1/_1$ „ „ „ 6 „ „ 7 „

Von Getränken wird auf Ceylon zwar österreichischer Wein, insbesondere rother Dalmatiner Wein (Lissaner) importirt, doch ist der Absatz davon unbedeutend, da die Eingeborenen Wein überhaupt nicht consumiren und der Geschmack der englischen Colonisten sich anderen Weinsorten zuneigt.

Auch österreichisches Bier kommt zwar in kleinen Quantitäten, etwa 240 Kisten jährlich, regelmäßig auf den Platz, doch ist es kein eigentlicher Handelsartikel, sondern wird direct und kistenweise von dem Agenten an einen kleinen Kreis bestimmter Consumenten abgesetzt. Die Qualität unserer Biere wird zweifelsohne nach Gebür geschätzt, doch ist der Preis für einen allgemeinen Consum ein zu hoher.

Unter den Bekleidungsindustrie-Artikeln spielen hier wie in allen tropischen Ländern die Baumwoll-Artikel, insbesondere die Grey goods und White goods, die Hauptrolle.

Es werden Grey shirtings in Stücken à 39 Yards in der Breite 39 bis 54 engl. Zoll und Gewicht von 7—11 Pfund zum Preise von 4—$7^1/_2$ Rup. verlangt; ferner Grey Long Cloth 44—45″ Breite, 40 Yards Länge im Gewichte von 9—11 Pfund; White shirting, White Mulls à 50—54″ und 20 Yards zu $2^3/_4$—$4^1/_4$ Rup.; Grey Jaconets à 50″ zu $2^1/_2$—$3^1/_4$ Rup.; White Cambrics in Stücken zu 45″ und 25 Yards à 4—$4^1/_2$ Rup. und halben Stücken à 12 Yards zu 2—$2^1/_4$ Rup.

Alle diese Artikel werden ausschließlich aus England bezogen; dagegen haben die Schweiz und Holland einen schönen Antheil an dem Geschäfte mit buntgewebten und gedruckten Waren.

Es werden Sarongs, meist buntgewebt, in der Größe von 25 × 150″ zum Preise von 20—30 Rup. pro 20 Stück, ferner Comboys von 42 × 150″ zu 32—40 Rup., dann buntgewobene oder bedruckte Kopftücher von 30, seltener 33″ im Geviert massenhaft verlangt.

Auch für Prints in kleineren Mustern und türkisch-rothen Cambric ist ein kolossaler Absatz.

Von Wollen- und Halbwollenwaren werden am meisten Union Cloth und Melton getragen.

Ein Geschäft von nicht ganz unbedeutendem Umfange ließe sich von Österreich aus mit ganz ordinären Kunstwoll-Modewaren leichter Qualität erzielen. Die Eurasier oder Halfcasts wären Abnehmer dieser Ware. Die Breite

müsste 28", die Länge etwa 30 Yards betragen. Der Preis müsste sich etwa auf $1^1/_4$ Rup. loco Colombo stellen. Eine derartige Consignation könnte an die Firma Freudenberg & Comp. in Colombo gerichtet werden.

Ein weiterer Artikel wären Umhängetücher (Shawls), meist roth und schwarz carrirt, in zwei Größen, und zwar zu 60 und 45" im Geviert. Dieselben könnten von verschiedener Qualität, ganz wollen oder gemischt, dürfen aber nicht zu schwer sein. Der Preis für die größere Sorte variirt nach Qualität von 25—30 Rup. loco Colombo.

Auch mit Goldbrocatstoffen wäre ein Geschäft nach Colombo möglich.

Sonst wird auf Ceylon auch Flanell weiß oder in gestreiften und carrirten Mustern, 26—28" breit und in verschiedener Länge zu 8 d. bis 1 sh. Fabrikspreis, ferner Bradford Cashemir in sehr geringem Umfange getragen, 42" im Preise von 1—2 sh. pro Yard.

Feine Modewaren wie auch sonstige Toilette-Artikel und fast alle Bedürfnisse der europäischen Colonisten werden von nur drei Firmen in Colombo, größeren Detaillisten mit wenigen Filialgeschäften zu Kandy und an anderen Plätzen, verkauft. Diese Firmen haben ihre Einkäufer in London und lehnen directe Verkaufsanträge meistens ab. Es sind dies Cargil & Comp., Miller & Comp. und John Walker.

Es scheint deshalb nur schwer möglich, mit Hüten, fertiger Wäsche, Schuhwaren und Kleidern, Cravatten, Schirmen u. dgl. ein selbständiges Geschäft nach Ceylon zu machen.

Türkische Kappen österreichischer Erzeugung wurden vor einigen Jahren unter der mohammedanischen Bevölkerung Mode, verschwanden aber wieder gänzlich vom Platze.

In Rothgarn und Stickgarn scheint sich ein dauerndes Geschäft mit der Monarchie zu entwickeln.

Vor einigen Jahren wurde der Versuch unternommen, Cement aus Triest zu importiren; die Qualität und Verpackung wurden jedoch beanständet und die Ware wurde zurückgestellt.

Der Cementverbrauch Ceylons ist übrigens kein unbedeutender; er beträgt jährlich über 37 000 Centner im Werte von 130 000 Rupien.

Das Gouvernement bezieht seinen Bedarf von England (Portland), doch finden auch einige deutsche Marken guten Absatz. Wiederholte Versuche mit Consignationen von nicht zu bescheidenem Umfange, etwa 100 Fässer, an ein größeres Importhaus (Freudenberg & Comp., Volkart brothers, Skrine, Fort & Comp., Bosanquet & Comp.) hätten immerhin Aussicht auf Erfolg.

Ein weiterer Artikel, in welchem ein Import aus Österreich zeitweilig möglich wäre, ist Zinkblech (Zinc-Sheet). Allerdings hängt der Preis dieses Artikels von der Marktlage in London ab und müsste diese jederzeit mit in Betracht gezogen werden. Verlangt werden die Dimensionen 7×2, $7 \times 2^1/_2$ und 7×3 in Stärke 8—12.

In der Einfuhr aus Österreich figuriren alljährlich eine nicht unbedeutende Menge von Fassdauben. Dieselben sind jedoch, wie versichert wird, nicht österreichischer Provenienz, sondern stammen von leeren Cocosölfässern, die auf diese Art nach Ceylon zurückgelangen. Ein Versuch, echte österreichische Fassdauben nach Ceylon zu importiren, ist aber nicht anzurathen, da die an Ort und Stelle aus Teakholz verfertigten ziemlich billig zu stehen kommen.

Schließlich sei noch eines Artikels Erwähnung gethan, der aus Österreich bezogen wird, nämlich der bekannten Thonet-Möbel. Doch ist auch von diesen der Consum kein sehr bedeutender, da die billigen Rohrstühle aus Indien den ohnehin nicht sehr großen Bedarf vollständig decken.

Was die Organisation des Handels auf Ceylon betrifft, so ist der Sitz des Importgeschäftes ausschließlich Colombo; wie schon früher erwähnt, kommt Point de Galle nur für den Export von Landesproducten theilweise mit in Betracht, während nur Steinkohle und Eisenbänder für Warenballen dort Einfuhr finden.

Colombo mit seinen 110 000 Einwohnern übertrifft Point de Galle nicht allein wesentlich an Größe, sondern auch durch seine bevorzugte Lage im bevölkertsten Theile der Insel, und am Endpunkte der bis jetzt errichteten Eisenbahnen nach dem Innern und längs der Seeküste.

Der Außenhandel Ceylons liegt größtentheils, und was das europäische und amerikanische Geschäft betrifft, ausschließlich in den Händen großer europäischer Handlungshäuser. Alle diese bedeutenderen Firmen betreiben sowohl Import als Export. Als ausschließliche Importfirma kann Carson & Comp. genannt werden; von den übrigen beschäftigen sich Freudenberg & Comp. und Volkart brothers auch mit dem Importe von deutschen und Schweizer Waren. Auch die englischen Firmen G. Murray, Robertson, George Steward & Comp., Darley Butler & Comp., Alston Scott & Comp. beschäftigen sich mit dem Importe, während Aitken, Spend & Comp., Delmage, Read & Comp. fast nur Export betreiben. In Point de Galle sind Exportfirmen: Clark, Spence & Comp., John Black & Comp., J. J. van der Spaar & Comp., Delmage, Read & Comp., P. Hayley & Comp.

Der sehr bedeutende Intercolonialhandel, insbesondere mit Indien, Penang und Singapore wird hingegen meistens durch indische Handlungshäuser betrieben, welche entweder auf Ceylon selbst ihren Sitz haben oder durch eingeborene Agenten vertreten sind. Diese indischen Häuser haben beispielsweise den ganzen Reishandel, die wichtigste Branche des Importgeschäftes, ausschließlich in Händen. Sie beziehen chinesische Industrieproducte, dann Pfeffer, Sago, Candiszucker u. s. w. von Singapore, Penang und Rangoon, und exportiren Landesproducte, insbesondere auch Gewürze und gedörrten Fisch dahin.

Die eingeborenen Händler (Chatties, Hindus aus dem Dekan) und Moormen (halbblütige Nachkommen arabischer Mohammedaner) sind meistens die Vermittler zwischen den europäischen Großhändlern und den Eingeborenen, und monopolisiren einestheils fast den ganzen Detailhandel, andererseits kaufen sie die Landesproducte auf, soweit diese nicht von Plantagen herstammen, und verkaufen sie en gros an die Exporteure. Es gibt übrigens auch europäische Detaillisten, welche mit allen erdenklichen Artikeln handeln. Die bedeutendsten sind: Maitland & Comp., Cargill & Comp., Miller & Comp., John Walker & Comp.

In früheren Zeiten hatte sich, insbesondere unter Vermittlung Chatties und Moormens als Agenten indischer Häuser in Tuthcorin, Madura, Trichinopolis und Negapatam, das Geschäft Colombos auch auf einen Theil des südindischen Festlandes erstreckt; seit der Herstellung der Eisenbahnen in diesen Gegenden und Aufhebung der hohen indischen Einfuhrszölle hat Colombo dieses Geschäft beinahe gänzlich an Madura verloren, und nur in

geringem Umfange kommen Producte vom Dekan hier zur Verschiffung nach Europa und Amerika.

Den Antheil der einzelnen Länder und Handelsplätze an dem Import und Export Ceylons im Jahre 1884 zeigen folgende Zahlen:

	Import von		Export nach	
Großbritannien	14 030 344	Rupien	19 763 501	Rupien
Britische Colonien	34 744 707	„	5 855 207	„
Alexandrien	—		27 411	„
Belgien	—		999	„
Buenos-Ayres	4 019	„	—	
China	100 796	„	52 559	„
Türkei	175	„	200	„
Niederländisch-Indien	1 095	„	60 767	„
Frankreich	180 699	„	2 131 000	„
Französisch-Indien	1 553 186	„	1 780 044	„
Hamburg	923	„	178 498	„
Holland	37	„	284 796	„
Italien	11 060	„	856 785	„
Japan	1 113	„	302	„
Laccadiven	—		88	„
Malediven	404 142	„	342 616	„
Malta	1 994	„	632	„
Nicobaren	—		1 308	„
Odessa	10	„	173 390	„
Port-Saïd	203	„	19 867	„
Portugal	25	„	—	
Portugiesisch-Indien	53	„	—	
Saïgon	—		7 550	„
Suez	14 774	„	24 027	„
Triest	**174 262**	„	**1 415 058**	„
Vereinigte Staaten	98 516	„	2 345 518	„
	51 222 142	Rupien	33 720 134	Rupien
oder 12 Rupien = 1 £ gesetzt,	4 268 512	£	2 810 011	£

Nachstehende Zahlengruppen geben die Übersicht der Schiffahrtsbewegung in den Häfen Ceylons im Jahre 1884:

	Eingelaufen von		Ausgelaufen nach	
	Schiffe	*t*	Schiffe	*t*
Großbritannien	231	404 154	206	389 704
Großbritannische Colonien:				
Australien	31	64 143	37	77 168
Britisch Indien	2675	990 150	2674	941 039
Capland	6	3 811	—	—
Hongkong	11	20 268	12	22 566
Mauritius	11	6 698	2	412
Andere Staaten und Häfen:				
Buenos-Ayres	1	1 068	—	—
Bourbon	1	500	—	—
China	54	114 092	60	126 216
Übertrag	3021	1 604 884	2991	1 557 105

	Eingelaufen von		Ausgelaufen nach	
	Schiffe	*t*	Schiffe	*t*
Fürtrag	3021	1 604 884	2991	1 557 105
Niederländisch-Indien	19	30 875	—	—
Frankreich	27	61 514	43	84 959
Französisch-Indien	124	15 515	131	17 205
Genua	3	4 944	3	5 202
Deutschland	1	1 162	—	—
Holland	—	—	14	22 664
Malediven	77	8 801	56	6 110
Montevideo	2	1 594	—	—
Rio de Janeiro	2	2 426	—	—
Triest	**14**	**24 211**	**18**	**31 484**
Vereinigte Staaten	2	1 298	31	24 180
Maskat	1	681	1	1 399
Zanzibar	1	540	—	—
Zusammen	3294	1 758 445	3288	1 750 308

Der Antheil, welcher von der Schiffahrtsbewegung in den Häfen Ceylons den einzelnen Flaggen zukam, ist auf Basis der im Jahre 1884 eingelaufenen Schiffe aus der folgenden Zahlengruppirung zu entnehmen.

Großbritannien	735	Schiffe mit	1 284 768	Tonnengehalt
Großbritannische Colonien u. Indien	2379	„	192 012	„
Amerika	6	„	4 630	„
Österreich-Ungarn	**37**	„	**63 785**	„
Niederlande	12	„	19 717	„
Dänemark	1	„	1 541	„
Frankreich	79	„	154 456	„
Deutschland	9	„	13 051	„
Italien	10	„	14 870	„
Malediven	18	„	850	„
Norwegen	3	„	2 726	„
Russland	4	„	4 417	„
Spanien	1	„	1 618	„
Zusammen	3294	Schiffe mit	1 758 445	Tonnengehalt.

Nach 13tägigem angenehmen und in vielfacher Richtung für die Bemannung belehrendem und anregendem Aufenthalte, während welcher Zeit der Monsun fast unausgesetzt mehr oder weniger frisch aus nördlicher Richtung der Küste entlang geweht hatte, dampfte S. M. Schiff FRUNDSBERG am 13. Jänner um $1^h\ 30^m$ nachmittags bei leichter Nordbrise aus dem Hafen von Colombo und trat die Reise nach Bombay an.

Schon nach zwei Stunden wurden bei frischender Brise die Segel gesetzt und die Maschine auslaufen gelassen. Der Wind blies mit der Stärke 5—7 aus dem Golfe von Manaar heraus, und zwar desto steifer und östlicher, je mehr sich die Corvette von der Küste entfernte. Die Strömung setzte unter der Küste 1,7 Meilen südlich, vor dem Golfe jedoch mit 0,5 Meilen südwestlich.

Mit der Annäherung an Cap Comorin nahm der Wind allmählich ab und lullte nach Passirung desselben vollkommen ein. Die in dieser Jahreszeit an der Malabar-Küste zu erwartenden Land- und Seebrisen setzten theils

schwach, theils so kurz andauernd ein, dass vom 15. bis zum 19. Jänner nur sehr wenig Weg zurückgelegt werden konnte.

Am 19. erschien die Ausschiffung des an bösartiger Dysentrie schwererkrankten leitenden Maschinisten Johann Schloss dringend geboten; es wurde daher Dampf gemacht und nach Calicut gesteuert, dem nächsten Orte, wo man darauf rechnen konnte, eine entsprechende Unterkunft für den Kranken zu finden.

Am folgenden Morgen um $6^3/_4{}^h$ ankerte Corvette FRUNDSBERG auf der Rhede Calicut, zwei Meilen vom Lande entfernt.

Die Stadt Calicut bietet gegenwärtig kein besonderes Interesse mehr. Ihre Blütezeit gehört längstvergangenen Perioden an. Hier war es, wo Vasco de Gama nach zehnmonatlicher Seereise landete (Mai 1498) und eine große Stadt mit zahlreichen Prachtgebäuden vorfand. Die Baumwollweberei war der Hauptbeschäftigungszweig der Einwohner, und der Name Calico hat sich bis heute für gewisse Baumwollstoffe erhalten. Die anfänglich gut aufgenommenen Europäer (schon zehn Jahre vor der Ankunft Vasco de Gamas war Covilhao, ein portugiesischer Abgesandter, am Hofe des Fürsten von Calicut oder Kolikota als geehrter Gast behandelt worden) traten bald als Eroberer auf; 1509 hatte Calicut einen Angriff durch den Marschall Don Fernando Continho, das Jahr darauf die Einnahme durch Albuquerque zu erleiden. Damit begann der Verfall der Stadt, welche noch mehrmals von Franzosen, Engländern, Dänen nacheinander eingenommen und zerstört, immer theilweise wieder aufgebaut wurde. Auch eingeborene Fürsten ließen ihre feindliche Macht der unglücklichen Stadt fühlen: so Hyder Ali, welcher sie im Jahre 1765 nach Vertreibung sämmtlicher Fremden vom Grunde aus zerstörte, die Cocospalmen fällen und alle Pflanzungen vernichten ließ, „um die Habgier der Fremden nicht länger zu reizen“; als die Stadt aus ihren Ruinen zum Theile erstanden war, wiederholte Tippo Sahib im Jahre 1789 das grausame Zerstörungswerk seines Vaters.

Die Engländer, welche im Jahre 1616 die erste Factorei in Calicut gegründet hatten, wurden im Jahre 1790 Herren des Platzes, welcher ihnen im Jahre 1792 von Tippo Sahib endgiltig überlassen werden musste.

Im Jahre 1800 soll Calicut schon wieder aus 5000 Häusern bestanden haben. Die gegenwärtige Einwohnerzahl wird mit 57 085 angegeben. Die Eingeborenen sind zum größten Theile Mahommedaner, Nachkommen der fanatischen Moplahs, welcher arabische Stamm im siebenten Jahrhunderte einwanderte; die katholische Gemeinde portugiesischer Abstammung zählt über 5000 Personen.

Obwohl Calicut sehr ungünstige nautische Verhältnisse darbietet, so ist diese Stadt doch auch gegenwärtig der bedeutendste Handelsplatz der eigentlichen Malabar-Küste. Die Ausfuhr besteht hauptsächlich in Pfeffer, Kaffee, Cardamon, Reis, Holz und Coir. Diese Artikel gehen zumeist auf einheimischen Küstenfahrern in den arabischen und persischen Golf.

Die Häuser der an der flachen Küste, in einer weiten Ebene gelegenen, sehr ausgedehnten Stadt sind derartig durch Cocospalmen verdeckt, dass sie von der See kaum ausgenommen werden können. Die gänzlich offene Rhede steht unter dem Hafenamte von Beipore, welches Städtchen sechs Meilen südlich von Calicut liegt, einen kleinen Hafen besitzt und die Ausgangsstation der das Land durchquerenden, nach Madras führenden Eisenbahn ist.

Zur Bezeichnung des Ankerplatzes vor Calicut ist in 8 *m* Tiefe, zwei Meilen West vom Leuchtthurme eine Boje gelegt; südlich davon hat die sehr seichte Rhede faulen Grund und mehrere Untiefen. Ein eiserner Damm — nach dem Muster jenes von Madras, jedoch nur 150 *m* lang — ermöglicht das Anlegen von Booten in der schönen Jahreszeit. Von Mitte Mai bis Mitte September stockt der Seeverkehr vollkommen, da der Aufenthalt auf der Rhede sehr gefährlich, das Löschen und Laden aber ganz unmöglich ist.

Nachdem der Kranke ausgeschifft und im deutschen Missionshause untergebracht worden war, verließ FRUNDSBERG in der Nacht des 20. die Rhede von Calicut und setzte bei leichter Landbrise die Segel. Gegen Mittag des 21. setzte die Seebrise aus NW zwar ein, drehte aber bald nach NNW und blies aus dieser Richtung fast unausgesetzt durch 13 Tage meistens mit der Stärke 3—6, während die Strömung mit 10—20 Meilen täglicher Geschwindigkeit mit dem Winde lief.

Von den regelmäßigen und starken Landwinden war während der ganzen Reise bis Bombay nichts wahrzunehmen. Das Auflaviren gestaltete sich daher unter diesen Umständen sehr mühsam und langwierig.

Als am 5. vormittags Windstille eintrat wurde die Maschine in Betrieb gesetzt und die Corvette steuerte längs der Küste gegen Bombay, wo sie am nächsten Morgen ankam und an einer Hafenboje vertäut wurde.

X. Bombay.

Bombay, die jetzige Hauptstadt für Gebiete von 197 887 englischen Quadratmeilen Ausdehnung, mit 23 430 523 Einwohnern, war vor wenig mehr als zwei Jahrhunderten eine kleine portugiesische Ansiedlung, welche im Jahre 1661 als Theil des Heiratsgutes der Infantin Katharina von Portugal an die englische Krone übergieng.

Es ist schwer festzustellen, ob Portugal auf die kaum 10 000 Einwohner zählende ärmliche Colonie sehr hohen Wert legte, welche im Jahre 1532 gegründet worden, und zwei Jahre darauf durch die Cession von Bombay, Salsette und Bassin seitens des Sultans Bahadur, Königs des Gujarat, an Portugal endgiltig übergegangen war; aber sicher ist, dass König Karl II. mit dem erheirateten Bombay nicht viel anzufangen wusste. Vorerst dauerte es einige Jahre, bis die von ihrer Geistlichkeit aufgestachelten katholischen Portugiesen Bombays sich der englischen Oberherrschaft überhaupt fügten; und im Jahre 1668 sehen wir die Colonie aus der unmittelbaren königlichen Verwaltung in jene der Ostindischen Compagnie übergehen und zwar durch Pacht; der Pachtschilling, welchen die Ostindische Compagnie an die Krone für den Besitz Bombays zu entrichten contractlich übernahm, betrug — 10 £ jährlich.

Die Ostindische Compagnie aber erkannte den Wert der günstigen Lage von Bombay für den Handel, und die Vorzüge des Platzes für die Schiffahrt; ein geräumiger, guter und genügend geschützter Ankerplatz musste in dem an Häfen so armen Indien um so höhere Bedeutung erlangen. Diese Eigenschaften besaß die Bucht zwischen der Insel Bombay und dem Festlande in vollem Maße, und selbst der Name Bombay wird mit dem größten Anspruch auf Wahrscheinlichkeit auf den portugiesischen Ursprung Bõa Bahia — Gute Bucht — zurückgeführt [1]).

Die ersten Maßregeln, welche die Ostindische Compagnie rücksichtlich Bombays ergriff, waren sehr geeignet, um diesen Platz einem raschen Wachsthum zuzuführen. Die Vergrößerung und Verstärkung des vorhandenen kleinen Forts wurde angeordnet; die Anlage einer regelmäßigen Stadt unter dem Schutze des Forts wurde beschlossen; den Ansiedelnden wurde für fünf Jahre

[1]) Nach Yule „*The Book of ser Marco Polo*“ wäre der Name Bombay aus Monbaïm oder Bonbaïm entstanden, welche Namen dem ganzen benachbarten Küstenstriche zugekommen sein sollen, und an die Gottheit Moumba erinnern.

Freiheit von allen Zöllen gewährt; zur Aufbringung des nöthigen öffentlichen Einkommens sollten alle drückenden Auslagen strenge vermieden werden; die protestantische Religion sollte zwar als die bevorzugte gelten, doch ohne der Religionsfreiheit irgendwie Abbruch zu thun; die Baumwoll- und Seidenweberei sollte in jeder Weise unterstützt, und ein Hafen mit den nöthigen Anlagen hergestellt werden.

Die gesunde Grundlage dieser von der Ostindischen Compagnie kundgegebenen Absichten: Religionsfreiheit, Freihandel, Unterstützung der heimischen Industrie, erfüllten den Zweck, zahlreiche Ansiedler aus den verschiedensten Gegenden nach Bombay zu führen. Mit großer Freigiebigkeit wurde den Zugewanderten Land zugewiesen, und bald wurde Bombay zum Ziele von Flüchtlingen und Abenteurern aus den verschiedensten Theilen der Welt. Der Erfolg war ein überraschender; im Jahre 1675, nur elf Jahre nach der endgiltigen Besitzergreifung durch England, nur sieben Jahre nach der Überweisung Bombays an die Ostindische Compagnie, zählte man schon 60 000 Einwohner, d. i. das Sechsfache der früheren Einwohnerzahl. Im Jahre 1687 durfte man Bombay schon als den wichtigsten Besitz Englands in Ostindien bezeichnen; und wenn im achtzehnten Jahrhunderte die Bedeutung Bombays durch jene des mächtig aufstrebenden Calcutta in Schatten gestellt wurde, so hat doch Bombay in den letzten Jahrzehnten einen so kräftigen Aufschwung zu verzeichnen, dass es gegenwärtig, wenn auch im allgemeinen nur als das zweite Emporium Indiens angesehen, doch mit Calcutta nahezu auf derselben Stufe steht.

Der schnelle Zuzug, der während der ersten Entwicklungsstadien Bombays nach diesem Platze stattfand, hat etwas erstaunliches an sich, wenn man die Berichte liest, welche in jener Zeit über das mörderische Klima der Insel verbreitet wurden. Es gab kaum eine tödtliche Krankheitsart, welche nicht unter den in Bombay heimischen Krankheiten aufgezählt worden wäre; der „chinesische Tod", den Symptomen nach wahrscheinlich die asiatische Cholera, nahm neben tödtlichen Malaria-Infectionen die erste Stelle in dieser traurigen Aufzählung ein. Man rechnete aus, dass auf 500 einwandernde Europäer höchstens 100 Bombay lebend verließen, und stellte die Formel auf: „zwei Monsoone zählen für ein Menschenleben". Unter dem „Monsoon" verstand man damals nur den Monsoon der Regenzeit, welcher die Periode der besonders raschen Entwicklung aller Krankheiten war. Bezeichnend für die naturhistorische Auffassung jener Zeit ist die Bemerkung des Mr. Ovington (1689): „Die Giftigkeit des Monsoons sei am besten dadurch bewiesen, dass während dessen Dauer alle giftigen Thiere und sämmtliches Ungeziefer sich besonders kräftig entwickeln; in Bombay gebe es Spinnen von der Größe eines Mannesdaumes, und Kröten, die nicht kleiner seien als ausgewachsene Enten."

So abschreckend die Schilderungen auch waren, welche über die natürlichen Verhältnisse von Bombay verbreitet wurden, so wertvoll blieb doch für die Ostindische Compagnie der Besitz dieser Insel, die durch ihre abgeschlossene Lage manche Vortheile gegenüber den Niederlassungen am Festlande genoss, welche in den ewigen Kriegen und Streitigkeiten zwischen dem Groß-Mogul, den Mahratten und den damals am Gipfel ihrer Colonialmacht angelangten Portugiesen, naturgemäß in stete Mitleidenschaft gezogen wurden. In Bombay fühlten sich die Engländer ungleich mehr als irgend anderswo in Indien, als ihre eigenen, selbständigen Herren; und dieses Gefühl erhielt seine

Äußerung im Beschlusse, welchem zufolge im Jahre 1686 der Sitz des westlichen indischen Gouvernements von Surat nach Bombay verlegt wurde.

Nachdem Bantam eben in die Macht Hollands gerathen war, konnte nun Bombay als Hauptsitz der englischen Macht in Ostindien gelten; und thatsächlich förderte die Übertragung des Regierungssitzes von Surat nach Bombay sehr wesentlich die Entwicklung der letztgenannten Stadt, in welcher noch im selben Jahre 1686 ein Postamt und eine Münze errichtet wurden.

Im Laufe des achzehnten Jahrhundertes blühte Bombay ebenso stetig auf, wie Surat, das einstige „Thor von Mekka", welches man auf 800 000 Einwohner schätzte, an Bedeutung verlor und Spuren des beginnenden Verfalles zu zeigen begann. Aber erst der endliche Fall der Mahratten-Dynastie und die Annexion der großen Territorien, welche sie beherrscht hatte, durch die Ostindische Compagnie, gaben Bombay die Weltstellung, die es heute besitzt. Die Einrichtung der sogenannten Überlandspostroute durch Waghorn, und endlich in neuester Zeit der Durchstich des Isthmus von Suez bezeichneten ebenfalls wichtige Etappen in der Entwicklungsgeschichte von Bombay. In ein fieberhaftes Tempo waren Handel und Wandel Bombays während des amerikanischen Seccessionskrieges gerathen; der enorme Gewinn, welchen während dieser Zeit der Baumwollexport brachte, hatte kolossale Speculationen zur Folge [1]), deren Rückschlag naturgemäß nicht ausblieb, als in Nordamerika der Friede geschlossen ward; aber bishin hatte Bombay schon bedeutenden Nutzen von den zugeströmten Capitalien gehabt, die Stadt hatte sich vergrößert, verschönert, der Hafen war mit den für die vermehrte Thätigkeit erforderlichen Anlagen ausgestattet worden, und vieles war namentlich zu dem Zwecke geschehen, um die Salubrität der Stadt zu erhöhen. Wenn auch die Mythen von den zwei Monsoons, die auf ein Menschenleben entfielen, längst verrauscht waren, und Niebuhr schon im Jahre 1763 in anerkennendster Weise von den Fortschritten in der Sanirung Bombays sprechen konnte [2]), so blieb da noch immer recht vieles

---

[1]) James Mackenzie-Maclean schreibt über das Speculationsfieber zu Bombay während des Seccessionskrieges: .... *the whole community of Bombay, from the highest English official to the lowest native broker, became utterly demoralized, and, abandoning business, gave themselves up to the delusion that they could all succeed in making fortunes on the Stock Exchange.* Die Aufzählung all der Banken, Schiffahrts-, Verkehrs- und sonstigen Gesellschaften, welche beim Zusammenbruche dieses „wirtschaftlichen Aufschwunges fallit wurden, füllt mehrere Seiten von Macleans Buch. Maclean berechnet, dass von den 70 Millionen Pfd. St., welche nach Bombay als Erträgnis des erhöhten Baumwollexportes gekommen waren, etwa sechs Millionen der Stadt direct oder indirect durch Verschönerungen, Neubauten und sanitäre Verbesserungen zugute gekommen sein mögen — wo aber der Rest des genannten Capitales beim allgemeinen *debâcle* hingekommen sei, da nur sehr wenige und unbedeutende Realisirungen vorhergegangen waren, das erklärt sich Maclean außer Stande zu beantworten. — Wenn wir uns an Erörterungen erinnern, die nach dem 9. Mai 1873 stattgefunden haben, möchten wir glauben, dass die gleiche Frage auch in anderen Orten als in Bombay unbeantwortet geblieben ist.

[2]) Niebuhr erwähnt lobend die Austrocknung der Sümpfe „in der Stadt sowohl als in ihrer Umgebung" und meint, dass die immerhin zahlreich noch vorkommenden plötzlichen Todesfälle von Europäern meist bei noch unacclimatisirten Neuangekommenen oder infolge unzweckmäßiger und besonders unmäßiger Lebensweise eintreten. Das letztere — eine luxuriöse, dem heißen Klima durchaus nicht angepasste Lebensweise — hat sich bekanntlich unter den Engländern in Indien und überall sonst bis zum heutigen Tage erhalten; sie selbst haben dem Irländer das Urtheil in den Mund gelegt: *They eat and they drink, and they drink and they eat, till they die; and then they write home and say it's the climate that's killed them.*

zu thun, und erst die neueste Zeit hat durch zweckmäßige Anstalten Bombay zu einer Stadt gemacht, welche nach den Ergebnissen ihrer Mortalitäts- und Morbilitätsstatistik als eine der gesündesten Städte — wenigstens des Ostens — angesehen werden kann. Sehr wesentlich hat dazu eine großartige und in ihren einzelnen Theilen auch architektonisch schöne Wasserleitung beigetragen, welche auf der nördlich der Insel Bombay gelegenen Insel Salsette das Wasser eines Flüsschens in einen künstlich geschaffenen See vereinigt, und von da nach Bombay führt. —

Der Hafen von Bombay liegt im Osten der Insel — gegenwärtig eigentlich Halbinsel — welche die Stadt trägt. Diese letztere bietet vom Hafen aus gesehen einen prachtvollen Anblick. Mit Stolz behaupten die Bewohner Bombays, dass außer dem Golfe von Neapel kein Panorama der Welt sich mit jenem der Bucht von Bombay in Parallele stellen könne. Im Süden sieht man die von den Engländern bewohnten Stadttheile, auf der ausgedehnten Esplanade situirt; die Anlage erinnert an das Chowringhee-Viertel von Calcutta, ohne aber in seinen einzelnen Bauten an dessen Großartigkeit hinanzureichen. Der bei den europäischen Gebäuden angewendete Baustyl, eine nicht immer geschickte Nachahmung des gothisch-venetianischen und lombardischen, ist hier in eine für denselben nicht günstige Umgebung verpflanzt, jedenfalls machen die indischen Bauten mit ihren geschnitzten Holzpfeilern, den bunt gemalten Balcons, den überhängenden Dächern einen freundlicheren und mit der umgebenden Tropenvegetation besser harmonirenden Eindruck.

Mehrere kleine Ortschaften ziehen sich außerhalb der Stadt, von dichter und schöner Vegetation zum Theile versteckt, gegen Norden hin; der Vegetation um Nahim herum, im Nordwesten der Insel, wird ganz besondere Pracht nachgerühmt. Im Süden gabelt sich die Insel Bombay; und der westliche dieser beiden südlichen Ausläufer, ein basaltischer Hügel namens Malabar Hill, ist der Sitz von zahlreichen reizenden Villen, zu welchen man auf Pfaden gelangt, die sich durch Palmengehölze emporwinden. Die Bay zwischen den beiden südlichen Ausläufern der Insel Bombay führt den Namen Back Bay, und ist die hauptsächlichste Stätte der für die Leichenverbrennung der Hindus bestimmten Anlagen.

Die Villeggiaturen auf Malabar Hill können als eine Vorstadt von Bombay betrachtet werden, in welcher ein guter Theil der wohlhabenderen Bevölkerung Bombays ihre Wohnsitze aufgeschlagen hat. Diese Villenstadt ist sehr jungen Datums; noch vor etwa 30 Jahren befanden sich am Malabar Hill nur zwei vereinzelte Bungalows. Seither haben sich so zahlreiche Villen in dem für die Tropen allein passenden Bungalow-Style hier erhoben, dass der Malabar Hill jetzt schon als für eine Villeggiatur zu dicht bewohnt und bevölkert gilt. Doch bildet die Straße, welche in mannigfachen Windungen auf den Bergrücken hinauf, und dann auch westlich herab an das äußere Seeufer führt, zahlreiche reizende Aussichtspunkte über die Inselstadt und den Hafen gegen das Festland. An der Westseite des Malabar Hill sind vor kurzem mit ziemlich bedeutendem Kostenaufwande Schwimmbäder in der See zum Gebrauche der Europäer errichtet worden. Dem westlichen Strande entlang fahrend, erreicht man Mahaluxmee mit berühmten und sehr besuchten Hindu-Tempeln und einen der am heiligsten gehaltenen Teiche.

Die Landhäuser auf Malabar Hill sind, wie früher erwähnt, jetzt schon etwas zu eng an einander gerückt und genügen nicht mehr als Aufenthaltsort für alle jene, die in der glücklichen Lage sind, nach des Tages Last und

Mühe die heiße Stadt fliehen und einen mit allem Comfort versehenen Landsitz aufsuchen zu können. Ein etwas entfernterer Ort, Tannah, auf der Insel Salsette nördlich von Bombay, sowohl mit der Eisenbahn als mit Booten bequem und schnell zu erreichen, ist in letzter Zeit ebenfalls zu einer Wohnungs-Vorstadt von Bombay geworden. Tannah liegt im nördlichsten Winkel des Golfes, welcher vom Festlande einerseits, von den Inseln Bombay, Trombay und Salsette andererseits eingeschlossen wird, und stellt sich seiner Lage nach als der natürliche Hafenplatz dieser Bucht dar. In der That war Tannah auch in alten Zeiten ein bedeutender Handelsort, und zugleich Residenzstadt eines Königreiches. Albironi nannte Tannah (1030) die Hauptstadt des Konkan, und auch Marco Polo spricht von dem bedeutenden westlichen Königreiche Tannah. Spuren von der einstigen politischen und commerziellen Größe von Tannah haben sich nur in geringem Maße erhalten. Berühmt sind die uralten buddhistischen Grottentempel von Kanheri in nächster Nähe von Tannah.

Ein etwas entlegenerer Landaufenthalt für die Bewohner von Bombay — in vier Stunden zu erreichen — ist das in 749 *m* Seehöhe gelegene Matheran, in Bombay meistens als „das Sanatorium“ bezeichnet. Dieser Complex von vorzüglich eingerichteten Hôtels und Villen liegt in waldiger Höhe auf der Spitze eines Bergstockes, welcher durch das Thal des Flusses Onlas gänzlich von den benachbarten Höhenzügen isolirt ist. Die Eisenbahn Bombay-Sholapur-Madras führt an diesem Bergstocke in dem erwähnten Flussthal vorüber und in der Station Narel, welche in etwas über zwei Stunden von Bombay aus erreicht wird, besteigt man Pferde, Maulthiere oder Palankine, auf welchen der Rest des Weges zu dem Sanatorium zurückgelegt wird. Die frische und kräftigende Luft, die herrlichen Waldspaziergänge, welche der Besucher von Matheran hier findet, rechtfertigen den Namen Sanatorium, den man diesem Landaufenthalte gegeben hat, welcher schon durch den Contrast mit dem in Bombay gewöhnten täglichen Leben in dunstigem Comptoir und auf überfüllter Strasse, gesundend einwirken muss.

Betritt man in Bombay das Land, so wird man durch das bunte Gemisch von Racen, Trachten und Sprachen anfänglich ganz verwirrt, welches hier in viel höherem Maße auftritt, als in irgend einer anderen großen See- und Handelsstadt des Ostens. Es gibt kaum einen Stamm der zahlreichen Völker der alten Welt, welcher nicht hier — wenigstens temporär — seine Vertreter hätte. Alle diese verschiedenen Menschen drängen, schieben und stoßen sich in den überfüllten, vom lebhaftesten Handelstreiben bewegten Straßen. Bei den zahlreichen Fuhrwerken aller Art, welche die Straßen der Stadt in raschestem Tempo durcheilen, fallen dem Europäer die scharfe Gangart der stets trabenden Ochsengespanne am meisten auf. Zwischen all dem begegnet man hin und wieder einer frei daher schreitenden gravitätischen Kuh, die das Bewusstsein ihrer Heiligkeit und Unantastbarkeit zu haben scheint, und sich in ihrem beschaulichen Spaziergange unterbricht, wenn sie irgendwo einladende Gemüse u. dgl. an den Verkaufsplätzen entdeckt.

In der That würde die Beobachtung des Straßenlebens von Bombay, und das Entwirren der zahllosen Menschentypen, denen man hier begegnet, den Gegenstand eines vieljährigen Studiums abgeben können.

Der officielle Census vom Jahre 1881 beziffert die Gesammtbevölkerung von Bombay auf 773 196 Einwohner, und zwar in folgender Vertheilung: 502.780 Hindus, 158 694 Mohammedaner, 42 339 Christen, 69 383 „Andere“. Diese Zahlen zeigen eine bedeutende Zunahme der Bevölkerung seit der Volks-

zählung des Jahres 1872, welche 644 405 Menschen in folgender Vertheilung angab: 408 680 oder 63,42% Hindus, 138 815 oder 21,54% Mohammedaner, 44 091 oder 6,84% Parsis, 15 121 Buddhisten und Jains; 34 705 oder 5,39% Europäer, Afrikaner, Eurasier, eingeborene Christen, endlich 2993 unter der Bezeichnung „Andere". (Die höchste Bevölkerungsziffer hatte Bombay im Jahre 1864, zur Zeit des Baumwoll- und Gründungsfiebers, mit 816 562 erreicht).

