Katalogblätter des Rollettmuseums Baden, Nr. 1

Die Weltreise des Freiherrn von Doblhoff 1873/74

Mönche in der Schreibstube (Detail von Doblhoffs Andenkenkasten, 1875).

Joseph Freiherr von Doblhoff (1844–1928) war ein Sproß der bekannten Familie Doblhoff, die über 200 Jahre lang Schloß Weikersdorf (heute Clubhotel) besaß und die Herrschaftsrechte über etwa die Hälfte der heutigen Stadt Baden ausübte. Neben der Erwerbung einer humanistischen Bildung und juridischen Studien liebte er es, „in die Welt zu ziehen, auf die beste Hochschule". Seit 1870 machte er das zu seinem ausschließlichen Beruf, wissenschaftliche Vorträge und Publikationen erschlossen seine Ergebnisse der Allgemeinheit.
Neben den klassischen Reisezielen, vor allem Italien (Objekt 19) und Frankreich, bevorzugte er die Schweizer Alpen – 1867 gelang ihm eine der frühen Besteigungen des Montblanc.
Im Jahr 1873, als Jules Vernes Erfolgsroman „Reise um die Welt in 80 Tagen" erschien, begann auch Freiherr von Doblhoff gemeinsam mit seinem Freund, dem Maler Julius von Blaas, die Expedition, die er später „Reise um die Welt – in 285 Tagen" nannte, sicher der Höhepunkt seiner Forschungstätigkeit (Objekt 58). Die erste Station auf dieser Reise war Ägypten (Objekte 4, 13, 15, 43, 44, 46, 55, 59). Eindrucksvolle Fotografien und Skizzen entstanden. Freiherr von Doblhoff besichtigte nicht nur die Pyramiden, sondern auch alle übrigen Sehenswürdigkeiten in der Nähe von Alexandrien. Vielleicht hat er in Giseh jene Mumie im Holzsarkophag gesehen, die dort 22 Jahre später von Georg Ritter von Mautner-Markhof angekauft und dem Badener Rollettmuseum zum Geschenk gemacht wurde ...
Weitere Aufenthalte gab es in Ceylon und Indien (2.–30. Dez. 1873; Objekte 2, 6, 7, 8, 51, 52) sowie China (3.–27. Feber 1874; Objekte 1, 5, 12, 14, 21, 32, 33, 34, 57).
Ein Beispiel für die unglaubliche Fingerfertigkeit und Geduld des chinesischen Kunsthandwerks sind die vier ineinander befindlichen Kugeln, geschnitzt aus einem einzigen Stück Elfenbein (Nr. 14)! Die kleinen Schuhe (Nr. 12) sind nicht etwa für Kinder, sondern für Frauen, die durch Bandagieren der Zehen verkrüppelte Füße hatten, um dann in besonders zierlichen Schuhen „gehen" zu können, daher der Trippelschritt der chinesischen Frauen, den wir in Filmen so charakteristisch finden.
Baron Doblhoff hatte oft Gelegenheit, den einträglichen Opiumhandel zu Wasser und zu Lande zu beobachten. Von Bombay nach Hongkong reiste er in einem Schiff, das nicht weniger als 2000 Kisten Opium im

Katalogblätter des Rollettmuseums Baden, Nr. 1

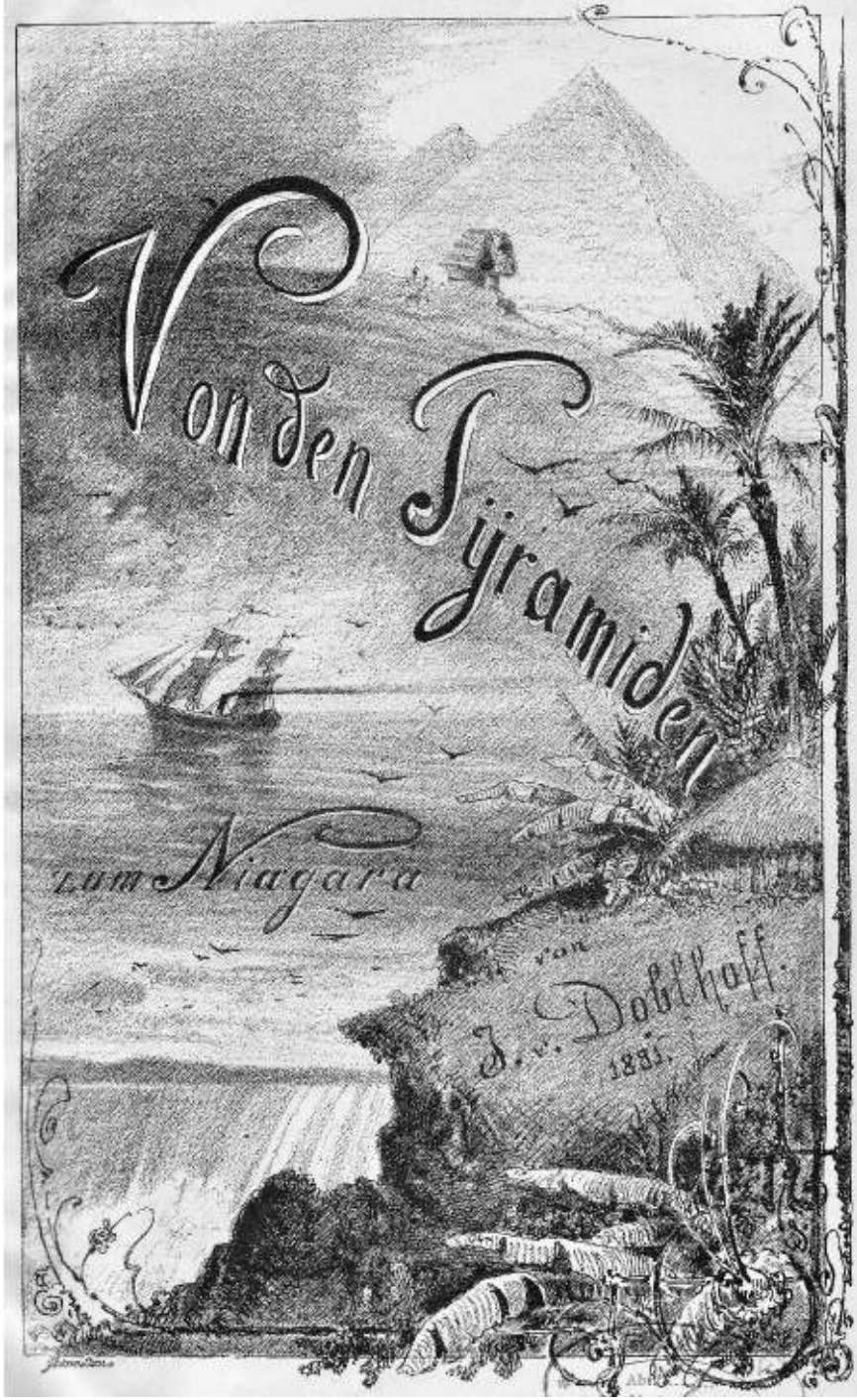
Hildegard Hnatek

Die Weltreise des Freiherrn von Doblhoff 1873/74

(mit einem Beitrag von Hans Meissner)

Baden 2011

ISBN 978-3-901951-01-5
Für den Inhalt verantwortlich: Städtische Sammlungen Baden
Rollettmuseum, Weikersdorferplatz 1, 2500 Baden
Öffnungszeiten: täglich außer Di 15.00 – 18.00 Uhr
Stadtarchiv Baden, Elisabethstraße 61, 2500 Baden
Öffnungszeiten: Mo-Mi 9.00-12.00 Uhr (Bitte um Voranmeldung!)
Tel. 02252/48255
e-mail: rollettmuseum-stadtarchiv@baden.gv.at


Von den Pyramiden
zum Niagara
von
J. v. Dobelhoff.
1881.

I. Die Weltreise des Freiherrn von Doblhoff 1873/74 – Einleitung

(von Hildegard Hnatek)

Genau 120 Jahre nach dem Beginn der Weltreise Josefs v. Doblhoff verfasste Hans Meissner eine Broschüre, die einen Lebenslauf des Weltreisenden enthielt. Die Reise selbst konnte nur in Stichworten geschildert werden, weil das Thema für eine Schriftenreihe zum Thema Baden zu speziell schien.[1]

Bei der Neuaufstellung des Rollettmuseums im Jahr darauf bekam der „Doblhoff-Schrank" mit einer Auswahl der Reiseandenken seinen gebührenden Platz im Rollett-Saal. Gleichzeitig erschien ein Faltblatt mit einer Beschreibung des imposanten Schranks.

Und nun, 17 Jahre später, ist es endlich so weit: Die Weltreise wird in dieser Publikation ausführlich gewürdigt. Der erste Teil enthält die Biographie des Weltreisenden Josef v. Doblhoff von Hans Meissner. Es folgen umfangreiche Auszüge aus Doblhoffs Reisebeschreibungen im Originalwortlaut mit einer großzügigen Anzahl an Illustrationen.

Wie kam es zu der Reise?

Obwohl sich J.D. von jeher für Geographie, Alpinistik und Reisen interessiert hatte, war es kein Zufall, dass er seine Weltreise gerade 1873 antrat. Folgende Ereignisse und Voraussetzungen mögen seinen Entschluss bestimmt haben:

*) Jules Verne's „Reise um die Erde in 80 Tagen"

Jules Verne (1828-1905) brachte 1873 den berühmten Roman „Le tour du monde en 80 jours" heraus. 1875 folgte die deutsche Ausgabe. Jules Verne hatte zeitlebens großes Interesse für die Naturwissenschaften, für Expeditionen, und jeweilige Entdeckungen. Er hatte genaueste Kenntnisse von den entlegensten Orten, ohne dort gewesen zu sein. Er verschaffte sich die notwendigen Informationen aus allen möglichen Quellen. Übrigens, der Held des Romans, Mr. Phileas Fogg, beginnt die Weltreise am 2. Oktober 1872 und kehrt am 21. Dezember desselben Jahres abends nach London zurück. Doblhoff benötigte 230 Tage für seine Reise, er wollte ja keine Wette gewinnen, sondern soviel als möglich besichtigen.