Die obige Art der Untertheilung gibt begreiflicherweise kein auch nur annäherndes Bild von der außerordentlichen Verschiedenheit der in Bombay vertretenen Racen, Nationalitäten und Confessionen; unter den Indiern z. B., von ihren religiösen und sprachlichen Verschiedenheiten ganz abgesehen, sind auch noch wesentliche nationale Unterschiede bemerkbar; ein Baniane aus dem Guzerat hat mit dem Mahratta aus dem Dekan kaum mehr gemein als der Engländer mit dem Italiener; unter dem als „Mohammedaner" generalisirten Theile der Bevölkerung gibt es außer den mohammedanischen Indiern der verschiedensten Abstammung, noch recht zahlreiche Afghanen, Perser, Araber, Türken, Malayen und Abbessynier; unter den „Anderen" gibt es (1882) 3321 Juden, dann Armenier, Chinesen und (ebenfalls 1882) 48 597 Parsis. Die Christen sind theils Europäer beinahe aller europäischen Nationen, dann Eurasier — Mischlinge von Europäern mit irgend welcher asiatischen Race — endlich zum großen Theile sogenannte „Portugiesen", nämlich portugiesisches Halbblut aus Goa und dessen Descendenz.

Unter den Hindus[1]) erregen bei dem Europäer die Banianen am meisten Aufmerksamkeit. Sie sind von altersher die thätigsten und geschicktesten Kaufleute Indiens. Der schon einmal erwähnte Ovington spricht in der Beschreibung seiner im Jahre 1669 nach Surat unternommenen Reise mit einer gewissen Bitterkeit von den Banianen, „die nur ihrer zeitlichen Wohlfahrt leben", von ihrer Gewinnsucht, und erwähnt, dass auch der reichste Baniane keine wie immer geartete Mühe scheuen würde, wenn es dabei eine Rupie zu verdienen gibt. „*I know those amongst them computed to be worth L. 100 000, whose service the prospect of sixpence advantage will command, to traverse the whole city of Surat*". Auch Yule in seinem Werke über Marco Polos Reisen erwähnt der Banianen und citirt ein im Handelsgebiete von Surat landläufiges Dictum: man brauche drei Juden, um aus ihnen einen Chinesen zu machen, aber erst drei Chinesen geben einen Banianen.

Nach Hamilton wäre Vaniya der richtige Name des zahlreichen, aus dem Guzerat stammenden Volkes, ein Name, der erst von den Engländern zu Banianen umgewandelt worden sein soll; die Vaniyas zerfallen in zahlreiche Stämme, worunter auch die Aaricks, welche von der brahmanischen Lehre abgefallen sind. Der Handel ist ihr Lebenselement und als reisende Kaufleute durchziehen sie die entferntesten Gegenden; Central- und Westasien, Indochina, die afrikanische Ostküste wird von ihnen mit dem besten Handelserfolge

---

[1]) Die Benennung Hindus gibt durch den zweifachen Sinn, in welchem sie anwendbar ist, häufig Anlass zu Unklarheiten. Im ursprünglichen Sinne ist Hindu nur der ethnologische Unterscheidungsname für die indischen Völker arischer Abstammung und wird demnach von indischen Schriftstellern strenge nur für die Bewohner des Indus- und Gangesgebietes angewendet; im religiösen Sinne wird aber Hindu als Synonym für Brahmane gesetzt, also oft (s. o.) zwischen Hindus und Buddhisten unterschieden. Sehr häufig wird der Name Hindu als Sammelname für alle Indier genommen, die weder Europäer noch Parsis, noch Mohammedaner, Juden, Eurasier u. dgl. sind.

bereist. Sie bleiben oft bis zu zehn Jahren von der Heimat, von ihren Weibern und Kindern ferne, Manche Banianen machen sich schließlich auch in der Fremde als Kaufleute ansässig; ihre Sprache ist die allgemeine indische Handelssprache geworden. Der Handel an der Ostküste von Afrika, in Süd- und Ostarabien, ist zum größten Theile in den Händen von Agenten der größeren Banianen-Firmen Bombays. In Centralasien sind die reisenden Banianen nicht allein Kaufleute, sondern wie Reclus erzählt, „auch die Träger jener politischen und kriegerischen Neuigkeiten und Gerüchte, die sich so schnell vom Oxus zum Ganges verbreiten; sie sind ohne es zu wollen, die Avantgarde Russlands in Indien, von dessen Macht und Größe sie gerne erzählen".

Bemerkenswert ist bei den Banianen außer ihrem kaufmännischen Geschick und Fleiß, die ganz besondere Liebe zu Thieren, welche ihnen ausnahmslos eigen ist. Es besteht in Bombay ein Thierspital, welches beinahe durchaus aus freiwilligen Spenden der Banianen und der ebenfalls thierfreundlichen Jains erhalten wird. Doch ist dabei nicht an ein Thierspital im europäischen Sinne zu denken, welches nur der Herstellung erkrankter Nutzthiere gewidmet ist, um dieselben wieder ihrem Dienste zuführen zu können; hier handelt es sich darum, auch alte, kranke und unheilbare Thiere aller Art zu pflegen und ihnen ihre alten Tage so sehr als möglich zu versüßen. Mancher Ochse wird von der Schlachtbank freigekauft, und für den Rest seiner Lebenstage in dieses Thierspital gebracht; neben zahlreichen Rindern findet man hier Büffel, Hunde, Schafe, Ziegen, Geflügel aller Art, selbst einige Stachelschweine und Affen[1]). Über Mangel an Spenden, sowohl Geld als Lebensmittel, hat dieses Thierspital noch nie zu klagen gehabt, trotzdem der jährliche Aufwand an 100 000 Rupien erfordern soll.

Den Banianen durch ihren Handelsgeist ähnlich sind die Marwaris, ein centralindischer Stamm; sie beschäftigen sich vornehmlich mit Kleinhandel in Geld, sind Geldverleiher und oft arge Wucherer; ein großer Theil der Bevölkerung von Bombay ist bei den Marwaris verschuldet.

Wenig oder gar keinen Handelsgeist zeigen unter den in Bombay zahlreicher vertretenen indischen Stämmen die Mahratten. Die kriegerische Vergangenheit dieses Volkes hat keinen Handelsgeist bei ihm zur Entwicklung kommen lassen. Man findet sie jetzt in Bombay vielfach als Rechtsanwälte, und als Schreiber in den verschiedensten Bureaus, Geschäften und Ämtern. Jene, welche hiezu keine genügende Bildung erworben haben und bei der Händearbeit verbleiben müssen, verdingen sich gerne als Reitknechte, Kutscher, Grooms u. s. w.

Unzweifelhaft der interessanteste der in Bombay überhaupt vorfindlichen Volksstämme ist aber jener der Parsis. Die Parsis bilden zwar der Zahl nach nur einen geringen Bruchtheil der nichteuropäischen Bevölkerung Bombays, aber durch ihre geschäftliche Rührigkeit und Thatkraft, ihre freieren, vom Vorurtheil der Kaste unabhängigeren Anschauungen, durch die Raschheit, mit der sie die englische Sprache in sich aufgenommen haben, haben die Parsis eine hervorragende und einflussreiche Stellung in der Bevölkerung Bombays errungen. Bekanntlich sind die Parsis Nachkommen jener wenigen persischen

[1]) Die Verantwortung für die unter anderem bei Mantegazza vorkommende Angabe, dass hier arme Leute bezahlt werden, um — Wanzen zur Verfügung gestellt zu werden, möchten wir nicht gerne übernehmen.

Familien, welche nach der Eroberung Persiens durch Mohammedaner im siebenten Jahrhunderte das Exil dem Glaubenswechsel vorzogen. Der erste Zufluchtsort, welchen die glaubenseifrigen Sonnenanbeter fanden, war die Insel Ormus im persischen Golfe, wo sie sich mit dem Schiffbau und der Küstenschiffahrt beschäftigt haben sollen. Als sie nach längerer Zeit auch von Ormus vertrieben wurden, segelten sie an die indischen Küsten, und fanden endlich im Guzerat durch den Prinzen Jaduh Rahna eine freundliche Aufnahme. Man beließ ihnen die freie Ausübung ihres Feuercultus, aber sie nahmen nach und nach von selbst die Sprache des Guzerats und einzelne Sitten und Gebräuche der Hindus an. Zu einem höheren Aufschwunge, welcher die Parsis in die Stellung brachte, die sie als Volk heute einnehmen, kamen die Parsis durch die Beziehungen, in welche die Europäer immer mehr und mehr mit Ostindien eintraten. Die Parsis waren nämlich nicht wie die Indier, durch Kastenvorurtheile in ihrer Bewegung und Thätigkeit beschränkt, und dadurch behindert mit den ungläubigen Fremden in Verkehr zu treten; nachdem sie andererseits bei den Hindus wohlgelitten waren, so fiel ihnen naturgemäß die geschäftliche Vermittlerrolle zwischen diesen und den Europäern zu. Sie fühlten sich besonders zu den Engländern hingezogen; und schon vor zwei Jahrhunderten gab es zu Surat Parsis von großem Reichthum und Einfluss. Als die Engländer sozusagen von Surat nach Bombay übersiedelten, folgten die Parsis ihnen bald dahin. Sie haben es dort durch ihre Unternehmungslust, ihren Gemeingeist und ihr Geschick zu einer sehr angesehenen Stellung gebracht; ein großer Theil des Handels von Bombay ist in ihrer Hand. Zwei Familien, Jamsetjee Jejeebhoy und Cowasjee Johanghier, haben den englischen Rittertitel erlangt, welcher ihren Chefs in Anerkennung weitgehender Werke der öffentlichen Wohlthätigkeit verliehen wurde [1]).

Die Parsis sollen ein fruchtbares Volk sein, und die einzelnen Familien meistens zahlreiche Kinder besitzen. In Bombay haben sich die Parsis im zehnjährigen Zeitraume von 1872—1881 von 44 091 auf 48 597, d. i. um 4506 also um 10% vermehrt. Wie viel Antheil hievon der Zuzug hatte ist nicht zu bestimmen; über die Bewegung in der Gesammtzahl der überhaupt existirenden Parsen ist es aber schwer, wenn nicht unmöglich, den richtigen Maßstab zu finden, da die Schätzungen über die Zahl der Parsen in älteren Zeiten sehr unverlässlich sind, und auch die neuen Angaben häufig sehr differiren. Sowohl Maclean nach welchem wir die Zahl der Parsen Bombays mit 48 597 angegeben haben, als Mantegazza, welcher sie mit 67 531 beziffert, berufen sich auf die officielle Statistik; die Gesammtzahl der existirenden Parsis wird in Murrays Handbuch für die Präsidentschaft Bombay gegen 200 000 geschätzt, während Dr. A. Führer mit Bestimmtheit angibt, dass alle Anhänger der Zoroaster-Lehre zusammengenommen die Zahl von 82 000 nicht erreichen, von welcher 72 065 auf die Präsidentschaft Bombay, und nach der Angabe Hontum-Schindlers 8499 auf Persien entfallen. Unzweifelhaft werden die Parsen, falls sie nicht allein an Wohlstand, sondern

---

[1]) A. H. Keane sagt von den Parsis: *They have kept entirely aloof from the surrounding peoples, preserving their race and religion alike intact from all extraneous influences. They are remarkable for their general intelligence business habits, and commercial ability; and they simpathise with the English far more than with any of the native races. In proportion to their number, they are the wealthiest and most influential section of society in Bombay, as well as the most loyal and devoted subjects of the Queen in India.*

auch an Zahl stetig zunehmen, in der Zukunft eine noch viel ansehnlichere Stellung in Asien erringen, als sie jetzt schon besitzen; und diese gegenwärtige Stellung ist schon eine sehr bedeutende. Nach Dr. Führer bestehen große parsische Handlungshäuser: 50 in Bombay, 14 in Calcutta, 20 in Hongkong, 10 in Shanghai, 4 in London, 3 in Amoy, 2 in Yokohama und ungezählte in Indien, Persien und Ägypten; die parsischen Firmen Bombays sollen zeitweise den ganzen Opiumhandel Indiens — einen Jahreswert von etwa 10 Millionen £ — beherrschen.

Die unteren Classen der Parsis sind als tüchtige Kleinhändler, und in den Handwerken besonders als sehr geschickte Tischler bekannt; viele Hôtels u. dgl. sind im Besitze von Parsis oder werden von ihnen musterhaft verwaltet.

Die allgemeine Achtung, deren sich der thätige und sympathische Volksstamm der Parsis erfreut, ist eine unbestreitbare, in die Augen fallende Thatsache. Aber mit ihrem Cultus ist eine Eigenthümlichkeit verbunden, welche das Zusammenleben mit ihnen im selben Gemeinwesen in gewissem Sinne recht unangenehm macht. Es ist dies die Art ihrer Todtenbestattung.

Infolge ihrer Auffassung, dass die Elemente heilig, der menschliche Körper aber in religiösem Sinne unrein sei, dürfen sie die Leichen der Verstorbenen weder der Erde, noch dem Wasser übergeben, sie nicht an der Luft verwesen lassen, und noch weniger sie dem heiligsten aller Elemente, dem Feuer, zur Zerstörung übergeben. Nicht mit Unrecht frägt Mantegazza: „Wie kann ein feines, intelligentes Volk wie die Parsen, seine Todten von Geiern und Raben verzehren lassen? Wie können sie ohne Abscheu die auf den Tamarinden nistenden, hässlichen, feisten Vögel sehen, ohne daran zu denken, dass sie vielleicht das zarte Fleich des Kindes oder das Herz der Mutter gefressen haben!“ Gleichwohl bleibt dieses Räthsel bestehen, und wo es Parsis gibt, da gibt es auch „Thürme des Schweigens“, wie jene thurmartigen Leichenhöfe genannt werden, in welchen die Leichen ausgesetzt werden, um den Vögeln zur Speise zu dienen. Solche Thürme des Schweigens bestehen in Bombay fünf, und zwar sind sie auf Malabar Hill, also in unmittelbarer Nachbarschaft der schönen Villegiaturen dieses Hügelrückens, gelegen. In früheren Zeiten nur auf einem Felspfade erreichbar, sind sie jetzt durch eine schöne bequeme Fahrstraße mit der Uferstraße in Verbindung gebracht; ein reicher Parse, Kustomjee Jamsetjee Jejeebhoy, hat diese Verbindungsstraße bauen lassen. Von Seite der Gemeindeverwaltung von Bombay sind seit der Zeit der Anlage des Villenviertels auf Malabar Hill wiederholterweise Anstrengungen gemacht worden, die Parsisgemeinde zum Aufgeben oder doch zur Verlegung ihres Bestattungsplatzes zu bewegen, doch sind alle diese Bemühungen bis jetzt ohne Erfolg geblieben. Es ist dies um so mehr zu bedauern, als die gegenwärtige Lage und Benützungsweise der Thürme des Schweigens zur Folge gehabt hat, dass man eine alte Wasserleitung, deren Reservoir in der Nähe, aber oberhalb dieser Thürme liegt, aufzugeben gezwungen war, weil man die Bemerkung machte, dass das Wasser des Reservoirs von den Vögeln, die in den mehrerwähnten Thürmen ihre Nahrung finden, arg verunreinigt wurde. Diese Wasserleitung, welche vorzügliches Quellwasser in so bedeutender Menge lieferte, dass man ihren täglichen Ertrag auf 6 Gallonen pro Kopf der Bevölkerung rechnete, und die nicht weniger als 40 Lahks gekostet haben soll (4 000 000 fl.), ist jetzt vollständig nutzlos. Diese Thatsache ist gewiss auch von symptomatischer Bedeutung dafür, wie zart die englische Regierung mit

allem umgehen muss, was an die Glaubenssatzungen und Cultusgewohnheiten ihrer orientalischen Schutzbefohlenen streift; denn nach europäischen Begriffen würde man sich wohl nicht lange besinnen, Expropriation u. dgl. im allgemeinen Interesse eintreten zu lassen.

Wie wir schon gelegentlich der Besprechung des Aufenthaltes der FRUNDSBERG vor Aden erwähnt haben, gelang es in Bombay einigen Stabsangehörigen dieser Corvette, die parsischen Thürme des Schweigens in Augenschein zu nehmen. Es war ein österreichischer Landsmann, welcher diesen interessanten Besuch vermittelte; aber trotz der am Eingange des Bestattungsortes angebrachten Inschrift des Inhaltes, dass der Eintritt ausschließlich nur für Parsis erlaubt sei, scheinen Ausnahmen nicht allzuselten gemacht zu werden. In mehreren Reisewerken über Ostindien kann man lesen, dass dem Reisenden, meistens durch Vermittlung von Parsis selbst — die überhaupt durchaus nicht intolerant sind — der Besuch der Thürme des Schweigens gestattet wurde.

Man kömmt durch eine gemauerte Einfriedigung in einen Raum von bedeutender Größe, welcher die fünf Thürme, und außer einem Tempel, in welchem das heilige Feuer stets brennend erhalten wird, auch noch ein Gebäude enthält, das zur Versammlung der Trauergäste bei Bestattungen — vielleicht besser gesagt Aussetzungen — von Verstorbenen dient. Das heilige Feuer des Tempels findet durch entsprechend angelegte Maueröffnungen den Weg, seine Strahlen gegen jeden der Thürme zu entsenden. Der Raum zwischen all den Gebäuden ist durch reizend schöne und sehr gut erhaltene Gartenanlagen ausgefülltt. Bezeichnend für die geringe Strenge, mit welcher das Verbot des Eintrittes für Andersgläubige gehandhabt wird, ist die Thatsache, dass sich in dem erwähnten Garten ein Modell befindet, welches den Zweck erfüllt, den besuchenden Fremden die Construction der Thürme vorzudemonstriren. Die Thürme sind kreisrund, von massigem Aussehen; ihre Höhe beträgt etwa 25′, der Umfang des größten soll 276′ messen. Sie sind, wie es ihre Bestimmung verlangt, vollständig unbedeckt, um den Vögeln freien Zugang zu verschaffen. Im Innern zieht sich um einen die Mitte einnehmenden brunnenähnlichen Schacht, eine rund herum liegende, gegen die Mitte zu sanft geneigte Plattform, welche in drei concentrische Ringstreifen eingetheilt ist, deren innerster, also auch engster, für Kinder, der mittlere für Mädchen und Frauen, der äußerste für Männer bestimmt ist. Radial liegende Ausnehmungen im Steinpflaster dieser Ringplattformen bilden die Bettungen zur Lagerung der einzelnen Körper. Ist der Körper in eine solche Bettung gelegt worden, so stürzen sich augenblicklich Schaaren von Geiern und Raben auf denselben; es heißt, dass in weniger als zwei Stunden nichts als die Knochen mehr übrig sind. Wenige Tage nach der Bestattung werden die nun schon vollkommen trockenen Gebeine durch die Bediensteten des Bestattungsplatzes in den früher erwähnten mittleren Schacht befördert. Dieser Schacht steht durch einen Canal mit der See in Verbindung; aber er ist durch einen Filter von Holzkohle und Sand unterbrochen, wodurch man erreichen will, dass nur das Regenwasser, nicht aber irgend ein Partikel des gewesenenen menschlichen Körpers das Meer erreichen könne.

Die Bestattungsceremonien sind, abgesehen von langwierigen und thränenreichen Klagerecitationen, ziemlich einfach; der Verstorbene wird auf einer offenen Bahre, mit einem weißen Tuche bedeckt, zu den Bestattungsthürmen gebracht; paarweise folgen die Begleiter, jedes Paar durch ein weißes Tuch

verbunden, von welchem je ein Ende in der Hand gehalten wird. Auch die Begleiter sind in weiße Gewänder gekleidet. Vor dem Tempel werden Gebete verrichtet und dann die Lagerung der Leiche in dem Thurme durch eigene Diener vorgenommen.

Diese Bestattungsweise hat gewiss für alle Völker viel Abstoßendes, welche den Körper geliebter Abgeschiedener dem Schoße der Mutter Erde zurückzugeben gewohnt sind und wohl auch für jene, welche die Feuerbestattung in ihre Sitten aufgenommen haben; den Parsis ist der Gebrauch durch ihre alten Überlieferungen und Glaubenslehren heilig, und an diesen halten sie wohl um so fester, weil sie die Abkömmlinge eines besiegten und von der Heimat vertriebenen Volkes sind. Aber die Bestattungsweise der Parsis findet hin und wieder auch unter den Europäern ihren Anwalt. Macleau z. B. gibt zu, dass man sich durch die parsische Todtenbestattungsart abgestoßen fühlen muss, aber er findet, dass die Procedur eine sanitär vollkommen richtige sei, und ihre Verallgemeinerung sehr geeignet wäre, einen Hauptübelstand der Gesundheitspflege in größeren Gemeinwesen aus dem Wege zu räumen. Wir können kaum glauben, dass diese Ansicht volle Richtigkeit hat; es mag genügen, wenn die langjährigen Erfahrungen, die man in Bombay sammeln konnte, den Beweis von der Unschädlichkeit des Verfahrens bieten. Auch ist dabei nicht zu vergessen, dass die parsische Gemeinde von Bombay nur gegen 50 000 Mitglieder zählt, und die Verhältnisse sich vielleicht ganz anders gestalten würden, wenn der Bestattungsmodus der Parsen auf die ganze Bevölkerung von Bombay ausgedehnt werden würde. Unbestreitbar hingegen ist, dass Zahrathustras (Zoroaster) Wort: „der Tod soll Arme und Reiche vereinen", dem Sinne und Worte nach nicht vollständiger erfüllt werden kann, als in den Thürmen des Schweigens.

Es mag nicht ohne Interesse für manchen unserer Leser sein, wenn wir uns hier die Einschaltung gestatten, dass die landläufige Ansicht, nach welcher die Parsis als Feueranbeter gelten, unrichtig ist und schon längst wissenschaftlich widerlegt wurde. Der Glaube der Parsis beruht auf der rein deistischen Lehre des Zoroaster, welche einen Gott als Schöpfer, Erhalter und Regierer des Weltalls hinstellt. Das Licht, und speciell die Sonne als mächtigste Quelle derselben, ist im Laufe der Zeiten erst zum Symbol der Gottheit gemacht worden. Während der ungebildete Theil der Parsis sich — wie überall — an das Symbol und nicht an das Wesen hält und nicht allein Sonne, sondern Mond, Sterne, Feuer u. s. w. verehrt, kann man von gebildeten Parsis die Zumuthung, sie seien Feueranbeter, mit Entrüstung zurückweisen hören. [1])

Im Cultus der Parsis spielt allerdings das Feuer eine vornehme Rolle. Bombay zählt gegen 40 parsische Tempel, von welchen mehrere nur zur privaten Benützung engerer Kreise offen stehen; die größten drei öffentlichen Parsistempel sind in den Jahren 1780, 1830 und 1844, und zwar jeder von einem einzelnen reichen Parsen erbaut worden. Die parsischen Tempel oder Bethäuser sind innen vollkommen einfach und schmucklos, oft von geradezu hässlichem Äußeren; im Innern wird ein abgeschlossener Raum zur Unterhaltung des heiligen Feuers verwendet. Ein Priester besorgt diese Arbeit, zu welcher meist wohlriechende Hölzer, Sandelholz u. dgl. verwendet werden. In keinem Tempel fehlt das Reservoir mit dem für heilig angesehenen Urin einer Kuh,

[1]) Maclean führt hiefür einen gelehrten Parsen, Doshaboy Framjee, Verfasser eines Werkes über die Parsis, als Zeugen an.

womit der gläubige Parse sich beim Gebete Antlitz und Hände besprengt. Man sagt, dass unter der jüngeren Generation eine lebhafte Agitation zur Abschaffung dieses Gebrauches besteht, welcher sich in der That mit den sonstigen geklärten Gebräuchen und Gewohnheiten der Parsis ebensowenig verträgt, wie ihre Bestattungsart.

Der Priesterstand ist bei den Parsis die einzige an orientalisches Kastenwesen streifende Institution. Nur der Sohn des Priesters kann nämlich Priester werden, obwohl er auch jede andere Beschäftigung ergreifen darf. Die geistige Bildung der parsischen Priester ist auf einem verhältnismäßig viel geringerem Niveau, als man dies nach der durchschnittlichen Bildungsstufe der Parsis vermuthen sollte. Erst in neuester Zeit sind in Bombay Institutionen gegründet worden, welche eine höhere geistige Ausbildung der Priester bezwecken.

In ihrer äußeren Erscheinung sind die Parsis ein schöner Menschenschlag zu nennen; beinahe immer über Mittelgröße, schlank, gut gebaut, von olivenähnlicher Farbe, schön geschwungenen Brauen über lebhaften Augen, kühner Adlernase, aber dicken, Sinnlichkeit verrathenden Lippen, die meist von einem gekräuselten Schnurbart beschattet werden. Die Frauen zeichnen sich durch einen besonders zarten Gliederbau und durch wundervoll schönes schwarzes Haar aus. Bei keiner asiatischen Race nimmt die Frau die gleich sehr geachtete Stellung ein, wie bei den Parsen; die parsische Frau erscheint frei und unverschleiert und sie ist die Herrin des Hauses. Nur in Ausnahmsfällen, so z. B. wegen Unfruchtbarkeit oder sittenlosen Lebenswandels, kann der Parse seine Frau verstoßen und ein anderes Weib als Gattin heimführen; Polygamie ist vollständig ausgeschlossen. Das Leben der Parsen zeigt von Geselligkeit, Gastfreundschaft und weitest gehender Wohlthätigkeit; ein parsischer Bettler würde als eine Unehre für die ganze Gemeinde angesehen werden und Bombay zählt 32 wohlthätige Anstalten, welche von den Parsis — corporativ oder von Einzelnen — ins Leben gerufen worden sind. Die Parsen sind vielleicht das einzige Volk der Erde, bei welchem das Rauchen von Tabak oder der Genuß ähnlicher Narcotica (Betel u. s. w.) keinen Eingang gefunden hat; vielleicht ist es richtig, dass man die Enthaltsamkeit vom Tabakrauchen mit ihrer Verehrung für das Feuer in Verbindung gebracht hat. Hingegen trinken die Parsen Wein und andere Spirituosen, aber Trunkenheit soll bei ihnen nie vorkommen; als Feinschmecker sind sie bekannt und zählen zu den besten Kunden der reichbeschickten Märkte von Bombay.

Die mohammedanischen Bewohner Bombays, welche hier wie überhaupt in Indien sich keiner Täuschung mehr darüber hingeben, dass sie im offenen Wettbewerb um Geld und Gut, Rang, Einfluss und Macht gegen die Hindus immer mehr und mehr an Boden verlieren, können die Traditionen ihrer einstigen Herrschermacht nur schwer verwinden. Unter den indischen Mohammedanern herrscht deshalb Abneigung gegen die englische Oberherrschaft, „*the Mohammedans must always be regarded as a dangerous element in the peninsula*“, sagt A. H. Keane. In Bombay ist dies vielleicht mehr als anderswo der Fall, denn hier sind die Schiiten in der Mehrzahl, glaubensstrenger, energischer und den Engländern mehr abhold als die Suniten, welche im ganzen übrigen Indien die Majorität haben.

Unter den Mohammedanern sind die Borahs bemerkenswert, hausirende Kleinhändler, die in jedem indischen Haushalte wohlbekannt sind. Hamilton sagt von ihnen: „*although Mohammedans in religion, they are Jews in features, manners and genius.*“ Mit ihrem Pack der verschiedensten Waaren

ziehen die — häufig recht wohlhabenden — Borahs von Haus zu Haus, geduldig alles auspackend und vor den Augen der Bewohner ausbreitend, welche hierin oft einen willkommenen Zeitvertreib finden. Indische Juwelen von Trichinopolis und Delhi, europäische Schmucksachen, Schawls von Kaschmir und Umritsur, Musseline von Daccah, Gold- und Silberarbeiten von Cutch und Kaschmir, Seiden- und Atlasstoffe aus China und aus Europa, die tausend Artikel von Modewaren und alle Arten von Edelsteinen, alles ist im wandernden Warenlager des Borah vertreten. Er hat keine fixen Preise, sondern verlangt so viel als er nach Schätzung der Person des Käufers glaubt wagen zu können; dann aber läßt er mit sich ausgiebig handeln. Nie entfällt dem Borah ein Wort des Unmuthes, wenn nach stundenlangem Besichtigen und Feilschen doch kein Kauf zustande kommt. Aber die merkwürdigste Eigenschaft der Borahs ist die, trotz ihres Handelsgeistes, auf unbezähmbarer Gewinnsucht basirende Spielwuth. Es ist keine Seltenheit, sondern beinahe die Regel, dass vor der Bezahlung der hartnäckig hin und her bestrittenen Kaufsumme, zuerst eine Rupie in die Luft geworfen wird, um durch „Kopf oder Schrift" über das *quitte ou double* der Kaufsumme zu entscheiden.

Die verschiedensten muselmännischen Stämme und Secten finden sich in Bombay während des Winters, der Zeit der Mekkapilgerfahrt, vertreten, seit Bombay der Hauptort für den Antritt dieser Pilgerfahrten geworden ist. Einer gewissen Aufmerksamkeit, die durchaus nicht frei von Besorgnissen ist, erfreut sich unter diesen mohammedischen Secten jene der Wahabiten, der Puritaner des Islams; in Bombay soll zuerst die gefährliche Lehre dieser fanatischen Secte gepredigt worden sein, deren Umsichgreifen allerdings der englischen Macht in Indien ernstliche Verlegenheit bereiten könnte. Vereinzelt kommen auch Khojahs vor, Nachkommen der berühmten Assassinen. Die Mohammedaner sind von allen indischen Stämmen die besten Seeleute, und die Küsten- und Bootsschiffahrt, die Hafendienste u. s. w. werden beinahe durchaus von Mohammedanern versehen.

Außer den oben erwähnten „mohammedanischen Juden" den Borahs, gibt es in Bombay, wie überall, auch ein paar tausend wirkliche israelitische Juden. Sie nehmen keine sehr hervorragende Stelle in der Handelswelt Bombays ein — Borahs, Banianen, Parsen sind ihnen an Handelsgeist vollständig gewachsen, wenn nicht überlegen; gleichwohl ist der Chef eines jüdischen Handlungshauses, David Sassoon, genügend weit zu Reichthum und Ansehen gelangt, damit sein ältester Sohn als Sir Albert Sassoon in Anerkennung wohlthätiger öffentlicher Werke und Stiftungen den englischen Rittertitel erhalten konnte.

In durchaus untergeordneten Stellungen befinden sich zu Bombay die sogenannten Portugiesen, Abkömmlinge von Mischehen aus der Zeit der ersten Berührungen der Portugiesen mit Ostindiern. Die kleineren Schreibedienste auf der Post, beim Telegraphen, in Banken, Comptoirs und Handlunghäusern werden beinahe durchwegs von diesen europäisch gekleideten und erzogenen, aber gar nicht strebsamen Leuten versehen; auch findet man sie in dienenden Stellungen als Lakaien, Köche, Kellermeister u. s. w.

Welch reges Leben und Treiben sich in der großen Stadt entwickelt, die von so vielen, den verschiedensten Racen angehörenden Menschen bewohnt wird, ist wohl auch nur annähernd zu beschreiben, kaum möglich. Alle Schilderungen von Bombay, die sich etwas über das rein Äußerliche erheben, räumen aber auch dem Volksleben Bombays die erste Stelle in dem großen

Gebiete interessanter Wahrnehmungen ein, die in dieser Stadt gemacht werden können. Solche Beschreiber, welche in der glücklichen Lage waren, Bombay nicht allein mit den anderen großen Seestädten Indiens, sondern auch mit dem malerischen Benares, mit den an geschichtlichen Erinnerungen so überreichen Städten Delhi und Lucknow in Vergleich bringen zu können, räumen Bombay die erste Stelle ein, und zwar wegen der Mannigfaltigkeit seiner Bewohner. In wenige Straßen und kleinere Stadttheile concentrirt sich die regsame Thätigkeit von Calcutta und Delhi; im ganzen und großen sind die alten hindostanischen Städte nur Zeugen einer längst entschwundenen, abgestorbenen Cultur; Bombay lebt. Wenn die Monumente der indischen Städte uns zeigen was Indien war, so führt Bombay vor Augen, was Indien ist, und bringt Bilder vor die Phantasie über das, was Indien in Zukunft noch werden kann. Eine Rührigkeit und Thätigkeit geht hier durch alle Classen der so sehr gemischten Bevölkerung, welche der Stadt einen eigenartigen, von anderen indischen Städten sehr verschiedenen Charakter gibt; vielleicht ist die energische Lebendigkeit der Hindus Bombays darauf zurückzuführen, dass die Stämme des westlichen Indiens nie so vollständig der Entnervung durch mohammedanischen Eroberungsdruck verfallen sind, wie die Bewohner des Gangesgebietes; gewiss wirkt aber auch mit, dass Bombay sich ganz und voll unter dem englischen Einflusse zu dem entwickelt hat, was es heute ist.

In außerordentlich geistreicher Weise hat Grant Duff das jetzige Bombay mit dem Alexandrien der ersten Jahrhunderte unserer Zeitrechnung in Parallele gebracht. Die Bewohner der reichen und mächtigen Mittelmeerländer fanden in Alexandrien den Boden, wo eine andere, von der ihrigen verschiedene Cultur blühte; die Reibung und Vermischung zweier verschiedenen Culturen musste eine stete lebhafte Fermentation wach erhalten. Ähnlich in Bombay, wo die jetzige europäische Cultur sich mit der indischen begegnet, und sich ihr aufpropfen will. Eine neue philosophische Schule hat dieses Ineinanderströmen zweier Culturen nun hier allerdings nicht hervorgebracht, wie einst in Alexandrien; aber englischer Geist und englisches Wesen ist mächtig in die vielen verschiedenen Bevölkerungsstämme Bombays eingedrungen, und dies ohne dass die Eingebornen Glaube, Sitten, Sprache zu verändern gebraucht hätten. Wie in England, sind in Bombay die öffentlichen Versammlungen und die Presse von höchter Bedeutung für den Gang aller Angelegenheiten; der Eifer der Eingebornen, im Englischen in Wort und Schrift fest zu sein, grenzt an das Wunderbare, und was immer in englischen oder einheimischen Blättern zur Sprache gelangt, wird hier auf das eifrigste von Tausenden von Eingebornen gelesen und discutirt; man kann in Bombay von einer begründeten öffentlichen Meinung sprechen, im übrigen Indien kaum.

Aber nicht allein ein philosophischer Geist wie Grant Duff, auch ein weniger gründlicher Beobachter wird von so mancher Erscheinung des Straßenlebens in Bombay, von dem engen Nebeneinanderbestehen grundverschiedener Volksthümlichkeiten, auf Schritt und Tritt überrascht. Neben dem in Flitterputz prangenden, roth und grün schreiend bemalten Hindutempel, dessen Räume von Scharen Gläubiger erfüllt sind, die sich um hässliche Götzenbilder scharen, steht eine Moschee, der beliebte Aufenthaltsplatz der fanatischen Mahabiten und Versammlungsplatz der zur Mekkafahrt rüstenden Pilger; zwischen ihnen ungewaschene, unheimlich aussehende Araber und Afrikaner, ihre Zeit zwischen Beten, Kaffee trinken und Opium Rauchen theilend; unweit davon ein Parsi-Tempel, ebenso hoch verehrt als spärlich besucht von den Anhängern

der Lehre Zoroasters; dann etwa ein wohleingerichtetes Spital, von mildthätigen Parsis erbaut und erhalten, aber von englischen Ärzten verwaltet — eine jüdische Synagoge — eine Buchdruckerei, eine christliche Kinderschule, ein englisches Bethaus, ein Bahnhof, dann wieder eine höhere Unterrichtsanstalt, in welcher Jünglinge aller Racen keinen minderwertigen Unterricht finden als in irgend einer höheren Schule Englands, so ähnlich mag sich die bunte Aufeinanderfolge des Gesehenen bei einem ziellosen Wandeln durch die Straßen Bombays gestalten.

Die Ähnlichkeit mit dem Alexandrien der ersten christlichen Jahrhunderte tritt gelegentlich wohl auch in einem Ausbruch des fanatischen Hasses der Mohammedaner gegen die Parsis zutage, sowie die Christen ihn gegen Juden und Heiden äußerten; aber hier ist die kühle und energische Einflussnahme des Briten bald bei der Hand, um das Gezänke streitender Secten zu dämpfen. Und in der That lebt in der Regel alles ruhig und freundlich neben- und durcheinander; nicht die Nationen und nicht die Confessionen haben sich zusammengethan, um bestimmte Stadtviertel ausschließlich zu bevölkern. Man kann auf der Esplanade den Muselmann seinen Teppich ausbreiten sehen, um das bei Sonnenuntergang vorgeschriebene Gebet zu sprechen, und wenige Schritte von ihm nimmt vielleicht der Parse Abschied von dem Symbol der Gottheit.

Auf das bunteste gemischt kann man die Spaziergänger sehen, welche des Abends zu Tausenden, Männer, Weiber und Kinder durcheinander, aus dem Gewirre der Straßen enteilen, um erfrischende Kühle an dem Strande der Back Bay zu suchen. Mit Ausnahme der mohammedanischen Frauen genießt das weibliche Geschlecht viel Freiheit der Bewegung; die lebhaften Farben, in welche die schönen Parsinnen sich zu kleiden lieben, roth, orange, grün, stechen aus dem Getümmel hervor, in welchem die verschiedensten Formen und Farben der Turbane das Auge fesseln. Der Muselmann trägt den grün und goldenen, rund gewundenen, der Mahratte einen radartig geformten, weißen oder rothen, der Baniane und Marwari einen spitzzulaufenden, roth-goldenen Turban; der Parse ist schon von weiten durch seinen hohen, spitzigen, schirmlosen Hut kenntlich, welchen er zu seiner weiten flatternden Kleidung trägt. Auf das angenehmste unterscheidet sich die allgemeine Lebhaftigkeit des Ganges, der Sprache, der Geberden, von dem apathischen Gehaben, welches man an den Bewohnern der Gangesländer und des Hindostans zu finden gewöhnt ist.

Der Schauplatz dieses anregenden, lebendigen Volksgetriebes und Menschengewühles — die Stadt Bombay — bietet in ihren Anlagen und Gebäuden dem Reisenden manches sehr interessante Besuchsobject. Die meisten zu öffentlichen Zwecken bestimmten Gebäude, sind Sehenswürdigkeiten in ihrer Art. Bei manchen dieser Gebäude findet man sich angenehm überrascht, eine Menge von schönen Details der Architektonik und künstlerischen Ausschmückung zu entdecken, während man vom Hafen aus oft nur wenig versprechende Rückseiten massiger Gebäude zu sehen geglaubt hatte.

Das Telegraphengebäude, mit einer schönen, von blauen Basaltsäulen geschmückten Façade in modern gothischem Style wurde in den Jahren 1871 bis 1874 erbaut; eine Gedenktafel im Vestibule nennt dem Besucher die Namen der an dem Bau betheiligt gewesenen Ingenieure, und constatirt, dass das Gebäude bei einem Kostenvoranschlage von 245 840 Rupien um den Preis von 244 697 Rupien erbaut worden ist. Auch bei dem benachbarten

Centralpostgebäude, das 1871—1873 erbaut wurde, und bei dem Gebäude der *Public Works*, ebenfalls 1871 und 1872 errichtet, erzählt uns die Gedenktafel genau, dass dort 599 992 und hier 438 937 Rupien an Baukosten präliminirt und diese Präliminare sanctionirt waren, dass aber nur 594 200 und 414 481 Rupien wirklich ausgegeben worden sind. Bei allen diesen Bauten finden wir Namen von Parsis als unmittelbare Bauleiter genannt; sollten die Parsis nebst ihren sonstigen trefflichen Eigenschaften auch etwa noch das Geheimnis der in Europa völlig unbekannten Kunst besitzen, Bauprälimiuare nicht allein nicht zu überschreiten, sondern sogar noch Ersparungen an denselben zu erzielen?

Der Justizpalast — Law Courts — wurde im Jahre 1879 seiner Bestimmung übergeben, und ist ein immenses, mit großer Pracht hergestelltes Gebäude, welches Raum für die Thätigkeit mehrerer Gerichtshöfe u. s. w. bietet. General Fuller des königlichen Ingenieurcorps war Erbauer dieses Palastes, der 100 000 £ gekostet haben soll.

Ebenfalls aus der neuesten Zeit stammend ist die Universitätsbibliothek mit dem an dieselbe angebauten Thurme, dem höchsten Baumale von Bombay. Die sogenannte Universitätshalle, zum größten Theil auf Kosten eines reichen Parsen erbaut (des schon erwähnten Sir Cowasjee Jahangir) befindet sich in der Nähe der Bibliothek, welch letztere sammt dem Thurme gänzlich der reichen Spende eines Privatmannes (Prenschand Raichand) ihr Entstehen verdankt, welcher hiedurch das Andenken seiner Mutter ehren wollte, wornach das Gebäude Rájá-Bai-Thurm genannt wird.

Der Regierungspalast führt — wohl von alten Zeiten her — den Namen *The Secretariate*. Er enthält weitläufige Wohn- und Amtsräumlichkeiten, und ist im venetianisch-gothischen Style erbaut. Die Eingangshalle und das Stiegenhaus werden als besonders schön gerühmt. Das Stiegenhaus wird von einem einzigen über 90′ hohen Fenster erleuchtet, über welches sich der Thurm des Gebäudes erhebt. Auch dieser Palast stammt erst aus den Jahren 1867—1872; 1 260 844 Rupien sind für ihn ausgegeben worden, auch hier betrug das Präliminare die höhere Summe von 1 280 731 Rupien; der Bauleiter, der so gut wirtschaftete, hieß Wasudew Bapuji Kanitker.

Die Reihe der hervorragenden neuen Bauwerke wird gegen Süden zu abgeschlossen durch ein Gebäude, das unser besonderes Interesse erwecken darf. Es ist dies das *Sailors Home*, ein Institut, in welchem momentan ohne Verdienst befindliche und mitunter auch alte, arbeitsunfähig gewordene Seeleute Unterkommen und Verpflegung finden. Eine indische Hoheit, Khandé Ráo Gáekwád steuerte 200 000 Rupien zu den Kosten dieser wohlthätigen Anstalt bei, um „ein bleibendes Zeichen seiner loyalen Anhänglichkeit an Ihre Maj. die Königin Victoria“ zu stiften, und der Herzog von Edinburgh legte am 17. März 1870 in feierlicher Weise den Grundstein zu dem Gebäude. Hundert Seeleute können in dem — seiner Bestimmung nach vielleicht etwas zu prunkvollen — Gebäude Unterkunft finden. Soferne sie auf ihre eigenen Mittel angewiesen sind, haben sie täglich 14 anas (1 ana = dem 16. Theile einer Rupie, also 1 ana nahezu = 5 kr. österr. Währ.) für Kost und Unterkunft zu bezahlen, und erhalten dafür drei Mahlzeiten täglich; Krankenräume sind aber keine vorhanden, und Erkrankte müssen in das öffentliche Spital gesendet werden. Ein Lesezimmer enthält beinahe ausschließlich religiöse Literatur; daneben sorgt ein *bar-room* — eine Schank — für die Befriedigung einer anderen Art von geistigen Bedürfnissen; für die

DIE INSEL BOMBAY

im Maßstabe 1:100000

0 ¼ ½ ¾ 1

1 Deutsche Meile (15·1°)

wahrscheinlich in der Zukunft nöthig werdende Erweiterung des *Sailor Home* ist insoferne vorgedacht, als die Mauern des jetzt nur einstöckigen Gebäudes das Aufsetzen eines zweiten Stockwerkes anstandslos ertragen würden.

Von Interesse ist auch ein Besuch der Münze, deren Gebäude aus dem Jahre 1825 stammt und im Jahre 1864 ansehnliche Erweiterungen erfuhr. Der Bedarf an Bargeld ist infolge der Natur des orientalischen Handels ein viel größerer, als in manchem europäischen Handelscentrum, und thatsächlich ist die Münze von Bombay in ihrer Leistungsfähigkeit jener von London um das Doppelte überlegen. Sie kann im Durchschnitte an 300 000 Stück Rupien im Tage prägen, hat aber einmal in 24 Stunden den momentanen dringenden Bedarf von 700 000 Rupien zu decken vermocht. Der Metallvorrath der Münze beträgt häufig 1—2 Millionen in Silber; Gold wird nicht geprägt. Dem Besucher wird eine Wage gezeigt, welche bis zu 700 englische Pfund Gewicht bei einer Genauigkeit von einem halben Gramm anzeigt; auch wird selten versäumt, die Sammlung von falschen Rupien vorzuführen, welche über 40 Species von Falsificaten aufweist, meist von täuschender Ähnlichkeit und sehr kunstvoller Herstellung. Der eine Typus ist aus echten Silber-Rupien hergestellt, die ausgehöhlt und mit Blei nachgegossen wurden.

Von architektonischer Schönheit und zugleich auch anderweitig anziehend, sind die neuen, sehr umfangreichen Markthallen, bei deren Besuche man die Behauptung englischer Beschreiber vollständig glaubwürdig findet, dass diese Markthallen die schönsten der ganzen Welt seien. Die peinlichste Reinlichkeit fällt hier auf das angenehmste auf; gewisse Partien des reichbeschickten Marktes, so der Blumen-, Fisch- und Obstmarkt können geradezu zum Objecte eines Studiums gemacht werden.

Etwas älter als die meisten der bisher erwähnten hervorragenden Gebäude, ist das Stadthaus — *Town Hall* — dessen Bau im Jahre 1820 begonnen wurde. Außer einer berühmten Orgel im Hauptsaale, von Sir David Sassoon zur Erinnerung an den Besuch des Herzogs v. Edinburgh gestiftet, sind mehrere Denkmäler, Büsten u. s. w. bemerkenswert; als die besten Statuen werden jene von Elphistone, Malcolm und Forbes, dann von Japannáth Shankarseth und Sir Jamshidji Jijibhai gerühmt. Außerdem wird beabsichtigt, zwei Standbilder des Marquis v. Cornwallis († als Generalgouverneur von Indien, 5. October 1805 zu Ghazipur) und des Marquis v. Wellesley (Wellington) von ihren Standplätzen im Freien in das Stadthaus zu übertragen. Der Grund hiefür ist die Thatsache, dass Marmorstatuen unter dem abwechselnd sehr nassen und sehr heißen Klima der Tropen stark leiden und einer schnellen Verwitterung ausgesetzt sind. Von den letzterwähnten Marmorstatuen ist jene des Marquis v. Cornwallis ziemlich gut erhalten, weil sie unter einer Rundkuppel stehend, von den Witterungseinflüssen besser geschützt war; die Statue des Herzogs v. Wellington soll aber kaum mehr kenntliche Gesichtszüge aufweisen. Viele Portraits erwecken sowohl künstlerisches als historisches Interesse; Bájí Ráo Peshwa ist hier im Bilde ehrend verewigt, während an das Andenken seines Adoptivsohnes Nána Dhundu Paũt (Nana Sahib) sich die Erinnerung an das entsetzliche Blutbad von Cawnpore knüpft.

Ein altes, weitläufiges Gebäude voll winkliger Stiegen, unregelmäßiger Gelasse und langer unausgeglichener Gänge ist das jetzige Zollhaus, zu dieser Verwendung recht ungeeignet, und nur durch den Umstand interressant, dass es das älteste größere Gebäude Bombays ist. Zu Zeiten der Portugiesen war hier die Kaserne der Garnison, und die Engländer brachten in dem großen

und festen Gebäude die *»writers«* unter, wie die Civilbeamten der ostindischen Colonie sehr lange Zeit hindurch genannt wurden. Während der beträchtlichen Zeiträume, die es brauchte, bis die Engländer in Bombay festen Fuß gefasst hatten, mussten die *writers* bei Sonnenuntergang innerhalb der Mauern ihres Amts- und Wohngebäudes zurück sein, den für sie wäre ein abendlicher Besuch der Eingebornenstadt sehr gefährlich gewesen.

Unter den christlichen Kirchen nimmt die St. Thomas-Kathedrale durch ihr Alter (1715 erbaut) den ersten Platz ein; sie ist dem ersten Verkünder des Christenthumes in Indien geweiht und ist die Episcopalkirche von Bombay, welches früher eine Dependenz des Bisthums von Calcutta war; seit 1835 ist Bombay auch zum Bischofssitz erhoben worden.

In der Kathedrale ziehen viele Denkschriften und Grabmäler die Aufmerksamkeit des Besuchers auf sich. Den Seemann interessirt die Gedenktafel für die Bemannung der O. I. C. Fregatte CLEOPATRA, welche am 15. April 1847 an der Malabarküste mit ihren neun Officieren und 142 Mann zu Grunde gieng; auch findet er hier die Grabmäler des Capitain Hardinge, welcher nach mehrtägiger Verfolgung und hartnäckigem Gefechte den berüchtigten französischen Kaperkreuzer PIEDMONTESE nahm und dabei sein Leben verlor; endlich birgt die St. Thomas-Kathedrale zu Bombay die sterblichen Überreste des Admirals Sir Frederich Maitland, welchem Napoleon an Bord des BELLEROPHON seinen Degen übergeben hatte.

Die Hindutempel sind äußerst zahlreich; doch ist der Zutritt zu denselben recht schwer zu erlangen; das Gleiche gilt von den Moscheen, von welchen in Bombay 89 vorhanden sind. —

Während des zwölftägigen Aufenthaltes, den die Corvette FRUNDSBERG im Hafen von Bombay nahm, war den Mitgliedern des Schiffsstabes ausreichende Gelegenheit geboten, die Eigenheiten des früher skizzirten Volkslebens zu beobachten, und die eben erwähnten hervorragenderen Bauwerke in Augenschein zu nehmen. An der zu diesem Zwecke nöthigen Unterstützung und kundigen Führung fehlte es keineswegs, denn die Aufnahme, welche der Corvette in Bombay seitens der officiellen und privaten Kreise zutheil wurde, war eine überaus herzliche und ehrende. Die Besuche, die der Schiffscommandant dem Gouverneur Lord Reay, dem Militärcommandanten und sonstigen Würdenträgern abstattete, wurden sämmtlich, und zwar an Stelle des erkrankten Gouverneurs durch den Militärsecretär, Brigadegeneral Willoughby, von den übrigen Herren persönlich an Bord erwidert. Auch der in Bombay residirende katholische Bischof machte seinen Besuch an Bord des Schiffes.

Vom österreichisch-ungarischen Consul, Herrn F. Stockinger, erhielten die Mitglieder des Stabes der FRUNDSBERG zahlreiche Einladungen, ebenso vom Gouverneur, von sämmtlichen Officiersmessen der Garnison, von den vornehmsten Civilclubs und von den Mitgliedern der österreichisch-ungarischen Colonie, welchen Einladungen seitens der Officiere der Corvette, soweit es die Dauer des Aufenthaltes in Bombay zuließ, nachgekommen wurde.

Namentlich unterließ der k. k. Consul, eine in Bombay hochangesehene und beliebte Persönlichkeit nichts, was dem Schiffsstabe den Aufenthalt in dieser Stadt angenehm, interessant und lehrreich zu gestalten vermochte. —

Von den Sehenswürdigkeiten, welche sich weiter außerhalb des Weichbildes der Stadt befinden, konnte man allerdings nicht viele besuchen, da die verfügbare Zeit immerhin eine beschränkte war; aber der Besuch der weltberühmten Felsentempel auf der Insel Elephanta wurde nicht versäumt. Diese

colossalen, wohl mit Benützung natürlicher Höhlen künstlich geschaffenen unterirdischen Tempel mit ihren phantastisch barocken, obschon meist nur mehr in rohen Umrissen erkennbaren Götzenbildern, machen wohl durch den Contrast, in welchem ihre Düsterkeit zur farbenprangenden, sie umgebenden lebendigen Natur steht, einen tiefen, nachhaltigen Eindruck — aber einen eigentlichen Genuss können die Tempel und ihre Colossalstatuen doch nur dem gelehrten Historiker und Archäologen bieten. Man wird unbedenklich Mantegazza beistimmen können, welcher meint, in seinen Augen sei das Hauptverdienst der Elephanta-Tempel die Anregung, welche sie dem deutschen Dichterfürsten [1]) zu den Versen gegeben:

Auch diese will ich nicht verschonen
Die tollen Höhlenexcavationen,
Das düstre Troglodytengewühl
Mit Schnauz und Rüssel ein albern Spiel,
Verrückte Zierrat-Brauerei
Es ist eine saubre Bauerei.
Nehme sie niemand zum Exempel
Die Elephanten- und Fratzentempel!
Mit heiligen Grillen treiben sie Spott
Man fühlt weder Natur noch Gott.

In verschiedenster Weise werden die Felsentempel von Elephanta auf den Besucher wirken, je nach der Prädisposition die er mitbringt. Vom schwelgenden Entzücken des Gelehrten bis zu den wehmütigen Gefühlen des Philantropen, der sich frägt, wie in der prachtvollsten und heitersten Natur die düsterste Weltanschauung zur Entstehung kommen und monumentale Verherrlichung finden konnte, eine Weltanschauung, die das Verdienstliche der Selbstpeinigung und die Seligkeit des Nirwanah statuirt, die Vernichtung über die Schaffung stellt, Fakirs und Thugs hervorgebracht hat — da gibt es tausend und aber tausend von Abstufungen der verschiedensten Empfindungsweisen. Irgendwo in dieser Scala wird sich auch jener Eindruck einreihen lassen, welchen in den Felsengrotten von Elephanta ein ebenso copiöses als steif formelles englisches Diner, mit darauf folgender „bengalischer Beleuchtung", hervorrufen mag. Die Probe hierauf ist thatsächlich gemacht worden; denn

---

[1]) Göthe hat noch mehrfach seiner Abneigung gegen die grotesken Verkörperungen der indischen Götter Ausdruck gegeben. In den Zahmen Xenien II. findet man:

Nichts schrecklicher kann dem Menschen geschehen,
Als das Absurde verkörpert zu sehen.

Nicht jeder kann alles ertragen:
Der weicht diesem, der jenem aus;
Warum soll ich nicht sagen:
Die indischen Götzen, die sind mir ein Graus!

Endlich die folgenden, für jeden nicht von Gottes Gnaden dazu gemachten Schriftsteller sehr trostreichen Verse:

Dummes Zeug kann man viel reden,
Kann es auch schreiben
Wird weder Leib noch Seele tödten,
Es wird alles beim alten bleiben;
Dummes aber vors Auge gestellt,
Hat ein magisches Recht:
Weil es die Sinne gefesselt hält,
Bleibt der Geist ein Knecht.

dies war die Einkleidung, in welcher man dem Thronerben des indischen Kaiserreiches die Felsentempel von Elephanta vorführte. Der Berichterstatter dieses eigenthümlichen Festes ist aber nach allen Seiten ehrlich genug gewesen, um einzugestehen: *„the effect was, in point of art, a failure, as the caves looked more vulgar and commonplace than usual.“*

Der Ausflug nach der Insel Elephanta, etwa 7 Meilen ostwärts von dem Hafen von Bombay, war vom Schiffsstabe der FRUNDSBERG mit der eigenen Dampfbarkasse der Corvette gemacht worden; andere Reisende oder auch Bewohner von Bombay benützen zu diesem und ähnlichen Ausflügen sowohl Segelboote als Dampfbarkassen, welche ohne Schwierigkeit im Hafen gemiethet werden können.

Der Hafen von Bombay bietet, wie dies bei dem großen Schiffsverkehre aus der Nothwendigkeit hervorgehen musste, alle Ressourcen. Er hat für gewöhnliche Schiffe genügende Tiefe und ist sehr geräumig; die Manipulationen des Ein- und Ausladens sind jedoch nur im Winter leicht durchzuführen, da während des sommerlichen SW-Monsuns die Annäherung an die Anlegeplätze erschwert und die Verladung oft tagelang ganz unmöglich wird. Es hat deshalb die Regierung schon vor mehreren Jahren größere Bassins erbaut, die einem Aufsichtscomité, dem *Port Trust*, in Verwaltung übergeben sind. Der *„Port Trust“* besteht theils aus Vertretern der Handelskammer und des Publicums, theils aus Mitgliedern die vom Gouverneur ernannt werden. Unter Vermittlung des *Port Trust* hat die Regierung im Laufe der letzten Jahre alle Strandgründe Bombays aufgekauft, so dass das Aus- und Einladegeschäft jetzt gänzlich von der Regierung abhängig geworden ist. Die früher erwähnten Bassins haben Raum für 14 große Dampfer und sind mit Krahnen u. dgl. nach den neuesten Mustern versehen. Nachdem jedoch bei der wachsenden Handelsbewegung Bombays diese Bassins nicht mehr genügen, ist ein weiteres großes, für ebensoviele Schiffe bemessenes Bassin in Bau, das in drei Jahren dem Verkehre übergeben werden soll.

Bombay hat ferner außer den Regierungsdocks mehrere Privatdocks und Etablissements, in welchen alle Schiffsreparaturen ausgeführt werden können.

Die Regierungsdocks mit den ihnen zugehörenden Werkstätten, worunter eine vollständige Maschinenfabrik, bilden zusammen ein sehr leistungsfähiges Arsenal, welches namentlich zur Zeit des Holzschiffbaues durch die vorzügliche Qualität der hier erbauten Schiffe sich weitverbreiteter Berühmtheit erfreute. Das Teakholz, welches zur Construction der Schiffe verwendet wurde, genoß den wohlbegründeten Ruf, von den Angriffen des Bohrwurmes verschont zu bleiben, und durch seinen reichen Inhalt an öligen Säften die Eisenbestandtheile des Baues weitaus weniger der Corrosion auszusetzen als irgend welche andere Holzgattung. Noch heute erzählt man Wunderdinge von der zähen Unverwüstlichkeit der LOWJI CASTLE, eines der ersten größeren aus Teakholz erbauten Schiffe, (1000 *t*) welches 75 Jahre hintereinander alle Seen der Erde befuhr, ohne durchgreifende Reparaturen am Schiffskörper zu benöthigen.

Von der Zeit der Gründung dieses Arsenals, im Jahre 1735, bis zu Ende des vorigen Jahrhunderts beschränkte sich übrigens die Thätigkeit desselben außer auf Reparaturen nur auf den Bau kleinerer Schiffe. Die für die ostindische Compagnie erbauten Schooner und ähnliche Schiffe, Yachten u. s. w. hatten hauptsächlich den guten Ruf des Etablissements begründet. Im Jahre 1800 wurde eine starke Fregatte von 74 Geschützen, CORNWALLIS genannt, erbaut und seither erhielt das Arsenal Bombays auch Bestellungen für die

königliche Kriegsflotte. Eine bedeutende Zahl von Schiffen zu 86, 74, 38, 36, 18 und 10 Kanonen entstanden auf diesen Werften [1]); das letzte größere Schiff war das 84 Kanonen-Linienschiff MEANEE, welches im Jahre 1847 in Bombay erbaut wurde, das 19. Schiff, welches hier für die königliche Kriegsflotte bestellt worden war. Viele unserer Leser werden sich an den stattlichen Zweidecker noch erinnern, der durch mehrere Jahre der englischen Mittelmeerflotte angehörte. An größeren Schiffen hat das Arsenal ferner noch erzeugt: 29 Fracht- und 17 Kriegschiffe für die ostindische Gesellschaft und 66 Handelsschiffe für private Firmen. Die Zahl von Lootsenbooten, Kuttern, Hafenflottanten u. s. w., dann von kleineren Küstenfahrern zu Handelszwecken stand im Verhältnisse zu den eben angeführten größeren Bauten. Seit dem Jahre 1840 hat das Arsenal von Bombay auch Dampfschiffe fertiggestellt, und zwar waren die größten und letzten hier gebauten Dampfer, der ASSAYE und der PUNJAB, jeder von 1800 *t* Gehalt und beide im Jahre 1854 vom Stapel gegangen. Der Eintritt der Eisentechnik in den Schiffsbau hat zur Folge gehabt, dass das Arsenal von Bombay die Erzeugung neuer Schiffe aufgegeben hat, und sich auf den Bau von Fahrzeugen zu Hafenzwecken und auf die Vornahme aller Reparaturen beschränkt.

Bemerkenswert ist, dass das Arsenal von Bombay seit seinen bescheidenen ersten Anfängen im Jahre 1737, bis zum heutigen Tage unter der geradezu erblich gewordenen Leitung der Abkömmlinge jenes parsischen Schiffbauers blieb, welcher von dem alten Etablissement der Ostindischen Compagnie in Surat nach Bombay berufen worden war, um dort die kleine Werfte und die Schlammbassins anzulegen, welche man unter Benützung der 17′ betragenden Flut- und Ebbe-Differenz als Docks oder Kielhohlboden verwendete. Die Nachkommen des Lowjee Nusserwanjee bewahren sorgfältig ein kleines Museum von schriftlichen und anderen Anerkennungen der Leistungen des Arsenals von Bombay, worunter eine Medaille, welche Manokjee Lowjee im Jahre 1788 „für Verdienste um die Nation“ vom Vice-Admiral Sir Edward Hughes erhielt, und ein Schreiben Trowbridges, in welchem der berühmte Freund Nelsons erklärt, er habe bei der heimatlichen Admiralität sein Wort dafür verpfändet, dass die in Bombay zu erbauenden Schiffe jene in England erzeugten in jeder Beziehung in den Schatten stellen werden. Nicht nur auf diese ehrenvollen Zeugnisse ihrer Leistungen ist die Familie der Lowjees mit Recht stolz, sondern auch darauf, dass sie es zwar zu Wohlstand gebracht, aber sich vor der Ansammlung von Reichthümern zu bewahren gewusst hat. „Die Geschichte des Arsenals von Bombay“ kann man in einem englischen Werke lesen, „ist zugleich jene des Emporkommens einer achtungswerten, ehrenfesten, hart arbeitenden Parsi-Familie.“

Von den Anlege-Plätzen, welche der Hafen von Bombay besitzt, verdient der eine eine besondere Erwähnung, weil er zugleich als abendlicher Vergnügungsort benützt wird, wo häufig Musik spielt und die elegante Welt sich im Freien zusammenfindet. Es ist dies der in der Nähe des Zollhauses

---

[1]) Ein anderes 74 Kanonenschiff, MINDEN, soll nach einer anderen Quelle noch vor dem CORNWALLIS, welch letzterer erst 1810 von Stapel gegangen wäre, in Bombay erbaut worden sein. Diese Schiffe hatten 1767 *t*, und kosteten je 60 762 £; ferners werden genannt im Jahre 1812: WELLESLEY 74 Kanonen, 1745 *t*, um den Preis von 56 003 £, im Jahre 1818 MALABAR 74 Kanonen, SERINGAPATAM 38 Kanonen; dann später GANGES 84 Kanonen, CALCUTTA 86 Kanonen und die oben erwähnte MÍANÍ oder MEANEE.

gelegene Apollo Bunder, welchem gegenüber die Post- und Passagierschiffe zu ankern pflegen. Der Name dieses Uferplatzes bietet ein Beispiel für die so häufig vorkommenden, vollständigen Veränderungen eines ursprünglich indischen Wortes oder Namens bis zu einer dem europäischen Ohre geläufigen Aussprachweise. Kein ankommender Europäer wird beim Landen am Appollo Bunder durch den Namen Apollo an anderes erinnert werden, als an den göttlich schönen Sohn des Zeus und der Latona, und wird sich vielleicht nur im Stillen wundern, wie dem Führer der Musen, dem Städtegründer, Gesetzgeber, Beschützer der staatlichen Ordnung, Rächer des Übermuthes, Gott des Lichtes und Gesanges die Ehre zugefallen sein mag, hier wo ganz andere Götter regierten und regieren, als Namensgeber aufzutreten. In Wirklichkeit ist aber dieser Apollo entweder eine Corrumpirung des Wortes *pallow*, welches Fisch bedeutet, oder es stammt vom Worte Polo, mundartlicher Ausdruck für Pálwa oder Kriegsschiff. (Letztere Erklärung gibt Sir M. Westropp, und stützt sich auf alte Processacten in der Sache Navrojee gegen Rogers, wo ein abgetretener Grundstreifen an der See Pallo genannt wird [1]).

Nicht weit vom Apollo Bunder (dessen officieller Name Wellington Pier nie durchzudringen vermochte) befindet sich die Esplanade, ebenfalls wie der Apollo Bunder zu Zusammenkünften der eleganten Welt beliebt. Hier hat auch eine an Mitgliedern recht zahlreiche Gesellschaft, welche sich *Gymkhana* nennt, den Tummelplatz für alle ihre sportlichen und gymnastischen Übungen, von welchen manche, wie z. B. das Rollschuhfahren, immer eine zahlreiche eingeborne Zuseherschaft versammeln.

Den Hauptschmuck der Esplanade bildet die Marmorstatue der Königin Victoria, ein Geschenk, welches der Guicovar von Baroda, Khanderao, der Stadt Bombay mit einem Kostenaufwande von 18 000 £ gemacht hat. Lord Northbrook enthüllte diese Statue im Jahre 1872, unmittelbar nachdem er als Nachfolger des ermordeten Lord Mayo als Vicekönig nach Indien gekommen war. Dieses Standbild der Königin ist eines der schönsten von Noble geschaffenen plastischen Kunstwerke; die aus Carrara-Marmor gefertigte, auf einem achteckigen Sockel ruhende Statue stellt die Königin in sitzender Stellung dar, das Monument erreicht die stattliche Höhe von 42′. Kunstkenner sind des höchsten Lobes voll über die edle Schönheit des Ganzen; Maclean räth, eine materielle Beschreibung des Monumentes nicht zu versuchen, denn *„so beautiful is the statue that it would seeam as if a description of it could only be treated poetically“*.

Auch vom Prinzen von Wales besitzt Bombay ein Standbild, und zwar eine Reiterstatue; wie so vieles und beinahe alles was Bombay an Kunstwerken besitzt, ist auch dieses Monument das Geschenk eines Handelsfürsten.

---

[1]) Unbestreitbar haftet den Erklärungen über die Entstehung und Veränderungen von Namen oft viel Willkürliches an, und selten wird volle Klarheit erreicht. Unsere Leser erinnern sich des Namens Sanderband (oft auch Sunderbund — für englische Aussprachsweise — geschrieben) als Bezeichnung der Inseln und Mündungen des Ganges-Deltas. Über diesen Ausdruck schreibt Elisée Reclus: *Le nom de Sanderban (Sounderban, Sounderband) est expliqué de diverses manières par les étymologistes: ce serait Sindourban ou la „Forêt Rouge“, le Sonderban ou la „Forêt Superbe“, le Chandabhauda ou „Pays des Sauniers“ le Sounderband ou la „Bonne Levée“ ou bien encore la „Forêt des soundri“ appellation locale de l'arbre (peritiera littoralis) le plus commun à ces terrains à demi noyés: c'est aussi à une plante du Sanderban, la hougla (typha elefantica) que la rivière de Calcutta, devrait son nom.*

Sir Albert Sassoon wandte 12 500 £ daran, der Stadt diese Statue zur Erinnerung an den Besuch des Prinzen von Wales im Jahre 1875/76 zu spenden. —

In großartigem Maßstabe ist der unter dem Namen *Victoria Gardens* bekannte Erholungsort angelegt, welcher mit einem Museum, einem botanischen und einem Thiergarten verbunden ist. Das Capital, welches seit dem Jahre 1862 in diese Schöpfung investirt wurde, beträgt über 100 000 £; das Museum wurde im Jahre 1871 eröffnet. Dasselbe enthält eine schöne Statue des verstorbenen Prinz Gemahls, ebenfalls aus den Meisterhänden Nobles hervorgegangen.

Der Besuch der *Victoria Gardens*, der *Esplanade* mit der *Gymkhana*, des *Apollo Bunder* und endlich der *Back Bay* und des *Malabar Hill* gehören zu den gewöhnlichen Erholungen der in Bombay ansässigen Europäer, welche sie nach der anstrengenden Tagesarbeit in dem heißen Klima recht nothwendig brauchen. Nur von Erholung zur Sammlung frischer Kraft für die Arbeit, und nicht etwa von Vergnügen und Genuss im Sinne europäischer Großstädte, ist in solchen Handels- und Verkehrscentren wie Bombay die Rede. Das nasse Halbjahr schränkt auch diese bescheidenen Erholungen wesentlich ein, und selbst in der trockenen, in Bombay oft als »kühl« bezeichneten Jahreszeit kann man das Leben etwas besser genießen.

Trotz Reichthums und üppigen materiellen Lebens gibt es wenig Unterhaltung und Zerstreuung. Das *Gymkhana*, einem Gymnasium im antiken Sinne vergleichbar, mit seinen *cricket-*, *football-*, Boots-, Schieß-, *Polo-* und anderen ihm affilirten Vereinen, befriedigt die hygienisch so richtigen Instincte der Engländer, welche auch im heißesten Klima dem Körper die nöthige Sportsarbeit auferlegen; die guteingerichteten Clubs bieten allen Comfort; hin und wieder gibt es in der *town hall* ein Concert, oder eine Theaterunternehmung eröffnet einen Cyclus von Vorstellungen in einem der fünf Theater Bombays; der Gouverneur und der *Byculla*-Club geben jedes Jahr einen Ball, auch in einer oder der anderen der größeren Villen am *Malabar Hill* gibt es zeitweise eine Tanzunterhaltung; aber doch bleibt die einzige während des ganzen Jahres übliche, und beliebteste Form der geselligen Zusammenkünfte, die *dinner-party*, die festlichen und sehr ceremoniösen Tafeln und Gastereien. Es mag sein, dass die ohnehin dem steifen Formenwesen sehr unterworfenen Engländer durch die Berührung mit den überceremoniösen Hindus, in Bombay nach und nach noch strenger in allen Etikettesangelegenheiten geworden sind; und es will scheinen, als ob die geselligen Zusammenkünfte in Bombay in der Regel in nicht eben sehr günstiger Weise von dem Zwang und Druck der gegenseitigen Etikettsanforderungen beeinflusst würden. Der Fremde, der so wie unsere Reisenden von der FRUNDSBERG, für die kurze Zeit seines Aufenthaltes hier überall wirklich freundlich und herzlich aufgenommen wird, mag dies weniger fühlen als derjenige, der Jahre um Jahre in Bombay zu leben veranlasst ist.

Der genaue Kenner der Verhältnisse von Bombay, auf welchen wir uns öfters berufen haben, sagt: *»Formal dinners are the only kind of gaiety that Bombay goes steadily in for. At these dinners it is necessary that everybody should be provided with a table of precedence to show exactly what degree of respect he is himself entitled to, and what he owes to the rest of the company, or he may find, before the evening is over, that he has made to himself several enemies for life. Nobody can be more punct-*

ilious about etiquette than the ordinary Bombay official, except perhaps the native chief who resents it as an inpardonable insult if an English Governor bates so much as half an inch of the space he ought to advance along the carpet to receive this Heighness."

Danach will es beinahe scheinen als ob auch für Bombay das Wort jenes ernsten dänischen Kaufmanns auf St. Thomas passen würde, welcher nach den *amusements* der Stadt gefragt, antwortete: „*We don't amuse ourselves here; we trade.*"

Bombay handelt; riesige Reichthümer sind durch seinen Handel geschaffen, immense Wertmengen durch den Fleiß und die Unternehmungslust seiner Bürger in Bewegung gebracht worden. Ein kolossales, reiches Handelsgebiet hat in Bombay sein Centrum gefunden, und es ist Zeit, dass wir uns der Besprechung von Bombays Handelsthätigkeit zuwenden. Dabei wollen wir — bevor an die Wiedergabe der vom Linienschiffscapitän v. Semsey gesammelten Daten und gewonnenen Eindrücke geschritten wird — zuvor in möglichster Kürze der historischen Entwicklung Bombays als Handelsstadt gedenken, über welchen Gegenstand der von uns schon mehrfach genannte James Mackenzie Maclean in seinem „*Guide to Bombay*" ein treffliches Resumé gegeben hat.

In den ältesten Zeiten, seit die Araber zu kühnen Seeleuten geworden waren, ist nach übereinstimmenden Hinweisungen Barygaza (das heutige Bharoch oder Broach), ein weit landeinwärts liegender Flusshafen des Narbada am Golfe von Khambhayat das Handelsemporium für das westliche und nordwestliche Indien gewesen. Von hier aus verschifften die Araber indische Güter und Kostbarkeiten das Rothe Meer hinauf nach Suez oder durch den persischen Golf nach Bassra (Bassora), von wo die Karawanenwege nach Tyrus und Sidon führten. Zur Zeit der ersten directen Berührungen zwischen Europa und Indien war aber das Handelscentrum des besprochenen indischen Gebietes schon weiter nach Süden gerückt, und Kallian, ebenfalls ein recht weit landeinwärts liegender Flusshafen des Ulhasflusses (gegenwärtig Gabelungspunkt der von Bombay einerseits nach Madras, andererseits nach Calcutta führenden Eisenbahnen) war an die Stelle von Barygaza getreten. Die zunehmende Größe der Schiffe brachte das weiter flussabwärts liegende Tanna, an der nördlichsten Stelle des Golfes zwischen den Inseln Bombay und Salsette einerseits, dem Festlande andererseits, zur selben Bedeutung, welche Kallian durch Jahrhunderte eingenommen hatte. In gleicher Weise wurde Bombay zur Nachfolgerin von Tanna, und nebstbei, wie schon früher angedeutet wurde, zur Erbin von Surat, der ältesten englischen Niederlassung an der ostindischen Westküste. Surat scheint etwa ein Jahrhundert nach der Entdeckung des Seeweges um das Cap der guten Hoffnung den weitaus größten Theil des indisch-europäischen Handels an sich gebracht zu haben; als Ausgangsstation des Pilgerzuges nach Mekka war Surat mit natürlicher Nothwendigkeit zum Hauptschiffahrts- und Handelshafen geworden. England fasste im Jahre 1612 in Surat Fuss, und um einen Begriff von der bald erlangten Bedeutung dieses Platzes zu geben, constatirt Anderson nach Bruces Annalen, dass im Jahre 1668 sechs Schiffe mit Ladungen im Werte von 130 000 £ von England dort ankamen. Diese Zahl von Schiffen und dieser Wert der Ladungen durften damals als bedeutend angesehen werden, denn in der That zeigen die unmittelbar folgenden Jahre viel geringere analoge Werte: 1669: vier Schiffe von im ganzen 1200 *t* und 75 000 £ Ladungswert; 1672: vier

Schiffe, 85 000 £, endlich 1673: 100 000 £ Ladungswert. — Der begehrteste Ausfuhrartikel war Indigo; nebstdem Pfeffer, Salpeter, rohe und verarbeitete Seide, Baumwollstoffe; aber der Überführung von roher Baumwolle nach Europa wurde doch auch schon damals Aufmerksamkeit zuzuwenden begonnen, und aus dem Jahre 1684 werden die ersten Versuche berichtet, die Baumwolle durch Pressung in einen für die Verladung geeigneteren Zustand zu bringen. Die ostindische Compagnie sandte nach Bombay und Calicut Maschinen zu diesem Zwecke. Als in Bombay (1697) ein Bestandtheil dieser Maschine brach, musste man von Surat Abhilfe verlangen — ein Beweis, wie gering zu jener Zeit noch die eigenen Hilfsmittel Bombays, und wie groß dessen Abhängigkeit von Surat damals noch waren. Für eine längere Zeitperiode ist auch deshalb die Handelsthätigkeit Bombays von jener Surats nicht leicht zu trennen, aber sie war im Zunehmen; im Jahre 1708 war der Wert des Importes von Surat und Bombay nach England 493 275 £, der mittlere Wert des Importes der nächsten 20 Jahre aber schon 758 042 £. Diesem Mittelwerte entsprach ein solcher für den Import von England nach Indien mit 634 638 £.

Die nautischen Vorzüge Bombays vor Surat und der Umstand, dass Bombay englischer Besitz war, kehrte das Verhältnis zwischen beiden Plätzen im Laufe der ersten Hälfte des vorigen Jahrhundertes in das Gegentheil um, und 1762 waren die Factoreien von Bushire, Cambay, Honore, Calicut, Bancote, sowie Surat selbst schon zu Descendenzen von Bombay geworden. In der großartigen Handelsthätigkeit, welche sich in Bombay seither in stetiger Zunahme entwickelt hat, ist die Baumwolle schon seit langer Zeit zum wichtigsten Artikel geworden. Während im Jahre 1790 erst 422 207 Pfd., 1817—1830 jährlich schon an 60—90 Millionen Pfd. roher Baumwolle von Bombay aus verschifft wurden, weist der Baumwollexport Bombays in den letzten Decennien folgende Werte auf:

Mittelwerte der Periode	Pfd.	im Werte von £
1849/50 bis 1853/54	177 647 269	2 580 523
1854/55 „ 1858/59	218 348 163	3 409 865
1859/60 „ 1863/64	357 479 945	14 846 598
1864/65 „ 1868/69	424 628 398	19 606 707
Werte im Verwaltungsjahre		
1869/70	384 687 216	14 197 701
1870/71	429 061 664	15 621 066
1871/72	533 459 696	14 616 655
1872/73	321 204 304	9 967 723
1873/74	390 510 576	10 698 095
1874/75	501 477 536	12 619 404
1875/76	402 057 254	9 906 631
1876/77	399 943 040	9 395 180
1877/78	333 724 496	8 221 892
1878/79	231 216 272	5 698 816
1879/80	284 079 152	5 571 419
1880/81	360 609 312	9 777 185
1881/82	496 500 816	11 882 173
1882/83	548 362 080	12 892 456

Eine specielle Erwähnung verdienen die Wertziffern des Baumwollexportes Bombays zur Zeit des nordamerikanischen Secessionskrieges:

1861/62	9 262 817 £
1862/63	14 834 640 „
1863/64	27 912 117 „
1864/65	30 370 482 „
1865/66	25 534 179 „
Jahresmittel:	21 582 847 £

Man hat die Gesammtsumme, welche während dieser mehrjährigen Hausseperiode für Baumwolle in Bombay eingenommen wurde, auf 70—80 Millionen £ höher veranschlagt, als sie aus normalen Preisen sich ergeben hätte. Die Folgen, welche diese Zeit des reichlichen Geldzuflusses für Bombay zunächst hatten, haben wir schon früher flüchtig erwähnt.

So wie die zum Export gelangende rohe Baumwolle eine erste Stelle in der Ausfuhr Bombays einnimmt, so kommt auch der in England zu Garnen und Zeugen verarbeiteten Baumwolle eine große Bedeutung für die Einfuhr nach Bombay — und Indien überhaupt — zu. Von bescheidenen Anfängen ausgehend, hat die Einfuhr bearbeiteter Baumwolle aus England nach Indien sehr hohe Werte erreicht. In den englischen Parlamentsdebatten des Jahres 1813 constatirte Lord Castlereagh, dass von 1797—1813 der bezügliche Wert von 2000 auf 108 000 £ gestiegen sei; Mr. Sullivan wusste ergänzend hinzuzufügen, dass von 1792—1796 der jährliche Mittelwert nur 730 £, von 1807—1811 aber schon 96 980 £ betragen hatte. Eine stetige Zunahme der Einfuhr von Baumwoll-Manufacturen nach Indien, dem Heimatlande des zugehörigen Rohstoffes, trat ein, und erfuhr durch Einführung der Maschinen-Spinnereien und Webereien eine weitere bedeutende Steigerung. Die Handelskammer von Bombay hat vor einigen Jahren eine Berechnung aufgestellt, aus welcher unter der Annahme, die Progression der Einfuhr an Baumwollfabricaten nach Indien hätte sich bis zum Jahre 1873 in gleicher Weise fortgesetzt, wie sie bis zum Jahre 1850 stattgefunden hatte, die folgenden enormen Zahlen resultiren. Es hätte nämlich — immer unter obiger Voraussetzung — im Jahre 1873 eingeführt werden müssen:

An Baumwollgeweben:

nach Bombay	nach Calcutta	nach Madras
1 666 989 969 Yards [1]),	2 482 192 622 Yards,	246 087 346 Yards

An Baumwollgarnen:

nach Bombay	nach Calcutta	nach Madras
23 727 039 Pfd. [2])	26 856 319 Pfd.	42 041 133 Pfd.