*) Die Reise des Grafen Hübner

Josef Alexander Graf Hübner (1811-1892) bereiste Mai 1871 – Jänner 1872 Ostasien und Nordamerika. 1874 veröffentlichte er *das bisher bedeutendste Buch eines Österreichers:* „Promenade autour du monde"; die deutsche Version nannte er „Ein Spaziergang um die Welt".

*) Die Wiener Weltausstellung

Der Besuch der Wiener Weltausstellung von 1873 (April bis Oktober), mit dem berühmten Bauwerk „Die Rotunde", erweckte auch das lebhafte Interesse Josef

[1] Hans MEISSNER, Die Doblhoffs und Baden-Weikersdorf. Vom Fürstendiener zum Industriemanager (=Neue Badener Blätter – 4. Jahrgang, Nummer IV, 1993).

Doblhoffs (er nennt sie „Tempel der Arbeit und des Weltverkehres in den Praterauen“), und er beschloss, die geplante Weltreise noch diesen Herbst anzutreten. In Wien wütete damals die Cholera, wie in vielen Teilen Europas, und forderte hier 2300 Todesopfer. Darüber berichteten die Zeitungen nicht! Das war aber der Grund für die in Ägypten verhängte Quarantäne zu Beginn der Reise. Später, in Yokohama, wird Doblhoff die persönliche Bekanntschaft des Raimund Baron Stillfried (1839-1911) machen, der auch an der Ausstellung mitgearbeitet hatte: *ein aus einer österreichischen Adels- und Offiziersfamilie stammender Weltenbummler und Abenteurer, den es nach Japan verschlagen hatte, wo er sich der Photographie widmete. Seine (teilweise kolorierten) Landschafts-, Städte- und Kostüm-Bilder stellen einen wahren Schatz des Doblhoff-Nachlasses dar. 1873 erregte er einiges Aufsehen, als er in der Wiener Rotunde bei der Weltausstellung ein original japanisches Teehaus aufstellen wollte und dazu das zerlegte Bauwerk samt lebendigen Geishas mitbrachte. Angeblich soll ein Erzherzog sein Veto eingelegt haben. Als man diesem sagte, daß ein Teehaus beileibe nicht das sei, was die Leute davon dächten, soll er geantwortet haben, es genüge schon, daß sie es dächten.*[2]

*) Die Öffnung des Fernen Ostens für den Westen

In einem Beitrag von Dr. Rudolf Novak zum Japan-Österreich-Jahr 2009 wird sie folgender Maßen beschrieben: *Zwischen 1853 und 1864 hatten die englische und amerikanische Flotte den Zugang zu den bis dahin verschlossenen Häfen Chinas und Japans erzwungen, und einseitig vorteilhafte Handelsverträge und diplomati-*

[2] MEISSNER, Die Doblhoffs, S. 63.

sche Privilegien vereinbart. Dieses gewaltsame Eindringen westlicher Zivilisation in die bis dahin vom Ausland abgeschottete japanische Kulturwelt führte zu einem politischen Umsturz, bei dem 1868 die Shogunherrschaft zugunsten eines zentralistischen Kaisertums unter Kaiser Mutsuhito abgeschafft wurde (Beginn der „Meiji-Zeit", was „Ära der Aufklärung" bedeutet). Auch Österreich wollte sich nun ein Mitspracherecht in jenem fernen Reiche sichern und schickte am 21. Oktober 1868 die Fregatten „Donau" und „Erzherzog Friedrich" nach dem Land der aufgehenden Sonne, wo man am 19. September 1869 eintraf. Die Expedition stand unter dem … Kommando von Konteradmiral Freiherrn von Petz, einem Mitstreiter Tegethoffs bei Lissa. Bei ihrem Eintreffen in Tokio wurden die Österreicher äußerst zuvorkommend behandelt.

Die diplomatischen Kontakte folgten 1871 durch die Akkreditierung des österreichischen Diplomaten Heinrich Freiherr von Calice in Tokio, im April 1873 überreichte der erste japanische Gesandte in Wien, Sano Tsunetami, sein Beglaubigungsschreiben dem Kaiser Franz Joseph. Im gleichen Jahr fand in Wien die Weltausstellung statt, wo Japan erstmals seine Produkte in Europa präsentierte. Für die Vorbereitung der japanischen Schau in Wien kam eine fast achtzigköpfige Ausstellungskommission nach Wien. Ihre Aufgabe war es, nicht nur die Ausstellungsgebäude zu errichten, sondern sie sollte auch Augen und Ohren offen halten, lernen, wo immer man etwas lernen konnte, um so mit den Errungenschaften der europäischen Zivilisation vertraut zu werden und möglichst viele Erkenntnisse nach Hause zu bringen.[3]

Viele trauten ihnen das nicht zu, darunter auch J.D.: *Er war damals nicht der einzige, der den Japanern die Fähigkeit absprach, aus der westlichen Zivilisation zu lernen, weil sie angeblich ihre traditionsgebundene Eitelkeit, ihr Stolz daran hinderten. Er hat lang genug gelebt, um seinen Irrtum zu erkennen,* so lesen wir 1993 bei Meissner (S. 64).

*) Die Verbreitung der Dampfschifffahrt

Im Vorwort des gedruckten Reiseberichts von 1881 schreibt J.D.: *Seit der Anwendung des Dampfes auf fast allen Meeren unseres Erdballes ist eine Reise um die Welt nicht mehr mit riesigen Entbehrungen verbunden …* (so man das nötige Kleingeld für die 1. Klasse Kabinen etc. hat, Anm. Hnatek.)

*) Die Eröffnung des Suez-Kanals

Am 16. November 1869 wurde nach langjährigen Planungen und 10jähriger Bauzeit der Suezkanal feierlich eröffnet. Ab nun war natürlich die Fahrzeit für die Frachtschiffe und Seereisen erheblich verkürzt. J.D. wusste das in seinen „Tagebuchblättern" (I. Band, S. 90f.) zu würdigen: *Wir ziehen langsam zwischen den Schlammdämmen des ausgebaggerten Canalbettes durch den See. Hier war die grösste Arbeit für den Canaldurchstich gewesen, denn bis an den Gürtel, oft bis an*

[3] Rudolf NOVAK, Dem Fujiyama näher. Ein Beitrag zum Japan-Österreich-Jahr 2009. In: Badener Zeitung vom 14. und 20. Mai 2009.

die Schultern im Wasser, hatten die Eingeborenen dasselbe in Gefässe geschöpft, und ausgeleert, dann tiefer gegraben, um alsbald ihr Werk wieder verschlammt zu sehen, bis endlich Raum gewonnen wurde, um die grossen Maschinen mit Erfolg aufzustellen. Nur Neger und Araber und diese wieder nur mit aneifernden Gebeten zur eigenen und gegenseitigen Aufmunterung, wobei sie „Allah, yellah" (weg), „Damanhur" (ein Prophet) und „Mohammed" schrieen, waren sie im Stande gewesen, bei diesem Klima die zähe Maulwurfsarbeit zu vollbringen.

So konnten Phileas Fogg, Josef Doblhoff und Graf Hübner ihre Reisen in so kurzer Zeit absolvieren!

Wie kam der umfangreiche Reisebericht zustande?

Als Vorlagen für spätere Reinschriften dienten auf Zetteln rasch notierte Aufzeichnungen, vier kleine Notizbüchlein, die man leicht in die Hosentasche stecken konnte, mit Bleistift geschrieben, vielfach mit Tinte nachgezogen, und die Reisetagebücher, mit Skizzen von J.D. versehen, flotte, gekonnte, treffsichere „Schnappschüsse" von Personen, Schiffen, Situationen etc. Im ersten Notizbuch lesen wir unter der Überschrift „Notizen zur Reise nach Japan":

Dienstag, 21/10 [1873] fuhr ich abends per Postzug von den 2 Brüdern begleitet mit besten Glückwünschen beladen nach Triest ab ... ich ordnete alphabetisch Notizen und machte ein Gedicht „Am Karst". Im ersten Band der Reisetagebücher 1 bis 10, alle gleich groß und mit festem Einband ausgestattet, die wohl als Reinschrift für das spätere „Manuscript" dienen sollten, zitiert Doblhoff das erwähnte Gedicht als Widmung auf Seite 1:

Vergessen, Heimath, kann ich nicht,
Seit ich das Wandern mag;
Die Hoffnung ist ein Leuchtthurm-Licht,
Das Wiederseh´n: der Tag.
(Am Karst 22 October 1873)

Man erkennt, Josef von Doblhoff hatte schon damals die Absicht, einen Reisebericht zu verfassen, der auch veröffentlicht werden sollte. Tatsächlich erschienen 1875 und 1881 zwei gedruckte Versionen des umfangreichen Berichts. Nach Doblhoffs eigener Aussage handelte es sich bei der Ausgabe von 1875 um einen reinen Privatdruck: *Die „Tagebuchblätter von einer Reise nach Ostasien", welche im Jahre 1875 in drei Bänden als Manuscript gedruckt wurden und einen Teil meines bildlichen Materials enthalten, kamen niemals in die Öffentlichkeit.*[4] Aber immerhin war diese Ausgabe seiner *verehrten Schwägerin Marie v.D.* gewidmet (Maria Franziska Freiin von Rueskefer von Wellental, Heirat mit Heinrich v. Doblhoff 1865), und die Bücher wurden an Freunde, Bekannte und Familienmitglieder verteilt. Auf den Autor verweisen nur die Initialen J.D. Band I hat 437 Seiten und zehn Abbildungen, Band II 213 Seiten und eine Landkarte, Band III 425 Seiten und eine Abbildung, insgesamt 1075 Seiten! Die Illustrationen waren

[4] J.D. im Vorwort der 2. Ausgabe von 1881.

photographische Abbildungen von J. Löwy nach Skizzen des Malers und Reisegefährten Julius v. Blaas: großartig gelungene Porträts, Öl auf Karton. Und *dem gedruckten Tagebuch eine besondere Zierde:* Blaas hat für das Titelbild ein Porträt der beiden Freunde gezeichnet.