In Wirklichkeit sind aber diese hohen Zahlen nicht erreicht worden, sondern es betrugen die Einfuhren im Jahre 1873 nur

an Baumwollgeweben:

nach Bombay	nach Calcutta	nach Madras
349 031 830 Yards,	664 987 114 Yards,	57 666 809 Yards

an Baumwollgarnen:

nach Bombay	nach Calcutta	nach Madras
8 667 090 Pfd.	11 192 248 Pfd.	8 918 841 Pfd.

[1]) 1 Yard = 0,914382 *m*.
[2]) 1 Pfund = 0,45359 *kg*.

und im Jahre 1882 waren die analogen Werte

an Baumwollgeweben:

in Bombay	in Calcutta	in Madras
500 248 293 Yards,	883 611 784 Yards,	106 615 818 Yards

an Baumwollgarnen:

in Bombay	in Calcutta	in Madras
12 017 123 Pfd.	14 780 667 Pfd.	13 069 871 Pfd.

Die Zunahme der Einfuhr englischer Baumwollfabricate nach Ostindien ist also in der Gegenwart noch immer eine sehr bedeutende; dass sie die obigen riesigen Werte, das Ergebnis theoretischer Speculation, nicht annähernd erreichten, hat seinen Grund in der Thatsache, dass man seit einigen Decennien in Indien angefangen hat, sich der Verarbeitung des heimatlichen Rohstoffes in europäischer Art, mittelst Maschinen, welche Massenerzeugung zulassen, mit Erfolg zuzuwenden. In Bombay wurde im Jahre 1854 die erste Baumwoll-Maschinenfabrik errichtet, und im Jahre 1872 bestanden im Bereiche der Präsidentschaft Bombay allein schon über 50 Fabriken, welche Baumwolle mittelst Maschinen spinnen und weben; 51 206 150 Rupien Capital sind in diesen Fabriken investirt worden, welche 1 362 568 Spindeln und 13 766 Webestühle besitzen, und nach mehrjährigem Durchschnitte 149 707 230 Pfd. Rohstoff im Jahre verarbeiten. Die Erzeugnisse dieser Fabriken sind vorzüglich und machen jenen der englischen eine sehr ernste Concurrenz; es gilt in Bombay als Axiom, dass man dort Baumwollerzeugnisse aller Art genau so billig und gut erhalten kann wie in Manchester.

Was nun die thatsächliche Einfuhr an englischen Baumwollfabricaten nach England, und die bisherige Progression dieser Einfuhr betrifft, so ist sie durch folgende Zahlen gegeben:

Im Jahre	Gewebe		Garne	
1849	120 392 330	Yards	5 438 155	Pfd.
1850	105 422 734	„	4 374 699	„
1851	116 351 747	„	6 384 321	„
1852	113 567 856	„	5 681 870	„
1853	130 838 032	„	6 849 463	„
1854	192 200 419	„	7 668 093	„
1855	128 193 027	„	7 447 529	„
1856	130 459 853	„	4 559 670	„
1857	137 761 636	„	2 838 644	„
1858	281 836 364	„	8 744 517	„
1859	307 086 509	„	12 899 875	„
1860	267 443 986	„	4 571 134	„
1861	272 573 717	„	5 578 828	„
1862	178 803 604	„	4 811 384	„
1863	232 321 038	„	5 592 995	„
1864	189 812 984	„	4 268 662	„
1865	175 486 677	„	4 073 811	„
1866	243 476 368	„	6 877 968	„
1867	316 784 109	„	6 568 619	„
1868	355 337 050	„	7 780 303	„
1869	296 158 439	„	7 981 949	„
1870	272 898 226	„	9 946 299	„
1871	305 416 233	„	6 097 531	„

Im Jahre	Gewebe		Garne	
1872	262 849 273	Yards	6 163 813	Pfd.
1873	349 031 830	„	8 667 090	„
1874	292 843 697	„	8 867 978	„
1875	305 917 934	„	6 863 763	„
1876	356 940 508	„	8 246 211	„
1877	354 779 192	„	10 624 710	„
1878	344 068 807	„	7 754 005	„
1879	343 811 233	„	7 469 113	„
1880	531 050 559	„	13 024 923	„
1881	544 890 697	„	12 326 706	„
1882	500 248 293	„	12 017 123	„

Zur Vervollständigung des bisher Gesagten über die Ausfuhr an roher Baumwolle nach England, welcher die Einfuhr an Baumwollfabricaten aus England gegenübersteht, muss hier noch erwähnt werden, dass Indien auch ein großes Ausfuhrsgebiet für Baumwollfabricate hat, nämlich China. Nebstdem geht auch einiges, etwa der vierte Theil der Gesammtausfuhr, nach Arabien und Afrika. Zum Theile wird von den indischen Häfen englisches Fabricat nach China weiter verschifft, zum Theile das Product der einheimischen Spinnereien und Webereien in China und Aden auf den Markt gebracht. Es hat sogar schon zeitweise eine Überproduction platzgegriffen, welche auf die Preise und den Absatz ungünstig eingewirkt hat; so im Jahre 1877/78, in welchem einige der Fabriken der Präsidentschaft Bombay geschlossen oder in ihrer Thätigkeit reducirt werden mussten; dieser Zustand scheint im darauffolgenden Jahre sich noch nicht gebessert zu haben, da der Zollamtsrapport Bombays für dieses Jahr die Bemerkung enthält, dass der Mangel anderer fremder Absatzgebiete die Erzeugnisse der Spinnereien und Webereien nach China und Japan gedrängt habe, so dass die Besorgnis gerechtfertigt erscheine, die dortigen Märkte seien über Bedarf mit Waare versorgt.

Im Jahre 1864 überstieg der Wert der aus der Präsidentschaft Bombay ausgeführten Baumwoll-Manufacturen nicht 43 000 £; während der nächsten fünf Jahre aber erreichte dieser Wert im Mittel schon 341 000 £ — allerdings ist dies die Zeit des amerikanischen Secessionskrieges gewesen, und es mag nicht die ganze diesen Wert repräsentirende Ware indischer Herkunft gewesen sein, sondern vielleicht zum größten Theile englischen Fabriken entstammt haben.

Folgende Zahlen mögen eine nähere Orientirung über die seither erfolgten Verschiffungen von Baumwollfabricaten, von Bombay aus, vermitteln:

Vom Jahre 1869/70 bis zum Jahre 1873/74: im Mittel 4 419 613 Yards Gewebe im Werte von 85 782 £ und 1 673 785 Pfd. Garne im Werte von 89 492 £.

Im Jahre 1874/75 Gesammtwert der ausgeführten Gewebe und Garne: 277 203 £
„ „ 1875/76 „ „ „ „ „ „ 416 005 „
„ „ 1876/77 „ „ „ „ „ „ 546 381 „

Im Jahre	Yards Gewebe	im Werte von		Pfd. Garne	im Werte von
1877/78	12 231 262	203 276 £	und	15 548 890	680 365 £
1878/79	17 485 963	267 227 „	„	15 548 990 (?)	883 665 „
1881/82	23 538 865	? „	„	29 711 530	?
1882/83	33 853 363	? „	„	42 598 400	?

Die bedeutende Steigerung der Exportmengen und Werte scheint darzuthun, dass die vom Zollamte Bombays ausgesprochenen Besorgnisse der Überflutung des ostasiatischen Marktes sich nicht verwirklicht haben; einen wesentlich fördernden Impuls hat die Erzeugung und der Vertrieb der eigenen Baumwollfabricate jedenfalls durch die im Jahre 1875 erfolgte Aufhebung der bishin bestandenen 3% ad valorem Ausfuhrstaxe erhalten.

Neben der Baumwolle und ihren Fabricaten verschwindet eigentlich die vergleichsweise Bedeutung jedes anderen Handelsartikels für Bombay; in dem Wettbewerbe Bombays und Calcuttas um die erste Stelle in Ostindien spielt diese Einseitigkeit der Handelsthätigkeit Bombays eine wichtige Rolle zum Nachtheile Bombays. Die nächst der Baumwolle wichtigsten Artikel ergeben nur Handelswerte, die keinen Vergleich mit jenen der Baumwolle aushalten. Großen Schwankungen unterliegt der Export an Weizen, welcher seit 1873 von jedem Ausfuhrzolle befreit ist, und nicht allein von den Ernteverhältnissen, sondern auch von der nordamerikanischen Production abhängig ist, welche die Bedürfnisse eines großen Theiles des europäischen Marktes deckt. Es betrug der Wert der Weizenausfuhr von Bombay aus:

Im Jahre	1880/81:	1 675 000	£
„ „	1881/82:	5 130 000	„
„ „	1882/83:	3 000 000	„

Malta und Gibraltar allein sollen die Plätze sein, in welchen der Bezug von ostindischem Weizen keine Abnahme erlitten hat. Trotzdem gehen noch, durch billige Seefrachten und annehmbare Eisenbahntarife begünstigt, die ganzen Überschüsse der Weizenernte über Bombay nach dem westlichen Europa. Bei näherem Einblicke in das Fruchtgeschäft Bombays, bemerkt Linienschiffscapitän v. Semsey, findet man nicht nur dieses, sondern auch die auf den ersten Blick befremdliche Thatsache erklärlich, dass hierin Ungarn, Russland und Rumänien mit Ostindien nur schwer concurriren können. Abgesehen davon, dass der Taglohn in Ostindien ganz unvergleichlich billiger ist als in den erwähnten Ländern (in Bombay höchstens 20 kr., am flachen Lande auch nur 10 kr. [1]) täglich) ist die Eisenbahnfracht bei den in Betracht kommenden westeuropäischen Linien auf das niedrigste berechnet. So z. B. kostet der Metercentner Fracht von Bombay nach Dünkirchen, trotz der hohen Canalgebüren, 1,4 Francs, während die Fracht von Budapest via Arlberg nach Paris pro Zollcentner 4 Francs ausmacht.

Wir wollen nun trachten, durch die folgende Zahlengruppirung die Werte der Gesammt-Ein- und Ausfuhr Bombays während des Decenniums von 1876 bis 1885, nebst dem Verhältnisse anschaulich zu machen, in welchem diese Werte zu den analogen Werten für ganz Vorderindien (mit Burmah und Sindh) stehen, und dabei soll der Antheil angegeben werden, welchen die österreichisch-ungarische Monarchie an diesen Wertumsätzen im angegebenen Zeitraume genommen hat.

Bezüglich des Importes nach Indien überhaupt, nach Bombay und aus der Monarchie nach Indien zeigt sich Folgendes:

---

[1]) Diese außerordentlich niedrigen Taglöhne dürften sich ausschließlich auf den Feldbau beziehen. Die Löhne der niedrigst besoldeten Arbeiter in den Baumwollfabriken der Präsidentschaft Bombay betragen für Kinder 5, für Mädchen und Frauen 8, für Männer 16 Rupien monatlich bei zwölfstündiger durch einstündige Ruhe unterbrochene Arbeitszeit. Vorarbeiter beziehen bis zu 70 und 80 Rupien monatlich.

Im Jahre	wurden nach Bombay Werte importirt von		wurden nach Indien Werte importirt von		hievon kamen aus Österreich-Ungarn Werte von	
1876	170 801 430	Rupien	441 923 780	Rupien	1 184 280	Rupien
1877	210 429 630	„	488 767 510	„	1 193 750	„
1878	260 358 410	„	588 196 440	„	1 199 570	„
1879	183 420 720	„	448 573 430	„	1 223 320	„
1880	221 421 540	„	528 213 980	„	1 560 680	„
1881	259 849 170	„	621 049 840	„	4 262 220	„
1882	271 594 270	„	604 361 550	„	3 577 580	„
1883	301 168 660	„	655 488 680	„	6 145 480	„
1884	310 826 320	„	681 573 110	„	6 479 560	„
1885	322 175 550	„	695 912 690	„	7 893 870	„ [1])

In gleicher Weise ergibt sich rücksichtlich des Exportes aus Bombay, beziehungsweise ganz Indien, und des Importes aus der österreichisch-ungarischen Monarchie nach Indien:

Im Jahre	wurden aus Bombay Werte exportirt von	wurden aus Indien Werte exportirt von	hievon gingen nach Öst.-Ung. Werte von
	Rupien	Rupien	Rupien
1876	227 433 490	601 605 490	14 102 950
1877	256 670 710	649 042 120	14 279 830
1878	238 763 870	673 408 490	14 658 920
1879	220 704 650	647 891 560	13 949 100
1880	238 545 380	691 019 860	18 600 150
1881	274 816 660	759 406 850	22 260 100
1882	322 509 140	829 993 470	24 365 160
1883	318 649 080	843 817 240	26 025 560
1884	332 047 950	890 148 980	22 523 890
1885	389 833 790	850 878 580	23 508 100 [2])

Diese Zahlentabellen zeigen, dass der Handelsverkehr der österreichisch-ungarischen Monarchie mit Indien in erfreulichster Weise in Steigerung begriffen ist. Besonders ist dies rücksichtlich des Importes aus der Monarchie nach Indien der Fall. Die officielle, den beiden Häusern des englischen Parlamentes vorgelegte Statistik des indischen Handels für 1885/86 bemerkt, dass die absolute Summe des österreichisch-ungarischen Exportes nach Indien zwar noch keine sehr bedeutende Höhe erreicht hat, „dass aber ein Handel, welcher im Laufe von fünf Jahren um 50% zugenommen hat, alle Aufmerksamkeit verdiene".

Eine ebenfalls officielle, aber auf den Platz Bombay beschränkte Handelsstatistik hebt außerdem hervor, dass sich die Einfuhr aus Österreich-Ungarn gleich nach jener Großbritanniens anreiht, während die Monarchie in der Ausfuhr den sechsten Platz einnimmt, und zwar stellt sich die Reihe wie folgt: England, China, Frankreich, Italien, Belgien, Österreich-Ungarn, Persien u. s. w.

---

[1]) Im Jahre 1886 ist diese Summe auf 6 532 400 Rupien gesunken.
[2]) Im Jahre 1886 hat sich diese Summe auf 20 127 370 Rupien verringert.

Wenn man Aus- und Einfuhr zu einem Totalhandelswerte vereinigt, so erhält man folgende Reihenfolge in dem Percentualantheile, mit welchem die einzelnen Staaten und Handelsgebiete (im Jahre 1885/86) an dem ostindischen Handel participirten.

Großbritannien mit	846 392 210	Rupien	oder 55,61	%
China (Honkong).....	133 053 633	„	„ 8,74	„
Frankreich.....	74 080 554	„	„ 4,87	„
Strait Settlements.....	53 902 822	„	„ 3,54	„
China (Vertragshäfen).....	50 977 627	„	„ 3,38	„
Italien.....	45 488 206	„	„ 2,99	„
Nordamerika.....	44 827 833	„	„ 2,95	„
Belgien.....	39 967 531	„	„ 2,63	„
Egypten.....	35 544 097	„	„ 2,34	„
Ceylon.....	29 078 371	„	„ 1,91	„
Österreich-Ungarn (1885/86)	**26 681 624**	„	„ **1,75**	„
„ „ (1884/85)	**31 401 969**	„	„ **2,06**	„
„ „ (1883/84)	**29 003 449**	„	„ **1,88**	„
„ „ (1882/83)	**32 171 045**	„	„ **2,18**	„
Persien.....	21 037 745	„	„ 1,38	„
Mauritius.....	20 615 348	„	„ 1,35	„
Arabien.....	16 760 505	„	„ 1,10	„
Australien.....	15 678 303	„	„ 1,03	„
Aden.....	9 381 909	„	„ 0,616	„
Zanzibar.....	7 979 084	„	„ 0,524	„
Asiatische Türkei.....	7 667 896	„	„ 0,504	„
Holland.....	5 409 717	„	„ 0,355	„
Malta.....	5 387 930	„	„ 0,354	„
Deutschland.....	5 282 940	„	„ 0,347	„
Südamerika.....	4 401 788	„	„ 0,289	„
Japan.....	2 989 027	„	„ 0,196	„
Spanien (ohne Gibraltar) ..	2 788 129	„	„ 0,183	„
Mozambique.....	2 219 822	„	„ 0,146	„
Réunion.....	1 928 954	„	„ 0,127	„
Westindien.....	1 563 973	„	„ 0,103	„
Gibraltar.....	1 299 149	„	„ 0,085	„
Rußland.....	1 095 072	„	„ 0,072	„
Natal.....	1 053 292	„	„ 0,069	„
Java.....	431 162	„	„ 0,028	„
Sumatra.....	427 132	„	„ 0,028	„
Siam.....	343 923	„	„ 0,023	„

Bemerkt muss werden, dass die ostindischen Handelsstatistiken die Provenienz der importirten Waren nach ihrem Einschiffungsorte, die Bestimmung des Exportes aber nach dem Hafen bezeichnen, für welchen die Ware zunächst bestimmt ist. Ohne übermäßige Complication der Manipulation bei den Hafen- und Zollämtern, auf deren Aufschreibungen die Handelsstatistiken fußen, ist dies wohl nicht anders möglich und dürfte wohl mehr oder weniger überall der gleiche oder ein ähnlicher Vorgang herrschen. Die erwähnte officielle Statistik bemerkt rücksichtlich der aus Oesterreich importirten Artikel: *„some of the imports are of Italian origin, as for instance, glass beads which are made in Venice, or German; but perhaps the bulk of the imports is of Austro-*

Hungarian origin". Viel mehr Wahrscheinlichkeit hat es aber für sich, dass eine bedeutend größere Menge österreichischer und ungarischer Ausfuhrsartikel nach Indien gelangt, als die dortigen Handelsstatistiken aufzuzählen vermögen, denn unser Haupthafen Triest und zum Theile auch Fiume, sind ja durch das bekannte Tarifwesen der Südbahn für viele Artikel vom Verkehre geradezu abgeschnitten. Deshalb muss ein guter Theil unserer nach Ostindien bestimmten Erzeugnisse seinen Weg dahin über Deutschland, Frankreich, England, oder über Italien suchen. Ähnliches ist bei den indischen Ausfuhrsartikeln der Fall, von denen so manche den Umweg über die erwähnten Länder nach Österreich-Ungarn machen müssen.

Betreffs des Verschiffungsgeschäftes bestehen in Bombay nach dem Platzgebrauche keine fixen Tarife, doch sind die Preise, welche die soliden, großen Gesellschaften stellen können, durch die sogenannten „Wilden" — eine Anzahl unregelmäßiger Dampfer, die zu jedem Preise und nach jeder Richtung Ladung nehmen — wesentlich gedrückt, so dass der Platzpreis oft an einem und demselben Tage sich ändert.

Die Assecuranzgesellschaften stehen diesbezüglich auf Seite der soliden Schiffahrtsgesellschaften und theilen dieselben in mehrere Classen ein. Die vereinigten französischen Assecuranzgesellschaften stellten den österreichisch-ungarischen Lloyd in die erste Classe ein, in der nur noch drei andere Schiffahrtsgesellschaften, nämlich: die Peninsular and Oriental S. Navigation Co., die Messageries Maritimes und die Gesellschaft Rubattino eingereiht sind.

Die Schiffe der ersten Classe zahlen $^1/_8\%$ des Wertes der Ware an Assesuranzgebür, die der zweiten Classe $^1/_6\%$, die der dritten Classe $^1/_4\%$, also das Doppelte der ersten Classe. Eine wertvolle Ware wird daher immer den soliden Gesellschaften zufallen, und die Concurrenz sich nur auf minder wertvolle Waren beschränken.

In Bombay sind mehrere österreichisch-ungarische Handelshäuser thätig, bei denen auch österreichische und ungarische Staatsangehörige in Condition stehen; außerdem vermitteln auch deutsche und englische Firmen die Aus- und Einfuhr nach und von Österreich-Ungarn. So hat in letzterer Zeit die englische Firma Pelly and Co., nach einer mit dem k. u. k. Consulate gepflogenen Correspondenz, in ihrem großen Geschäfte ein eigenes Departement für Aus- und Einfuhr nach und von Österreich-Ungarn eröffnet und zum Director desselben einen Österreicher bestellt.

Die vorzüglichsten Gegenstände des österreichisch-ungarischen Exportes sind Bekleidungs-Gegenstände, Baumwollgespinnste und -Gewebe, Anilinfarben, Glasperlen, böhmische Glaswaren, *„cheap and flaring, but attractive to the natives"* bemerkt der amtliche statistische Bericht, Eisen- und Messerschmiedwaren, Schmucksachen *„cheap things set with garnets"*, also offenbar unser böhmischer Granatschmuck, Maschinen, Kupfer, Papier, Papeteriewaren (*stationery*) Werkzeuge, Spielwaren und Wollsachen. Über das Papier wird in dem officiellen statistischen Bericht bemerkt: *„the commoner kinds of paper for writing purposes are being imported to a largely increasing extent*; Linienschiffscapitän v. Semsey seinerseits erwähnt, dass das österreichische und ungarische Papierfabricat den Markt in diesem Artikel zu Bombay geradezu beherrscht, aber durch deutsche Concurrenz bedroht erscheint. Übrigens scheint nicht allein Schreib- sondern auch Druckpapier österreichischer Provenienz in Bombay guten Absatz zu finden, da Linienschiffscapitän v. Semsey

ausdrücklich constatirt, dass sämmtliche in Bombay erscheinende Zeitungen auf österreichischem Papier gedruckt werden.

Aus den Informationen, welche der Commandant der FRUNDSBERG pflichtgemäß über die Verhältnisse des vaterländischen Exportes bei passender Gelegenheit von maßgebenden Personen einzuholen beflissen war, musste man erkennen, dass unsere Industriellen und Exporteure häufig die Wichtigkeit übersehen, welche im überseeischen Handel der peinlichsten Genauigkeit rücksichtlich der Beschaffenheit der Waren, Einhaltung der Lieferungstermine u. s. w. zukömmt. Es kann nicht oft und entschieden genug im Interesse unseres Handels und unserer Industrie wiederholt werden, dass anscheinend ganz geringfügige Unterlassungen in dieser Richtung geeignet sind, einen sonst gewinnbringenden und zukunftreichen Markt gänzlich zu verderben. Von allen Seiten wird diese Erfahrung bestätigt. So sagt auch Herr Hugo Schwer, ein seit mehreren Jahren in Bombay etablirter tüchtiger junger Wiener Kaufmann, in dem Vortrage, welchen er anlässlich der vom orientalischen Museum veranstalteten Ausstellung am 20. August 1887 zu Prag hielt, Folgendes:

„Alle Aufträge sind *mit der größten Genauigkeit* auszuführen und muss sich der betreffende Industrielle *streng nach den erhaltenen Vorschriften halten*, da eine ganz kleine Abweichung von denselben, welche in Europa von gar keinem Belange wäre, in Indien genügt, um den Besteller zu veranlassen, die ganze Sendung zur Verfügung zu stellen.

Es ist z. B. vorgekommen, dass eine Papierfabrik eine Partie Papier in dunkelblaues Umschlagpapier, anstatt in lichtblaues, wie vorgeschrieben war, einhüllte, und wurde die ganze Sendung von circa 100 Kisten infolge dessen nicht bezogen, obwohl die Qualität der Ware vollständig in Ordnung war.

In Europa würde man so etwas Chicane heißen, *in Indien ist ein solches Vorgehen aber insoferne gerechtfertigt*, als viele eingeborne Käufer von der Ware, welche sie kaufen, keinerlei Fachkenntnisse besitzen und sich nur auf Äußerlichkeiten, wie Packung, Marke, Etiquettirung verlassen.

Man hat sich hiebei vor Augen zu halten, dass die Leute größtentheils keine Warenkenner und ihnen europäische Buchstaben und Ziffern nicht geläufig sind. Sie sind daher genöthigt, sich an in die Augen fallende Äußerlichkeiten zu halten, *und entscheidet das Handelsgericht solche Fälle auch stets zu Gunsten der Eingebornen.*

Alle Aufträge, welche von dem Vertreter an sein Haus in Europa gesandt werden, sind unverbindlich für den Vertreter und das betreffende Haus, so lange dasselbe den Auftrag nicht an den Besteller bestätigt hat.

Nur der Kunde ist gebunden, und zwar muss er seinen Auftrag so lange aufrecht erhalten, *als nach reichlicher Berechnung die Reise der verlangten brieflichen oder telegraphischen Antwort nach und von Europa in Anspruch nehmen kann.*

Nur in dem Fall, dass der Kunde bei Ertheilung des Auftrages ausdrücklich stipulirt, derselbe sei sofort bindend und fest anzunehmen und der Vertreter acceptirt diese Condition, nur in diesem Fall muss die europäische Firma liefern, ohne dass der Käufer erst eine Bestätigung abzuwarten braucht.

Es ist also höchst wichtig, jede Ordre sofort zu bestätigen, oder auch sofort abzulehnen, denn es kommt oft vor, dass nach Ablehnung einer Ordre ein besserer Preis von der Kunde bewilligt und so das Geschäft perfect wird.“

Vielfache Beispiele zeigen aber, dass man bei uns öfters verabsäumt, in solcher Weise zur Befriedigung der Besteller, und zu eigenem gegenwärtigen und künftigen Vortheil vorzugehen. Über eine namhafte Bestellung einer Partie von einem in Bombay sehr gangbaren Artikel z. B., welche im October schon hätte effectuirt sein müssen, hatte der Besteller im darauffolgenden Februar noch nicht einmal eine Antwort erhalten. Eine Sendung von Möbeln aus gebogenem Holze wurde bestellt, mit Messingschrauben und ohne Anwendung von Leim hergestellt — dem Klima Ostindiens angepasst. Die Möbel kamen an — geleimt und mit Eisenschrauben, nach der in der Fabrik bestehenden Arbeitsschablone hergestellt; der Leim löste sich, die Schrauben giengen an Rost zugrunde. — Eine Firma, die Flaschen mit besonderer und eigens ausgeführter Etikette verlangte, konnte es nicht erreichen, dass man sich für die Ausführung der Bestellung eigens bemüht hätte. In den beiden letzterwähnten Fällen waren sofort ausländische Firmen bereit, die Versäumnisse der österreichischen Industriellen auszunützen; ein Schweizer Haus lieferte mit vorzüglichem Erfolge für sich selbst und zur Befriedigung der Empfänger die verlangten, dem Klima entsprechend erzeugten Möbel, und eine englische Firma lieferte neunmal hintereinander Probemuster der gewünschten Flaschen, bis sie vollkommen entsprachen.

Es scheint bei uns an der nöthigen Betriebsamkeit zu fehlen, um durch fortgesetzte Bemühungen den Forderungen der Abnehmer und dem im überseeischen Handel so überaus wichtigen Momente zu genügen: die Ware genau der im Absatzgebiete herrschenden Geschmacksrichtung anzupassen.

Linienschiffsfähnrich Huber, der während des Aufenthaltes der FRUNDSBERG in Calcutta durch glücklich angeknüpfte persönliche Beziehungen in die Lage kam, sich genau über die Verhältnisse und die dort auch schon gefestigte Beurtheilung des österreichischen Exportes belehren zu lassen, hebt in einem an das Schiffscommando erstatteten, sehr eingehenden und sachlichen Berichte unter anderem hervor, dass nach den ihm gewordenen und durch Beispiele erhärteten Mittheilungen die österreichische Industrie, besonders Kurz-, Manufactur- und Glaswaren, in Indien dadurch bedeutende Einbuße erleide, „dass der österreichische Fabrikant nicht zu bestimmen ist, die ihm aufgetragene Bestellung in der gewünschten Art, Beschaffenheit, Menge, und in der verlangten Frist herzustellen".

Selbst im Papierhandel, der bisher noch beinahe als Monopol Österreichs in Indien galt, kam der Fall vor, dass ein belgisches Haus staunenswerte Erfolge mit dem Absatze von österreichischem Erzeugnisse erzielte, das aufgekauft und mit geringfügigen, aber dem örtlichen Geschmacke zusagenden Abänderungen versehen wurde.

Es wurde mehrfach von Seite der Gewährsmänner, mit welchen man über diese — nicht sehr erfreulichen — Themata sprach, die Versicherung ausgesprochen, man stehe in Indien häufig unter dem Eindrucke, als ob der österreichische Fabrikant in dem Eingehen directer Beziehungen mit Indien eine Art von Abenteuer erblicken würde, welches für den sich nach seiner Art solid glaubenden Producenten nicht geziemend wäre. Dass eine solche engherzige Auffassung nur auf Unkenntnis der Verhältnisse beruhen kann, aber gewiss der weiteren Entwicklung unseres Absatzes in den großen, reichen, consumkräftigen Regionen Indiens und anderer überseeischer Länder namhaften Abbruch thun muss, liegt auf der Hand.

Es fehlt nicht an Beispielen, welche den Beweis liefern, dass auch bei uns betriebsame Firmen, welche keine Mühe scheuen, um ihr Geschäft und damit zugleich den Ruf ihrer Heimat in der Ferne vortheilhaft zur Geltung zu bringen, in Bombay und Indien überhaupt die besten Erfolge zu erzielen vermögen.

Die Wiener Goldstickereien und Gold-Bouillonarbeiten haben sich unter allen ähnlichen Erzeugnissen den ersten Rang zu erringen und zu behaupten verstanden. Alle Anstrengungen französischer Firmen, den österreichischen Erzeugnissen dieser Gattung den Rang abzulaufen, waren bis jetzt fruchtlos. Die Indier lieben diese decorativen Sachen sehr und tragen sie mit Vorliebe. Es wäre vielleicht nicht schwer, den Absatz dieses Artikels in Ostindien noch sehr bedeutend zu erweitern.

Die Grazer Wagenbaufirma Weizer hat sich durch einige von ihr nach Calcutta effectuirte Lieferungen dort einen sehr guten Namen gemacht. Man hebt hervor, dass diese Firma es sich ganz besonders angelegen sein lässt, den Wünschen der Besteller genauestens nachzukommen. Ihre Erzeugnisse stellten sich billiger und waren praktischer und geschmackvoller als die in Calcutta verfertigten Wagen. Acht von Weizer gelieferte Equipagen kamen um je 300—350 Rupien billiger zu stehen, als der Preis gewesen wäre, den man sonst in Calcutta zu bezahlen gewohnt war. Dem österreichisch-ungarischen Lloyd kam dabei das Verdienst zu, den Frachtpreis für diese Erzeugnisse der heimischen Industrie bedeutend ermäßigt zu haben.

Eine andere Firma, welcher ihr Renommé sehr am Herzen liegt, ist die bekannte ungarische Weinhandlung Palugyai, welche auch sehr darauf hält, dass ihre Erzeugnisse nicht unter fremder Flagge, sondern mit ihrer heimischen Marke den fremden Boden betreten. Diesen Boden aber in weiterem Maße, als bisher geschehen, für ungarische Weine zu erobern, wird lange, geduldige Ausdauer erfordern, da französische und Rheinweine, dann die spanischen Sorten im Geschmacke des englischen und von Engländern beeinflussten Publicums festgewurzelt sind.

Linienschiffscapitän v. Semsey ist der Ansicht, dass Eisenbahnschienen, Waggons, Locomotive und Pferde lohnenden Absatz in Ostindien finden müssten. Bezüglich des Eisenbahnmateriales findet er, dass bei den noch in großem Maßstabe bevorstehenden Eisenbahnbauten es unsere Industrie vermögen sollte, mit Belgien, dem bisherigen Bezugslande, in erfolgreichen Wettbewerb zu treten. Rücksichtlich der Pferde beruft sich Linienschiffscapitän v. Semsey auf die günstigen Erfahrungen, welche der k. u. k. Consul Stockinger zu Bombay, der sich die Förderung der österreichisch-ungarischen Handelsinteressen außerordentlich angelegen sein lässt, persönlich mit ungarischen Pferden gemacht hat. Die Equipagen des genannten Consuls sind durchaus mit ungarischen Pferden bespannt, und es hat sich erwiesen, dass sie der Hitze besser widerstehen, als die in Bombay sonst beinahe ausschließlich in Gebrauch stehenden Pferde australischer Provenienz. Diese ungarischen Pferde wurden sogar ohne die allgemein üblichen Schutzhauben verwendet, welche zum Schutze gegen Sonnenstich in Bombay sogar den minderwertigen Thieren, so z. B. den Tramway-Bespannungen, angelegt werden. Linienschiffscapitän v. Semsey ist zwar der Ansicht, dass der Bedarf an Pferden für den Privatgebrauch in Bombay kaum ein so namhafter werden könnte, um den Pferde-Export besonders lucrativ zu gestalten, selbst wenn es gelänge, den ungarischen Pferden den dortigen Markt zu gewinnen;

doch bemerkt er, dass die indische Armee jährlich an 500 000 Rupien für Pferde-Anschaffungen ausgibt, und dass Ungarn und Galizien vielleicht an der Deckung dieses Bedarfes in wesentlicher Proportion gewinnbringenden Antheil nehmen könnten.

Ein anderer beachtenswerter Vorschlag des Linienschiffscapitäns v. Semsey geht dahin, die Lloyd-Gesellschaft zu veranlassen, außer ihren regelmäßigen Fahrten, zur Zeit des Fruchtgeschäftes specielle Dampfer auf Ordre nach Bombay zu senden. Das Fruchtverschiffungsgeschäft fällt in die Zeit, in welcher die Mekka-Pilger heimkehren; diese Dampfer könnten in Djeddah Pilger an Bord nehmen und als Rückfracht indischen Weizen nach Marseille oder Dünkirchen laden.

Gewiss fehlt es der erzeugnisreichen österreichisch-ungarischen Monarchie nicht an Artikeln, welche lohnenden Absatz in Ostindien finden können. Es handelt sich nur darum, bestehende Beziehungen zu entwickeln und neue anzuknüpfen. In Indien selbst findet der österreichisch-ungarische Handel keine Hindernisse, es wäre denn, dass er selbst durch unzweckmäßiges Vorgehen sich solche schaffen würde. So sagt z. B. in äußerst treffender Weise Reichsrathsabgeordneter Freiherr Max v. Kübeck: [1])

„Die Schwierigkeiten, welche sich dem Exporte österreichischer Erzeugnisse nach Indien bisher in den Weg stellten, sind so mannigfacher Natur, dass es zu weit führen würde, ihnen eine längere Besprechung zu widmen. So viel ist aber gewiss, dass die Ursache derselben mehr an den europäischen, vielleicht auch österreichischen Verhältnissen, als in Hindernissen, welche durch Einrichtungen Indiens selbst geboten werden, liegen, denn, wie bekannt, bestehen in Indien keinerlei den Handel monopolisirende Einrichtungen, und auch die früher bestandenen Zölle erstrecken sich meistenstheils nur auf solche Artikel, welche wir nicht exportiren, und waren nicht als Schutzmaßregel, sondern als Finanzzölle zu betrachten, theils ist aber ihre Aufhebung schon erfolgt, wie z. B. auf Baumwollwaren, nachdem das Einnahmebudget sich zu heben begann.“

„Der Export Indiens nach Österreich, namentlich von Baumwolle, Indigo, Reis und anderen Producten ist in steter Steigerung begriffen, und genügen die subventionierten Linien des Lloyd nicht, um die großen Ladungen aufzunehmen, welche Indien mit Hilfe dieses Transportunternehmens befördert. Es müssen zu diesem Zweck auch Schiffe, deren Fahrten nicht subventionirt werden, zuhilfe genommen werden. Einer der wichtigeren Artikel, den Österreich im Austausch gegen Reis nach Indien schicken könnte, wäre Salz, und zwar jener Überschuss an Seesalz, welcher von unserer Salinenverwaltung an der Küste unverwendet dem Meere zurückgegeben zu werden pflegt, und könnte der Austausch des bezeichneten Productes gegen Reis im Wege des Ballastes sehr gut stattfinden.“

Unter allen Umständen sind die commerziellen Beziehungen der Monarchie mit Indien noch bedeutender Fortentwicklung fähig. In Bombay, dem nächstgelegenen und für die Anknüpfung von Handelsbeziehungen auch schon durch die dort ziemlich zahlreichen Österreicher und Ungarn am günstigsten situirten Hafen, kam dies den Mitgliedern des Schiffsstabes der FRUNDSBERG

[1]) Das Kaiserreich Indien. Vortrag gehalten zu Brünn, am 24. Mai 1887, aus Anlass der Eröffnung der vom orientalischen Museum daselbst veranstalteten britisch-indischen Ausstellung. Wien, Verlag des orientalischen Museums.

am lebhaftesten zum Bewusstsein. In Mitte der kolossalen, in allem und jedem sich äußernden Handelsbewegung wurde in jedem einzelnen der Schiffsgenossen der Wunsch lebendig, den im Aufschwunge befindlichen Antheil unseres Vaterlandes an so gewinnbringenden und großartigen Transactionen sich noch weiter stetig vergrößern und festen Boden gewinnen zu sehen.

Von diesem Eindrucke waren alle an Bord erfüllt, als die Corvette nach zwölftägigem, ebenso angenehmen als anregenden und lehrreichen Aufenthalte das große und mächtige Emporium des ostindischen Kaiserreiches verließ, dem es vielleicht vorbehalten ist, in nicht zu ferner Zeit die allererste Stelle in demselben einzunehmen, und wo hoffentlich die vielversprechenden Anfänge, welche im Laufe der letzten Jahre trotz allem unleugbar gemacht wurden, dem österreichischen und ungarischen Handel und unserer Industrie ein Feld der Thätigkeit und eine Quelle des Gewinnes sich eröffnen wird, von dessen Bedeutung man sich bis jetzt nur in engbegrenzten Kreisen die richtige Vorstellung macht.

Am 18. Februar um 3^h p. m. dampfte S. M. Schiff FRUNDSBERG bei Ebbestrom aus dem Hafen. Aden war das unmittelbare Reiseziel. Beim äußeren Leuchtschiffe wurden nach Ausschiffung des Hafenlotsen die Segel beigesetzt und die Maschine abgestellt.

Bombay war der letzte Hafen Ostindiens, welchen FRUNDSBERG während ihrer interessanten Campagne berührte. Die Corvette hatte die drei Hauptstädte und nebstdem den einzigen bedeutenderen nichtenglischen Punkt der bengalischen Halbinsel, und beide Haupthäfen der mit Indien engverwandten Colonie Ceylon besucht. Aber den Reisegefährten an Bord der Corvette war, wie es den Seeleuten überhaupt immer und überall geschieht, nur in sehr beschränktem Maße gegönnt gewesen, die unerschöpflichen Wunder Indiens flüchtig kennen zu lernen. Sowie man jeden einzelnen Hafen mit Bedauern verlassen hatte, so war dies jetzt umsomehr der Fall, da es galt, von Indien Abschied zu nehmen, für viele vielleicht auf immer. Man hatte nur bescheiden kosten dürfen, wo man gerne voll und ganz genossen hätte.

Aber auch der flüchtige Besuch Indiens bringt mächtige Anregungen mit sich, und die gewaltigen Eindrücke, welche man mitnimmt, und die sich gegenseitig jagen und drängen, hat vielleicht keiner je so lebendig charakterisirt wie Mantegazza, welcher schreibt:

„Indien ist das Vaterland, dem wir entstammen, Indien hat uns Blut, Sprache und Religion gegeben, das Brot des täglichen Lebens und jenes andere goldene Brot, das vielleicht nothwendiger ist als das erste, nämlich das Ideal . . .“

„Zweihundert zweiundfünfzig Millionen Menschen, alle möglichen Klimate der Welt, alle Farben der menschlichen Haut, der Buddhaismus, die Lehre der Brahmanen, der Islam, alle Formen der christlichen Religion und der wildeste Fetischismus, Buddha, Brahma, Christus und die Sonne sind hier vertreten — alles nothwendige Materiale, um die größten Probleme der Anthropologie und Ethnologie zu lösen, findet man hier . . .“

„Die Musik ist die einzige Kunst, welche annähernd imstande wäre, das Unbestimmte, das Unendliche der Empfindungen, welche Indien erregt, auszudrücken; sie ist die einzige Kunst, welche die warme Sinnlichkeit und die Überfülle hoher, großer, vielgestaltiger Gedanken, die der Besuch in jenem fernen Lande in uns wachruft, wiedergeben könnte; im Vaterlande

der Cholera und der Elephanten, der Orchideen und des Tigers, wo an 300 Millionen Menschen aller Farben sich drängen und drücken wie die Ameisen am Tage der Krönung ihrer Königin . . .«

»Das Zuviel ist das Charakteristische in Indien; zu viel Menschen und zu viel Thiere, zu viel Wärme, zu hohe Berge, zu viel Reichthum und zu viel Armut, zu viel Alter und zu viel Kindheit, zu viele Farben und zu viele Gerüche, zu viel Fieber und zu viel Liebe, zu viel Todte und zu viel Leben. — Wir armen, lauen Menschen der gemäßigten Zone fühlen uns immer erdrückt, überschwemmt von zu vielen Empfindungen; man wird betäubt, geblendet, ermüdet. Man transpirirt immer innen und außen.«

»Mäßigkeit, Bescheidenheit, Schamhaftigkeit, Sparsamkeit sind in diesem feuersprühenden Lande ganz exotische Pflanzen, und jeder Augenblick zwingt uns, die Eingeborenen zu beneiden. Sollte ich eine Symphonie mit dem Zuviel-Motiv schreiben, so müsste ich auch düstere, schreckliche Tempel mit hineinbringen mit Kühen, Pfauen und Bettelpriestern; mit Gold und Silber bedeckte Elephanten; Kinder, auf deren Brust unschätzbare Kleinodien strahlen; Fürsten, deren Kleider mit Edelsteinen im Werte vieler Millionen bedeckt sind; Coolies, die mit weniger als zwei Rupien monatlich leben; schwarze, nackte Menschen, die immer von Cocosöl oder Schweiß oder von beiden zusammen glänzen; weiter eine wahre Orgie von nacktem, wohlgeformtem Fleische, das weder durch Mieder noch Beinkleid verdeckt wird; vielfarbige Kleider, welche den menschlichen Körper verschleiern, bedecken, aber nicht verbergen, und zu den Sinnen des Menschen sprechen, der diese Bekleidung nicht gewohnt ist; das Groteske im Heiligen, das Cyklopenhafte im Tölpel; Affen, die man anbetet, und Heilige, die sich dreißig Jahre lang nicht von der Stelle bewegen; Affen, welche vom Staate unterhalten werden, und Katzenhospitäler, Hunde und Raben, Schlangen und Elephanten, Krokodile und Rhinozerosse; Büffel, die sich in fieberschwangerer Erde ergötzen, und thurmhohes Bambusrohr; Wälder von Magnolien und Rhododendronsträuchern, die so groß sind wie Kastanienbäume; epileptisch scheinende Bajaderen mit Gesichtern, denen das Opium ein Gepräge von Stumpfsinn und Dummheit verliehen; von Betel rosig gefärbte Zähne und Lippen, aus denen das Blut zu springen droht; die höchsten Berge der Erde und Läden, die kleiner als ein Schrank sind — ein Pandämonium und eine Dithyrambe von leuchtenden Dingen, grotesken, ungeheuer großen und unendlich kleinen Gegenständen, die auf uns den Eindruck eines ungeheuren, von einem Victor Hugo im Delirium erträumten Maskenzuges machen.«

Kehren wir nach dieser Abschweifung wieder zu unserer, auf der Fahrt von Bombay nach Aden begriffenen Corvette zurück.

Die anfangs frisch aus NNW wehende Brise raumte allmählich bis NNO, flaute jedoch sehr bald vollkommen ab, so dass schon am 22. die Reise mit Dampf fortgesetzt werden musste. Von diesem Tage an bis zum 1. März unterbrach nur höchst selten ein kaum fühlbarer Hauch die Windstille; die See blieb glatt, das Wetter durchaus heiter, das Barometer normal und die Temperatur stieg mit der abnehmenden Breite auf 27° C. Maximum im Schatten. Im Golfe von Aden zeigten sich am 1. März wieder die ersten leichten Spuren des NO-Monsoons; die Brise gieng jedoch schon am darauffolgenden Tage nach SSO über.

Die Strömung setzte die ganze Zeit regelmäßig nach NNO bis NNW mit 9—24 Seemeilen im Tage, nahm im Golfe von Aden zu und erreichte am 1. März unter der arabischen Küste das Maximum von 36 Meilen in 24 Stunden.

Am 2. März mittags kamen die Granitfelsen von Aden in Sicht und um 6^h p. m. wurde FRUNDSBERG in diesem Hafen vierkant vertäut.

Zur Zurücklegung der Distanz von 1396 Seemeilen verbrauchte die Corvette 110 *t* Kohlen, wonach auf 1 *t* 12,7 Meilen kommen. Noch etwas günstiger stellt sich dieses Verhältnis, wenn erwogen wird, dass gleichzeitig zur steten Ergänzung des Wasservorrathes während der Fahrt 11 850 *l* Trinkwasser destillirt wurden.

In Aden hielt sich Corvette FRUNDSBERG nur so lange auf, als es nothwendig war, um kleine Herstellungsarbeiten in der Maschine vorzunehmen und die Kohlen- und Lebensmittelvorräthe zu ergänzen.

*

Am 6. März um 8^h a. m. dampfte Corvette FRUNDSBERG aus dem Hafen von Aden. Nach einer Stunde benützte man bei frischer Ostbrise die Segel, mit welchen das Schiff bis gegen Abend gute Fahrt machte. In der Nacht flaute die Brise ab, die Maschine wurde wieder in Bewegung gesetzt und um $3^1/_2{}^h$ a. m. des 7. steuerte FRUNDSBERG durch den östlichen Canal der Straße von Bab-el-Mandeb und lief in das Rothe Meer ein, nahm hierauf Curs auf die Bucht von Assab, wo sie um Mittag vor Anker gieng.

XI. Assab.

„*Se tutto il mondo fosse come la nostra colonia, il mio giornale di viaggio sarebbe più che tisico.*“ Unbeirrt vom patriotischen Stolze, welchen das Betreten weitentfernten, und dennoch von der heimatlichen Flagge beschatteten Landes erwecken muss, — war es ein Italiener, der obige Worte schrieb, als er am Schlusse einer Weltumseglung, nach Anschauung der Wunder des fernen Ostens, Assab im Sommer 1882 berührt und nach kurzem Aufenthalte wieder verlassen hatte.

So wie dieser Italiener waren auch unsere Reisenden an Bord der FRUNDSBERG der Eindrücke voll, welche die ostindische Wunderwelt in ihnen wachgerufen hatte, als sie am 7. März in der recht unwirtlichen Bucht von Assab ankamen. Von den prachterfüllten Stätten kommend, welche die Anschauung von zwei Cultur-Aeonen vermitteln, ist es nicht leicht, das Urtheil auf unbefangene Betrachtung eines unscheinbaren Anwesens zu stimmen, welches zur Lösung von Culturaufgaben der Zukunft bestimmt, in allem vorerst nur eine embryonische Entwicklung aufweisen kann. Die große Vergangenheit und bedeutende Gegenwart Ostindiens tritt überall unmittelbar vor das Auge; nicht so ist es mit den Gestaltungen der Zukunft bestellt, welche unter Schutz und Leitung einer alten großen Culturnation an den Küsten des Rothen Meeres zu entstehen bestimmt sein mögen.

Nicht vergleichend, sondern im Hinblicke auf ihr kurzes Bestehen und ihre vielleicht bedeutende Zukunft, müssen der italienische Colonialbesitz und die italienische Colonisationsarbeit betrachtet und beurtheilt werden.

Assab ist die älteste italienische Niederlassung am Rothen Meere, und bildet mit einem schmalen Küstengebiete nach dem Gesetze vom 5. Juli 1882 eine unter der vollen Souveränität Italiens stehende italienische Colonie. Dieses Gebiet erstreckt sich in einer Küstenlänge von nur 36 Seemeilen von Ras Dermeh (Damah auf der englischen Admiralitätskarte) bis Ras Sinthiar (Sintiyah). Die Inseln in der Bai von Assab gehören auch dazu. Der Flächeninhalt des continentalen Theiles wird nach den in letzter Zeit angestellten genauen Vermessungen von Professor Cora mit 579 km^2, jener des insularen Gebietes auf 52 km^2 angegeben. Wichtig ist die in letzter Zeit erfolgte Erwerbung von Beilul, 10 Seemeilen von Ras Dermeh, der Nordgrenze des Territoriums von Assab, und etwa 75 *km* entfernt vom Centrum dieses Territoriums — der Rhede von Buja. Die Wichtigkeit von Beilul und dem

benachbarten Dorfe Gubbi beruht darauf, dass von hier aus die besten Wege in das Innere von Abessynien führen. Beilul ist militärisch besetzt; die Einwohner dieses Ortes, etwa 500 an der Zahl, und jene von Gubbi, etwa 800, nebst einer flottanten Bevölkerung von etwa 400 Beduinen, treiben ziemlich lebhaften Handel, zumeist nach Aden. Ausgeführt werden Elfenbein, Straußfedern, Gummi, Honig, Felle, Kaffee, Palmenmatten; zur Einfuhr gelangen: Durrha, Reis, Tabak und indische Baumwollwaaren. Nach Süden zu schließt sich an das Colonialgebiet von Assab das Territorium Raheita (Roheita) an, welches seit 20. September 1880 unter italienischem Protectorate steht, indem der Sultan dieses Gebietes mit Italien einen Vertrag abschloss, in welchem er sich verpflichtete, keinen Theil seines Gebietes an eine fremde Macht zu veräußern, wogegen ihm Italiens Schutz zugesichert wurde.

Diese südliche Gebietsgruppe: Beilul, Assab und Raheita ist die eine Basis zum Vordringen nach Abessynien [1]), während Massauah mit den Orten: Emberemi im Norden, Arkiko, Arafali an der Aldulis Bay, Macalille auf der Halbinsel Buri, nebst ihrer eigenen Bedeutung auch noch jene einer zweiten Basis für das Vordringen nach Abessynien besitzen.

Die zwischen den Gebietsgruppen Assab und Massauah liegende Küstenstrecke, von der Halbinsel Buri bis Beilul steht bis jetzt lediglich unter italienischem Protectorate. Der Aviso „ESPLORATORE“ vollführte während des Sommers 1885 die Aufgabe, dieses Protectorat in den wichtigsten und am besten zugänglichen Häfen der Küstenstrecke zu proclamiren, und daselbst die italienische Flagge zu hissen. Es sind dies Hanakil, Mader und Ed (Eïd). Der letzgenannte Ort ist von diesen kleinen Küstenplätzen der bedeutendste; er liegt etwa 70 Seemeilen südlich von Amfila. Eine französische Gesellschaft hatte sich hier im Jahre 1839 um den Preis von 12 000 Maria Theresia-Thalern zum Gebieter gemacht, ihre Rechte aber später an ein italienisches Haus cedirt [2]). Ed und Mader führen Durrha nach Abessynien ein, und verschiffen Felle u. s. w. nach Aden; Hanakil hat Perlen- und Korallenfischerei.

Das ganze hier kurz skizzirte Gebiet von Emberemi bis Raheita steht in mannigfachen natürlichen und Verkehrsbeziehungen zu Abessynien; und so unwirtlich, und schon allein des überheißen Klimas wegen schwer bewohnbar diese ansehnliche Küstenstrecke auch sein mag, — für denjenigen, der sie

---

[1]) Das Gesetz über die Colonisation von Assab gab seinerzeit Anlass zu lebhaften publicistischen Controversen. Der gelehrte Professor Sapeto, dessen seit 1840 unternommene ostafrikanische Reisen die Grundlage für das Wirken der geistigen Urheber der italienischen Colonialprojecte geworden waren, und der in Gemeinschaft mit Admiral Acton Assab zur Gründung einer italienischen Colonie ausgesucht hatte, (1870) wurde vielfach heftig angegriffen. Der Mangel an gutem Trinkwasser, der unfruchtbare Boden, die excessive Hitze waren die Hauptvorwürfe gegen Assab. Ein Vertheidiger des Projectes, Anton Rizzo, welcher von 1857 an sieben Jahre hindurch in Massauah einer Factorei mit Capitalien des Wiener Hauses Ignaz Frisch vorgestanden war, und die Küsten des Rothen Meeres sowie Abessinien genau kannte, stützte seine Vertheidigung der Erwerbung von Assab auf die These: dass es bei zielbewusstem Vorgehen gelingen müsse, den Handel Abessiniens von Massauah gänzlich nach Assab zu lenken. Auf die beweisenden Ausführungen Rizzos können wir hier natürlich nicht näher eingehen, umsomehr als sie gegenstandslos geworden sind seit Italien nebst Assab auch Massauah in der Hand hat; aber sie begründen die Richtigkeit der ausgesprochenen Ansicht, dass Assab als commerzielle Operationsbasis gegen Abessinien mit Massauah nahezu gleichwertig ist.

[2]) Hingegen bestehen noch französische Ansprüche auf Dessi in der Adulis-Bai, wenige Meilen von Massauah.

beherrscht, Kraft und Willen besitzt, ist sie der nothwendige und genügende Ausgangspunkt zur civilisatorischen und culturellen Invasion des vielversprechenden, auf das reichste gesegneten abessynischen Hochlandes.

Diesen Ausblick auf lohnende Aufgaben der Zukunft muss man festhalten, wenn man sich der wahrhaft traurigen Eindrücke erwehren will, welche das heutige Assab auf den Besucher macht. Nebstdem darf man auch nicht vergessen, dass es erst einige wenige Jahre sind, seit Italien Assab zur unmittelbaren Kroncolonie gemacht hat, nachdem vorerst durch einen Zeitraum von nahezu zwölf Jahren dieser Küstenstrich lediglich ein italienischer Privatbesitz gewesen war, der nur den Schutz der Staatsgewalt genoss; einen Schutz, dessen Wirksamkeit zeitweise durch höhere politische Rücksichten gegen Widersacher — Egypten, die Pforte, England — mehr oder weniger beeinträchtigt wurde, und dies umsomehr, als die rasch wechselnden Ministerien Italiens sich keineswegs Parlamenten gegenüber befanden, welche etwa zu einer ausgiebigen Förderung des italienischen Besitzes am Rothen Meere gedrängt hätten.

Der Ursprung der Niederlassung Italiens am Rothen Meere ist nicht auf staatliche Initiative zurückzuführen, sondern entsprang dem Drängen und der Selbstthätigkeit italienischer Handels- und Rhederkreise, welche allerdings in ihren Bestrebungen bei der Staatsgewalt ausreichende Unterstützung fanden. Im Spätjahre 1869, nach Eröffnung des Suezcanals, fand ein Congress der italienischen Handelskammern zu Genua statt; diese Vereinigung beschäftigte sich mit dem Antrage des Großrheders Raffaele Rubbatino, die Fahrten seiner Dampfer nach Ostindien via Suez auszudehnen, und hieran knüpfte sich der Wunsch, auf dem Wege zwischen Suez und Bombay eine eigene, von fremden Einflüssen unabhängige Zwischenstation für die neue Schiffahrtslinie zu erwerben. Der Congress der Handelskammern erfasste diese Ideen mit Feuereifer, und griff auf eine ältere Ausarbeitung der Handelskammer Venedigs zurück, welche für den angedeuteten Zweck das Territorium von Secheira mit der Rhede von Scheik-Saïd, in der Nähe von Bab-el-Mandeb an der arabischen Küste vorgeschlagen hatte. Professor Sapeto, der berühmte italienische Reisende, beantragte hingegen die Erwerbung von Cur-Amera, etwa 18 *km* östlich von Bab-el-Mandeb. Das Resultat der eingeleiteten Action war, dass Professor Sapeto, welchem von Seite der Regierung Admiral Acton beigegeben wurde, als Bevollmächtigter des Hauses Rubbatino nach dem Golf von Aden abgieng, um eines der genannten Territorien für das genannte Haus zu erwerben. Er fand aber Schwierigkeiten, die wohl kaum mit Unrecht dem von Aden her ausgeübten englischen Einflusse zugeschrieben wurden. Mit den weitgehendsten Vollmachten ausgerüstet, entschloss Professor Sapeto sich kurz dazu, die unfruchtbaren weiteren Verhandlungen abzubrechen, und die Erreichung seines Zieles an anderer, benachbarter Stelle zu versuchen. Er entschied sich bald für das Gebiet von Assab, welches einem unabhängigen Stamme der Danackils, den Anchalas, gehörte. Noch im Jahre 1869 kam ein Vertrag mit den Anchala'schen Sultanen Ibrahim, Hassan und Abdallah zustande; nach wenigen Monaten wurde Buja erworben, und am 13. März 1870 dort zum erstenmale die italienische Flagge auf afrikanischem Boden gehisst.

Wir haben schon früher andeutungsweise angeführt, dass die Wahl des Territoriums von Assab von vielen Seiten als eine wenig glückliche angesehen wurde, und Professor Sapeto vielen Angriffen Stand halten

musste. Von einem Ausblicke auf Abessynien war eben damals noch von keiner Seite die Rede, man betrachtete den Nucleus der erst zu gründenden Colonie einzig vom Standpunkte der Eignung zu einer Schiffahrts- und in zweiter Linie auch Handelsstation; es fehlte nicht an gewichtigen Stimmen, welche sehr ungünstige Berichte über Assab abgaben, und den an Zahl und Einfluss nicht geringen Gegnern jeder colonisatorischen Thätigkeit überhaupt dadurch gewichtige Waffen in die Hand gaben. Seeofficiere von der Bedeutung eines Lovera de Maria und Racchia, der General Ezio de Vecchi (1871), dann der namhafte Reisende und Verfechter der Idee einer italienischen Colonie auf Neu-Guinea, Emil Cerutti (1873), begegneten sich in den abfälligsten Urtheilen über Assab; sechs Jahre später schrieb Guarmani, bekannt durch seine arabischen Reisen und Vorkämpfer für die Erwerbung von Ras Filuc (dem Elephanta der Römer, günstig gelegen für den ergiebigen Handel mit Vadi Nogal, dem „Paradies der Somalis“) über Aden: *„la malaugarata baia non venne acquistata e per pochi soldi dall' Italia, che dietro il consiglio di persone incompetenti; per me Assab, impossibile come emporio della Scioa, impossibile come stazione commerciale, non vale perfettamente nulla“.*

Wohl waren nicht alle gegen Assab gerichteten Urtheile in so leidenschaftlichem Tone gehalten; Camperio, Bienenfeld, Giordano, sprechen sich viel reservirter, Negri viel diplomatischer aus; in den lebhaften publicistischen und wissenschaftlichen Controversen über den Wert von Assab nahmen die Eigenthümer des Colonialterritoriums — die Firma Rubbatino, — und die Regierung eine vollständig neutrale Haltung ein, und zogen es vor, statt sich an dem unfruchtbaren Gezänke zu betheiligen, die Verhältnisse und Eigenschaften des Coloniallandes von verschiedenen Gesichtspunkten aus durch berufene Fachleute an Ort und Stelle gründlich erforschen zu lassen. Antonini, Beccari und Issel, Serra Caracciolo lieferten objective Berichte, und im Jahre 1879 erhielt Linienschiffscapitän de Amezaga den Auftrag, Assab mit seiner Rhede und dem vorliegenden Inselgebiete vom maritimen Standpunkte aus zu untersuchen und zu beurtheilen; seine auf einer vollständigen Küsten- und allgemeinen Landesaufnahme basirten günstigeren Berichte hatten zunächst zur Folge, dass der Plan zur Verstaatlichung der Colonie festere Formen gewann, und im December 1880, nach der Heimkehr de Amezagas, ward Consul Bianchi als königlicher Civilcommissär in Assab installirt.

Der Verstaatlichung der Niederlassung, der Überführung des Territoriums aus dem Zustande privaten Besitzes im natürlichen Schutzverhältnisse zum Staate, welchem der Besitzer angehörte, in den Zustand der Colonie, also des erweiterten Staatsbesitzes, standen nicht geringe Schwierigkeiten entgegen. Es dauerte geraume Zeit, bis der Staat um die Ankaufssumme von 416 000 ital. Lire der Firma Rubbatino die Besitztitel über die bishin erworbenen Territorien abkaufen konnte (10. März 1882). Die undefinirten und undefinirbaren Oberhoheitsansprüche Ägyptens über die ganze Westküste des Rothen Meeres; die hierauf fußende Bestreitung der Selbständigkeit jener kleinen Sultane, welchen ihr Territorium abgekauft worden war; das Suzeränitätsverhältnis zwischen Ägypten und der Türkei [1]), hatten eine schwer versiegende

[1]) Weder dem Vicekönig von Ägyten noch dem Großsultan war das entscheidende Wort zugekommen, als das Gebiet von Assab für die Firma Rubbatino an-

Quelle von Einwendungen, Verzögerungen und Erwägungen abgegeben; dazu war aber — vielleicht noch schwerer zu besiegen — die eifersüchtige Aufmerksamkeit getreten, mit welcher England das langsame aber stetige Fußfassen Italiens an den Gestaden des Rothen Meeres beobachtete. Thatsächlich verlangte England von Italien Aufklärungen, als de Amezaga zu der eben früher erwähnten vorwiegend hydrographisch-topographischen Expedition mit dem Panzerschiffe VARESE, von GARIGLIANO und ISCHIA begleitet, abgehen sollte; Lord Salisbury bezeichnete das Rothe Meer als die *corde sensible* Englands, und erreichte, dass Italien die rein commerzielle Natur seiner damaligen Bestrebungen im Rothen Meere formell erklärte, sich auch verpflichtete, Assab zu keinem Kriegshafen zu gestalten und der friedliche Charakter der Mission de Amezagas musste sogar dadurch äußeren Ausdruck erhalten, dass an Stelle des Panzerschiffes VARESE der Avisodampfer ESPLORATORE, nur von der ISCHIA begleitet, nach dem Rothen Meere abgieng.

Seither ist Italien aller kleinen und großen politischen Schwierigkeiten, die ihm im Rothen Meere bereitet wurden, glücklich Herr geworden; man hat sich höhere Ziele zu stecken gewusst, als jene anfänglichen waren, welche sich auf die Gewinnung eines *„scalo marittimo“*, eines *„luogo d'approdo“* beschränkten; die am Handel und Schiffahrt betheiligten Kreise, nicht minder aber die gelehrten Gesellschaften, Parlament und Regierung, sowie zahlreiche opfermuthige Reisende fördern gemeinsam das Werk Italiens auf afrikanischem Boden. Würde ein Sporn für das energische Weiterstreben fehlen, so müsste er in dem Blute der Tapferen von Dogali gefunden werden, jenen Blutzeugen der italienischen Colonisationssache, welchen schon so viele Andere vorangegangen sind: Biglieri, Giulietti, Bianchi, Monari, Diana, Porro, Gottardi, Zanini, Coccastelli, Romagnoli und endlich G. B. Licata.

Der letztgenannte junge Gelehrte, welcher im Frühjahre 1886 auf einer Forschungsreise in Harrar ermordet wurde, kann als der enthusiastischeste Anhänger und Verfechter der italienischen Zukunftspläne in Afrika angesehen werden. Eine Art von leidenschaftlicher Liebe verband ihn mit dem afrikanischen Boden und immer wieder kehrte er nach kurzem Aufenthalte in der Heimat nach Afrika zurück.

Es waren hohe und edle Gesichtspunkte, von welchen aus Licata die Colonisationsaufgaben seines Volkes erfasste, und die er mit Unermüdlichkeit durch Wort und Schrift in weitere Kreise zu verbreiten trachtete. Handel und Handelsgewinn erschienen ihm nicht als genügender Zweck und einziges Ziel italienischer Colonisations-Bestrebungen, sondern nur als Mittel zum Zwecke, nämlich zur Verbreitung der Cultur unter Völkern, die in Barbarei dahinleben. *„In mezzo a questo grande mercato inglese che è il mondo d'oggi, io non mi nascondo la faccia tra le mani. Col lavoro assiduo e colla tenacità ardimentosa, il nome nostro correrà oltre mare trionfatore, portando fra popoli rozzi gli slanci di civiltà di cui siamo capaci, con quella forza di convinzione e quella mitezza d'animo che son la gloria del nostra carattere.“* So schrieb Licata; und der italienischen Jugend stellte er in einem am

---

gekauft wurde. In seiner genauen Kenntnis der Verhältnisse hatte Professor Sapeto die Hebel an ganz anderer Stelle angesetzt, um die kleinen Sultane für den Verkauf des gewünschten Territoriums zu gewinnen, nämlich, beim Großscheriff von Mekka. Zu diesem Zwecke hielt er sich mit Admiral Acton einige Zeit zu Djeddah im bestbewahrten incognito auf. (Vgl. Maltzan *„Reise nach Südarabien“*, 1873.)

25. Jänner 1885 zu Florenz gehaltenen Vortrage über „Italien im Rothen Meere“ die Aufgabe, sich durch Erweiterung des Vaterlandes mittels colonisatorischer Arbeit, der Väter würdig zu zeigen, die das Vaterland geeinigt und damit es geschaffen haben: *„Per le aspirazione del tempo, pel sangue che ci costa l'Africa un programma africano s' impone oggi all Italia: e noi sapremo maturarlo, formandone il vanto della giovine generazione che muore in Africa per quegli stessi ideali di patria, che arrisero ai nostri vecchi nell'esilio, sul patibolo, ed attraverso il fumo delle barricate“.*

Von Licata stammt auch das schöne Bild, welches er in seine letzte Arbeit *„La conquista dell'Africa“* verflocht: *„L'Asia per una parte e paralitica, per l'altra è cadavere. Ad oriente Pechino, ad occidente Babilonia. L'Europa tramonta: l'Americhe e l'Australia sfuriano nella loro giovinezza — creole superbe; l'Africa è l'avvenire“.*

Der schwärmerische Enthusiast und Patriot war aber auch ein kühler, sorgfältiger und gewissenhafter Beobachter. Davon zeigen seine beschreibenden Arbeiten, von welchen die eine *„Assab e i Danachili“* (Milano 1885, fratelli Treves), die Frucht eines längeren Aufenthaltes Licatas im italienischen Colonialbereiche ist, wohin er sich im Jahre 1883 an Bord des Kanonenbootes CARIDDI über Djeddah, Hodeidah und Aden begeben hatte.

Dem erwähnten Werke glauben wir auch in Nachstehendem einiges des Wissenswerteren über Assab entlehnen zu dürfen, um die Angaben unserer Reisenden an Bord der FRUNDSBERG in einer dem Leser vielleicht willkommenen Weise vervollständigen zu können; dass FRUNDSBERG keine erschöpfenden Berichte liefern konnte — bei nur siebenstündigen Aufenthalte der Corvette auf der Rhede von Assab — liegt wohl auf der Hand; dass übrigens dem flüchtigen Besucher von Assab sich überhaupt wenig des Beschreibens Wertes darbietet, glauben wir durch das Citat bekräftigt zu sehen, mit welchem wir den vorliegenden Abschnitt eingeleitet haben.

Vom königlichen Commissär, Fregattencapitän Cav. Luigi di Simone und dem Militärcommandanten Major Cav. de Cauda auf das zuvorkommendste empfangen, besuchten Linienschiffscapitän von Semsey und mehrere Schiffsofficiere der FRUNDSBERG unter Führung dieser Herren die „Sehenswürdigkeiten“ der jungen Colonie, welche sich allerdings auf die Einrichtungen zur Unterkunft, Verpflegung und hygienischen Behandlung der italienischen Garnison, sowie auf ein bescheidenes Denkmal für Giulietti, Biglieri und ihre gleichfalls gemordeten Genossen beschränken. Die Garnison bestand zur Zeit der Anwesenheit der FRUNDSBERG aus 500 Mann der verschiedenen Waffengattungen, welche von den Befehlen des commandirenden Generals zu Massauah abhängig waren. In eigentlich colonisatorischer Beziehung konnten wohl nur die allerbescheidensten Anfänge vorgenommen werden; wirkliche Colonisten hatten sich noch keine ansässig gemacht, und Linienschiffscapitän von Semsey bemerkt, es seien nur drei, dem Militärstande nicht angehörende Italiener da gewesen, nämlich die Marketender der Truppen. Diese verschwindend kleine Zahl würde aber zu irrigen Schlüssen verleiten, wenn nicht hinzugefügt würde, dass sich dieselbe nur auf das rein militärische Emplacement von Assab bezieht. Zieht man hingegen das ganze Territorium der Kroncolonie in Betracht, so gelangen andere, wenn auch immer noch bescheidene Ziffern zur Geltung.

Ein genauer Census zu Beginn des Jahres 1885 ergab nämlich: [1])

Europäer	34
Sudanesische Araber und solche anderer afrikanischer Stämme	443
Danachils	540
Abessynier	47
Somalis, Indier u. s. w.	49
Zusammen	1113, oder 630 Bewohner mehr als nach dem Census von 1883.

Linienschiffscapitän v. Semsey schätzt die Einwohnerzahl von Assab auf etwa 1500 Seelen, und schrieb über den Ort Folgendes: Ein Holzmolo vor dem Gebäude des Stationscommandos gestattet das Anlegen von Booten, doch muss dieses sehr vorsichtig geschehen, da ein Wellenbrecher, unterhalb des Meeresniveaus liegend, demselben vorgelagert ist, und so einen kleinen Bootshafen bilden soll. Hier ist die einzige etwas tiefere Stelle an dem Ufersaume der ganzen Bucht.

Der ganze Ort theilt sich in zwei Theile, und zwar in das von den Eingebornen bewohnte Dorf, und in jenen Theil, welcher die Wohnungen der Garnison enthält. Ersterer Theil besteht aus ungefähr 150 niederen, langen Hütten, aus Bambus und Strohmatten, deren vordere Front zu Kaufläden benützt wird, während der rückwärtige Theil als Wohnung dient.

Diese zumeist halbverfallenen Hütten sind in drei parallelen Reihen angeordnet, und bilden so zwei, mit fußhohem Sande bedeckte Straßen, auf denen sich ein verhältnismäßig reger Verkehr entwickelt.

Hier werden die einzelnen Kameele zu Karawanen vereinigt, oder es werden die eingelangten Waren von den Kameelen abgeladen; jeder wie immer geartete Transport wird mittels dieser Thiere bewirkt.

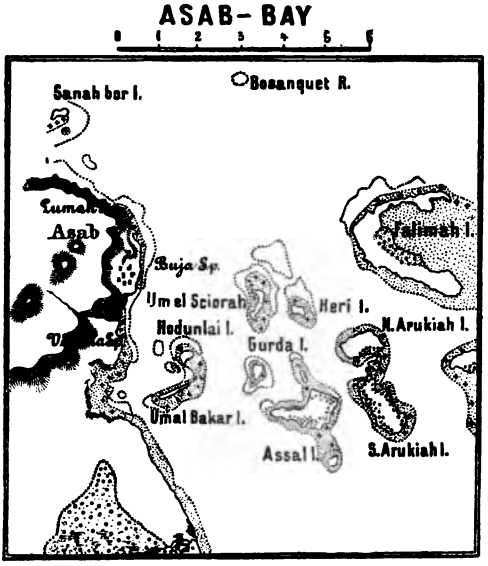
Weit freundlicher sieht es im europäischen Theile der Stadt aus. Die Garnison, aus 500 Mann bestehend, worunter 80 Mann Cavallerie, ist in Baracken, aus Holz und Stein gebaut, ziemlich gut untergebracht. Die Kranken finden ihre Unterkunft in zwei separaten Baracken. Hier befindet sich auch das Stationscommando, ein einstöckiges, ganz aus Stein gebautes luftiges Gebäude, mit einigen Ornamenten verziert.

Eine Destillirmaschine, ein Eiserzeugungsapparat, sowie eine Militärbäckerei, decken die diesfälligen Bedürfnisse der Truppen. Weiters ist hier noch das Hafenamt, die Post, mehrere Magazine und ein Gasthaus, das sich den stolzen Titel »Albergo della Colonia« beigelegt hat. Auf einem nordwestlich von der Stadt gelegenen Hügel ist ein Obelisk errichtet, welcher dem Andenken von Soldaten gewidmet ist, die im Kampfe mit den Eingeborenen ihr Leben verloren haben; der Obelisk ist aus Lava hergestellt, und zeigt an seiner der See zugewendeten Seite die Namen der im ehrenvollen Dienste, fern von der Heimat Gefallenen.

Assabs Umgebung bezeichnet Linienschiffscapitän v. Semsey als eine trostlose, meilenweit erstrecken sich Lavafelder, oder aber Sandflächen, keine Spur von Vegetation ist hier zu entdecken. Erst seit kurzem wurde auf Anregung des Regierungscommissärs — eines Fregattencapitäns — die erste Probe mit der Anlage eines Gartens gemacht. Bei der hier herrschenden

[1]) »*Bolletino della Società Africana*«, 1885 I.

trockenen Hitze ist es aber ungemein schwierig, eine halbwegs befriedigende Vegetation zu erzielen, und nur wenige Pflanzengattungen konnten bisher kümmerlich aufgezogen werden. Fortificationen sind bisher in Assab keine errichtet worden; ein einziges Geschütz befand sich in einem thurmartigen Bau, und hatte den Zweck, vorkommenden Falles zur Allarmirung verwendet zu werden. Bei den im allgemeinen friedlichen Gesinnungen der Bevölkerung, sind Fortificationen auch vorläufig wenigstens recht gut entbehrlich.



Die Lebensverhältnisse in Assab dürfen unbedenklich als sehr schwierige bezeichnet werden. Sowohl das Klima, als die Beschaffenheit des Landes und Spärlichkeit der Vegetation und der Producte überhaupt, sind hiefür die Ursachen. Das Klima ist ein tropisch heißes; die glühenden Strahlen der Sonne werden von dem vulkanischen, steinigen und sandigen Boden, welcher nur hie und da einigen Pflanzenwuchs trägt, in unbarmherziger Weise reflectirt; die Wärmeschicht dieser Reflexstrahlen vereinigt sich mit den Wirkungen der $11^1/_2$—$12^1/_2$ Stunden lang scheinenden Sonne, und der von Hitzausschlägen gepeinigte Körper findet nur durch die beinahe unausgesetzten Brisen einige Erleichterung. Die Milderung des subjectiven Wärmegefühls durch frische Brisen — „frisch“ im seemännischen Sinne, nicht als Synonym für kühl zu nehmen! — ist allerdings eine wesentliche. Für Licata, dessen Enthusiasmus alles eifrig festhält, was die schwierigen Lebensbedingungen Assabs in etwas milderem Lichte erscheinen lässt, sind die beinahe unausgesetzt über die Bai von Assab und ihre Ufer streichenden Winde das Hauptargument, mit welchem er die Erträglichkeit des Klimas verficht, ja er versteigt sich einmal sogar zur Behauptung, Assab könne als das San Remo oder Viareggio des Rothen Meeres angesehen werden, da in Djeddah, Mocca, Hodeidah und selbst Massauah gleiche Temperaturen, ohne die erquickenden Wirkungen der bewegten Luft andauernd herrschen. Aber Licata ist aufrichtig genug, uns aus der Beschreibung des Lebens, das er in Assab geführt, und

mehr noch aus meteorologischen Aufzeichnungen, die klimatischen Verhältnisse dieser — unter dem Thermal-Äquator situirten — afrikanischen Riviera erkennen zu lassen. Er beschreibt uns, wie tagsüber jedes, auch das leichteste Kleidungsstück überlästig wurde; wie es bei Nacht unmöglich war, in den Räumen des nach allen Richtungen offenen Hauses Schlaf zu finden, so dass man trotz des unaufhörlichen Geheuls und Gebells der zahlreichen Hunde, Schakale und Hyänen es vorzog, ein arabisches Bett im Garten, im Freien aufzuschlagen u. s. w. Gewiss ist, dass Licata nach dieser Richtung hin keinerlei Übertreibung geziehen werden kann; eher mag dies dort geschehen dürfen, wo er seinen eigenen Maßstab — für Durchschnittsmenschen unzweifelhaft einen zu hohen Maßstab — anlegt, um die Eindrücke zu schildern, welche die physische Pein lindern und sie häufig vergessen machen. Deshalb kann er auch, ohne aus den Grenzen subjectiver Wahrhaftigkeit herauszutreten, schließlich sagen, es sei „ein ruhiges Leben in wildem Lande" gewesen, und man habe sich *in fin dei conti* nicht so schlecht befunden als es den Anschein haben mochte; der Aufenthalt habe gewiss Liebe zum Aufenthalsorte geweckt, oder doch zum mindesten trübe Erwartungen vernichtet. — Aber selbst Licata, mit seinem vom Enthusiasmus des Naturforschers und Patrioten getragenen Duldermuthe, kann die Wirkung der häufigen überheißen Tage nicht mit Stillschweigen übergehen, welche tödtliche Mattheit zugleich mit unleidlicher Nervosität und Aufregung hervorbringen [1]). Unwillkürlich entsteht bei solcher Schilderung im Geiste die Frage, wie es möglich werden solle, dass hier sich in Zukunft eine Stätte angestrengter und ununterbrochener Arbeit entfalten möge, wie ein für großartigen Handelsverkehr bestimmter Hafenplatz sie gebieterisch verlangt; eine befriedigende Antwort kann nur in der Betrachtung gefunden werden, dass der civilisirte Mensch endlich überall Fuss fasst und unter den denkbar ungünstigsten klimatischen sanitären und sonstigen natürlichen Verhältnissen auszuharren versteht, wo seine harte und gefährliche Arbeit von materiellem Erfolge ausreichend gelohnt wird.

Versuchen wir es, die klimatischen Verhältnisse des Gebietes von Assab nach den Aufzeichnungen in Kürze zu skizziren, welche von Licata während des Zeitraums vom April bis September 1883 in Buja, dem Centrum des Küstenstriches von Assab gemacht, und von P. F. Denza wissenschaftlich verarbeitet worden sind [2]).

Bei einem mittleren Barometerstande von 755 *mm*, dessen Maximalbewegung im Monate April den höchsten Betrag von 6,7 *mm* und im Monate Juli den kleinsten Wert von 4,3 *mm* aufwies, betrugen die absoluten barometrischen Minima 749,5 und 749,8 *mm*. Das erste, am 18. Juni, gieng dem Einsetzen des Solstitiums Monsoons voran, das zweite, am 19. August beobachtet, war von einem von Regen begleiteten Sturm gefolgt, welcher, wie später bemerkt werden wird, eine ganz anormale, wenn auch nur kurz dauernde Abkühlung der Luft mit sich brachte. Der barometrische monatliche Mittelwert nimmt von April bis Juni ab, und erhält sich dann während der drei Sommermonate ziemlich constant.

---

[1]) „*Venivano le giornate bianche, con l'aria di fiamme, ed allora era in tutti una stanchezza profonda, una nervosità insoffribile, una esasperazione pazza.*"

[2]) „*Bolletino*", 1885. 1 und II.

Die Temperatur ergab für die drei heißen Monate Juni, Juli und August einen Mittelwert von 34,8° C., für die drei Monate April, Mai und September 32,8° C. Diese hohe Temperatur zeigt nur geringe Schwankungen zwischen den täglichen höchsten und niedrigsten Werten; diese Differenzen betrugen nämlich im Mittel:

Im	Monate	April.....	6,6°
„	„	Mai.....	7,6°
„	„	Juni.....	8,0°
„	„	Juli.....	8,5°
„	„	August .....10,2°	
„	„	September .....10,8°	
		Gesammtmittel...	8,6°

Nächst diesen Schwankungswerten kommen zunächst die absoluten Maxima und Minima in Betracht; diese betrugen:

Im	Monate	April.....	34,5°	und	22,5°
„	„	Mai.....	36,1°	„	26,0°
„	„	Juni	40,0°	„	26,0°
„	„	Juli.....	41,5°	„	24,5°
„	„	August	40,0°	„	17,0°
„	„	September....	39,0°	„	24,5°

Das Minimum im August war ein exceptionelles Phänomen, eine Folge des früher erwähnten, von Regen begleiteten Sturmes. Während des ganzen halbjährigen Beobachtungszeitraums regnete es nur viermal und zwar am 13., 15., 16. und 19. August. Am 13. verzeichnet das Journal von 4—$5^1/_2{}^h$ p. m. starken Regen, von 15. desgleichen von 6—8^h p. m.; am 16. leichten Regen um 2^h p. m. und starken Regen von 8—9^h abends; am 19. endlich gab es starken Regen von Mitternacht bis 1^h morgens. Diesen vier Tagen kamen Temperaturminima von 20,8°, 21,5°, 17,0° und 19,0° Celsius zu, zugleich die absoluten Minima des ganzen Semesters.