Die Ausgabe von 1881, ein Band von 603 Seiten mit prächtigem Einband, erschienen im Selbstverlage, hat den Titel „Von den Pyramiden zum Niagara (Eine Reise um die Erde), von Josef von Doblhoff". Das Buch enthält 65 Abbildungen, davon *62 Zinkographien nach Entwürfen und Naturskizzen des Malers Julius Ritter von Blaas und des Verfassers, gezeichnet von J.J.Kirchner.* Gewidmet ist diese Ausgabe *den Manen meines Lehrers und Freundes Dr.M. W – r* (d.i. Weber), das Motto lautet: *Reisen ist Leben und Leben Reisen.*

Seine schriftlichen Beobachtungen nennt J.D. *Skizzen nach der Natur bzw. abgeschriebene Natur,* er beobachtet mit der Feder und sein Freund Blaas mit dem

Pinsel;[5] aber der Schriftsteller hat den Trost, gleich dem Maler mit einer getreuen Sammlung von Skizzen nach der Natur in seiner Schreibmappe heimzukehren. Mit der Herausgabe seiner Aufzeichnungen möchte J.D. einen Beitrag zur Detailkenntnis größerer Touristen-Routen an Asiens Küsten und in Nord-Amerika leisten.
Die Textauswahl wurde nach der Ausgabe von 1881 getroffen. Aus 603 Seiten wurden die interessantesten Episoden der Weltreise entnommen und im Originalwortlaut mit alter Rechtschreibung abgedruckt.
Gekürzt wurden die seitenlangen statistischen Angaben, die vielen Ratschläge für Weltreisende und Auswanderer, langatmige Naturbeobachtungen, die Schilderungen der Unterhaltungen an Bord, Gespräche mit Gesandten und Geschäftsträgern sowie mit Persönlichkeiten, die beruflich im Ausland zu tun hatten. –

Hier liegst Du uns zu Füßen,
Du einzig schönes Meer;
laß Dich mein Lied begrüßen,
Ich liebe Dich so sehr.

So lautet der Anfang eines Gedichtes von Heinrich von Littrow (1820-1895), Dichter, Seemann, Schriftsteller, Kapitän.[6] Mit diesen Worten des Dichters, den J.D. besonders schätzte, soll die Reise beginnen.
Doch bevor wir uns auf diesen langen Weg machen, wollen wir J.D. (innerhalb der Doblhoff'schen Genealogie: Josef III.) näher kennenlernen.

II. Josef Freiherr von Doblhoff (1844-1928) - Biographie

(von Hans Meissner)

Der Mann, dem wir uns nun in einer ausführlichen biographischen Skizze zuwenden ist der vielseitigste Doblhoff. Zu Lebzeiten ein angesehener Mann, Autor und prominente Figur der Wiener Gesellschaft, in unserem Jahrhundert rasch vergessen, verdient er, wie ich meine, der Vergessenheit entrissen zu werden. Und da er sehr zur Selbstdarstellung neigte, könnte ein solches Unternehmen nicht nur seine farbige Persönlichkeit nahe bringen, sondern auch ein markantes „anderes" Mitglied der Familie Doblhoff vorstellen und darüber hinaus eine andere Welt öffnen, die der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, in der wir als Zeittouristen und Voyeure, die wir sind, hineinzublicken vermögen. Ich denke hier besonders an die Berichte von seiner spektakulären Weltreise, die uns die Welt Asiens und Nordamerikas schildern. Diese Schilderungen sollen, subjektiv und faktenreich, wie sie sind, in einem eigenen Abschnitt folgen, und dabei sich in Zitaten der Worte des Autors bedienen.

---

[5] Vgl. Angela BLASCHEK, Maler. Reisende. Ägypten (Wien 2010). – Die Autorin befasst sich mit der Wahrnehmung des Alten Ägypten im 19. Jahrhundert anhand von Malern als Reisebegleitern berühmter Persönlichkeiten, darunter auch die Ägyptenreise des Julius Ritter v. Blaas mit Josef Freiherr v. Doblhoff 1873.
[6] Sohn des gleichnamigen Astronomen. Josefs Bruder Rudolf war übrigens verheiratet mit Dorothea von Littrow, einer Enkelin des Astronomen.

Das Badener Rollett-Museum brachte 1990, das Wiener Museum für Völkerkunde 1991 eine Sonderausstellung über Leben und Werke dieses Mannes (vom Verfasser gestaltet), vor allem aber über seine 1873/74 unternommene „Reise um die Welt", in Anspielung auf Jules Verne, der übrigens sein Buch „Reise um die Welt in 80 Tagen" im selben Jahr 1873 schrieb.

Josef wurde am 25. Oktober 1844 in Wien (am Neuen Markt) geboren, war also 10 Tage jünger als Friedrich Nietzsche, der ihm wahrscheinlich als – unsympathischer – Wagnerianer vorgekommen sein mag, und einen Tag älter als Karl Lueger, der ihm später ein nicht unbeträchtliches Maß an Antipathie entgegenbrachte.

Josef (III.) Freiherr von Doblhoff
(1844–1928)

Eine Schwiegertochter von Josef III., Sophie geb. Grübl, war übrigens eine Tochter des letzten – liberalen – Bürgermeisters von Wien vor Lueger. Er legte am Tag des Wahlerfolges von Lueger 1895 sein Amt zurück. Daraus ist erkennbar, wie nahe die Zeitalter der alt-liberalen Reform- und Fortschrittsgläubigkeit und der ins 20. Jahrhundert aufbrechenden Neugruppierungen, zu denen die Christlichsozialen gehörten, sich aneinander vorbeibewegten.

Josef (oft liebevoll 'Pepino' genannt) verlor früh die Eltern, die Mutter mit 6 Jahren, und bekam mit 7 Jahren eine Stiefmutter, nämlich Adolfine von Pratobevera. Sie war nur 13 Jahre älter als er und starb 1922 mit 91 Jahren als die Gattin des Statthaltereirates Ritter von Haßlinger. Mit 11 Jahren verlor er auch den Vater. Wir können die stark formende Kraft eines solchen Schicksales nicht definieren, wohl aber ahnend voraussetzen.

Er bekam nun einen Vormund, das Oberhaupt der Familie, den hochangesehenen Anton von Doblhoff-Dier, seinen Onkel. Der kehrte gerade von seinem Gesandtenposten in Den Haag zurück, um die Position des Majoratsherrn in Weikersdorf anzutreten und die Verwaltung der Güter daselbst zu übernehmen. Josef aber wuchs in Wien auf, anders als seine beiden Brüder, der ältere Heinrich und der jüngere Rudolf, die im Schloss Weikersdorf lebten. Er wohnte zumeist im „Fideikomißhaus" am Graben 12, in den Sommermonaten im „Romantikerhaus" in Maria Enzersdorf, das den Pratobevera gehörte. Mit 12 Jahren war er mit der Stiefmutter, die dort zur Kur weilte, längere Zeit in Venedig, wohnte mit ihr in einem Palazzo an der Riva degli Schiavoni, hatte die ersten Eindrücke vom Meer und vom Hafenleben. Er verbrachte dort auch einige Zeit zusammen mit dem etwas jüngeren Julius von Blaas.

Die formenden Kräfte eines Italienerlebnisses in diesen jungen Jahren sind kaum zu überschätzen. Wir stellen uns dabei die beiden Buben vor, die – zum Schrecken der Stiefmutter – in den Masten verlassener Schiffe herumtobten, wie er selbst erzählt, und den venezianischen Carneval erleben dürfen.

Josef, der bislang von Hofmeistern im Privatunterricht erzogen worden war, trat im Winter 1859/60 in die Oberstufe des Schottengymnasiums ein. Nun erst erhalten humanistische Bildung und Stilistik, die auch für den Ausdruck in der Muttersprache wegweisend werden, den ersten Platz. Lateinisches Zitieren wird eine lebenslange Gewohnheit. Bei der Matura übersetzt er Horaz in Versen. 1863 inskribierte er Jus an der Universität Wien. Aber nicht das Fachstudium, sondern die Geselligkeit und erste schriftstellerische Versuche, vor allem Lyrik, sind es, die ihn hauptsächlich in Anspruch nahmen.

Dazu kam seine Reisetätigkeit, die ihn zunächst nach Deutschland und in die Schweiz führte, sodann zusammen mit seinem Studienfreund Wilhelm Freiherrn von Haan nach Holland, wo er besonders sein künstlerisches Talent als Maler und Zeichner pflegen konnte. Zeitlebens malte und zeichnete er, nur wenig ist erhalten. Sein Malstil näherte sich dabei einem unruhigen Expressionismus an, der ganz im Gegensatz zu dem Akademismus seines Sohnes Robert stand.

Während des Krieges 1866 war er im patriotischen Hilfsverein tätig, der Verletzte betreute. In Baden verkehrte er mit verwundeten Offizieren der sächsischen Armee, die ja an der Seite Österreichs gekämpft hatte.

Eine Reise nach Paris zur Weltausstellung ermöglichte es ihm, am Grab Heines einen Kranz niederzulegen. Darauf folgte eine sportliche Großleistung, die Besteigung des Mont Blanc (August 1867). 12 Jahre später verfasste er eine Studie „Der Mont Blanc. Eine topographisch-historische Skizze" (Wien 1880). Sie berichtet alles über diesen Berg, sozusagen interdisziplinär, hat in der Wissenschaft Beachtung gefunden und ist, zumindest im historischen Teil, heute noch lesenswert.