Zu den Maxima der Temperaturen muss wohl noch die Bemerkung Platz finden, dass diese die Lufttemperatur in einem von Reflexstrahlen geschützten Schatten angeben; der menschliche Körper oder doch einzelne Theile desselben, werden aber zeitweise weit höheren als diesen Maximaltemperaturen ausgesetzt. Hievon kann man sich einen Begriff machen, wenn man erfährt, dass in Buja an einem Thermometer mit geschwärzter Kugel, welcher der vollen Sonnenstrahlung ausgesetzt war, 102° C. abgelesen wurden.

Die Maximalwirkungen, beziehentlich die Maximalwerte der Temperatur erscheinen uns für die Beurtheilung der Erträglichkeit eines Klimas geeigneter, als die meistens in den Vordergrund gestellten Mittelwerte; bevor wir diese letzteren angeben, wollen wir demnach noch einiges über die beobachteten Perioden der Maximalwärme einfügen. Eine erste solche Periode wurde zur Zeit des Solstitiums, d. i. vom 20. Juni bis zum 1. Juli beobachtet; mit Ausnahme eines einzigen Tages (27. Juni), an welchem das Thermometer auf 29,2° sank, war kein Minimum unter 30° zu verzeichnen. Eine zweite, fünftägige, Maximalperiode trat vom 7.—11. Juli ein; diese zeigte zwar etwas niedrigere, zwischen 29° und 30° liegende Tagesminima, dafür erreichten die Tagesmaxima stets über 40°, und enthielten das absolute Maximum von 41,5°. Das Mittel der Tagesmaxima dieser Periode betrug 40,2°, jenes der Minima 29,9° das allgemeinen Mittel 35,0°.

Diese Maximalhitzperioden fallen in die Zeit des Monsoonwechsels, in welcher die Windrichtung öfters variirt, und zeitweise heiße westliche Landwinde ihre erstickende Wirkung mit jener des Sonnenbrandes vereinigen. Licata nannte diesen Westwind den „Camsin“ von Assab. Eine dritte Periode excessiver Hitze, die längste und unerträglichste von allen, fiel vom 27. Juli bis zum 11. August. Während dieses vierzehntägigen Zeitraumes fiel das Quecksilber nie unter 30°; die Tagesminima hielten sich zwischen 30 und 32°, die Maxima schwankten zwischen 37 und 40°. Das Mittel der Tagesmaxima betrug 38,9°, das Mittel der Tagesminima 38,5°; man kann aus diesen Mittelwerten, die nur um 0,4° differiren, sich eine Vorstellung machen von der qualvollen Gleichmäßigkeit der Temperatur, bei Mangel jeder auch noch so kurz dauernden Abkühlung.

Was schließlich die Monatsmittel anbelangt, so hat man die Wahl sich an jene zu halten, welche aus den täglich um 9h morgens, 3h nachmittags und 9h abends gemachten Beobachtungen abgeleitet sind, oder an jene, welche auf den täglichen Maximal- und Minimaltemperaturen basiren. Die nach ersterer Art berechneten Mittel, bei welchen die Temperatur zur Zeit vor Sonnenaufgang außer Spiel bleibt, sind naturgemäß höher als die nach letzterer Art deducirten Werte; eine andere Bedeutung als jene zu vergleichenden Zwecken wohnt übrigens diesen Mittelwerten ohnehin kaum inne.

Für den Monat	ergaben sich die Mittelwerte:		
April	30,8°	und	29,2°
Mai	32,0°	„	30,5°
Juni	34,6°	„	32,8°
Juli	34,9°	„	34,0°
August	34,7°	„	32,2°
September	34,9°	„	31,5°
Gesammtmittel für das Sommerhalbjahr	33,6°	und	31,7°

Bemerkt muss werden, dass die heißesten Stunden die Vormittagsstunden von 9h an waren; von Mittag an, nach regelmäßigem Aufspringen der Seebrise, war eine Milderung zu verspüren, und Licata constatirt, dass man zu botanischen und ähnlichen Excursionen am liebsten um Mittag, und keineswegs in den Morgenstunden aufbrach. In der That zeigen auch die Beobachtungsziffern, dass (mit Ausnahme des Monates Juli) die Thermometerangabe um 9h morgens durchschnittlich eine höhere war als um 3h nachmittags. Die Differenz der Temperatur um 3h nachmittags gegen jene um 9h morgens betrug im Mittel:

Im Monate April	—	1,8°
„ „ Mai	—	1,3°
„ „ Juni	—	0,3°
„ „ Juli	+	1,3°
„ „ August	—	0,5°
„ „ September	—	0,9°

Häufig beträgt die Abnahme der Temperatur von 9h morgens bis 3h nachmittags relativ bedeutende Werte; so ergab sich z. B.

am 9. Juli	9h a. m.	40,0°,	3h p. m.	34,0°
„ 10, „	„ „	40,0°,	„ „	37,0°
„ 11. „	„ „	38,0°,	„ „	33,2°

Der gelehrte Bearbeiter der Beobachtungen Licatas hat den Schwerpunkt seiner Dissertation sehr sachgemäß in einen Vergleich der klimatischen

Verhältnisse von Assab mit jenen einiger italienischen Gegenden gelegt. Wir entnehmen diesen Vergleichen die Anführung der Thatsache, dass die zu Buja notirten absoluten Temperaturmaxima auf italienischem Boden an mehreren Orten erreicht, und sogar noch übertroffen werden: so in Palermo mit 41,3°, Cosenza mit 41,5°, Lecce mit 41,6° endlich Foggia mit 42,9°. Aber diesen Maximaltemperaturen stehen eben Abkühlungswerte zur Seite, welche die mittlere Sommertemperatur in Foggia auf 23,5°, in Cosenza und Syracus auf 23,7° bringen; der letztgenannte Ort hat mit 18,2° das höchste Jahresmittel in ganz Italien. Bringt man die correspondirenden Monatsmittel für Syracus, dann jene von Belluno (wo 10,1° das geringste Jahresmittel auf italienischem Boden darstellt) mit jenen Assabs in Vergleich, so ergeben sich folgende Differenzen:

Im Monate	ist das Temperaturmittel Assabs höher als jenes	
	von Belluno	von Syracus
April	19,4°	14,3°
Mai	17,5°	12,5°
Juni	15,3°	10,7°
Juli	14,1°	8,5°
August	13,3°	6,9°
September	17,1°	8,4°

Über die Wintermonate October bis März liegen bisher so genaue Aufzeichnungen wie die von Licata gemachten noch nicht vor, oder sie sind wenigstens noch nicht wissenschaftlicher Verwertung unterzogen worden; aber P. F. Denza glaubt nach den vorhandenen Daten die mittlere Temperatur dieser Jahreszeit auf 23° C. veranschlagen zu dürfen, und macht darauf aufmerksam, dass dieses Temperaturmittel gerade der mittleren Sommertemperatur der drei heißesten Orte Italiens nahekommt, nämlich Foggia mit 23,5°, Cosenza mit 23,7° und Syracus mit 23,7°. Die Wintermittel dieser Orte mit 10,2°, 10,4° und 12,4° stehen also gewiss um 11—13° gegen jene von Buja, beziehungsweise Assab zurück.

Bevor wir die Schlussfolgerungen anführen, welche P. F. Denza aus diesen Vergleichen mit Rücksicht auf die Bewohnbarkeit Assabs durch Italiener, speciell Süditaliener, zieht, mag noch der wichtigen meteorologischen Elemente Erwähnung geschehen, welche erst mit der Temperatur in Verbindung gebracht, das Bild eines Klimas vervollständigen: Luftfeuchtigkeit, Niederschläge und Luftbewegung.

Über die Luftfeuchtigkeit bemerkt Denza, dass die beobachteten Differenzen des feuchten und trockenen Thermometers meist so bedeutende waren, dass sie nicht mehr zur Basis einer verlässlichen Berechnung genommen werden konnten [1]), und diese Bemerkung ist gewiss geeignet, die außerordentliche Trockenheit der Luft, welche von Licata häufig erwähnt wird, zu bestätigen. Damit steht auch im Zusammenhange, dass der größtentheils aus Sand und Lavafragmenten bestehende Boden, sich unter den Wirkungen der Sonnenstrahlung „wie Eisen“ erhitzt.

Die geringe Regenmenge, welche sich an den vorher erwähnten Regentagen im August, dann auch noch im Juli an drei Tagen durch leichte Sprühregen ergeben hatte, wurde leider nicht festgestellt; hingegen ergaben

---

[1]) „*Eccedono i limiti dal calcolo psicrometrico.*“

(nicht ganz vollständige, sondern vom 24.—31. Mai und 7. bis 18. September unterbrochene) Evaporations-Beobachtungen den Wert von 1663,8 Mm.

Über die Luftbewegung wird folgendes erwähnt: Der SO-Monsoon beginnt im November und weht ununterbrochen bis in die zweite Hälfte des Monates Mai. Nun beginnen nördliche und nordöstliche Winde, welche bis in den October hinein dauern. Zeitweise, namentlich in den Morgenstunden, brechen NW- oder SW-Winde siegreich gegen den Monsoon durch. Der kühlende Winter-Monsoon weht im allgemeinen in größerer Stärke als der heiße, meist vom Lande kommende Sommer-Monsoon. Die niedrigen Inseln, welche der Bai von Assab vorliegen, vermögen nicht die Kraft des SO-Monsoons zu brechen; die Rhede ist dann sehr bewegtem Seegange ausgesetzt, welcher die Verbindung mit dem Lande oft schwierig und gefährlich, zeitweise auch ganz unmöglich macht.

Ein besonderes Phänomen mag noch Erwähnung finden, welches vom 9.—14. und 22.—30. September notirt erscheint. Es ist dies eine eigenthümliche, vom Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang continuirlich beobachtete grüne Färbung der Sonnenscheibe, begleitet von einem so vollständigen Verschwinden der Irradation, dass die Sonnenflecke mit freiem Auge wahrgenommen werden konnten.

Unstreitig kommt den beinahe unausgesetzt frisch wehenden Winden die größte Bedeutung für die Bewohnbarkeit Assabs durch Europäer zu; P. F. Denza, welcher aus den Vergleichen der thermischen Beobachtungen zu Buja, mit jenen Italiens zum Schlusse kommt, dass es scheinen sollte, diese Gegenden seien selbst für Süditaliener unbewohnbar, citirt gleichwol einen Ausspruch Licatas[1]) als Bestätigung für das von anderer Seite gleichartig behauptete: dass das Gebiet von Assab ein geradezu köstliches Klima im Vergleiche zu jenen von Djeddah, Hodeidah und Mocca besitze, und dass die erfrischenden Wirkungen des Windes es möglich machen, der enormen Hitze der Sonnenstrahlen und des reflectirenden Bodens Widerstand zu leisten.

Von besonderer Wichtigkeit für die zukünftige Entwicklung Assabs ist natürlicherweise der Einfluss, welchen das dortige Klima in sanitärer Beziehung auf Europäer ausübt. Nach den uns von Licata vermittelten Beobachtungen will es scheinen, dass nur zwei Krankheitsformen, nämlich der *Lichen tropicalis* und *Ophtalmia* in Assab als klimatische Krankheiten angesehen werden dürfen. Ersteres Leiden ist der wohlbekannte lästige Hitzausschlag, welcher sich wohl in manchen Fällen zu einer bösartigen allgemeinen *Furunculosis* steigert, letzteres ist uns als ägyptische Augenkrankheit bekannt. Anämie — Blutleere — aus welchem Zustande sich manche andere Krankheit entwickeln mag, tritt wohl ziemlich ausnahmslos ein. Wertvolle Aufschlüsse über die sanitären Verhältnisse von Assab müsste eine gewissenhafte Krankheitsstatistik der italienischen Garnisonen bieten können. Eine solche ist uns

---

[1]) *Si suda torrenzialmente, rivoli per tutti i piani del corpo, stillicide da tutte le punte, ed il suolo avvampa; ma si resiste, e per una ragione semplicissima, perchè c'è sempre vento. Sarà il paese del sole, ma è pure il paese della grand'aria; ce n'è talvolta fin troppa..... Col continuo moto dell'aria, l'oppressiva rarefazione atmosferica, per l'alta temperatura, s'avverte poco; ed accade, massime nei forti mezi di caldo, che i piedi e le gambe brucino per le potenti irradazioni del suolo, mentre aleggia sulla faccia una frescura dolce, il delizioso »sibilus aurae tenuis« della Scrittura.*

allerdings nicht zugänglich geworden; doch kann man schließen, dass ein sehr großer Percentsatz der italienischen Soldaten im Rothen Meere krankheitshalber abgelöst werden muss, wenn man erfährt, dass vom 1. Jänner 1885 bis zum 30. September 1886, 21 029 italienische Soldaten den Suezkanal passirt haben. Diese Ziffer würde etwa einer zweimaligen Wechselung des ganzen Truppencontingentes im Laufe der angegebenen 21monatlichen Periode gleichkommen, oder mit anderen Worten besagen, dass es im Durchschnitte keiner länger als 10 Monate in Assab, Massauah u. s. w. aushalten konnte.

Dieser erfahrungsmäßige Wert der mittleren Widerstandsdauer im Klima der italienisch-afrikanischen Dominien, lässt es auf den ersten Blick befremdend erscheinen, dass das neuester Zeit erlassene Gesetz zur Bildung specieller für den afrikanischen Dienst bestimmter Truppenabtheilungen, eine vierjährige Garnisonirung auf afrikanischem Boden in Aussicht nimmt. Doch kommt dabei der sehr wesentliche Factor in Betracht, dass diese Truppenkörper aus lauter Freiwilligen bestehen werden. Nicht allein werden es unbedingt nur kräftige und frische, einem etwas abenteuerlichen Dienste nicht abholde Naturen sein, welche sich solcherart freiwillig exiliren, sondern man kann auch voraussetzen, dass selbst bei Jenen, die etwa zur Erkenntnis kommen mögen, dass sie sich zu viel zugetraut haben, auf keinen Fall ein solcher Grad von Heimweh oder zu Apathie führender Ergebung in ein trauriges Schicksal eintreten wird, wie bei Leuten, die das eiserne „Muss“ in schwierige, trostlose Lebensverhältnisse geführt hat.

Dasjenige, was in dem überwiegend größten Theile der Tropenländer Entschädigung bietet für physische Beschwernisse und Leiden, überwältigend für Alle, unentbehrlich aber für Söhne eines gottbegnadeten Gartens wie Italien, nämlich die Großartigkeit und Pracht der Natur, namentlich aber die bezaubernde Fülle der Vegetation — fehlt Assab gänzlich.

Von einem Hintergrunde, der aus steilen, röthlichgrau gefärbten Bergen besteht, hebt sich vor den Augen des von See Ankommenden der sandige, ebenso wie die entfernten gebirgigen Partien gänzlich kahl scheinende Strand ab. „*Assab presenta un panorama decisamente brutto*“ sagt Santini; und selbst unser Enthusiast Licata begrüßt das Land seiner patriotischen Zukunftshoffnungen als „*la terra ingrata degli spiriti forti, una terra tanto dura e da rompere, quanto molle e da raggrumolare fù l'Olanda*“ — eine Gedankenverbindung, zu welcher ihn wohl seines Landsmannes de Amicis meisterhafte Schilderung der Großthaten jenes kräftigen Volkes begeistert haben mag, welches sich mittelst ausdauernder Arbeit aus einem wilden Sumpfterrain, — dem Kampfobjecte zwischen Meeresflut und Flusschlamm — eine prächtige und reiche Heimat zu schaffen wusste. „*È un titanico furoncolo di trachite*“, — sagt Licata weiter — „*un ribollimento arrestato di basalto fuso. Sabbia scottante agli orli, e dietro alture nere, ferrique: un paesaggio di metallo.*“

Allerdings ist diese eiserne Landschaft nicht absolut jeder Vegetation bar; und so interessant für den Geologen die düsteren, lebenslosen Bodengestaltungen sein mögen, so sehr mag auch der Botaniker in den vegetabilischen Hervorbringungen der Erdspalten, und in den Pflanzen und Gewächsen, deren dichteres Nebeneinanderstehen hier unfehlbar stets den Lauf unterirdischer Gewässer anzeigt, seine Rechnung finden, und einer reichen

wissenschaftlichen Beute gewiss sein [1]). Für die Augen gewöhnlicher Menschenkinder bieten aber die sonnverbrannten, spärlichen und meist verkümmerten Gewächse keine Labung inmitten des wüstenartigen sonndurchglühten Landstriches. — Man hat aus hygienischen und ökonomischen Gründen versucht, Küchenpflanzen für den Gebrauch der Truppen zu acclimatisiren. Ein italienisches Ackerbaujournal (*Bolletino di notizie agrarie*) berichtet, dass im ganzen und großen die Resultate nicht eben befriedigten, sei es, dass der Boden nicht entsprechend vorgedüngt, oder dass die Sämereien nicht in der vortheilhaftesten Verfassung angelangt sein mögen; doch hatte man ziemlich gute Erfolge mit dem Anbau von Runkelrüben, Melanzane, Kürbissen, Meerrettig, Rüben und mehreren Salatgattungen erzielt.

Die Fauna des Gebietes von Assab ist weniger arm, als man nach der spärlichen Vegetation zu erwarten berechtigt wäre. Die Insecten, welche in so vielen Tropenländern zur größten Plage der Menschen und Thiere werden, sollen hier nicht sehr zahlreich sein, und von gefährlichen Giftthieren werden nur eine einzige Schlangengattung und mehrere Arten von Scorpionen erwähnt.

Licata beschränkte sich keineswegs darauf, den allgemeinen Eindruck, welchen die Natur Assabs auf den Besucher hervorbringt, durch ähnliche Aussprüche wie die früher wiedergegebenen zu charakterisiren. Dem gelehrten und gewissenhaften Naturforscher verdanken wir eingehende Daten und Beschreibungen der Flora und Fauna dieses Landstriches.

Wir wollen davon das Folgende wiedergeben:

Kein Wüstengebiet der Erde — sagt Licata — ist gänzlich von der Pflanzenwelt entblößt, das heißt im Gegensatze zu einem verbreiteten Vorurtheile, bedeutet Wüste wohl Armuth, aber nicht vollständigen Mangel an Leben. Die Flora Assabs bietet in der That den Charakter der Wüstenflora; die vielen Arten von Chenopodiaceen (Gänsefußarten) ist ein charakteristisches Merkmal der Steppengegenden, die Sycomore dagegen, die Dumpalme, die *Coloquintengurke* (*Cucumis Colocynthis L.*), die in der Colonie vorkommen, gehören der üppigen Flora des Sudan an. Selbst die Tamariske hat ihr ursprüngliches Vaterland jenseits der heißen Zone; aber im allgemeinen erinnert die Flora Assabs an jene der Sahara, und verräth auf den ersten Blick die auf sie einwirkende Thätigkeit einer sehr hohen Temperatur, und einer großen Trockenheit der Atmosphäre. Um einen Maßstab für diese klimatischen Elemente anzugeben, braucht man nur zu erwähnen, dass Carpenter auf dem der Insel Socotra gegenüberliegenden arabischen Küstenstriche Gelegenheit hatte, eine Differenz zwischen dem trockenen und dem nassen Thermometer zu beobachten, welche 25° erreichte; in Aden notirte er die von einem Thermometer mit geschwärzter Kugel angezeigte Insolations-Temperatur mit 215° Fahrenheit. In Assab ist nun wohl die thermische Kraft der Sonne auch eine sehr bedeutende. Aber die Differenz zwischen dem trockenen und dem nassen Thermometer erreicht, soviel bis jetzt bekannt, nicht mehr als 14°. Daher die Möglichkeit, dass hier, wenn auch nicht die

---

[1]) Für jene unserer Leser, welche sich eingehenderer botanischer Kenntnisse erfreuen, sei bezüglich der Flora von Assab auf folgende Veröffentlichungen verwiesen: *Cenni sulla flora di Assab* von G. A. Pasquale, Director des königl. botanischen Gartens zu Neapel; dann *Le Alghe della Baia di Assab*, von F. Balsamo, beides im *Bolletino della Società Africana d'Italia* 1885; Beccari, *Cenni sulla flora di Assab*, im *Bolletino della R. Soc. Toscana di Orticultura* VI. Jahrgang, endlich Licata, *Assab e i Danachili* p. 215—224.

300 Arten von Palmen, wie sie der Monsoon-Region sonst eigen sind, noch die tausende von Arten, welche den 50 und mehr Pflanzenfamilien der heißen Zone angehören, so doch so viele Pflanzenarten hier gedeihen, dass von einer Überlegenheit des Gebietes von Assab über manche andere Gegenden des Rothen Meeres gesprochen werden kann.

Auf dem Gebiete von Aden constatirte Anderson 95 Pflanzenarten, davon 30 auf Arabien beschränkte, 26 mit dem Sudan gemeinschaftliche, 21 in der Sahara vorkommende, 10% in Afrika unbekannte und in Ostindien vorkommende. Um die geographischen Grenzen der Flora des Gebietes von Assab zu bestimmen, müsste man sagen, dass sie jenen Theil der Flora der Länder des Rothen Meeres in sich fasst, welcher von der beständigen Wohlthat des tropischen Regens ausgeschlossen ist, und sich in seinem Charakter demnach der Wüstenvegetation anschließt. Thatsächlich reicht die artenreiche Flora des Sudan weit gegen das Meer bis zur Höhe von Massauah, wo Regen zwar unregelmäßig aber vergleichsweise häufig fallen, und sie knüpft sich über das erythräische Becken hinüber an die Flora jener Bergketten des Yemen an, wo Niebuhr ein normales Tropenklima mit dreimonatlichem Sommerregen beobachtete.

Es wurde gesagt, dass der Wüstencharakter der Flora Assabs ein ausgeprägter sei; in der That, eine ganz ausgesprochene Tendenz zur Strauchform, eine reichliche Bildung von Dornen, die sich in der Sahara selbst bei stärkeren Kräutern wie den *Cynareen* zeigt, und bei fleischigen Pflanzen wie den *Nitrarien*, ein Vorherrschen der holzigen Theile bei den Blättern; bemerkenswert ein rauher Überzug der Oberhaut, die Knollenbildung an den Wurzeln und die Zähigkeit der Blattgebilde, immer aber jenes Überwuchern des Parenchyms, mittels dessen die Pflanzen im allgemeinen sich der leichten Verdunstung der Flüssigkeit entziehen, und wunderbarerweise auf dem dürrsten Boden weiter vegetiren können. Nur da, wo der Untergrund genügend Wasser führt, und der Boden einigermaßen fruchtbar ist, wird die Wüste oder Steppe, wie man es eben nennen will, einen höheren Aufschwung im Pflanzenleben erreichen. Die Tamarisken erreichen allerdings nicht die von Cosson in Algier beobachteten Dimensionen, die Capparideen werden nicht kolossal, wie die Sodadäs, welche am Rothen Meere niedrig bleiben und in Timbuktu am Niger üppig zu Riesengröße wuchern. Die bescheidenen Gramineen (Gräser) entwickeln sich nicht in der Weise, dass sie wie das Andropogon, welches Hartmann am Zusammenflusse des weißen und blauen Nils sah, selbst das Haupt eines auf einem Kameele sitzenden Mannes verbergen würden; aber die Akazien erholen sich von ihrem rachitischen Zustande, die Dumpalmen erheben hoch ihren verzweigten Stamm, die Sycomoren breiten ihre schöne Blätterkrone aus, nach Forskals Behauptung oft einen Schattenkreis von 48 Schritt Durchmesser erzeugend. Die Cissus- und Strophantusarten klettern an den baumartigen Dicotyledonen empor, und die Coloquintengurke reift ihre Frucht von der Größe einer Orange. Wir haben in Aden noch weit zu den an Humus und Kräutern reichen Gärten von Socotra, noch weit zur weihrauchtragenden Gegend der Somalis, wie sie von Hertz erforscht wurde, weit zu den Wäldern des Congo, wie sie Soyaux und Johnston beschrieben haben, aber es fehlen nicht die wichtigsten Anzeichen der besseren Tropenflora.

Man kann im Gebiete von Assab zwischen einer Flora der Küste und einer solchen des Binnenlandes unterscheiden. Die erstere setzt sich vorzüglich aus Halophyten (Seestrandpflanzen) zusammen, die letztere aus Kappern-

arten, Schmetterlingsblütlern, Asclepiadeen, Gräsern u. s. w. In dem Herbar, welches Licata zu Assab anlegte, sind 65 Arten von Phanerogamen vertreten. Es ist zu beachten, dass die *Hyphaena cucifera* (Dumpalme) eine der drei im Sudan weit verbreiteten Palmenarten ist. Die *Acacia spirocarpa* ist ein von Nubien bis Senegambien verbreitetes, waldbildendes Element; und die Euphorbiaceen (Wolfsmilcharten) und Asclepiadeen repräsentiren in Afrika die Cacteen und Agaven des amerikanischen Continentes. Die Danakils nennen die *Calotropis procera* (große Mudarpflanze) Gäla; diese wächst mächtig an den Ufern des Harsi-Lee, mit ihren großen grünen Früchten voll seidenartigen Fäden; und dieser Name, offenbar griechischen Ursprunges, hat seinen Grund in der Milch, die reichlich in der Pflanze vorkommt. Die andere Asclepiadee, *Cynanchum pyrotechnicum*, so genannt, weil sie zu Zündern benützt wird, gibt bei der Maceration ihrer strauchartigen Äste eine ausgezeichnete Webefaser, von welcher aber die Eingebornen bis jetzt noch keinen Gebrauch machen.

Von Cryptogamen, (Flechten, Pilze, Farne, Moose, Algen u. dgl.) sammelte Licata nur wenig, und die 33 Arten seines Herbars, meistens Algen, wurden von dem Algenkenner Dr. Balsamo, Assistenten der Botanik an der Universität von Neapel, bestimmt und beschrieben. Von Pilzen fand Licata an einer schattigen Stelle am Harsi-Lee ein Exemplar der *Batarrea Phalloides*, eine kosmopolitische Art. Von den Algen der Sammlung bieten das meiste Interesse 20 Arten von Diatomaceen. Die 32 Arten von Algen des Licata'schen Herbars gehören sieben Familien an. Bei der Beurtheilung der eriträischen Flora darf nicht außeracht gelassen werden, dass das Rothe Meer an Höhe der Temperatur alle Meere der Erde übertrifft. Dieses Meer hat an seiner Oberfläche zwischen Aden und Suez ein Minimum von 8,8° im Jänner und ein Maximum von 35,5° im September. Am 27. Juli 1883 hatte das Wasser gegenüber dem Leuchtfeuerfelsen Dädalus unter 25° Nordbreite, 29,5°, am 6. August gegenüber dem Leuchtfeuer von Zaffarana, 29° Nordbreite, 26° Wärme. Im November 1856 ergab das Wasser an der Meeresoberfläche vier Tage hintereinander die Temperaturen von 37,7°, 41,1°, 37,7° und 35,5°, während die Luft 26,6°, 27,7°, 28,8° und 26,7° hatte. Der intensiven Verdunstung bei dieser Destillirkolben-Temperatur, und dem spärlichen Zufluss an Süßwasser, verdankt das Rothe Meer seinen hohen Salzgehalt. Die Verdunstung wird auch durch den Umstand befördert, dass die Enge von Bab-el-Mandeb nicht genügt, um der Menge warmen Wassers, die von den nördlichen Winden gegen den Indischen Ocean gedrängt wird, freien Abzug zu gestatten; daher kommen auch jene leuchtenden Nebel, welche die tropischen Nächte des arabischen Golfes erhellen.

Die Danakils von Assab benützen die Vegetation der Örtlichkeit in sehr primitiver Art. Sie führen die Herden dorthin, wo Weidegründe sind, und sammeln das Laub der Akazien, wenn sie es nicht etwa verziehen, die Ziegen directe auf die Bäume zu setzen; diese Bäume eignen sich in der That ganz vorzüglich zu einer solchen Luftweide durch ihren infolge des Windes niedrigen Wuchs, und die ihnen eigenthümliche schirmartige Form. Die Danakils essen die Früchte der Dumpalme und die Beeren der *Salvadora* und bedienen sich der Zweige der letzteren um sich damit nach Art der Araber die Zähne zu reinigen.

Von gerbsäurereichen Rinden nehmen sie das Materiale zum Gerben der Felle für ihre Schläuche; sie verbrennen die *Avicennia*. Die stärkeren

Äste der Akazien benützen sie zum Gerippe ihrer Hütten, sie trinken den vergohrenen Saft der Dumpalme, einen weißen und schäumenden Wein, welchen sie in der Weise ansammeln, dass sie in der Endknospe der Palme Einschnitte machen, und daraus den Saft in konischen Düten auffangen, (*Caàsa*), welche aus den Fasern der Dumpalme selbst geflochten sind; aus diesen Fasern bereiten sie auch Schüsseln, Körbe und Matten von wunderbarem Geflechte für Luxuszwecke, mit dem Safte der Akazien gefärbt. Die Eingeborenen kennen die auflösende Wirkung des Saftes der Cassien, die giftigen Eigenschaften der Euphorbien (Wolfsmilcharten) und begreifen, dass die Erde alles liefert; aber im Grunde halten sie nur auf Wasser und Butter etwas. Sie haben eigentlich nicht den geringsten Begriff von Ackerbau; im Innern, an den Ufern des Guash, stehen die fruchtbarsten Gebiete zu ihrer Verfügung, aber sie überlassen ihren Sclaven vom Stamme der Gallas den Anbau der Durrha (*Sorghum vulgare*), der Baumwolle und der Küchengewächse. Im eigentlichsten Sinne des Wortes Horden, begnügen sich die Danakils mit den zufälligen Bodenproducten, und das ist vorwiegend der Grund ihrer geringen geistigen Entwicklung, ihrer großen intelectuellen Verschiedenheit von der arabischen Race, welche durch ihr Geschick zur Bodenbearbeitung zu einer so glänzenden Entwicklung gelangte, und sich soweit und mächtig ausbreitete, dass sie sogar Einfluss auf die Civilisation des Westens nehmen konnte, von jenen Gegenden aus, wo eigentlich nur die Cultur des Dattelbaumes und der Feldfrüchte in Blüte war. Aber wenn die Danakils keinen Ackerbau treiben, so will das noch keineswegs sagen, dass etwa auf dem Gebiete von Assab von Ackerbau überhaupt nicht die Rede sein könnte, so z. B. kommt die Dattelpalme in Waldbeständen vor, und doch gäbe sie mit künstlicher Befruchtung ganz ausgezeichnete Früchte. Im Versuchsgarten zu Buja kamen ganz gut Moorhirse, Rüben, verschiedene Kürbisarten und Kartoffeln für den gewöhnlichen Gebrauch, Portulak, Aloe, Yucca und Bamia fort; und gewiss würden, wenn man die besseren Bodenstrecken etwas amelioriren wollte, die Baumwolle, die Gummi-Akazie, der Indigo, die Tamarinde, der Corchorus und Sesam nicht zu verachtende Resultate ergeben. Selbstverständlich müsste man den Boden umpflügen, und ihn vor allem reichlich bewässern, und wo nöthig mit jenen starken Düngmitteln düngen, welche die Schafställe und Senkgruben des Ortes reichlich liefern können, und mit Guano, womit die Araber des Rothen Meeres viele ihrer Barken für Bassora und andere Häfen des persisches Golfes laden. Auch wird es von Wichtigkeit sein, die Pflanzungen vor den Wirkungen der starken SW-Winde zu schützen, und wenn man hiezu lebende Schutzwände brauchte, so würden sich für diesen Zweck die Tamarisken eignen, die sich wunderbar durch Strecklinge vermehren. Im ganzen thut eben eine anhaltende und intelligente Arbeit und Bemühung noth; und Licata meint, man könnte eine solche von den Jünglingen erwarten, welche aus den italienischen Ackerbauschulen hervorgehen; hingegen bemerkt er spöttisch, er habe in Assab einen mit einem Regierungs-Stipendium ausgestatteten Gärtner gesehen, und frägt, ob man von der Colonie vielleicht Camelien verlangen wolle?

Die Landfauna von Assab ist ähnlich wie die Flora, eine Wüstenfauna; sie weist nur wenige dem Menschen nützliche Arten, oder solche auf, die in besonderer Weise die Aufmerksamkeit des Zoologen auf sich lenken würden. Es fehlt vor allem die Größe und die riesige Vielartigkeit der Tropenfauna, so sind die Reptilien, welche in heißen und fruchtbaren Ländern

in verschwenderischer Zahl und in Riesengröße vorkommen, in Assab nur in kleinen und wenigen Arten vertreten, unter diesen ist eine einzige Art giftig; außer den *Nectarinideen* (Sonnenvögel), welche in den Wäldern des Hàrsi-Lee mit ihren metallisch schimmernden Federn glänzen, fehlt merklich jene prachtvolle Vogelfauna, von welcher in denselben Breiten Guinea, Indien und Brasilien Überfluss haben. Mit Ausschluss des Kameels, zwar armselig aber immerhin noch besser genährt, als man dasselbe an manchen anderen Punkten des Rothen Meeres antrifft, mit Ausschluss ferners der kleinen scheckigen Ziege, des Höckerrindes und des Fettschwanzschafes (sämmtlich Thiere, die zur Aufzucht aus Arabien oder aus dem Inneren eingeführt worden sind), endlich mit Ausschluss der kosmopolitischen Hausmaus, bleiben an Säugethieren, die dem Lande eigenthümlich sind: zwei Arten von Antilopen, eine derselben und zwar die kleinere Art, *Antilope Dorcas*, sehr verbreitet; der *Dig-Dig*, der afrikanische Steppenesel (*Neotragus Saltianus*), ein grauer Wildesel mit schwarzer Mähne und schwarzem Schweif, welcher sich den Jägern meistens mit Erfolg durch die Flucht zu entziehen weiß; ein Affe, von welchem ebenfalls bisher kein Exemplar gefangen werden konnte, und welcher deshalb noch nicht bestimmt ist; ein Hase, *Lepus desertorum*, ein Eichhörnchen der Dumpalme, *Sciurus vulgaris* und ein *Myoxus* in den Laven; zwei Fledermausarten, *Rhinopoma microphyllum* und *Taphozous perforatus*; eine Hyäne (*Hyaena stricta*) und ein Schakal (*Canis aureus*), häufig des Nachts in Buja vorkommend; eine Wildkatze, die einzige Katzenart bei dem vollständigen Mangel an Löwen, die nicht weit in das Thalbecken des Quash herunterkommen, und bei dem zweifelhaften Vorkommen des Leoparden, welcher kaum einmal von Giulietti, 30 *km* von der Küste entfernt, wahrgenommen worden ist. Weit zahlreicher sind die Vögelarten, von den winzigen *Nectarinia pulchella* und vom herumschweifenden *Rhodophoneus cruentus* bis zum Strauß und zum kolossalen *Ardea Goliath*, von welchen die afrikanische Gesellschaft in Neapel sehr schöne Exemplare aus der von Licata angelegten Sammlung besitzt. Unter den häufiger an der Küste vorkommenden Arten sind zu erwähnen die Möven, *Adelarus Hemprichii*, *Larus leucophtalmus et fuscus*, von Seeschwalben *Sterna media*, *Bergii etc.*, von Reihern *Ardea cinerea* und *Herodius egretta* etc., von Rohrdommeln *Butoris atricapilla*, von Löffelreihern *Platalea leucorodia*, von Flamingos *Phoenicopterus minor*, von Pelikanen *Pelecanus rufescens*, von Tölpeln *Sula nigra*. Ferner von Binnenlandsarten Turteltauben, drei bis vier Arten, Rebhühner, Spechte, Ziegenmelker, Steinschmätzer, Spötter etc.; eine Falkenart, *Pangion haliaetus* (Fischadler), lebt gemeinschaftlich mit den Seevögeln, und ein Geier, *Neophron pileatus* (Aasgeier) scharrt entweder in den Misthaufen der Dörfer, oder folgt den Karawanen, um die Abfälle, die sie längs ihres Weges ausstreuen, aufzupicken. Wenn man in den Danakillländern reist, so kann man aus der Anwesenheit dieser Vögel immer schon mit Sicherheit auf die Nähe von Menschen schließen. Sie werden demnach in jenen in jeder Richtung übel berufenen Gegenden als wertvolles und freundliches Anzeichen angesehen.

Unter den Landreptilien sind zu erwähnen die Scheibeneidechse *Hemidactylus verruculatus*, die Walzenschleiche *Gongylus ocellatus*, das Chamäleon, *Chamaeleo vulgaris*, und von Schlangen speciell die *Echis carinata* — giftig — die *Eryx thebaicus* und die *Psammophis punctulatus*, eine seltene Art.

Außer den gewöhnlichen Arten von Fliegen, Schaben und Schmetterlingen u. s. w. findet man Ameisen der Gattungen *Camponotus*, *Tetramorium*,

Cremastogaster, *Acantholepis*, Feldheuschrecken, Fangheuschrecken und vor allem Käfer der Gattungen *Adesmia*, *Sepidium*, *Zophosis*, *Ocnera*, *Cardiophorus*, *Opatrum* und Hymenopteren (Hautflügler) wie *Mutilla*, *Apterogyna*, *Oxybelus*, *Bombex*, *Pompilus*, von Spinnen eine *Ocpete*, zwei kleine Arten von *Scorpius citrinus et quinque-striatus* und einen großen Scorpion *Androctonus*, einige Tausendfüßler *Scolopendrium*, einige Landkrustenthiere; letztere sind hauptsächlich durch die Einsiedlerkrebse vertreten, die jedes leere Schneckengehäuse am Gestade benützen und wenige Landschnecken, wie *Bulimus*.

Im Gegensatze zu dieser vergleichsweisen Armut ist das Meer überreich, so dass es jeden Naturforscher, der zum Fischen und Schleppen mehr Lust und Verständnis als Mittel besitzt, geradezu zur Verzweiflung bringen muss. Auf der Fahrt durch das Rothe Meer, besonders bei ruhigem Wetter, sieht man flinke *Halobates* (Meerwanze) die Oberfläche dieser Indigogewässer durcheilen, Hochseeinsecten, während fliegende Fische in die Luft schnellen, und in langen Streifen Medusen, Salpen, Physalien etc. dahin schwimmen, und die Haie bei ihren unheimlichen Bewegungen die Rückenflosse außerhalb der Wasseroberfläche zeigen. Häufig sind Delphine, und wo fette Algenweiden sind, leben in großer Zahl der afrikanische *Lamantin*, der *Dougong* und Riesenschildkröten von dem Gewichte mehrerer Centner. Man muss darauf verzichten in Kürze von der Fauna des arabischen Golfes zu reden; zumal von dem Leben, welches in den Winkeln der Korallenriffe und der von ihnen gebildeten Bänke herrscht, kann man sich nicht die entfernteste Vorstellung bilden. Wie in den Verstecken der Äquatorialwälder die Luft sozusagen von dem siegreich eindringenden animalischen Leben verdichtet wird, so wimmeln die Wässer des Rothen Meeres von Organismen, von den Scharen der mächtigen Menschenhaie bis zu den Schwärmen der Leuchtthiere und *Foraminiferen*. Es gibt da Fische, welche in den Schalen einiger Weichthiere leben, kleine Fische, die an den Gestaden herumhüpfen, *Periophthalmus Koelreuterii*, Weichthiere, im Schlamme vergraben. Der Küstensand wimmelt von kleinen Krustenthieren und Würmern, während der Sand unter Wasser besäet ist mit Steckmuscheln, Archenmuscheln und Schraubenschnecken, ruhig zwischen den sich schlängelnden, zierlichen Schlangensternen, prachtvollen Asterien und langen *Syllis*. Es ist eine Überschwänglichkeit des Lebens, vor allem gewaltig auf den Korallenbänken, wahrhaft lebende Felsen, welche in ihren an Verstecken reichen Höhlen von Massen von Krustenthieren, Mollusken, Würmern bewohnt sind, und aus sich selbst heraus in sammtartigen Blüten von Polypen wuchern, unter welchen die grünen *Pomacentrus*, die goldigen *Apogon*, die silbernen *Dascyllus* flimmern. Sehr häufig ist der Sägehai, ziemlich häufig der Hammerhai und der Rochen, durch Gestalt und Lebensweise merkwürdig. Seltener treten auf *Platax*, *Balistes*, *Chaetodon* und *Tetraodon*, aber vor allem bemerkenswert durch die Verschiedenheit der Arten *Serranus*, *Lethrinus*, *Caranx*, *Mesoprion*, *Diagramma* und *Caesio*.