Noch vor Beendigung des Studiums brachte ihn Onkel Anton in der niederösterreichischen Statthalterei unter. Doch das Zwischenspiel endete mit einem

Verweis des Statthalters, weil er für seine Gedichte „Privilegienpapiere“ benützt hatte.

1868, nach erfolgreich bestandener dritter Staatsprüfung, wechselte er ins Außenministerium. Wieder gab es Unstimmigkeiten wegen unbedachter Äußerungen im liberalen Sinn, und er wurde „nur“ provisorischer Attaché in Bern. Dort widmete er sich dem gesellschaftlichen Leben, verliebte sich und hielt dies in Gedichten fest.

1870 entschied er sich, dem diplomatischen Dienst und allem Staatsdienst zu entsagen und „in die Welt zu ziehen, auf die beste Hochschule“, nicht ohne – im Tagebuch – über „die kleinen Bürokratenseelen“ zu höhnen, die „auf der Jakobsleiter so lange aufwärtsblickten, bis sie mit grauen Haaren (um die schönsten Jahre gebracht) abwärts blicken konnten auf andere Kletterer“.

Sogleich, in den letzten Wochen des Jahres 1870, begab er sich nach Venedig und war am Neujahrstag in Rom. Doch erst in Pompeji fand er ganz, was er suchte. „Man lernt Bände bei einer Promenade durch Pompeji und in zwei Stunden im Museum sicher mehr als im ganzen Obergymnasium“. Nach einem Besuch Siziliens blieb er eine Zeitlang in Rom, wo er in die deutsche und österreichische Künstlergesellschaft aufgenommen wurde, zeichnete und dichtete, und genoss, mit Goethe zur Hand, den römischen Karneval, selber ein „neuer Goethe“, wie jemand gesagt haben soll.

Eine Unzahl von aufgehobenen Hotelrechnungen, Einladungskarten und dgl. und eine große Anzahl von meist großformatigen Photographien, damals teure Seltenheiten, zeichnen die Reiseroute nach.

Nach seiner Rückkehr bekam er eine Einladung, sich die Siegesparade der Deutschen Armee in Berlin anzusehen. Er nahm an, obwohl er „über das mit den kriegerischen Erfolgen Deutschlands 1871 plötzlich erwachende Teutonentum“, worin er auch den Wagnerianismus einbezog, sehr kritisch dachte.

Dann folgte im Sommer 1871 eine Reise in die Schweiz, die er immer mehr lieben lernte und wo er sich intensiv und pedantisch mit historischen und altertumswissenschaftlichen Studien beschäftigte. In Wien war er nur noch, um die jeweils nächste Reise vorzubereiten.

Im Oktober 1871 fuhr er nach Spanien. Über die ihn abstoßenden Stierkämpfe berichtete er später in den Blättern des Wiener Tierschutzvereines. Dem Nationalcharakter der Spanier, der sich für ihn besonders in den Stierkämpfen und dem rüden Benehmen des Publikums zeigte, brachte er wenig Sympathie entgegen. Abweichend von seinem „pompejanischen“ Kunstcredo ließ er sich von Granada und der maurischen Kultur überwältigen. Dem letzten maurischen König, der 1492 das Land verlassen musste, um von Ultimo Sospiro aus über die Meerenge seinen Abschiedsseufzer zurückzusenden, widmete er ein Gedicht „An Boabdill“, dessen Vertonung in einem Konzert aufgeführt wurde. Ebenso faszinierte ihn die Gestalt der Prinzessin Zorahayada, über die er eine Verserzählung dichtete.

Über die Bewässerungsanlage in Valencia aus der maurischen Zeit berichtete er Jahre später in einem Vortrag dem Wissenschaftlichen Club. Noch im De-

zember desselben Jahres begab er sich mit mehreren Freunden auf eine Ägyptenreise. Die Rückreise führte ihn über Korfu und Athen. Fast unmittelbar darauf trat er eine Amerikareise an. Er besuchte New York und die Niagarafälle und plante schon, die Reise zu einer Umrundung des Globus auszudehnen, als ihn die Nachricht vom Tod seines Onkels Anton am 16. April 1872 zurückholte.

So war die Reise um die Erde mit dem Traumziel Ostasien aufgeschoben und konnte erst im Herbst des darauffolgenden Jahres angetreten werden. Er unternimmt sie in Begleitung eines Freundes.

Julius (Ritter) von Blaas, der Reisegefährte, war ausgebildeter Maler und Träger eines prominenten Namens in der Kunstwelt – sein Vater war der Historienmaler Karl Ritter von Blaas, Akademieprofessor in Wien; er hatte eben (1872) die vaterländische Ruhmeshalle im neuerbauten Arsenal fertiggestellt. Julius war 1845 bei Rom auf die Welt gekommen – Doblhoff nennt ihn öfter einen „Römer". Die beiden beinahe gleichaltrigen Freunde waren einander als Kinder in Venedig begegnet, wo die Stiefmutter sich zur Kur aufhielt. Angeblich soll sie es gewesen sein, die den Reisefreak Pepino nicht allein um den Globus fahren ließ und die Idee gehabt haben soll, den vielversprechenden Maler mitzunehmen – und ihm die Reise zu bezahlen.

Blaas, der die Reise in Farbe und mit seinem Zeichenstift illustrieren sollte, hat das Team gezeichnet, Doblhoff und sich selbst, an der Reling des „Tigre", zwei noch junge Männer in der damals üblichen Barttracht, im Tropenhelm. Doblhoff sitzend, sozusagen in der Pose des Chefs, schlank und feingliederig, der behäbigere Blaas neben ihm an der Reling lehnend. Eine Photographie dieser Zeichnung wurde von Doblhoff den nach der Reise veröffentlichten „Tagebuchblättern" beigefügt.

Diese „Tagebuchblätter von einer Reise nach Ostasien", 3 Bände, 1874/75 veröffentlicht, sind Doblhoffs Reisebericht. Er enthält die Photos der Ölskizzen von Blaas. 1881 wurde er überarbeitet und mit dem Titel „Von den Pyramiden zum Niagara" sowie mit Zinkographien, zum Teil nach eigenen Zeichnungen, versehen. Eine Weltreise war an sich schon ein aufregendes Thema, wenn man an die damaligen Verkehrsmittel, das Risikoerlebnis, den kulturellen Abstand zwischen der „zivilisierten" Welt und dem immer noch sagenhaften „Orient", wie man generalisierend sagte, denkt, führte sie doch, wenn wir Nordamerika beiseitelassen, nach Ägypten, Indien, China und Japan.

Die Reise ist multi-medial dokumentierbar – in Bild, Text und an Hand von mitgebrachten Souvenirs: Im Bild, weil der Maler Julius von Blaas den Auftrag hatte, sie mit dem Pinsel und Zeichenstift zu illustrieren. Doblhoff sammelte aber auch Photographien, womit er überhaupt für die damalige Öffentlichkeit Neuland erschloss. Photographien waren damals Kunstprodukte mit starren Bildinhalten, noch nicht imstande, den Augenblick in einer Bewegung festzuhalten.
Die mitgebrachten Souvenirs füllen einen im Badener Rollettmuseum stehenden Kasten, den Doblhoff selbst entworfen hat.

Im Moment der Abreise sind die Gedanken des Reisenden, der sich immer für aktuelle Ereignisse brennend interessiert hat, dessen können wir sicher sein, beim heimatlichen Tagesgeschehen, bei der Wiener Weltausstellung, die nur noch wenige Tage geöffnet hat – sie schließt am 1. November –, bei den Wahlen zum Abgeordnetenhaus des Reichsrates, den ersten überhaupt nach der Einführung der Verfassung von 1867. Sie finden am Tag nach der Abreise, am 26. Oktober, statt, sind freilich, da es ein Kuriensystem gibt, noch weit vom demokratischen Gleichheitsprinzip entfernt. Das gab es erst eine Generation später (in Baden wurde damals Dr. Heinrich Perger gewählt).

Er denkt vielleicht an ein Wiener kommunalgeschichtliches Ereignis, die Eröffnung des Hochstrahlbrunnens am Schwarzenbergplatz, den Endpunkt der Hochquellenwasserleitung. Sie fand am 24. Oktober statt.

Die Badener Tramwaygesellschaft, die trotz Börsenkrach nicht zugrunde gegangen war, hatte im Juli die Pferdebahn zwischen Leesdorf und Josefsplatz eröffnet. Ich weiß nicht, ob es Doblhoff interessiert hat, dass Girardi in Baden den Valentin gespielt hat oder dass die blutjunge Badenerin Katharina Schratt bei ihrem ersten Auftritt in Wien als „Käthchen von Heilbronn“ mehr Vorhänge hatte als in Baden, nämlich 12, und dass sie, wie in der Zeitung zu lesen, die Rolle einmal mit Stock spielen musste, weil sie sich verletzt hatte. Im Jahre 1873 wurde dem Wiener Ehepaar Goldmann in Baden ein Sohn geboren, der später der berühmte Max Reinhardt wurde.

Johann Strauß arbeitete an der Fledermaus, die im April 1874 uraufgeführt wurde. Ein Herr Eisenstein war damals ein wohlhabender Kaufmann in dieser Stadt (Zufall?). Dies nur kurz zur Herstellung der richtigen Perspektive. Aber zurück zur Reise.

In Bremen wurde der Weltreisende von seinem jüngeren Bruder Rudolf erwartet, der aus Halle angereist war, wo er Landwirtschaft studierte, während Blaas nach Paris fuhr.

Danach begab sich Doblhoff zunächst nach Baden, später nach Ischl, um sich dort mit seinem älteren Bruder Heinrich zu treffen und die Durchsicht der handgeschriebenen Tagebücher, die er schon in Ostasien begonnen hatte, zu vollenden. In kurzer Frist veröffentlichte er die „Tagebücher“.

Im folgenden Jahr 1875 verlobte sich Josef zu Ostern mit Antonie Freiin von Haan, der Schwester seines Studienfreundes Wilhelm von Haan, der wieder mit Doblhoffs Cousine Malvine von Buschmann verheiratet war. Am Jahrestag der Rückkehr von der großen Reise, 7. Juni 1875, fand die Hochzeit statt. Bis 1884 wohnte das Paar in der Weihburggasse 26, dem Traunschen Palais. Die Hochzeitreise unternahm man in die Schweiz, die Doblhoff als seine zweite Heimat ansah. Nicht ungern hätte er sich dort eingebürgern lassen, wäre nicht seine Gattin dagegen gewesen, die die österreichische Staatbürgerschaft nicht aufgeben wollte. 1877 gebar Doblhoffs Gattin eine Tochter, die nur 6 Wochen lebte. Sie starb an Diphtherie.

Am 1. April 1880 kam Sohn Robert zur Welt, der ein bedeutender Maler wurde. Der zweite Sohn Richard wurde am 3. Februar 1884 geboren. Er trat in die k. u. k. Marine ein und erreichte den Rang eines Korvettenkapitäns. Die Berufswahl der beiden Söhne ließ den Vater daran denken, dass er selbst gerne diese Berufe – beide? – ergriffen hätte.

Robert, in Salzburg aufgewachsen, studierte – wie um der Familie auch ein malerisches Talent zuzuführen – an der Wiener Kunstakademie bei L'Allemand. 1910 unternahm er wie sein Vater eine Weltreise nach Japan und Amerika – als Hochzeitsreise mit seiner jungen Frau Hertha geb. Schrack, auch Malerin (Künstlername „Clo Hade"). Sie bevorzugte Blumenmotive. Wie sein Vater liebte er Reisen und Auslandsaufenthalte, vor allem Paris, dem Mekka der Maler. 1914 gelang es ihm in letzter Minute, von Paris nach Wien zu kommen, wo er als „Kriegsmaler" ins Kriegspressequartier einberufen wurde. Er war ein vielgesuchter Porträtist, der auf seinen langen USA-Aufenthalten u. a. die Präsidenten Theodore Roosevelt (1907) und Coolidge (1924) malte. In Österreich porträtierte er Kaiser Franz Joseph (1908), Kaiser Karl (Königskrönung in Budapest), Otto Habsburg (1931), Johann von Liechtenstein und viele andere. Vom Fenster seiner Wiener Wohnung am Schmerlingplatz aus skizzierte und malte er die Ausrufung der Republik im November 1918, nicht zu vergessen seinen Vater Josef und später den Bundeskanzler Seipel, dessen Bild in der Bundeskanzlergalerie im Parlament hängt.

Richard verstarb im Jahr 1934. Richards Tochter Dr. Henriette lebte als pensionierte Gymnasialprofessorin für Mathematik in Wien im Haus Rotenturmstraße 14. Sein Sohn Raimund (geb. 1914) wurde Architekt, ging auf Reisen und landete nach dem Krieg 1945 in Augsburg. Dort machte er sich daran, die historischen Baudenkmäler der Stadt wiederaufzubauen, wofür ihm (1991) der Ehrenpreis des Augsburger Clubs verliehen wurde.

Die der Weltreise folgenden Jahre waren erfüllt von jener rastlosen Tätigkeit, die sich der Reisende im Fernen Osten in den Stunden der Selbstprüfung als Lebensweg vorgenommen hatte. Er war Mitglied der Geographischen Gesellschaft und stellte dort seine mitgebrachten Photographien aus. Daraus entsprang die Idee („Königsidee") der Gründung eines Wissenschaftlichen Klubs, vielleicht sein wichtigster, weil überdauernder Beitrag auf dem Gebiet der Wissenschaft. Er selbst schreibt dazu, dass ihm diese Idee in Amerika kam. Es lohnt, auf diese praktisch vergessene interessante Einrichtung einen Blick zu werfen.

Es handelt sich dabei um eine Form zur Pflege und vor allem Begegnung der Wissenschaften nach dem Muster bestehender Institutionen in angelsächsischen Ländern.

Nach seinen Worten: „Aufgefordert, die Geographische Gesellschaft bei der Einholung der österreichischen Nordpolfahrer (Payer und Weyprecht, die 1872-1874 auf ihrer Expedition Franz-Josef-Land entdeckt hatten. HM.) von der Landesgrenze in Oderberg mitzuvertreten, ... benützte (ich) die feierliche Stim-

mung des historischen Augenblickes, um … meine Absicht darzulegen: die Gründung eines Wissenschaftlichen Klubs. Durch sie sollte Wien ein Forum zur Erörterung wissenschaftlicher Fragen und zur Feier von Errungenschaften des Fortschrittes gegeben werden". So Doblhoff rückblickend in seinem Festgruß im April 1926 zum 50jährigen Bestehen des Wissenschaftlichen Klubs.

Ohne den bis an die Grenze gesundheitlicher Beeinträchtigung gehenden Einsatz Doblhoffs wäre alles wieder versandet. Er wurde schon im Gründungsstadium zum Sekretär des Klubs gewählt.

Schließlich stieg die Zahl der Stifter auf über 50, der Mitglieder auf 600. Präsident wurde (von 1876 bis 1893) Anton Ritter von Schmerling. Als Ziel wurde formuliert: die Abhaltung wissenschaftlicher Vorträge, monatliche Diskussionsabende, die Herausgabe eines „Intelligenzblättchens", das später zu dem aufwendigeren Kluborgan der „Monatsblätter" erweitert wurde, Anlage einer Bibliothek, Organisierung von Ausstellungen und Exkursionen usw. Eine Besonderheit war die Einrichtung eines Fragekastens, einer Servicestelle zur Beantwortung von Fragen an die Wissenschaft. Dort wurde z. B. die Diskussion über die Abschaffung der Todesstrafe angeregt.

Es ist klar und wurde auch immer wieder betont, dass die Ära politischer liberaler Reformen auf kulturellem Gebiet eine Entsprechung finden sollte. Alle Stände, nicht nur die Gelehrtenrepublik, waren angesprochen, und der Fragekasten bestand bis 1886. Die Diskussionsabende waren bald wieder stark eingeschränkt. Man hatte über sanitären Wohnbau, die Vorzüge des Granitpflasters, über den vierdimensionalen Raum, um Beispiele zu nennen, und über vieles andere diskutiert.

Bezeichnend ist, dass sich fachlich eingegrenzte Veranstaltungen behaupteten. Juristenabende, Geologenabende, eine Zeitlang auch Touristenabende. Das Programm der Vorträge freilich liest sich imponierend, reicht vom Darwinismus bis zur Wienflussregulierung und der Stadtbahnfrage, bis hin zu sogenannten schöngeistigen, z.B. musikwissenschaftlichen Themen.

Dazu kamen zahlreiche „befreundete Vereine", die in den Klubräumen (des Österreichischen Ingenieur- und Architektenvereins in der Eschenbachstraße) tagten, wie z. B. der „Wiener Goethe-Verein" seit 1878 (Doblhoff war in dessen Ausschuss tätig) und der Verein „Carnuntum" (wenigstens in der Vorberatungsphase), in denen Doblhoff gleichfalls wirkte.

Geselligkeit pflegte man an Dienstagabenden und bei besonderen Anlässen. Erhalten ist ein sehr amüsantes „Klub-Gaudeamus" unter dem Titel „Bathybius", in dem der „Klub-Pepi" Satiren verfasst und auch, wie im Reisebereicht erwähnt, auf die Examination Hall in Canton in einer nicht sehr honorablen Weise zu sprechen kam.

Eine der Exkursionen ging nach Baden. „J. D.", wie das leicht erkennbare Monogramm lautet (er hatte eine Vorliebe für solche Kryptogramme), berichtete über die prähistorischen Funde im Raum Baden.

Doblhoff war ein eifriger Sammler. 1882 überreichte er dem Klub eine Sammlung von 231 Autographen.

Der Wissenschaftliche Klub bestand übrigens bis 1938 und wurde erst von den Nazis aufgelöst, die Bibliothek zerstreut.

Antonie Freifrau von Doblhoff starb am 20. Juli 1899 im 53. Lebensjahr nach mehrjähriger Krankheit. Sie wurde in der Haanschen Familiengruft in Penzing beigesetzt. Am 21. Mai 1900 heiratete Josef in Berlin Mathilde Stohl (geb. 1866), die er Jahre zuvor in Salzburg als Pianistin kennengelernt hatte (Gedicht „An eine Beethovenspielerin").

Um ihre Herkunft rankt sich eine obskure Geschichte. Ihr Vater, Dr. Lukas Stohl, war Leibarzt bei einer Schwester Fürst Schwarzenbergs. Ihre Mutter Ida war als Findelkind von Michael Stohl adoptiert worden, einem Maler, der „im Auftrag des russischen Hofes in Venedig und Florenz in den Galerien Miniaturen malte". Dieser Maler „wusste offenbar von Anfang an – hütete aber das Geheimnis streng –, dass es das Kind eines russischen Großfürsten und einer italienischen Prinzessin war!" So jedenfalls, ohne Quellenangabe – und hier ohne Kommentar wiedergegeben – bei Ortmayr.

Ab 1900 lebte Doblhoff in Wien in der Weihburggasse 10 im eigenen Haus, das er 1910 mit dem Haus Währinger Straße 119 vertauschte.

Dann kam der Kriegsausbruch, der für ihn, den Anhänger eines am Westen orientierten Kosmopolitismus den Zusammenbruch einer Welt bedeutete.