In Tiefen über 10 *m* sind kleine, bleiche Arten von Weichthieren vorfindlich zu den folgenden Gattungen gehörig: *Cerithium*, *Tellina*, *Cingula*, *Corbula Triphoris*, *Nassa*, *Ringicula*, *Eulima* etc. In geringeren Tiefen mehr tropische Arten von: *Strombus*, *Murex*, *Fasceolaria*, *Cypraea*, *Rostellaria*, *Conus*, *Malleus*, *Tridacna*, *Vulsella* etc. Es sind dies meist genießbare Weichthiere, deren Schalen sich häufig unter dem Auswurfe des Meeres befinden; mitunter riesengroß, wie die Trompetenmuscheln, deren sich die Araber bei der Mani-

pulation mit dem Weihrauch bedienen. Vom zoologischen Standpunkte aus ist eine *Argonauta tuberculosa*, vom industriellen Standpunkte zwei Arten von Perlmuscheln besonders interessant; die eine der beiden letzterwähnten Muscheln ist klein, höchstens nur 7 *cm* messend, die andere aber erreicht eine Größe von etwa 20 *cm* Durchmesser. Außerdem noch eine Weichthierfauna, in allen Farben schimmernd, von Gold der *Tridacna* bis zum Purpur der *Rostellaria*, von allen Glanzarten, vom Marmor bis zum Seidenglanz; schmutzig von Schlamm und zugleich perlenhaltig der Grund, bald krustig, bald schleimig, bald unruhig, bald funkelnd, bald dunkel, von jener Form des animalischen Lebens, welches zu animalischer Steinbildung hinneigt.... Beachtenswert sind die Seesterne, die *Atlinie*, *Goniaster*, *Clypeaster* und die Seeigel. Unter den letzteren ist *Diadema Savigny* sehr verbreitet, mit seinen langen, spröden, zierlichen, aber wie Nesseln stechenden Stacheln. Ausgebreitet und vielartig sind die Korallen, unter diesen *Antypathes* mit schwarzen leuchtenden Fangarmen; die *Tubipera purpurea* mit ihren kleinen rothen Röhren, Behälter von Polypen mit grünen Tentakeln, die *Porites clavaria* mit ihren *Stalaktiten*-Formen, die *Lophoseris* ähnlich einem Cactus, die *Fungia*, die *Madrepora Pharaonis*.

Auch vom Thierreiche benützen die Danakils nur einen sehr beschränkten Theil, soviel ihnen eben unumgänglich nöthig ist. Auf Flößen, die mit Rudern bewegt werden, ziehen sie mitunter auf den Fang von Fischen für ihre magere Küche; zu Lande züchten sie höchstens Lastkameele und Ziegen, aus deren Milch sie die Butter gewinnen, die der wichtigste Handelsartikel in ganz Ostafrika ist, da sie sowohl als Nahrungsmittel als zu kosmetischen Zwecken verwendet wird. Der Strauß wird nur in Assab gezähmt, und an der Küste wird das eigentliche Fischereigewerbe nur von Arabern betrieben. Beträchtlich in Ansehung des jährlichen Ergebnisses ist die Perlmuttergewinnung. Hieran schließt sich die Perlenfischerei, beide Monopol von Banianen-Kaufleuten; auch wird einiger Nutzen von den Walen gezogen, die zwischen Suez und Bab-el-Mandeb leben; aber unter der niederen Fischerei geben unstreitig Schildkröten und Haie das meiste Erträgnis; die ersteren durch ihr Schildpatt, die letzteren durch ihr Fleisch, welches eingesalzen nach Zanzibar und Madagascar verschickt wird, während die Haiflossen einen beliebten Artikel auf den Märkten des äußersten Ostens bilden. In der Bai von Assab kommen Schildkröten und Haie häufig vor, und zwar gerade in der für die Fischerei günstigsten Jahreszeit, welche mit dem Einsetzen der Nordwinde zusammenfällt, bevölkern sich die Inselgewässer der Bai mit Fischen; wie es scheint, sind aber Perlmuscheln und zwar sowohl jene, welche Perlmutter, als jene, welche Perlen liefern, hier nicht so häufig. Doch kann dies noch nicht mit voller Bestimmtheit behauptet werden, weil die Gewässer der Bai noch durchaus nicht genau durchforscht sind.

Aus dem bisher Angeführten ist jedenfalls zu entnehmen, dass für die Ausbeutung des Gebietes von Assab ein recht umfassendes Programm aufgestellt werden könnte. In den ebenen Theilen der Colonie würde vielleicht die Straußenzucht ein gutes Resultat geben; die Fischerei scheint geradezu unerschöpflich; Schildpatt und Perlmutter, welches jetzt noch in Italien aus der Fremde bezogen wird, könnte reichlich von der eigenen Colonie geliefert werden; dann würde gewiss auch die zur Verwertung dieser kostbaren Materialien erforderliche Industrie in Italien entstehen.

Von außerordentlicher Mannigfaltigkeit ist bekanntlich, wie dies auch aus der obigen Schilderung Licatas lebhaft hervortrit, das reiche Thierleben des Rothen Meeres. Das Rothe Meer hat von allen Meeren der Erde weitaus das wärmste Wasser an seinen Oberflächenschichten, und infolge der mächtigen Verdampfung auch den größten Salzgehalt, welche Umstände der Entwicklung einer reichen Fischwelt günstig sind. Unser Landsmann Klunzinger hat die Ichthyologie des Rothen Meeres zu besonderem Studium gemacht, und während eines längeren Aufenthaltes zu Kosseïr an 400 Arten von Fischen dieses Meeres gesammelt. Eine Synopsis der Fische des Rothen Meeres wurde von Klunzinger im XX. Bande der Verhandlungen der k. k. Zoologisch-botanischen Gesellschaft veröffentlicht.

Die eben erwähnten Eigenschaften des Rothen Meeres, welche der Entwicklung der Fischwelt so günstig sind, berauben die Anwohner der Küsten des natürlichsten Erfrischungsmittels — des kühlenden Bades. Die Fälle sind gar nicht selten, in welchen die Wassertemperaturen an der Oberfläche die Temperatur der Luft wesentlich übersteigen; und der starke Salzgehalt übt auf die ohnehin in Folge der Hitzausschläge sehr empfindliche menschliche Haut einen zu kräftigen Reiz. Dazu kommt, dass das Rothe Meer von einer ganz besonders großen Zahl von Haifischen bewohnt wird.

Die zur Erhaltung der Gesundheit unumgänglich nöthigen täglichen Bäder müssen deshalb am Lande genommen werden. Das hiezu nöthige Wasser kann in ausreichender Menge den Brunnen entnommen werden, welche man mit sicherem Erfolge überall dort graben kann, wo sich ein etwas dichterer Pflanzenwuchs zeigt. Als Trinkwasser aber ist das Wasser dieser Brunnen zwar nicht schädlich, aber von unangenehmem seifenartigen Geschmack, an welchen man sich ziemlich schwer gewöhnt. Ist man in der Lage, das Trinkwasser durch Eis zu kühlen, so überwiegt wohl die erfrischende Wirkung den widrigen Geschmack; Licata klagt in der Beschreibung seines Lebens zu Assab wiederholt über die theuere Eismaschine, die niemand zu behandeln versteht; das ist seither wohl anders geworden, destillirtes, gutes Trinkwasser und auch Eis steht in genügender Menge zur Verfügung. Der erste Gruß, den FRUNDSBERG bei ihrer Ankunft vor Assab vom Lande aus erhielt, war von einer reichlichen Sendung Eis begleitet, welche der königliche Commissär dem Schiffsstabe der Corvette zum Geschenke machte.

So wie vor Monaten in Massauah, wurde auch hier diese wohlthuende Aufmerksamkeit zur Einleitung eines herzlich kameradschaftlichen Verkehres zwischen dem Schiffsstabe der FRUNDSBERG und den italienischen Offficieren der Station. Die Officiere der FRUNDSBERG nahmen von ihrem kurzen Aufenthalte in Assab nur rücksichtlich dieses freundschaftlichen Verkehres angenehme Erinnerungen, sonst aber den Eindruck mit, dass ihre im Colonialdienste verwendeten italienischen Kameraden wahrlich nicht zu beneiden seien. Gewiss wird jeder von ihnen während seines exilartigen Aufenthaltes auf glühendem, wüstenartigen afrikanischen Boden, ferne von der paradiesisch schönen, heiteren, liederdurchwehten Heimat, in seinem militärischen und patriotischen Pflichtgefühle die nöthige Kraft schöpfen, um die bitteren Beschwernisse seines Dienstes ohne Klage zu ertragen; sie aber freudig zu ertragen, mit dem Duldermuthe und der Opferfreudigkeit des Märtyrers zu leiden, das erfordert jenen Enthusiasmus, welcher nur durch das Erkennen und stete Festhalten des großen Zieles gezeitigt werden kann, welchem man zustrebt und in dessen Dienste man leidet. — Solche Höhe der Auffassung,

bei gleichzeitiger moralischer Kraft und physischer Ausdauer ist aber naturgemäß nur wenigen beschieden. — Auch die Kräftigung, die von wissenschaftlicher Arbeit verliehen wird, die Befriedigung, welche Naturbeobachtung bietet, der eigenthümliche Reiz manchen Abenteuers, das vom Leben in einer Art Wildnis gebracht wird, sind eben nicht jedermanns Sache. „*Chi è giovane e porta nella fibbre la grande e caratteristica potenza di addatamento della specie nostra a climi disparatissimi; chi adora il sole e la vita un tantino selvatica necessaria agli spiriti forti, troverà laggiù il suo fatto.*“ So sprach Licata, welcher durch diese und manche andere Bemerkungen über sein und seiner Umgebung Leben und Stimmung, während des in Assab verlebten Sommers, häufig an unseren unvergesslichen Weyprecht gemahnt, dessen Worte wohl noch überall in Erinnerung sind:

„Das trostlose Einerlei einer arktischen Reise, die tödtende Langeweile der endlosen Nacht, die grässliche Kälte — das sind die nach allen Seiten variirten Schlagworte, mit denen die Civilisation den armen Polarreisenden zu bedauern gewöhnt ist. Aber zu bedauern ist nur jener, der sich der Erinnerung an die Genüsse, die er verlassen hat, nicht erwehren kann, der sich und sein hartes Geschick bejammernd, die Tage zählt, die noch verfließen müssen, ehe die Stunde der Heimkehr schlägt. Ein solcher thut besser, wenn er ruhig zu Hause bleibt und sich am warmen Ofen den angenehmen Kitzel fremder, in der Einbildung vielfach übertriebener Leiden schafft. Für denjenigen, den das Schaffen und Treiben der Natur interessirt, ist die Kälte nicht so grimmig, dass sie nicht zu ertragen wäre, und die lange Nacht nicht so lange, dass sie nicht einmal zu Ende gienge. Langeweile fühlt nur der, welcher sie in sich selbst trägt und der nicht imstande ist, die Beschäftigung zu finden, welche den Geist davon abhält, sich brütend das eigene Elend selbst zu schaffen [1]).

Noch am Tage der Ankunft, um 7^h p. m., lichtete FRUNDSBERG den Anker und dampfte aus der Bucht von Assab, bis die aufspringende SO-Brise es gestattete mit Segeln zu fahren. Am 10. trat Windstille ein und von nun an wurde mit geringerer Unterbrechung mittels Dampf allein die Fahrt bis Suakin fortgesetzt. Am 11. mittags wurde die flache Küste von Trinkitat angelaufen und längs derselben nördlich gesteuert. Die Orientirung ist trotz des Mangels an Landmarken nicht schwierig, wenn man sich den Küstenriffen soweit nähert, dass deren Contouren deutlich unterschieden werden können. Am Abende wurde vor der Koralleninsel Tellah-Tellah-Seghir vor Anker gegangen, um bei Tagesanbruch des nächsten Tages die Fahrt durch die korallenumsäumten Canäle nach Suakin wieder aufzunehmen.

Um $3^1/_2{}^h$ p. m. des 12. wurde S. M. Schiff FRUNDSBERG im Hafen von Suakin vierkant vertäut. Hier fand man die englischen Kriegsschiffe CONDOR und GARNET vor Anker.

---

[1]) „*Organ der Militär-Wissenschaftlichen Vereine*“ 1881. Biographische Skizze. p. 655.

XII. Suakin [1]).

(Sawákin).

Nach der Katastrophe im Defilée von Kaschgal südlich von Obeid, am 1. November 1883 — als sowohl die Colonne des Allah-en-Din wie auch jene Hicks Paschas nach dreitägigen Kämpfen geschlagen und zersprengt, die beiden tapferen Führer gefallen waren — musste die ägyptische Regierung den Entschluss fassen, den Sudan aufzugeben. Die Reste der Truppen sollten in die größeren Städte: Chartum, Sennaar, Kassala, Massauah und Suakin gelegt werden. Die letztgenannten Orte, als Seehäfen, waren als die letzten Rückzugsziele für die Truppen des Khedive ausersehen, wohin dieselben, nach Möglichkeit, gezogen werden sollten.

Aber beinahe unmittelbar nach Bekanntwerden der oben erwähnten Niederlage, traf auch die Nachricht ein, dass Osman Diga — der Nachfolger Amr-el-Makaschefs — welcher schon seit längerer Zeit die Forts Sinkat und Tokar in nächster Nähe von Suakin eingeschlossen hatte, zwei gegen ihn von Suakin aus abgeschickte Truppendetachements völlig aufgerieben hatte. Suakin erschien auf das ernstlichste bedroht, und mit Suakin die für die ganzen Reste der ägyptischen Streitmacht im Sudan wichtigste Rückzugslinie von Berber nach Suakin. Von Cairo aus ward sofort der vom türkischen Kriege her bestbekannte Baker Pascha mit 4000 Mann nach Suakin entsendet, um Osman Digas Streitmacht zu vernichten und die Linie Suakin-Berber zu eröffnen. Aber auch dieser tapfere und geschickte General erlitt am 4. Februar 1884 beim Brunnen El Teb eine empfindliche Niederlage; andere Truppen als jene, welche Baker Pascha mitgegeben worden waren, standen in Cairo nicht mehr zur Verfügung.

Da war für England der erwünschte Moment zum Eintreten gekommen, für jene Macht, welche mit dem Bombardement von Alexandrien und der Niederwerfung Arabis zwei Jahre früher begonnen hatte, weitausgreifende Pläne auf Ägypten mit den Waffen in der Hand der Verwirklichung zuzuführen. Admiral Hewett, welcher mit einigen Schiffen im Hafen von Suakin

---

[1]) Siehe auch: Reise S. M. Corvette Frundsberg 1884/85, und ferners Reise S. M. Corvette Donau 1883/84. Wien, Gerold u. Comp.

vor Anker lag, wurde am 9. Februar zum Gouverneuer dieser Festung ernannt, und am 12. Februar erhielt der Commandant der Occupationsarmee in Cairo die Weisung, 5000 Mann mit 800 Pferden und 20 Geschützen nach Suakin abzusenden. Keine Zeit sollte mit Vorbereitungen verloren werden: soweit das eigene Pferde- und Ausrüstungsmateriale sich für die Expedition nicht eigne, war solches einfach von der ägyptischen Armee zu nehmen. General Graham befehligte dieses Corps, welches auch anfänglich Erfolge zu verzeichnen hatte; bei El Teb wurde Osman Diga am 29. Februar nach hartnäckigem Kampfe geschlagen, und musste Tokar den Engländern überlassen. Zu weiterem Verfolg der errungenen Vortheile kam es aber nicht; es ist bekannt, wie traurig der weitere Verlauf der Kämpfe im ägyptischen Sudan sich gestaltete, wo der tapfere Gordon mit den Seinen, der feindlichen Übermacht preisgegeben, zu Chartum seinen Untergang fand.

Suakin aber ist seit der erwähnten Occupirung durch englische Truppen, von England bis heute nicht aus der Hand gegeben worden.

Die militärische Bedeutung dieses Ortes haben wir eben früher angedeutet; weit größer noch ist — in normalen Zeiten — die commerzielle Bedeutung von Suakin, welches der einzige Ein- und Ausfuhrshafen für das weite Gebiet des Sudans ist, und beim Eintreten von politischen Gestaltungen, welchen Ägypten vielleicht entgegen geht, in Zukunft auch den ganzen Handelsverkehr an sich bringen mag, welcher früher den Nil entlang zwischen dem Sudan und Ägypten bestanden hat.

Von der Bedeutung des Güterverkehres, welcher seinen Weg in naturgemäßer Weise über Suakin nimmt, mag die Thatsache einen Begriff geben, dass die Exportzölle vor dem Aufstande des Mahdi, in Suakin jährlich im Durchschnitte 60 000 £ ergaben; der jährliche Güterumsatz wurde auf einen Wert von mehr als 1 Million £ veranschlagt.

Selbstverständlich ist diese Handelsthätigkeit beinahe gänzlich gelähmt, seit Suakin sich in einem permanenten Belagerungszustande befindet. Zur Zeit der Anwesenheit der FRUNDSBERG (März 1886) waren zwar, wie Linienschiffscapitän v. Semsey berichtet, die Rebellen durch den äußeren Befestigungsgürtel auf einige Meilen landeinwärts in Schach gehalten; sie konnten sich nicht mehr, wie dies früher geschehen (so während des Aufenthaltes S. M. Schiffes DONAU im Jahre 1884) bis an die Stadt heran wagen, und diese sowie die im Hafen liegenden Schiffe beschießen; aber dadurch, dass der Verkehr zwischen Suakin und dem inneren Lande für die Eingebornen freigegeben ist, sind die Rebellen stets von allem, was in der Stadt vorgeht, auf das Genaueste unterrichtet; sie bleiben fortwährend mit den Außenwerken in Fühlung, und liefern den das Vorterrain durchstreifenden Truppen fast täglich kleine Scharmützel. Während des dritthalbtägigen Aufenthaltes der FRUNDSBERG im Hafen von Suakin, am 13. März, wurde eben durch 400 Mann eingeborner Truppen ein Ausfall unternommen. Sechs (engl.) Meilen von Suakin wurden die Rebellen begegnet; sie wurden verjagt, und verloren 30 Todte und 15 Kameele. Die Sieger kehrten nach Suakin zurück, und brachten als Siegestrophäen — die abgeschnittenen Ohren der gefallenen Feinde mit sich.

Die Stadt Suakin liegt wie Massauah auf einer Insel. Dieser glücklichen, gegen feindliche Angriffe geschützteren Lage mag es zuzuschreiben sein, dass Suakin ebenso wie Massauah zu den ältesten Ansiedlungen an der Westküste des Rothen Meeres zählt. Man führt die Gründung von Suakin bis zu den

Zeiten des Ptolemäus Philadelphus zurück, welcher hier eine Handelsfactorei zu dem Zwecke errichtet haben soll, den afrikanischen Elephantenjägern ihre Elfenbeinbeute regelmäßig abzunehmen. Erst in der islamitischen Zeit sollen Araber herübergekommen und sich zu Handelszwecken etablirt haben; bei den eingebornen Stämmen des afrikanischen Festlandes, mit welchen sie in Verbindung traten — den Bojahs — herrschte die Kindsfolge nach der Mutterschaft, was zur Folge hatte, dass manche Abkömmlinge von Arabern an der Suakin-Küste zu hervorragenden Stellungen gelangten. So z. B. war der Beherrscher der Bojahs um das Jahr 1330, wie Ibn Batuta erzählt, ein Sohn des Emirs von Mekka; aber seine Mutter zählte zu den zur Herrschaft berechtigten eingebornen Familien. Unter Selim dem Großen gieng Suakin an die türkische Herrschaft über, zu Burkhardts Zeiten (1814) regierte zu Suakin noch ein Aga, welcher vom Gouverneur von Djeddah abhängig war. Doch ist hiebei nur von der Inselstadt die Rede; das afrikanische Festland bei Suakin ist erst durch die Eroberung des Sudans durch Ägypten, unter Mehemed Ali unter ägyptische Oberhoheit gekommen.

Gegen die See zu bietet Suakin durch einige hervorragendere Gebäude, Zollhaus, Regierungsgebäude u. s. w. einen ziemlich stattlichen Anblick. Der Hafen ist klein und enge, aber Linienschiffscapitän Kropp bezeichnet ihn als den besten der ganzen Westküste des Rothen Meeres. Die Zahl der größeren, bis zu drei Stockwerken hohen, gemauerten Häuser der Stadt ist nicht unansehnlich, aber dazwischen liegen regellos zerstreut recht elende Hütten, jede mit einem Hofraume versehen, welcher aber häufig genug nur durch Binsenmatten eingefriedigt ist. Es fehlt nicht an Trinklocalen, meist von Griechen gehalten, mit ihren müßig herumlungernden Stammgästen, an Kaffeestuben und Verkaufsbuden. Die Moscheen sind nicht bemerkenswert. Die Stadt durchschreitend, kömmt man an dem Grabmale Scheikh Alis vorbei auf einen offenen Platz, von welchem aus ein mit Thürmen versehener Damm zur Festlandsstadt Al-Keif führt.

Die Hauptstraße dieser Festlandsstadt ist es, in welcher sich in ruhigen Zeiten der hauptsächlichste Handel und Wandel abspielt; die Seitenstraßen sind meistens von den Werkstätten verschiedener Handwerker eingenommen. Unter diesen spielen die Waffenschmiede, welche Dolche und Lanzenspitzen erzeugen, eine hervorragende Rolle; ihnen zunächst stehen die Lederarbeiter, welche in kunstvoller Weise Koransprüche auf Lederstreifen nähen und sticken. Diese Lederstreifen werden von den Eingebornen gekauft, um als Amulete um den Arm oder das Genick geschlungen zu werden. Sehr zahlreich sind die Haarkünstler, und die Gold- und Silberarbeiter nehmen ebenfalls eine ansehnliche Stellung ein. Die große Zahl der Haarkünstler ist von der eigenthümlichen Sorgfalt bedingt, welche der in Suakin zahlreichste Stamm von Sudan-Negern, die Hadendoas, ihrem Haarschmucke zuwenden.

„Die Haartoilette spielt bei den Schwarzen von Suakin eine so wichtige Rolle", schreibt Freiherr von Maltzan, „dass eine ganze Budenstraße ihren Hilfsmitteln gewidmet ist. Ich sah einige zwölf Läden, in welchen nur die eiförmigen Kugeln von Hammelfett, der beliebten Haarspeisung, verkauft wurden. Daneben vielleicht ebensoviele Buden mit den verschiedenen mineralischen Haarpulvern in allen Farben des Regenbogens, welche der Fettunterlage aufgestreut werden und für sehr reizend gelten. Hier befinden sich auch ein halbes Dutzend Zelte, einheimische Friseurläden, in denen die Geheimnisse der Haartoilette vollendet werden. Sehr appetitlich ist es nicht, diesem Ver-

schönerungs-Vorgange beizuwohnen. Es ist übrigens nur das männliche Geschlecht, das von diesen Zelten Gebrauch macht. Die Frauen besorgen ihre noch reichlichere Fettbegießung (denn bei ihnen trieft alles, während bei den Männern das Fett starrt) zuhause.« Die sudanesischen Schwarzen, welche den Haupttheil der Bevölkerung von Suakin bilden, gehören subäthiopischen Stämmen an, welche keineswegs das kurze krause Wollhaar des eigentlichen Negers haben, sondern schönes, reiches und volles Haar, mehr lockig als wollig, bei einzelnen auch in Wellungen auf den Nacken fallend. Diese Schwarzen des Sudans sind überhaupt ein besonders schöner Menschenschlag, und man sieht in Suakin manche wahrhaft plastisch bemerkenswerte Erscheinung, in blendend weiße, mit viel natürlichem Geschick drapirte Gewänder gehüllt. Schlanker Wuchs, edle aufrechte Haltung des Körpers und elastische Schnellkraft zeichnen die jungen Männer aus. »Hier ist nichts von der servilen Haltung und weibischen Verweichlichung des Ägyptersa, sagt der früher genannte treffliche Beobachter; hätte er damals (1870) ahnen können, dass nach einer Reihe von Jahren Sudanesen und Ägypter gegeneinander im Felde stehen würden, so hätte er vielleicht die voraussichtlich zutage kommenden Eigenschaften von militärischem Werte so gegeneinander abgewogen, wie die jüngste Vergangenheit sie thatsächlich ergeben hat.

Die Frauen zeichnen sich durch besonders harmonische Rundung der Formen aus, und mancher Körpertheil erreicht eine Fülle und Üppigkeit, die beinahe die erlaubte Schönheitsgrenze überschreitet. Ihre Gesichter sind rundlicher als jene der Männer; aber so wie diese letzteren sehen auch die Frauen stramm, frisch und gesund aus, ihr ganzes Wesen kündet blühende, natürliche, fast herausfordernde Sinnlichkeit. Entstellend ist ihre Haartracht; das Haar wird nämlich in zahllose Locken von Pfropfenzieherform gedreht, und diese mit Fett überreich getränkt.

Vor der Zeit des Aufstandes, als Suakin sich seiner vollen lebhaften Handelsthätigkeit ungestört hingeben konnte, war diese Stadt, in welcher der Europäer sich unter Wilden, und selbst der arabische Kaufmann in einer freiwilligen, nur des Gewinnes halber erträglichen Verbannung wähnte — das Eldorado und die Stadt der Freuden und des Genusses für die sudanesischen Schwarzen. Hier fanden sie volle Fleischbuden, ihre beliebten, für den Europäer gänzlich ungenießbaren Durrahbrote, saure Milch, recht viel für ausgezeichnet gehaltene, thatsächlich aber ranzige Butter, zahlreiche Buden mit den beliebten Haarpulvern und Fetten; daneben Lustbarkeiten aller Art, dralle schwarze Dirnen, die keineswegs schwer zu erobern sind, Negermusik, Tambouringetrommel, Flötengezwitscher, wozu sie selbst den Gesang liefern. Alle die geringen Bedürfnisse der einfachen Kinder des Sudan fanden hier vollauf Befriedigung.

Den Weibern und Mädchen würde übrigens Unrecht geschehen, wenn man aus dem Gesagten den Schluss ziehen wollte, dass sie für jeden zugänglich, oder gar ohne Weiteres käuflich wären. Bei den Sudannegern ist das Mädchen frei und vollständig Herrin ihrer Person, nur die Frau hat bestimmte Pflichten. Die Jungfräulichkeit hat mit der Mädchenehre nichts zu schaffen. Ein freier Erotismus herrscht in dieser heißblütigen Race, welchem erst die Ehe Fesseln anlegt; diesen Zustand hat weder der Islam, noch z. B. in Abessynien das Christenthum, zu verändern vermocht. Mädchen, die auf dem Lande bei ihren Eltern wohnen, treten zwar in den meisten Fällen als Jungfrauen in die Ehe ein; aber in der Stadt verfehlen Schmeichelworte, Geschenke,

eine imponirende oder schöne Männlichkeit selten ihre Wirkung. Aber fast nie wird eine Schwarze einzig des Gewinnes wegen — gleichsam geschäfts- und berufsmäßig — sich hingeben; eine Art Liebesverhältnis ist stets dabei im Spiele.

Allerdings mag auch in dieser Richtung sich vieles verändert haben, seit Suakin zu einem — im Verhältnisse zur Bewohnerzahl — bedeutenden Heerlager geworden ist. Suakin ist eben jetzt mehr Festung als Handelsstadt, die militärischen Interessen treten in allem in den Vordergrund.

Davon überzeugten sich Commandant und Stab der FRUNDSBERG bei jeder Gelegenheit während ihres kurzen Aufenthaltes im Hafen von Suakin. Der englische Generalmajor Sir Charles Warren, welcher als ägyptischer Generalgouverneur functionirte, lud den Commandanten bei Gelegenheit von dessen officiellem Besuche mit den Schiffsofficieren zur Besichtigung der äußeren Festungswerke ein. Mit Dank wurde diese Einladung angenommen, und am 14. mehrere der entlegeneren Forts besucht. Man fand dieselben mit Gatlings-Mitrailleusen sehr vortheilhaft bewaffnet; alle Forts des äußeren Gürtels sind untereinander in telephonischer Verbindung. Die englischen Officiere der Garnison entwickelten ihre nie verleugnete Gastfreundschaft und entgegenkommende Kameradschaft; man überzeugte sich wieder einmal, dass die Engländer unter allen Himmelsstrichen zu leben verstehen. Ihr dienstliches Leben, sowie ihre Vergnügungen, ihre Übungen und ihr Sport werden auch unter der glühenden Sonne von Suakin in gewohnter Weise betrieben; in nichts ist eine Erschlaffung als Folge eines Klimas zu bemerken, welches gar nicht viel besser oder erträglicher ist als jenes von Massauah oder Assab.

Während des Aufenthaltes der FRUNDSBERG in Suakin lief der ägyptische Avisodampfer JEAFFERICH in diesen Hafen ein, um den Generalgouverneur Sir Charles Warren abzuholen. Dieser General war nämlich eben zum Polizeidirector von London ernannt worden.

Am 15. $9^1/_4{}^h$ a. m. dampfte S. M. Schiff FRUNDSBERG aus Suakin durch den nördlichen Canal und nahm, nachdem bei Sonnenuntergang das Sanganeb-Riff passirt und die hohe See gewonnen war, Curs gegen Djeddah, woselbst es am 16., gerade noch vor Sonnenuntergang, im inneren, durch mehrere Handelschiffe sehr beengten Hafen vor Anker gieng.

Der sogenannte innere Hafen von Djeddah, welcher wie eine ganz offene Rhede aussieht, in der That aber durch die unterseeischen Korallenriffe ein gegen Seegang vollkommen geschützter, sicherer Ankerplatz ist, liegt gegen zwei Meilen von der Stadt entfernt, zu welcher zwischen den Riffen ein mehrfach gewundener Canal für Boote und Küstenbarken führt. Nachts kann derselbe selbst von Booten nur bei genauer Ortskenntnis benützt werden.

So lange die verschiedenen Backen bestehen, welche zwei sehr schmale Passagen bezeichnen, ist das Einlaufen in diesen in seiner Art einzigen Hafen für gut steuernde Schiffe nicht schwierig; dagegen ist das Aufsuchen des Ankerplatzes in dem durch Riffe und Untiefen stellenweise ungemein beengten Hafen eine weniger leichte Aufgabe; am meisten kann hiebei das Auge nützen, da bei günstiger Beleuchtung die seichten Stellen deutlich wahrzunehmen sind.

XIII. Djeddah.

(Jiddah.)

An der Grenze der beiden Monsoone gelegen, welche in der Längenrichtung des Rothen Meeres, halbjährig abwechselnd, von einander und gegeneinander wehen, ist Djeddah der Schiffahrtsknotenpunkt und Haupthandelsplatz des Rothen Meeres gewesen, seit es eine Schiffahrt daselbst gegeben hat. Zugleich war und ist Djeddah der Hafen von Mekka, diesem Centrum der mohammedischen Welt, welcher hundertfünfundneunzig von den 1424 Millionen Einwohnern der Erde zugehören. Aber schon mehrere Jahrhunderte vor dem 8. Juni 632, an welchem Tage der Prophet und Gründer einer neuen Religion, im Schoße Aïshas gebettet, den Folgen nervöser Überreizung, schmaler Kost, häufiger Nachtwachen und maßloser Haremsfreuden zu Medina erlag, war Mekka eine reiche und blühende Stadt geworden.

Im Dunkel der ältesten Zeiten verliert sich der Ursprung der Heiligung des Bodens von Mekka; Diodor der Sicilier und Ptolemäus erwähnen den hoch in Ehren stehenden Tempel der Araber zu Makoraba (Mekka), und die Sitte der arabischen Stämme, dort zu gemeinsamem Gebete zusammenzukommen. An der geheiligten Stätte durfte kein Blut außer dem der Opferthiere vergossen, keine Waffe gebraucht, kein Baum gefällt und kein Wild getödtet werden. Unter dem Schutze dieses religiösen Friedens konnte es nicht fehlen, dass die aus verschiedenen Landstrichen zusammentreffenden Stämme Erzeugnisse ihres Landes zum Austausch brachten, und der Wallfahrtsort nach und nach zur blühenden Handelsstadt wurde. Als Zwischenstation von Syrien und Südarabien vermittelte nun Mekka einen bedeutenden Güterumsatz. Von Syrien her wurden Tuchwaren und syrische Webestoffe in Schafwolle und Seide aus den Fabriken von Tyrus und Damascus eingeführt; Arabien brachte nach dem Norden Rosinen, Datteln, Edelmetalle, die geschätzten Producte des Yemen: Weihrauch, Myrrhen, Gewürz, Aloe- und Sandelholz, vorzügliches Leder, Zimmt, Cassia; über See fanden indische und afrikanische Erzeugnisse ihren Weg, welche im sicheren Hafen von Djeddah ausgeladen und nach Mekka gebracht wurden.

Alfred von Kremer gewährt uns in seiner herrlichen Culturgeschichte des Orientes einen Einblick in die Großartigkeit des Handelsverkehrs, welcher zur Zeit des Wirkens Mohammeds in Mekka schon bestand, indem er u

erzählt, dass eine einzelne Karawane, die im Februar 624 aus Gaza in Syrien nach Mekka abgieng, einen Wert von 50000 Mitkâl, das ist einer halben Million Frcs., nach heutigem Geldwerte also mindestens einen solchen von 1 Million Francs besaß. Auch wird erzählt, dass die Mekkaner für jeden ihrer Landsleute, welche Mohammed in der Schlacht von Badr zu Gefangenen gemacht hatte, ein Lösegeld von 4000 Dirhem — 8000 Francs nach jetzigem Geldwerte, zu bieten nicht zögerten.

Wenn solche Beispiele ein sprechendes Bild von dem Wohlstande bieten, dessen Mekka schon vor der islamitischen Periode sich erfreute, so ist es hingegen kaum möglich, sich jetzt eine ausreichende Vorstellung von dem Leben und Treiben zu machen, das zur Zeit der Blüte des Islams — als dieser von Spanien und Sicilien bis nach Indien und Turkestan herrschte — während der Wallfahrtsepoche in Mekka sich entfaltete; ein Leben der Pracht, des Reichthums und der Üppigkeit, von welchem auf Djeddah, Mekkas Seevorstadt, ein entsprechender Theil abgefallen sein muss. Der früher genannte gelehrte Orientalist vermittelt uns eine Schilderung, welche Ibn Gobair, ein Pilger aus Granada, von dem Zeltlager und der Reise der großen Karawane von Bagdad entwarf, welche unter Führung eines eigenen „Fürsten der Wallfahrt“ von Bagdad, der Residenz des Chalifen, nach Mekka zog. Sie möge einen schwachen Begriff von islamitischem Prunke vergangener Zeiten geben:

„Das Lager des Fürsten der Bagdader Karawane zeichnete sich durch die Menge der prachtvollen Zelte aus, die mit ihren Kuppeln und gedeckten Gängen so großartig noch nicht gesehen worden waren. Das größte Zelt war jenes des Fürsten der Wallfahrt; es war von einer Umfassung kleiner Zelte, einer Art leinwandener Mauer umgeben, in deren Mitte die größeren runden Zelte aufgeschlagen waren; alle buntfärbig mit Lappen benäht, glichen sie Blumen in einem Garten. Die Einfassungswand war weiß mit darauf genähtem schwarzen Besatz, der aussah wie Schilder; diese Außenwand hatte sehr geräumige Thore, von denen man in gedeckte Gänge und Hallen gelangte, und zuletzt zu dem mittleren offenen Raum kam, wo die runden Zelte mit dem Kuppeldach standen. — So hatte dieser Fürst eine Stadt mit Mauerumfassung, die mit ihm aufbrach wenn er fortzog, und sofort sich erhob wenn er Halt machte: ein fürstlicher Luxus, den unsere Könige des Westens nicht kennen. Innerhalb der Eingangsthore standen die Kämmerer des Fürsten, seine Diener und Pagen; die Thore aber waren so hoch, dass ein Reiter zu Ross mit seiner Lanze aufrecht durchreiten konnte. Alle Zelte waren fest gespannt mit starken, an Pflöcken befestigten Seilen. Auch die übrigen bei der Karawane befindlichen Großen hatten ähnliche, wenn auch kleinere Zelte. Für die Reise aber bedienten sie sich eleganter, reich verzierter Palankine, die auf dem Rücken der Kameele auf hölzernen Gestellen aufgespannt wurden. Man belegte sie innen mit weichen Teppichen und Kissen, so dass der Reisende bequem wie in einer Wiege darin lag oder saß, während auf der anderen Seite sein Begleiter saß und dasselbe Zeltdach sie beide beschattete. Kommt man aber an dem Haltplatze an, so schlägt man das Zelt auf, in das sie mit ihrem Kameel hineinreiten und dort erst absteigen, so dass sie aus dem Schatten des Palankins sofort in den des Zeltes kommen, ohne dass Wind oder Sonne sie belästigen.“

Der Großartigkeit der Reiseausstattung entsprachen die Geschenke, welche bei solchen Wallfahrten gegeben wurden, von welchen der Hauptantheil auf die Mekkaner entfiel, die eine Art Recht hierauf aus den reichen Gaben

ableiteten, mit welchen Mohammed der Prophet sie zu gewinnen und zu besänftigen verstanden hatte. Abdallah Ibn Tâhir, Sohn des Lehensfürsten von Chorâsân, nahm, als er vom Chalifen zum Fürsten der großen Karawane bestellt worden war, 300 000 Dynar für die Bewohner von Mekka und 100 000 für jene von Medina mit; schon früher hatte der Chalif Harun Rashyd 150 000 Dynar bei Gelegenheit seiner Wallfahrt nach Mekka dort vertheilt; der Chalife Mahdy soll (nach Ibn Atyr) über 35 Millionen Dirhâm und an hunderttausend Ehrenkleider vertheilt haben, als er seine Pilgerfahrt vollbrachte.

Diese Zeiten des Prunkes, Reichthumes und unbegrenzter Freigebigkeit sind wohl ebenso längst dahingeschwunden, wie die weltbeherrschende Macht des Islams überhaupt; aber noch immer ist Mekka das Centrum der mohammedanischen Welt; über 100 000 Gläubige wallfahrten noch alljährlich aus weitzerstreuten Gebieten nach den heiligen Stätten, und in der neueren Zeit, welche der Entwicklung der Schiffahrt überall so günstig war, ist es ein größerer Theil dieser Pilgerschar als früher, welcher den Seeweg an Stelle des beschwerlichen Landweges wählt; nahezu die Hälfte der Mekkapilger, an 40 000 in jährlichem Durchschnitt [1]), kommen über Djeddah zum Besuche der heiligen Stätten und der Residenz des Großscheriffs an.