1919 erlitt Josef von Doblhoff einen Schlaganfall. Nach einem zweiten und dritten Schlaganfall wohnte er zuletzt im Haanschen Haus Rotenturmstraße 14, wo er am 9. März 1928 starb. Er ist im Doblhoffschen Familiengrab am Badener Helenenfriedhof bestattet.

Sein älterer Sohn Robert starb 1960, dessen Gattin Herta 1961. Danach wurde der Nachlass Josefs von Doblhoff nach Baden ans Rollettmuseum überbracht. (Sohn Richard war 1934 verstorben.)

Ein Nachwirken in der Öffentlichkeit, die sich so sehr mit anderem beschäftigt sah, ist kaum vorhanden. Die Nachwelt hat keine Kränze geflochten. In der Literaturwissenschaft erscheint Doblhoff nur sporadisch. Der Kürschner Literaturkalender erwähnt ihn Jahr für Jahr in seiner Werkliste, noch 1907; später nur noch einmal im Nekrolog-Band 1936. Ein Nachleben gibt es so gut wie nicht.

Es wäre freilich verfehlt, am Ende einer überblickhaften Annäherung an ein Lebenswerk eine abschließende Beurteilung zu versuchen. Josef von Doblhoff hat es vor allem nicht vermocht, mit einem „starken" Werk ins nationale Gedächtnis Eingang zu finden. Es kann hier nicht analysiert werden, woran das liegen könnte. Der Don Quijote und der Skeptiker waren in seiner Person vereinigt, wie der Aristokrat und der Demokrat, der Analytiker und der Enthusiast. Er war zu viel auf einmal und doch zu wenig, um sich als unverwechselbares Profil vor einem vorgegebenen Hintergrund abzuheben. Er verschwand gleichsam hinter seiner Vielschichtigkeit und Rastlosigkeit, der Vielzahl der Milieus, in denen er auftrat.

In der Literatur gab es schon Neues in Frankreich, in Deutschland. Seine Schreibweise war eine andere, sein Kunstcredo ein anderes als das dieser Avantgarde. Er war zu sehr Fortschrittsgläubiger auf anderen Gebieten, denen der Wissenschaft und der Politik, um sich kämpferisch auf Auseinandersetzungen innerhalb des Literaturbetriebes einzulassen. Für ihn gab es ein spätklassisches Schönheitsideal, das sich mit den Anforderungen strenger Wissenschaftlichkeit vereinen ließ.

Unter den Jungen gab es Doblhoffs „Ebenmaß" und „die seit Jahrtausenden anerkannte Schönheit des Ideals" nicht mehr oder allenfalls gebrochen durch den sich stark verändernden „Zeitgeist" des fin de siècle.

In der Rückschau stiehlt der nachfolgende Zeitgeist, aus dem wir allzu eilfertig einen Epochengeist aus „Traum und Wirklichkeit" gemacht haben (Schnitzler: „Anatol" 1893, „Leutnant Gustl" 1901; Hofmannsthal: „Der Tor und der Tod" 1899; Rilke: Gedichte ab 1896 u. a.), der Generation davor die Show. Sicher mit einigem Recht, was den Rang der Erzeugungen dieses Epochengeistes angeht, dennoch auch wieder mit mehr als einer Prise Ungerechtigkeit, was die Sicht auf den Zeitabschnitt davor betrifft. Der politische „Fortschritt" der Ideen von 1848, die in das kosmopolitische Zeitalter der Völkerverbrüderung führen sollte (einfach durch den Bau von Eisenbahnlinien und Verbesserung der Verkehrs- und Handelswege, durch Einbringung von persönlicher Initiative und Wissensvermehrung), und alles, was er verkörperte, mündete in den Weltkrieg, soziale Krise, Umsturz.

Aufgabe des Biographen kann und darf es sein, zu zeigen, dass menschliches Streben in der Vergangenheit zumindest eine Zeit lang auch andere Optionen offen hielt.

Josef v. Doblhoffs Werke

Was hat der Autor Doblhoff geleistet?

Unbedingt erwähnenswert sind Doblhoffs eigene Klubvorträge, die gedruckt vorliegen: Hervorgehoben seien der schon erwähnte Aufsatz über den „Mont Blanc" (1880) und „Pfade des Weltverkehrs", eine Weltgeschichte des Verkehrswesens in Kurzform (1881).

Mehr und mehr verlagerte sich der Schwerpunkt seines Interesses nach dem Westen, in die Schweiz und nach Salzburg. Dort arbeitete er in der Museumsbibliothek (1883) und dorthin zog er auch mit seiner Familie 1884 nach der Geburt des zweiten Sohnes Richard ganz. Er kehrte nur für den Winter 1888/89 noch einmal nach Wien zurück.

Die Liste der Wissenschaften, die Doblhoff studierte und in denen er arbeitete, ohne auf einen akademischen Titel Wert zu legen, ist beeindruckend. Dazu baute er Elemente von Wissenschaften in literarische Werke ein und machte überhaupt fast alles gleichzeitig. Neben der Verkehrsgeographie war die Archäologie sein Lieblingsfach, dann wurde es die Geologie. Er schrieb über den Salzburger Fremdenverkehr, eine umfangreiche Quellenkunde zur Salzburger Landeskunde und wurde korrespondierendes Mitglied der Gesellschaft für Salzburger

Landeskunde, setzte sich für die Erhaltung von Bauwerken ein („Kunstpflege und Vandalismus“ 1894), studierte aber gleichzeitig den Eisenbahnbau über den St. Gotthard.

Während des schon erwähnten Studiums der Geologie bei Professor Eberhart Fugger in Salzburg gelang ihm die Entdeckung eines bisher unbekannten Petrefakts, das „Griphillites Doblhoffii“ benannt wurde. Er beteiligte sich auch an dem einschlägigen Gelehrtenstreit über die Frage, ob die Petrefakte Tier- oder Pflanzenspuren seien und engagierte sich für die letztere – richtige – Theorie.

Er wird – in einer wissenschaftlichen Quelle – als derjenige genannt, „der sich seit langer Zeit an der Aufsuchung, Sicherung und Ordnung der Salzburger Flyschalgen lebhaft betheiligte und eine vorläufige einführende Abhandlung über dieselben veröffentlicht hat“.

1883 gab er „Auf dem Trümmerfelde Aventicums“ heraus. Aventicum ist das schweizerische Carnuntum und der Magdalensberg zusammengenommen. Doblhoffs Buch steht in Meyers Lexikon (1893) als einzige deutschsprachige Publikation zu diesem Thema.

Aber es wäre nicht Doblhoff, wenn nicht zur Wissenschaft gleich die Phantasie träte: „Ich war noch nicht einmal zu einer gründlichen Übersicht des Gebotenen gelangt, da kam schon die Lust zum Fabulieren …“. Was dieser quasieheliche Verbindung von Phantasie und Wissenschaft entsprang, war der dreibändige Roman „Julia Festilla“. Er nennt sich einen Liebesroman aus Römisch-Helvetien.

Leider muss der Leser gewärtig sein, dass den Autor die historische Kulisse mehr interessiert als die unglaubwürdige und opernhafte Handlung, deren Fortgang er auf jeder Seite mit seinem wissenschaftlichen Fachwissen unterbricht. Der Anmerkungsteil der 3 Bände macht allein etwa ein Fünftel der Gesamtseitenzahl aus. Jedes Kapitel wird zu einem Gang durch ein Museum, jede neuauftretende Person muss erst eine Geschichtsstunde aufsagen, um sich vorzustellen. Man denke an Scheffels „Ekkehard“, den unsere Großväter noch gelesen haben (Doblhoff hat, um den Vorwurf der Gelehrsamkeit am falschen Ort zu entgehen, die Romanhandlung in eine Bühnenhandlung umgeschrieben und diese mit dem Titel „Die letzten Camilli“ versehen, ein typisches Lesedrama, das ohne Echo blieb).

Der Roman blieb nicht ganz ohne Anerkennung, er wurde freundlich besprochen, spiegelt er doch das Geschichtsbild der Zeit wieder (allzu „dekadente“ Römer gegen die siegreichen, moralisch „guten“ Germanen), wenn er auch nicht den erhofften Durchbruch darstellte.

Doblhoff hat noch ein Erzählwerk geschrieben , das er als Roman bezeichnet, obwohl es nur den Umfang einer Novelle hat. „Tantalus“ ist eine Geschichte, die zunächst wirklich in die 80er Jahre passt, die Geschichte eines Gelehrten und Ästheten, der das weibliche Schönheitsideal in einer Dianastatue verkörpert sieht. Das Mädchen Stella entspricht zwar diesem Ideal und entwickelt ihrerseits die innigste Liebe zu ihrem angebeteten Verehrer. Doch die beiden sind außerstande, die Mauer des von der Konvention geforderten Stolzes zu brechen. Die Geschichte ist also eine psychologische Studie der Frustration, gewiss im Zeit-

kleid, dennoch zeitlos. Sie endet tragisch, denn das Mädchen stirbt – an Schwindsucht und an ihrer (und seiner) inneren Verkrampfung.

Erzählungen lagen dem Autor besser. Sie sind untrennbar mit der Landschaft verbunden, in der er lebte. In der Landschaft sah er das Ideal der „Reinheit" und Unverletzlichkeit durch das Allzumenschliche symbolisiert. In den „Erzählungen aus der Schweiz", die großartige Naturschilderungen enthalten, gibt er sich schweizerischer als jeder Einheimische. Das gilt besonders für die Erzählung „Der Heiny von Realp", die im 16. Jahrhundert spielt. Ganz in die Schweizer Sagenwelt vertieft er sich hier, berührt auch den Ahasverus-Stoff. Im Volksbuch aus dem 17. Jahrhundert ist Ahasverus ein Schuster, der, da er Christus auf seinem Weg nach Golgatha eine kurze Rast versagte, ewig herumzuwandern hat. In Oberwallis gibt es ortsgebundene Untergangslegenden, die mit einem dreifachen Erscheinen des Ahasverus verbunden sind; beim ersten Mal blühendes Leben, beim zweiten Ruinen, beim dritten Mal kahler Fels. Lobende Rezensionen erhielt Doblhoff für den 1887 erschienenen Band im gesamten deutschsprachigen Raum (am wenigsten in Österreich). Darauf folgten jedoch mit Schauplatzwechsel „Erzählungen aus Salzburg", erst 1894 erschienen, aber teilweise schon früher gedruckt. Unter diesen ist „Der Bergputzer. Aus den Papieren eines Arztes" die hervorragendste, denn sie spielt in der Jetztzeit, ist aus dem Leben gegriffen, in Ansätzen sogar sozialkritisch.

Der „Held", freilich in eine Rahmenhandlung voller unglaubwürdiger Zufälle eingebunden, ist ein im Leben Gescheiterter, ein Offizier, der in Salzburg als Bergputzer sein Dasein fristet. Er muss, als einer von dreien an Seilen hängend, die Mönchsbergwand von lockerem Gestein säubern. Salzburg kommt nicht immer gut weg. Die folgende Stelle verrät ein satirisches Talent: „In Salzburg ist alles so bleiern schwer, sogar die Glocken schlagen träger, die Pferde schlafen im Gehen, die Menschen haben kein Temperament und die Tiere keine Rasse. Der Regen, der einmal fällt, kann nicht mehr aufhören, die Sonne ringt mühsam mit den Nebeln wie ein Sterbender mit dem letzten Seufzer, und gehen sie ins Theater, dann berechnen sie die Pause zwischen dem Bühnenscherz und dem Gelächter im Parterre. In Paris schlägt's ein, in Wien zündet's und bei uns brennt es erst, wenn schon eine neue Fackel aufleuchtet. Das ist der Gradmesser".

Überraschenderweise ist der nächste Text eine überaus gut gelungene lustige Skizze im Salzburger ländlichen Milieu, auch im entsprechenden Dialekt. Sie trägt den Titel „Halt!" und wird eine „Grenzzollidylle" genannt. Bäuerliche Schlauheit siegt über die Vorschriften-Mentalität der Zollwache. Eine ganze Palette von Lokaltypen wird vorgestellt.

So als hätte er einen Fehler wieder gutzumachen, kehrt Doblhoff in der dritten Erzählung des Bändchens „Das Bild des Patronus" wieder zur Manier seines Romanwälzers zurück.

Doblhoff befasst sich in Salzburg, wo er mit seiner Familie lebt, auch noch mit einem weiteren Roman, „Thiemo", der aber keinen Verleger fand, offenbar weil die darin zum Ausdruck gebrachte Darstellung des Zölibatproblemes zu freizügig war oder der Handlungsverlauf zu absurd.

Wer so wie Doblhoff in allen „Disziplinen“, in Literatur, in Kunst, in Wissenschaft, im gesellschaftlichen Leben beheimatet sein will, mag uns leicht als profilloser Dilettant erscheinen. Damals war das noch kein Schimpfwort und man durfte es zumindest noch erstreben, als gebildeter Laie in den jeweiligen Fachkreisen akzeptiert zu werden.

Auch in der Literatur gab es Autoritäten, Scheffel in der Erzählprosa, Heine in der Lyrik u. a.

Aber, ach, umsonst versuch ich,
Neue Wendung zu ersinnen:
Heine hat mir weggesungen
Alles: Spott, Gefühl und Minnen.

Noch nie freilich hat sich ein Literat vom Schreiben durch den Vorwurf des Epigonentums abhalten lassen – wie man sieht.

Als Lyriker hielt es Doblhoff immerhin für opportun, unter Pseudonymen an die Öffentlichkeit zu treten. Zuerst nannte er sich „Chillonius“ nach dem Schloss Chillon bei Lausanne. Auch hieß er manchmal Paul „Deviloff“, doch war dieser Name bald zu bekannt und er gab ihn wieder auf. Nicht selten gab er seine Autorschaft nur mit den Initialen „J.D.“ bekannt. Nach und nach, in den Achtziger- und Neunzigerjahren, von den internen Streitigkeiten im Wissenschaftlichen Klub betroffen, ist er dazu übergegangen, sein Unbehagen an der Politik im allgemeinen in der Lyrik auszusprechen. Oben war von der Redlichkeit die Rede. Wenn überhaupt, so sah er hier ein, wenn auch schwach tönendes, Medium, zwischen Privatheit und Öffentlichkeit eine Brücke herzustellen.

Ein Vernichtungsurteil fällt er über „Hofpoeten“, Heuchler, Liebesdiener:

Eh ich als Byzantiner sänge
Um feilen Sold der Eintagsgnade,
Eh soll'n die Lippen mir erstarren:
Nichts von dem höf'schen Sonnenbade.

So beginnt ein längeres Gedicht, in dem er sich von den „Hofpoeten“ distanziert:

Sie sind, soviel sie singen mögen
Bezahlt nur, um zu schweigen.

Oder gegen die Ordensjäger:

Was brennt Dich so? Was fassest
Schmerzlich bewegt an die Brust?
Ich ahn' es, dass Du sie hassest,
Die „dekoriert“ Du sehen musst.

Epidemisch ist geworden das Ding,
Ich sehe es mit Bangen,
Dein Kopfloch ist gar nicht gering

Schon in Eiterung übergegangen;
Für „Knopflochschmerzen“ ein Spital,
Das wäre nötig im Land:
Man führte ein zur Heilung der Qual
Täglich das „rote Band“ …

Eines seiner Theaterstücke hieß „Roth oder Schmerzt das Knopfloch?“ Eine Fülle von gereimten Stellungnahmen, zum Teil zu Tagesfragen, sind in seinen pseudonymen Gedichtbänden enthalten: „Aus dem Capua der Geister. Lieder eines Wieners“ (1886), „Cancionero. Reiselieder und Zeitgedichte“ (1887) und eine Sammlung besonders kritischer Gedichte, die sich „Wasser-Ringe“ (1893-1897) nannte und vorsichtshalber in Zürich erschien.

Entschieden bekannte er sich zu Österreich, und das gerade den Deutschnationalen gegenüber, die „Über die Grenze schielen“.

Weil ich kein Deutschtümler bin und liebe mein Österreich,
Nennt ihr mich “Schwarzgelb“, „Austriacante“ zugleich?
Historisch ist der Bestand; wozu die Grenzen verschieben.
Ich bin, was Ihr nicht seid: Deutsch-Österreicher geblieben.

Dass ihm der „furor teutonicus“, mit dem Schönerer damals im Parlament flegelhafte und unwürdige Obstruktionspolitik betrieb, ein Greuel war, kann nicht verwundern. Jeder Antisemitismus erschien ihm skandalös. Für ihn war das ganze einfach eine Frage der Verfassungstreue. Man schimpfte ihn Philosemit. Er nahm den Fehdehandschuh auf:

Ich aber finde doch eines,
Wenn ihr auch alle lacht,
Vor dreißig Jahren hat man
Die Gesetze für uns gemacht.
Ich habe den Jubel vernommen,
Ich habe gejubelt mit;
Der Jude ist gleichberechtigt:
Darum bin ich Philosemit.

Als im Jahre 1885 bei den Wahlen zum Abgeordnetenhaus des Reichsrates in Baden völlig unerwartet der Schönerianer Fiegl, ein Wiener Mittelschulprofessor, den kein Mensch vorher gekannt hatte, über den Kandidaten Lustkandl, hinter dem das gesamte „Establishment“ der Badener Gemeindeprominenz stand, siegte, und dies mit einer stark antisemitischen Akzentsetzung, schrieb Josef Freiherr von Doblhoff einen Brief an den Gemeinderat, in welchem er gegen diese „Kulturschande“ protestierte und sein Bruder Heinrich trat aus der Schützengesellschaft aus. Auch der Gemeinderat fasste damals einen einstimmigen Beschluss gegen Antisemitismus.

1905 hielt er einen Vortrag im „Verein zur Abwehr des Antisemitismus“, der im Druck erschien: „Aus Heinrich Heines Jugendzeit 1805-1839“.

Mit umso größerer Verwunderung liest man andererseits Doblhoffs antitschechische Gedichte. Doblhoffs Grundsatz „Österreicher gegenüber den Deutschen, Deutschösterreicher gegenüber den Slawen“ ging soweit, dass er den Tschechen das Recht auf eine Universität und auf ein Nationaltheater absprach.

Überaus heftig kritisierte er auch Lueger und die Christlichsozialen, denen er ihren Antisemitismus und Antiliberalismus vorwarf, ebenso wie Badeni, dem er seine Sprachverordnungen übelnahm. Hier werden seine kommentierenden Stellungnahmen konkreter und gehen einzelnen Ereignissen nach, wie der notorischen nur 5 Minuten dauernden Audienz Luegers beim Kaiser. Es würde zu weit führen, weiter dem politischen Disput dieser Tage nachzuforschen.

Zuletzt seien als Beispiel aus seiner satirischen Lyrik 3 Strophen im bänkelsängerischen Studentenliederton angeführt, die nichts von ihrer ursprünglichen Frische verloren haben:

Was braucht man zum Regieren?
Was braucht der Minister wohl?
Eine Feder zum Signieren,
Einen Sack mit Orden voll:
Das braucht man zum Regieren.

Was braucht man zum Regieren?
Was braucht’s zu herrschen gerecht?
Nur immer fein lavieren,
Gibt man allen und keinem Recht:
Das braucht man zum Regieren.

Was braucht man zum Regieren?
Nur immer dementieren?
O nein! Auch konfiscieren,
Und murren sie, arretieren:
Das braucht man zum Regieren!

Wie erwähnt schrieb Doblhoff auch Theaterstücke. Sie sind so gut wie verschollen, in öffentlichen Bibliotheken nur sporadisch vorhanden. Es gibt keinen Hinweis darauf, dass sie jemals das Rampenlicht einer Bühne erblickt hätten.