Auf diesem Pilgerzuge, welcher über Djeddah führt, fußt eigentlich der größere Theil der Bedeutung, die heute noch Djeddah zugesprochen werden kann. Die Dampfschiffahrt hat eben die Schiffahrtsverhältnisse des Rothen Meeres vollständig verändert. Wie wir schon im Laufe unserer Reisebeschreibung (pag. 24) zu erwähnen Gelegenheit hatten, war Djeddah früher der natürliche Stapel- und Umladeplatz aller zur See sowohl vom Süden und fernen Osten, als auch vom Norden kommenden Güter und Producte; seit die Schiffahrt vom Winde unabhängig geworden ist, sind beinahe alle Häfen des Rothen Meeres in die Lage gelangt, Export und Import selbständig vermitteln zu können; und Djeddah hat vollständig aufgehört eine Etappe zwischen Süd- und Ostasien einerseits, Europa andererseits, zu sein. Für Djeddah verbleibt somit nur die Vermittlung des Seehandels seines eigenen, allerdings sehr ansehnlichen Gebietes, und die Vereinigung und Vertheilung jener Frachten, welche der Küstenschiffahrt im Rothen Meere zufallen. Im besonderen ist Djeddah noch immer ein ansehnlicher Stapelplatz für den Kaffee des Yemen und afrikanische Harze; daneben ist die Gewinnung von Perlmutter, Herstellung kunstvoller Stickereiarbeiten aus Gold und Silber, und die Ausfuhr von Fellen nicht ohne Bedeutung. Ein weiterer localer Industriezweig ist der Bau von Küstenfahrzeugen und Booten; Sambuks von 50—60 *t* Gehalt werden in vorzüglicher Arbeit aus indischen Hölzern hergestellt, und sind als besonders gute Segler berühmt. Aber sie bedeuten nicht mehr viel, seit immer mehr und mehr Dampfer das Rothe Meer durchfurchen, die einzelnen Häfen desselben mit den Absatzartikeln der fernsten Länder direct

[1]) Das Verhältnis, in welchem die verschiedenen mohammedanischen Völker zur Zahl der Wallfahrer beitragen, mag nicht besonders großen Schwankungen unterworfen sein. Für das Jahr 1879 constatirte der holländische Consul Kruyt folgende Zahlen: 7995 Türken, 2286 Bewohner der Barbareskenstaaten, 3459 Ägypter, 8787 Malayen und Javaner, 10 894 Indier, 3300 Araber aus dem Yemen und dem Sudan und 3506 Perser. Den Letztgenannten soll in neuester Zeit die Mekka-Wallfahrt von staatswegen verboten worden sein, um die jährlich wiederholten blutigen Händel zu vermeiden, in welche die Perser wegen schismatischer Streitigkeiten verwickelt wurden.

versorgen, und die Landesproducte dafür an Bord nehmen. Der Suezcanal hat eben die entferntesten Handelsgebiete einander viel näher gebracht, und das stetig steigende Übergewicht der Dampfschiffahrt über die Segelschiffahrt zwingt die Bewegung der Handelsgüter in neue, directe Bahnen. Während der ersten Zeit nach Eröffnung des Suezcanals war die Abnahme der Bedeutung von Djeddah als Handel- und Stapelplatz nicht sofort fühlbar. Im Jahre 1870 berichtete der Commandant des österreichischen, im Rothen Meere stationirten Kanonenbotes NARENTA über Djeddah:

„Als die eigentliche Metropole des Handels für das ganze Rothe Meer kann unbedingt Djeddah angesehen werden. — Djeddah ist jetzt der Haupt- und wohl alleinige Stapelplatz für alle jene Waren und Producte, welche von Europa, Ägypten, Indien eingeführt, und ebenso aller derjenigen Producte, welche von den angrenzenden Ländern des Rothen Meeres dahin ausgeführt werden. — Nächst Suez hat Djeddah auch die größte Schiffahrtsbewegung aufzuweisen.“

Den Wert der jährlichen Einfuhr schätzte man damals auf 11—12 Millionen Gulden; und selbst noch neun Jahre später constatirte der holländische Consul Kruyt in einer dankenswerten Arbeit über den Handel Djeddahs (in der Tijdschr. v. h. Aardr. Genootschap), dass im Jahre 1879 die Gesammthandelswerte der Ein- und Ausfuhr zusammengenommen 2 204 030 £ betrugen. Diese Ziffer würde gegen die obige Schätzung nur einen geringen Rückgang der Handelsthätigkeit darstellen. Aus neuester Zeit besitzen wir keine verlässliche Schätzung der Gesammtwarenbewegung Djeddahs; aber die Abnahme gegen jene früherer Zeiten ist eine unverkennbare. Als Corvette FRUNDSBERG im September 1884 Djeddah besuchte, gelang es ihrem Commandanten (Linienschiffscapitän F. Stecher) ziemlich eingehende Informationen über die dortigen Handelsverhältnisse, die Gegenstände des Importes und Exportes zu erlangen; eine auch nur annähernde Statistik fehlt aber, und die auf Consularberichten fußenden officiellen „Nachrichten über Industrie, Handel und Verkehr“ enthalten über Djeddah auch nichts anderes, als den erwähnten Bericht des Linienschiffscapitäns Stecher. Wir dürfen voraussetzen, dass sich dieser Bericht, welcher dem österreichisch-ungarischen Antheile an dem Handel Djeddahs besondere Aufmerksamkeit widmet, in dem Besitze der Mehrzahl unserer Leser befindet, für diejenigen, bei welchen dies nicht der Fall sein sollte, müssen wir uns darauf beschränken, auf den erwähnten Bericht einfach hinzuweisen [1]). Sehr beachtenswerte Bemerkungen über den österreichisch-ungarischen Export nach Indien hat auch Linienschiffscapitän Wostry als Commandant des Kanonenbootes ALBATROS gemacht [2]).

Aus der Berichterstattung des Linienschiffscapitäns Semsey über den kurzen — nur zweitägigen — Aufenthalt der FRUNDSBERG vor Djeddah (vom Abend des 16. bis zum Morgen des 19. März 1886) wollen wir aber ein Detail herausheben, aus welchem der Schluss gestattet ist, dass die Abnahme der Handelsthätigkeit Djeddahs keinesfalls eine so rapide ist, dass etwa der Wohlstand darunter bereits erheblich gelitten hätte. Selbst in den Zeiten seines relativen Glanzes hatte Djeddah nämlich schwer unter einer von

---

[1]) Reise S. M. Corvette FRUNDSBERG im Rothen Meere und an der Ostküste Afrikas 1884/85. p. 7. Wien, Carl Gerolds Sohn.

[2]) Siehe: Reise Sr. Maj. Kanonenboot ALBATROS 1884/85, pag. 38, Wien, C. Gerolds Sohn.

Alters her bestehenden Calamität zu leiden, — dem Mangel an Wasser. Schlechte und ungenügende Cisternen konnten in dem fast regenlosen Lande dem Bedarfe nicht genügen; im Sommer versiegten sie meistens ganz, und man war auf Wasserzufuhr durch Tragthiere beschränkt. Eine Kameelladung kam auf etwa 5 Francs zu stehen, und die ärmeren Classen wären geradezu dem Verschmachten nahe gewesen, wenn es nicht hier wie in vielen mohammedanischen Städten zahlreiche fromme Stiftungen gegeben hätte, um den Mittellosen Trinkwasser umsonst zu verschaffen. An Geld zur Anlage einer Wasserleitung hat es wohl nicht gefehlt, auch soll eine solche, wie Freiherr von Maltzan erzählt[1]), vor einer Reihe von Jahren schon einmal bestanden haben, doch von den Beduinen zerstört worden sein, welchen das lucrative Geschäft der Wasserzufuhr benommen war. Die Besitzer der ausgiebigeren Cisternen, die mit dem Wasser geradezu Wucher trieben, wussten die Neuanlage zu hinterbreiben. Aus einem Berichte des Linienschiffscapitäns v. Semsey geht hervor, dass er mit mehreren Schiffsofficieren der FRUNDSBERG unter Führung des Gerenten des k. und k. Viceconsulates einen Ausflug auf der Straße nach Mekka unternahm, „um die neu angelegten Wasserwerke zu besichtigen". Dieses wichtige öffentliche Bauwerk ist nämlich neuerdings in Angriff genommen worden, und wir glauben darin einen Fingerzeig erkennen zu dürfen, dass nicht nur der öffentliche Wohlstand gegen früher nicht allzusehr gesunken sein kann, sondern dass auch die Macht und der Einfluss der Behörden sich kräftigt. Freiherr v. Maltzan schrieb noch im Jahre 1873: „Die Macht des Paschas reicht nicht über die Stadtmauern hinaus" — und es dürfte dieses Urtheil wohl kein allzu strenges gewesen sein; denn noch im Jahre 1884 wurde der Gerent des französischen Consulates, Mr. Hubert, vor dem Unternehmen einer Reise nach Yambo vom Kaimakam dringendst gewarnt, und als er diese dennoch unternahm, ermordet. Überhaupt gilt die Straße gegen Medina als eine viel unsicherere als jene nach Mekka; die Pilgerkarawanen, die nach erstgenanntem Orte ziehen, sollen beinahe regelmäßig ausgeplündert werden.

Im Innern der Stadt vermag es der Gouverneur, von einer ausreichenden Garnison unterstützt, Ordnung zu erhalten und den Rechten der ansässigen Christen und Ausländer überhaupt Achtung zu verschaffen; das Bombardement Djeddahs durch das englische Kriegsschiff CYCLOPS, infolge eines Christenmassacres am 15. Juni 1858, dem der englische Consul Page und sein französischer College Eveillard zum Opfer fielen, und die danach erzwungene öffentliche Justificirung des türkischen Gouverneurs und zweier an der Spitze der Bewegung befindlich gewesener Bürger — haben heilsame Traditionen hinterlassen. Aber es ist keineswegs gerathen, sich weit außerhalb des Weichbildes der Stadt zu begeben. Der Fremde ist doppelt gefährdet, da gegen ihn sich nicht allein der räuberische Sinn der Beduinen, sondern auch der Glaubensfanatismus kehrt, welcher schon in der Anwesenheit eines Ungläubigen auf dem in weitem Umkreise geheiligten Boden eine Profanation erblickt. Graf Bela Szechenyi und seine Begleiter, welche im December 1877 mit Erlaubnis des Gouverneurs, und unter Escorte einen Ausflug in das Gebirge gegen Mekka hin unternahmen, geriethen gleichwohl in dringende Gefahr, überfallen und ausgeplündert oder selbst ermordet zu werden.

---

[1]) Maltzan, Reise in Südarabien.

Den Anlass zu den früher erwähnten Christenmassacren vom 15. Juni, hatten die Maßnahmen der Engländer zur Unterdrückung des Sclavenhandels gegeben, wobei vermeintlich eine Missachtung und Beleidigung der türkischen Flagge unterlaufen war. In der That bildet der Handel mit Sclaven, welche von der afrikanischen Küste gebracht werden, einen eigenen, noch nicht gänzlich unterdrückten Handelszweig in Djeddah, trotzdem, dass auch die Pforte schon mehrmals Verbote desselben erlassen hat. Die Beschaffenheit des Rothen Meeres begünstigt diesen Handel; in den schwer befahrbaren, von gefährlichen Korallenriffen gebildeten Canälen an beiden Meeresküsten nehmen die Sclavenschiffe — flinke Sambuks — ihren Weg; in einer finsteren Nacht übersetzen sie das offene Meer, und verlieren sich sofort wieder in das Klippengewirre, in welches kein Verfolger ihnen nachsetzen kann. Noch jetzt schätzt man die Zahl der jährlich nach Djeddah gebrachten Neger — meist 10—12 jährige Knaben und Mädchen — auf 6000; einen wesentlichen Eintrag soll übrigens die Besetzung des bedeutenden afrikanischen Küstenstriches von Massauah bis Assab durch Italiener dem Sclavengeschäfte bereitet haben.

Die Stadt Djeddah, auf einer sanft erhöhten Uferstrecke liegend, bietet von See aus einen angenehmen Anblick. Die weißen Häuser von massigem, oft thurmartigem Aussehen, meist mit Balkonen, Erkern und Verzierungen von dunklem Holzwerk versehen, scheinen aus dem hellgrünen Spiegel der See emporzusteigen, und heben sich malerisch von dem dunkelroth gefärbten hügeligen und Gebirgshintergrunde ab. Noch vor vergleichsweise kurzer Zeit verbarg sich aber hinter dieser hellen und freundlichen Außenseite das Innere einer Stadt, welche von Maltzan als „ekelhaftes, schmutziges Pandämonium“ bezeichnet wird, „durch dessen von Hüttenwerk, mit elender und lasterhafter Bevölkerung, unzugänglich gemachten Straßen man sich wie durch ein Labyrinth mühsam durchwinden musste.“ Die mörderische Cholera, welche in den Jahren 1864/65 unter den Mekkapilgern zu Djeddah ausbrach, lenkte aber die Aufmerksamkeit der europäischen Mächte auf die zu einer allgemeinen Gefahr gewordenen Zustände von Djeddah, und unter dem Drucke von internationalen Sanitätscommissionen gieng eine gewaltige Änderung zum Besseren vor sich. Die Stadt hat jetzt eine Physiognomie der Ordnung und Reinlichkeit, wie sie im Oriente nur selten anzutreffen ist.

An Stelle der aus Hüttenwerk bestehenden Stadtviertel sind Steinhäuser getreten, die nicht nur von gefälliger Bauart, sondern meist auch im Innern sehr geschmackvoll eingerichtet sind. Die gesammte innerhalb der Stadtmauer gelegene eigentliche Stadt Djeddah besteht aus solchen Gebäuden. Drei Thore führen aus derselben ins Freie: das Nordthor auf die Straße nach Yambo und Medina, das Thor der Yemen im Süden, und im Osten das Thor auf die Straße nach Mekka, durch welches die großen Pilgerkarawanen passiren müssen. Vor diesem letzteren Thore wurde bei dem gedachten Umbau der Stadt der große Pilgerbazar angelegt; in der näheren und theilweise in der unmittelbaren Umgebung der Stadt liegen mehrere Hüttendörfer, welche gewissermaßen die Nachfolger der in der inneren Stadt zerstörten schmutzigen und verrufenen Viertel geworden sind.

Die Einwohnerzahl von Djeddah wird sehr verschieden geschätzt; ein Census in abendländischer Manier findet natürlich nie statt. An den bedeutenden Differenzen in den verschiedenen Schätzungen mag übrigens der Umstand mit betheiligt sein, dass die außerhalb der Stadtmauern liegenden ärmlichen, aber dicht bevölkerten Ansiedlungen, von den einen mit in den

Kreis ihrer Schätzungen gezogen, von anderen aber ausgeschlossen werden. Maltzan, der Djeddah im Jahre 1870 besuchte, spricht die Ansicht aus, dass seit der Entfernung der Hüttenbewohner aus dem Stadtbereiche, die Einwohnerzahl kaum 16 000 erreichen dürfte; die große flottirende Bevölkerung zur Jahreszeit der Wallfahrten natürlich ungerechnet. Der Engländer Beyts schätzte in einem Consularberichte (1875) die Bevölkerung Djeddahs auf 30 000 Seelen, worunter 2000 indische Ansiedler, 100 Griechen, Syrier und Malteser und 25 „Franken"; ein holländischer Consul (1879) nahm nur 15 000, Burton, der kühne Engländer, der im Jahre 1853 als Pilger verkleidet die heiligen Stätten besuchte, gar nur 2500 Einwohner an; Hübners neueste statistische Tafel bleibt bei 30 000 Einwohnern.

Die eingeborne Bevölkerung ist äußerst gemischter Abstammung, was infolge der seit Jahrhunderten durchziehenden Pilgerzüge aus den verschiedensten Ländern, sehr erklärlich ist. Mit Ausnahme des geringen Theiles der Bevölkerung, welche der früher schon erwähnten Industrie obliegen, ist die ganze Bevölkerung von Djeddah in der einen oder anderen Weise mit Handel beschäftigt. Die bedeutendste Rolle fällt hiebei den vergleichsweise recht zahlreichen indischen Moslims und den Arabern aus dem Hadramaut zu. Diese beiden Classen bilden den Großhandelsstand von Djeddah. Die Hadramiten Djeddahs (von welchen Maltzan bemerkt, dass sie eigentlich nur irriger Weise so genannt werden, da sie ausnahmslos aus dem Wâdi Dôan im Bilâd beni Isâ stammen) kommen meist nahezu als Bettler aus ihrer sehr armen Heimat nach Djeddah; durch ein eigenthümliches, ihnen angeborenes Handelsgenie verstehen es aber die Meisten, in kurzer Zeit zu Vermögen zu gelangen. Sie sind genügsam und arbeitsam, und nach 10—20 Jahren des Aufenthaltes in Djeddah bringen sie es beinahe immer so weit, dass sie ihren Lieblingswunsch erfüllen und sich ein schönes Haus bauen oder kaufen können. Die zahlreiche Dienerschaft, die man in diesen Häusern der reich gewordenen Dôaner antrifft, besteht durchgehends aus lauter Verwandten des Eigenthümers, der sie aus der Heimat nachkommen, aber auch tüchtig arbeiten lässt. Es heißt, dass die Dôaner in ihre — für Besitzende sehr unsichere — Heimat nur zurückkehren, wenn es ihnen in Djeddah nicht gelingen wollte, zu Vermögen und Selbständigkeit zu gelangen; der Reichgewordene aber bleibt in Djeddah und zieht sich nur in seltenen Fällen von der ihm zusagenden Handelsthätigkeit zurück.

Einen näheren Einblick in die Zusammensetzung der Bevölkerung, in ihre Sitten und Gebräuche, in die Art ihrer Thätigkeit zu gewinnen, ist selbstverständlich demjenigen nicht möglich, welchem nur ein so kurzer Aufenthalt beschieden ist, wie dies bei unseren Reisenden an Bord der FRUNDSBERG der Fall war. Die wenigen Stunden, welche der vielfach beschäftigte, von Dienstgeschäften aller Art in Anspruch genommene Schiffsofficier am Lande zubringen kann, sind als sehr glücklich angewendet zu betrachten, wenn es ihm gelingt, durch eigenes Sehen und Beobachten, durch Mittheilungen ortsansässiger Leute u. s. w. die Eindrücke bestätigt oder berichtigt zu erhalten, welche er durch Studium der ihm zugänglich gewordenen Literatur über den besuchten Ort, in voraus in sich aufgenommen hat. Nur in seltenen Fällen wird es geschehen, dass gänzlich neue Eindrücke gewonnen, oder Beobachtungen gemacht werden können, die etwas überraschendes an sich haben. Namentlich gilt dies von dem ethnographischen Gebiete, welches unbedingt nur auf dem Wege langandauernder fleißiger Beobachtung, und da nur bei ganz gründlicher

wissenschaftlicher Vorbildung irgend welche Bereicherung erfahren kann. In gleicher Weise ist es sicher, dass der Reisende, welcher fremde Orte gleichsam nur im Fluge streift, in nichts zu so falschen und irrigen Schlüssen verleitet werden könnte, als auf dem großen Felde der Völkerkunde, wenn er es unternehmen wollte, aus flüchtiger Berührung mit wenigen Menschen, die vielleicht nichts weniger als typische Repräsentanten ihres Stammes sind, oder aus Mittheilungen, die sehr häufig nicht auf genügend gründlicher Kenntnis und Beobachtung fußen, Folgerungen abzuleiten und sie mit einer gewissen Bestimmtheit hinzustellen. Am meisten Nutzen von seiner Reise — bei kurzem Aufenthalte — wird derjenige haben, welcher trachtet durch seine Beobachtungen die Thatsachen und Urtheile in sich gewissermaßen zu klären und zu befestigen, welche ihm durch solche vermittelt worden sind, die — glücklicher als er selbst — längere Zeit dem Studium eines fremden Volkes oder Ortes zu widmen vermochten. Wer dies thun will, wird finden, dass hiebei viel mehr Geistesarbeit und Anstrengung nothwendig ist, als auf den ersten Blick gedacht werden sollte, und dass noch ein weiter Weg bleibt, bis zu jener Carricatur des Reisenden, welcher mit dem Reisehandbuch in der Hand von Ort zu Ort wandert, gleichsam zum Zwecke die Übereinstimmung des einen mit dem andern zu controliren.

Ganz unbedenklich aber soll man die Reiseliteratur zurathe ziehen, wenn man sich über die sogenannten Sehenswürdigkeiten eines nur auf kurze Zeit besuchten Ortes orientiren will, bevor man sie in Augenschein nimmt. Vieles kann da versäumt werden, wenn man sich ausschließlich auf die Anleitung jener Personen verlassen wollte, mit welchen man in der Fremde in Verkehr tritt. Man gestehe sich vorerst, dass man über die Merkwürdigkeiten der Orte, die man selbst jahrelang bewohnte, gewöhnlich sehr wenig Bescheid weiß und schließe beruhigt von sich auf andere, Ausnahmen natürlich hier wie überall zugegeben.

Eine Merkwürdigkeit von Djeddah, die beinahe von jedem erwähnt wird, der Djeddah besuchte und deren Besichtigung auch bei kurzem Aufenthalte nicht unterlassen werden sollte, ist das sogenannte Grab der Sittna Hewna, der Urmutter des Menschengeschlechtes. Nach der mohammedanischen Sage soll nämlich das von dem Paradiese vertriebene erste Menschenpaar sich erst nach hundertundzwanzig Jahren, und zwar am Berge Arafat in der Nähe von Mekka wieder zusammengefunden haben, und Eva bald darauf an der Küste des Rothen Meeres gestorben sein. Die Vorstellung kolossaler körperlicher Größe kommt wie bei dem Fußabdruck Adams auf Ceylon, so auch hier beim vermeintlichen Grabe Evas zur Geltung. Die Mauer, welche das Grab — inmitten eines großen Bestattungsplatzes vor dem Medinathore — einfriedigt und in rohen Umrissen die Gestalt des Körpers andeuten soll, umfasst einen Raum von etwa 360′ Länge und 18′ Breite. Das eigentliche Heiligthum dieser Grabstätte ist ein beiläufig in der Mitte derselben liegender, aufrecht stehender, viereckiger, schwarzer Stein — El-burah genannt — welcher den Nabel der Elternmutter vorstellt. Er ist von einer kleinen Kapelle überdacht und die Besucher werden von den Grabhütern eingeladen diesen heiligen Stein zu küssen. Die Ausbeutung der Besucher durch Erpressung möglichst hoher Bakschische — die in der Form eines Weiheopfers erlangt werden — ist selbstverständlich die Hauptsorge der Tempel- und Grabeshüter. Kleinere Gaben werden anfänglich wiederholt stolz zurückgewiesen, aber endlich doch angenommen; so ergieng es Maltzan mit einem Thaler, Burton mit einem Dollar, dem Grafen Szechenyi gar mit

einem Francsstück. Das Evagrab zählt zwar auch mit zu heiligen Stätten, doch theilt es nicht deren Unnahbarkeit; der Besuch steht jedem, auch ohne besondere Erlaubnis frei.

Auf den Besuch des Evagrabes und der schon früher angedeuteten Reitpartie zum Zwecke der Besichtigung der neuen Wasserwerke beschränkten sich die Ausflüge, welche von der FRUNDSBERG aus während des nur zweitägigen Aufenthaltes auf der Rhede von Djeddah gemacht werden konnten. Der ansehnliche Bazar der Stadt wurde zwar ebenfalls besucht und kleine Einkäufe wurden daselbst gemacht; doch imponirt dieser Bazar keineswegs durch Großartigkeit, oder durch die Mannigfaltigkeit der ausgebotenen Waren. Den hervorragendsten Platz unter jenen Objecten, welche den fremden Käufer anlocken, bildeten die sehr kunstvollen Gold- und Silberstickereien. Doch wurde den Schiffsofficieren der FRUNDSBERG versichert, dass die schönsten, kunstvollsten und wertvollsten derlei Stickereien nicht auf den öffentlichen Markt gelangen, da es arabische Damen der höheren Gesellschaftsclassen sind, welche diese Arbeiten in ihren ungezählten Mußestunden ausführen. Obwohl sie sich keineswegs weigern, auf Bestellung gegen Bezahlung, derartige Kunststickereien zu vollführen, so wird doch die Mehrzahl derselben nur zu Geschenken u. dgl. erzeugt.

Beim Besuche des Bazars einer orientalischen Stadt ist bekanntlich die Führung durch einen mit den Ortsverhältnissen vertrauten Kenner der Landeserzeugnisse unerlässlich. Der Vertreter des k. und k. Vice-Consulates, Herr Galimberti, übernahm gegenüber dem Stabe der FRUNDSBERG diese Aufgabe, und erwies sich in dieser und jeder anderen Richtung als sehr gefällig und zuvorkommend. Die üblichen Einladungen und Gegeneinladungen fanden auch hier statt; dem vom Schiffscommandanten am zweiten Tage gegebenen Diner wohnten auch der französische und der holländische Consul bei.

Nach theilweiser Ergänzung des Kohlenvorrathes verließ FRUNDSBERG am 19. 7^h a. m. unter Dampf den Hafen von Djeddah und nahm Curs auf die Einfahrt des Golfes von Suez.

Bei zunehmendem NNW-Winde und abnehmender Temperatur gelangte die Corvette vor diese Einfahrt, in welcher eine kurze, hohe See und eine Gegenströmung von 1,5—2 Seemeilen herrschten. Mit vier Kesseln ganze Kraft und in hohl gestrichener Takelage erreichte die Corvette, gegen Wind und See aufdampfend, eine Geschwindigkeit von nur 4,2 Knoten in der Stunde; das Schiff arbeitete dabei so heftig, dass der Propeller häufig außer Wasser kam. Die Forcirung der Haupteinfahrt, in welcher Wind und Seegang augenscheinlich zunahmen, hätte Schiff und Maschine außerordentlich in Anspruch genommen, man wählte daher die innere Passage westlich von Shadwan und zwischen den Riffen von To-wilah und Seaul. In diesem durch Riffe geschützten Canale fand man zwar nicht weniger steifen Wind, doch so ruhige See, dass die Corvette ohne Anstrengung gegen den Wind eine Geschwindigkeit von 8,5 Knoten erreichte. Im nördlichen Theile des Golfes wurde die See immer ruhiger, je mehr man sich Suez näherte.

Am 24. März um $5^1/_2{}^h$ p. m. lief S. M. Schiff FRUNDSBERG in den inneren Hafen von Suez, Port Ibrahim, ein und wurde daselbst vierkant vertäut.

XIV. Heimreise.

Am 1. April mittags verließ S. M. Schiff FRUNDSBERG den Vertäuungsplatz von Suez und lief in den Canal ein. Die Durchfahrt beanspruchte im ganzen $32^1/_2$ Stunden einschließlich der Nacht, welche im großen Bittersee vor Anker zugebracht wurde. Um $8^1/_2{}^h$ p. m. des 2. wurde in Port-Said geankert.

Nach Verproviantirung des Schiffes lief FRUNDSBERG am 4. April 6^h morgens aus Port-Said aus, um die Heimreise anzutreten, welche des anhaltenden ungünstigen Windes wegen fast durchaus unter Dampf zurückgelegt werden musste. Gleich zu Beginn wehte frischer NW bei hohem Seegange; unter der Küste Candiens fand man leichte westliche Brisen und ruhige See; am 9. wurde bei NW-Brise Cap Matapan passirt. Gegen leichte Winde dampfte die Corvette durch die Canäle von Zante, Kephalonia und Itaka, wo am 10. mittags steifer SO mit Regenwetter einsetzte, der zum erstenmale seit dem Verlassen von Port-Said die Führung der Quersegel ermöglichte. Abends trat jedoch Windstille ein, und war man neuerdings genöthigt, die Maschine in Betrieb zu setzen.

Variable Brisen aus dem zweiten und dritten Quadranten, regnerisches und kaltes Wetter begleiteten die FRUNDSBERG bis Gravosa, wo sie am 12. gegen Mittag vor Anker gelegt wurde. Am nächsten Vormittage dampfte FRUNDSBERG nach Lacroma, dicht unter dem Schlosse vorüberfahrend, wobei Ihre kaiserlich und königlichen Hoheiten Kronprinz Erzherzog Rudolf und Erzherzogin Stefanie, welche dort Aufenthalt genommen hatten, mit drei Hurrahs auf den Wanten begrüßt wurden.

Man ankerte hierauf im Canale von Lacroma, um die von Seiner kaiserlich und königlichen Hoheit dem Kronprinzen angesagte Inspicirung zu erwarten. Da wegen schlechten Wetters und hohen Seeganges letztere abgesagt wurde, setzte FRUNDSBERG abends, durch die Canäle von Meleda, Lagosta und Lissa steuernd, ihre Fahrt nach Pola fort, wo sie am 15. um $9^1/_4{}^h$ a. m., nach genau achtmonatlicher Abwesenheit, einlief.

Im Laufe der Missionsreise, welche im allgemeinen von sehr günstigem Wetter begleitet war und keinen ernstlichen Unfall an Bord, keine Havarie

an der Takelage und Maschine zu verzeichnen hatte, sind sämmtliche programmäßige Häfen und überdies noch Calicut berührt worden.

Die gesammte Aufenthaltsdauer in den besuchten Häfen betrug rund 108 Tage; die Corvette brachte in See im ganzen 137 Tage zu, wovon 84 unter Segel und 53 unter Dampf. Unter Segel wurden 7535, unter Dampf 7664 Seemeilen, letztere mit einem Kohlenverbrauche von 846,5 *t* zurückgelegt, wonach auf jede Tonne Kohle durchschnittlich 9,05 Seemeilen kommen. Namentlich für die Vornahme von astronomischen Beobachtungen war das Wetter, mit Ausnahme in der Adria, durchaus günstig; auf der Reise nach Calcutta war der Mittagspunkt des 3. November, an welchem Tage die Sandheads angelaufen wurden, der erste nicht astronomisch bestimmte Ort.

Der Gesundheitszustand der Bemannung war im allgemeinen stets ein sehr befriedigender, was nicht allein den getroffenen hygienischen Maßregeln, sondern auch der großen Resistenzfähigkeit der Leute zuzuschreiben kommt. Vom Antritte der Mission bis zur Beendigung derselben wurde monatlich die Abwage der gesammten Schiffsbemannung vorgenommen, um daraus Anhaltspunkte zur Beurtheilung der verschiedenen klimatischen Einflüsse auf die physische Constitution derselben zu gewinnen.

Der Unterschied der Resultate der ersten vor dem Verlassen des Centralhafens und der letzten nach Schluss der Reise angestellten Abwägungen ergibt für die Gesammtdauer der Mission eine durchschnittliche Gewichtsabnahme von 0,79 *kg* pro Kopf. Wie sich die Verhältnisse in den dazwischen liegenden Monaten gestalteten, zeigt nachfolgende Zusammenstellung:

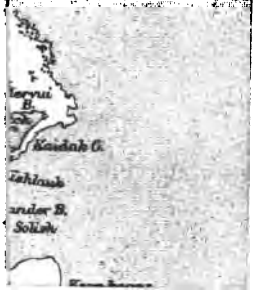
	Monat	Gesammtgewicht	monatliche Änderung pro Kopf
1885	August	12 924,5 *kg*	— *kg*
„	September	12 353,7 „	— 3 „
„	October	12 666,5 „	+ 1,6 „
„	November	12 607,7 „	— 0,4 „
„	December	12 740,5 „	+ 0,7 „
1886	Jänner	12 692,2 „	— 0,3 „
„	Februar	12 810,4 „	+ 1,3 „
„	März	12 787,1 „	— 0,1 „
„	April	12 773,6 „	— „

Aus dieser Zusammenstellung ist zu ersehen, dass sich die negativen Änderungen für jene Zeiträume ergeben, in welchen die Corvette im Rothen Meere und in den indischen Häfen zubrachte, während in den Monaten, in welchen sich das Schiff zumeist in See befand, sich auch die Bemannung rasch wieder erholte; eine Ausnahme davon macht der Monat Jänner 1886, in den die Reise von Colombo nach Bombay fällt, während welcher ungünstigerer navigatorischer Verhältnisse wegen an die Bemannung größere Anforderungen gestellt werden mussten. Die Rückfahrt durch das Rothe Meer gestaltete sich in dieser Richtung günstiger als die Ausreise, da im nördlichen Theile desselben infolge der herrschenden frischen NW-Brisen die Temperatur mäßig war, und die Bemannung nicht wie bei der Ausfahrt, unter der drückenden Hitze und deren Folgen zu leiden hatte.

Übersicht der Hafen- und See-, Segel- und Dampftage, sowie der zurückgelegten Distanzen und des Kohlenverbrauches.

Ort, beziehungsweise Fahrt		Datum		Tage und Stunden										Distanz in Seemeilen					Mittlere Geschwindigkeit in Meilen	Kohlenverbrauch in Tonnen
				Im Hafen		unter Segel		unter Segel und Dampf		unter Dampf		Zusammen in See		directe	wirklich zurückgelegte					
															unter Segel	unter Segel und Dampf	unter Dampf	Zusammen		
von	nach	von	bis	d.	h.	d.	h.	d.	h.	d.	h.	d.	h.							
		1885																		
Pola		12./VIII.	15./VIII.	2	7¼	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pola	Gravosa	15./VIII.	16./VIII.	—	—	—	4	—	—	1	3¾	1	7¾	243	12,3	—	230,7	243	7,6	27,000
Gravosa		16./VIII.	18./VIII.	1	22¾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gravosa	Valle Dukati	18./VIII.	19./VIII.	—	—	—	—	—	—	1	8¼	1	8¼	152	—	—	166	166	5	18,734
Valle Dukati		19./VIII.	20./VIII.	—	16¾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,352
Valle Dukati	Port-Saïd	20./VIII.	27./VIII.	—	—	2	7	—	2¾	4	17¾	7	3½	925	218	23,4	683,6	925	5,4	62,090
Port-Saïd		27./VIII.	29./VIII.	2	3½	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Port-Saïd	Suez	29./VIII.	31./VIII.	—	23½	—	—	—	—	—	22¼	—	22¼	88,5	—	—	88,5	88,5	4	10,940
Suez		31./VIII.	3./IX.	2	16½	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Suez	Massauah	3./IX.	10./IX.	—	—	5	7½	—	12½	1	16¾	7	12¾	910	669	120,6	187,2	976,8	5,4	26,277
Massauah		10./IX.	14./IX.	3	14½	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Massauah	Aden	14./IX.	17./IX.	—	—	—	—	—	2	2	21¾	2	23¾	378	—	12	442	454	6,3	44,700
Aden		17./IX.	21./IX.	4	½	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aden	Point de Galle	21./IX.	14./X.	—	—	19	7¾	—	7¾	4	9	24	½	2134	1784,5	56,5	619,5	2460,5	4,3	59,470
Point de Galle		14./X.	—	—	8½	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Point de Galle	Calcutta	14./X.	5./XI.	—	14¼	17	16	—	—	2	14¼	20	6¼	1180	1500,5	—	398,3	1898,8	3,9	57,929
Calcutta		5./XI.	22./XI.	16	15½	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Calcutta	Madras	22./XI.	29./XI.	—	—	5	22¾	—	—	—	16¼	6	15	725	507¼	—	140	647,4	4	25,110
Madras		29./XI.	9./XII.	10	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Madras	Pondichérry	9./XII.	10./XII.	—	—	—	19	—	—	—	¾	—	19¾	72	58	—	4,5	62,5	3,2	9,169
Pondichérry		10./XII.	19./XII.	8	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pondichérry	Point de Galle	19./XII.	24./XII.	—	—	4	17	—	¾	—	4¾	4	22½	477	319,4	2,5	14	335,9	2,8	6,495

Point de Galle		24./XII.	30./XII.	6	3½	—	—	—	—	—	6½	—	6½	—	—	—	12	12	—	—
Point de Galle	Colombo	30./XII. 1885	31./XII. 1886	—	—	—	1½	—	—	—	16¾	—	18¼	60	8	—	67,4	75,4	4,1	8,170
Colombo		31./XII.	13./I.	13	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
			1886																	
Colombo	Calicut	13./I.	20./I.	—	—	5	19¼	—	¼	—	21¾	6	17¼	382	326,4	3	122,7	452,1	2,8	11,500
Calicut		20./I.	21./I.	—	19	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Calicut	Bombay	21./I.	6./II.	—	—	15	9¾	—	—	—	23½	16	9¼	498	1414,6	—	122,3	1536,9	3,9	13,650
Bombay		6./II.	18./II.	12	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bombay	Aden	18./II.	2./III.	—	—	3	13¼	—	—	8	13¾	12	3	163,7	351,6	—	1396	1747,6	6	119,550
Aden		2./III.	5./III.	3	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Aden	Assab	6./III.	7./III.	—	—	—	16¾	—	—	—	11¼	1	4	142,3	75,9	—	76,2	152,1	5,4	7,600
Assab		7./III.	7./III.	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	250
Assab	Suakin	7./III.	12./III.	—	10¾	2	15	—	8¾	1	9¾	4	9½	530	253,2	66,6	185,6	505,4	5,2	29,465
Suakin		12./III.	15./III.	2	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Suakin	Jiddah	15./III.	16./III.	—	—	—	—	—	—	1	8½	1	8½	187	—	—	202,6	202,6	6,5	32,900
Jiddah		16./III.	19./III.	2	13¼	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	250
Jiddah	Suez	19./III.	24./III.	—	—	—	—	—	—	5	10¼	5	10¼	62,9	—	—	697	697	5,3	96,190
Suez		24./III.	1./IV.	7	18¾	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Suez	Port-Saïd	1./IV.	2./IV.	—	12	—	—	—	—	—	20½	—	20½	88,5	—	—	88,5	88,5	4,3	18,060
Port-Saïd		2./IV.	4./IV.	—	21½	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Port-Saïd	Gravosa	4./IV.	12./IV.	—	—	—	8	—	—	7	21	8	5	—	36,6	—	1165,3	1201,9	6,1	132,625
Gravosa		12./IV.	13./IV.	—	20	—	—	—	—	—	1½	—	1½	—	—	—	8	—	—	—
Gravosa	Pola	13./IV.	15./IV.	—	—	—	—	—	3¼	1	12	1	15¼	243	—	27	234,2	261,2	6,6	24,924
	Summe...	12./VIII. 1885	15./IV. 1886	108	11¾	84	4½	1	14	51	½	137	5	—	7535,4	311,6	7352,1	15 199,1	4,7	846,416



W YORK
LIBRARY
ENOX AND
INDATIONS

THE NEW YORK
PUBLIC LIBRARY
ASTOR, LENOX AND
TILDEN FOUNDATIONS.

H'G.

Verlag von Carl Gerold's Sohn in Wien.

Die Reise der Corvette „Helgoland"

an der Westküste Afrikas

in den Jahren 1884—1885.

Bearbeitet von der

Redaction der „Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens".

Mit einer Karte. gr. 8°. 65 Seiten. Geheftet. Preis 2 Mark.

Die Reise S. M. Kanonenboot „Albatros"

im Rothen Meere, in den ostindischen und chinesischen Gewässern

in den Jahren 1884—1885.

Mit einer Karte u. sechs Curs-Skizzen. gr. 8°. (64 S.) 1885. 2 M. 40 Pf.

Die Reise S. M. Corvette „Aurora"

nach Brasilien und den La Plata-Staaten

in den Jahren 1884 — 1885.

Mit einer Karte und zwei lithogr. Tafeln. gr. 8°. (56 S.) 1885. 2 Mark.

Die Reise S. M. Corvette „Frundsberg"

im Rothen Meere und an der Ostküste Afrikas

in den Jahren 1884—1885.

Mit einer Karte und zwei lithogr. Curs-Skizzen. gr. 8°. (80 S.) 1885. 2 Mk. 40 Pf.

Reise S. M. Schiffes „Zrinyi"

über

Malta, Tanger und Teneriffa

nach

Westindien

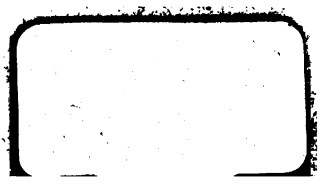
in den Jahren 1885 und 1886.

Auf Befehl des k. k. Reichs-Kriegsministeriums, Marine-Section, mit Zugrundelegung der Berichte des Schiffscommandanten, zusammengestellt von

Jerolim Freiherrn von Benko,

k. k. Corvettenkapitän.

Herausgegeben von der Redaction der „Mittheilungen aus dem Gebiete des Seewesens."

Mit einer Karte. gr. 8°. (VIII, 278 Seiten.) Geh. Preis 4 Mark.

DRUCK VON CARL GEROLD'S SOHN IN WIEN.