Auch in dieser Literaturgattung ließ er sich nicht nur auf ein Genre festlegen. Er schrieb 1884 eine höchst „klassische“ „Medusa“, ein Drama aus dem Italien der Renaissancezeit, der Kunstauffassung nach etwa mit C. F. Meyer vergleichbar. Es geht um eine Frauengestalt, „deren starrem, eiskalt durchbohrendem Blick kein Mann standhalten kann“. Wir befinden uns in Venedig und in Gesellschaft eines Aretino und eines Tizian.

Gleichzeitig verfasste er, in der Stimmung der frühen Wien-Gedichte („Aus dem Capua der Geister“), das Lustspiel „Roth oder Schmerzt das Knopfloch?“. Hier ist nicht der „Held“ des Stückes das treibende Element, sondern des-

sen Gattin, die der Krankheit Ordenssucht unterliegt und von Hochstaplern hereingelegt wird.

Nach 10jähriger Pause schrieb Doblhoff das Lustspiel „Durch die Kunst“ (1894), einen Einakter, in dessen Mittelpunkt wieder ein Künstlerschicksal steht, das gleichfalls in Italien spielt und dessen Titel die Rolle der Kunst als Leitstern für vom Weltschmerz geplagte und von der Umwelt nicht ernst genommene Jungpoeten apostrophiert.

Im gleichen Jahr entstand ein gleichfalls einaktiger Schwank, „In der Kreide“ betitelt. Er stammt aus der Zeit, als Doblhoff in Salzburg Geologie studierte und echte Entdeckungen machte. Im genannten Stück handelt es sich um eine falsche, um eine angeblich aus der Kreidezeit stammende Muschel, aber auch um unnötige Eifersucht und um die Komik der Charaktere.

Gleichfalls 1894 geht es in dem überaus bemerkenswerten Stück „Frondeure“ um mehr als bloß komische Wirkung. Es ist ein „Lustspiel aus dem Wiener Leben“ und könnte doch genauso ein Trauerspiel geworden sein. Das Repertoire könnte schon einem schnitzlerischen Stück entnommen worden sein von der Art, wie sie erst anderthalb Jahrzehnte später entstanden sind.

Ein Herr von Wildheim liebt ein Fräulein Sonnenblum, eine Jüdin, leidet aber unter den Vorurteilen der Gesellschaft, die ihm sogar verbieten wollen oder doch erschweren, sich mit ihr zu treffen, zumal diese Dame sich emanzipiert gegen die eigenen Eltern stellt. Noch verblüffender ist die Idee des Protagonisten Hans von Mühleck, Menschen verschiedener Konfessionen, Stände und Berufe zum Gedankenaustausch gesellschaftlich zusammenzuführen – nach französischem und englischem Vorbild, was sehr stark an den Wissenschaftlichen Klub erinnert. Da ist der Adelige, der Universitätsprofessor, der Maler, der Schauspieler, der Reichsratsabgeordnete, der Wehrmeister heißt, Generalstabsoffizier Wiesbach von Löwenklau, der Fabrikbesitzer Ploch und der Ingenieur Kurz, dazu die Gattinnen einiger dieser Herren.

Es kommt natürlich zum Eklat und zur Duellforderung, aber Mühlecks Appell in einer Rede an den Klub, verbunden mit seiner Resignation und seinem Abschied von Wien (das kommt uns sehr bekannt vor) rettet, freilich nur für das Schauspiel, das gute Ende. Das „Evangelium des klassischen Ebenmaßes“, das Mühleck alias Doblhoff verkündet und das in die Zukunft führen soll, ist freilich alles andere als der Weg in das „20. Jahrhundert“, das wir kennen. Was er aussperrt, ist gerade das, was es kennzeichnet. „Ohne Ebenmaß keine Schönheit. Übertreibung ist mir verhasst, Originalitätshascherei, Wagnerianismus, Naturalismus, Freilichtmalerei, das ist alles Aufruhr gegen das anerkannt Maßvolle, die seit Jahrtausenden angebetete Schönheit des Ideals“.

III. Josef v. Doblhoff
„Von den Pyramiden zum Niagara" – Eine Reise um die Erde
Wien 1881

(ausgewählt von Hildegard Hnatek)

1. Triest bis Cairo

Am 20. October 1873 verließ mein Reisegenosse, der Maler Julius R(itter) v. Blaas, Wien; ich folgte am 21. Abends nach. Es blies ein lästiger Scirocco durch die Straßen Triests. Die Cholera-Rapporte in den Zeitungen, die Unsicherheit wegen der bevorstehenden Quarantäne in Aegypten wirkten verstimmend, wenn auch Triest schon einen genügenden Einblick durch die Pforten des Südens bot, um zu erheitern.

Das Hafenleben übte wieder seinen alten Zauber auf mich aus; ich fühlte mich neuerdings wie ein Fisch, der in sein Element zurückversetzt wird. Ich erinnerte mich meiner Knabenjahre, als ich im Alter von zwölf Jahren (1857) Venedig sah und daselbst bis zum Mai 1858 weilte. Dort war ich auch mit meinem Reisegefährten (Julius v. Blaas) bekannt geworden, den ich mit Sehnsucht aus der Lagunenstadt erwartete. Das Reisen belebte meine Kraft und in froher Erwartung sah ich den Zukunftsbildern entgegen.

Am folgenden Morgen erwachte ich mit dem Gefühle strotzender Gesundheit und höchsten Glückes. Heute reichten sich zwei Reisegenossen die Hände, um durch Leid und Freud', Stürme und Tropengluthen, Wüstensand und Meereswogen, bald unter schwellenden Segeln, vereint durch gemeinsame Schicksale der Hindernisse zu spotten, welche den Weg verstellen. Er als Maler, ich als Beobachter, er mit Blei und Pinsel, ich mit der Feder, wollten wir die Wunder des Erdballs fesseln; uns winkten Himálayas Eisriesen, Ceylons Prachtpflanzen, Elephantas Felsentempel; Chinas Ameisentreiben, Japans Aufwärtsstreben, Nordamerikas gewaltige Reichthümer; zwei Inseln, Java und die Havanna, sollten dem Ganzen die Krone aufsetzen.

Mein Reisegefährte traf erst um Mittag von Venedig ein. Bei der ersten Mahlzeit fehlte es nicht an kleinen Toasten für die Zukunft. Um 9 Uhr Abends betraten wir den „Urano" und stiegen bei schwachem Sprühregen in die Cabine hinab.

Gegen Mitternacht erwachte ich neuerdings: Dreimal tönte die Dampfpfeife, der Anker rasselte empor, eine leichte Zugluft strich durch die halbgeöffnete Lucke, und als es auf dem Thurme von „San Carlo" Zwölfschlug, drehte sich die Schraube schon mit halbem Dampfe. – Alle Schiffe hämmerten uns ihre acht Schläge nach, die Lichter des Hafens zogen an uns vorbei. Ich schloß die Lucke. Leise sich wiegend trat das Eisenschiff in die offene See. Der Morgen brach an; eine neue Welt stieg über dem Horizont für uns empor, eine andere Sonne schien uns entgegen; die Nebel zerrissen - - - und, was von Nacht gedeckt war, es sollte uns klar werden: „Glück auf!" Der Muth fehlte nicht zum Werke!

Mit dem 25. October trat ich in mein 30. Lebensjahr. Ich mußte es mit dem unvermeidlichen Opfer an Neptun beginnen: Als ich bei geöffneter Lucke die immer höher steigende See betrachtete, kam der „Steward“ mit dem Thee. Diesmal aber, weil umgewendet, um das Frühstück einzunehmen, bemerkte ich das Herannahen einer verräterischen Woge nicht. Ihr Guß bedeckte das Bett und salzte mir den Thee. Durchnäßt, fröstelnd und nach Athem ringend erhob ich mich. Auch die Nachbarcabine hatte Wasser eingenommen; dies bestätigte heftiges Geschrei der Frauen und Kinder, begleitet von unzweideutigen Flüchen eines Mannes in dem Idiome Neapels. Koffer, Kleider, Handsäcke waren in einen Tümpel gesalzener Fluth geschleudert worden. – Nun ging es an's Trocknen. In einer besseren Cabine in der Mitte des Schiffes wurden wir bequemer untergebracht.

Heitere Scherze vertrieben die Zeit, bis die Insel Ithaka und der Canal zwischen Kephalonia und Zante unsere Aufmerksamkeit fesselten. An Ulysses' Heimat fuhren wir so nahe vorbei, daß man deutlich Schafe und Ziegen, die an den sonnenverbrannten Felsenabhängen weideten, unterscheiden konnte. Hier hauste die treue Penelope mit ihrer endlosen, freierabwehrenden Handarbeit; hier erschien der „göttliche Sauhirt“ und züchtigte der Gatte die freche Schaar der Schmarotzer. Wie schmückt doch die Sage den ungastlichen Stein! Am folgenden Tage (28. October) tauchte bei ganz ruhiger See Kreta (Candia) vor unseren Blicken auf. Als wir uns Nachmittags den graublauen Felsmassen Candias näherten, ließ der Doctor durch eine mitfahrende böhmische Musikbande ein Concert veranstalten. Diese Deck-Passagiere zahlten circa 14 Gulden per Kopf, dagegen erwartete sie ein gleicher täglicher Gewinn bei ihren Vorstellungen in Alexandrien; sie spielen dort täglich in 2 bis 3 Localen. Sie rechneten auf Carneval und Rhamadán. Der Wandertrieb in dem Böhmen und dem Südtiroler wird bei uns von keinem Stamme übertroffen.

Die See war still, nur leichtes „Athmen des Meeres“ war zu fühlen. Sternschnuppen zogen langsam ihren weiten Bogen über das nächtliche Firmament. Die südliche Nacht entfaltete ihre Reize. In einem milden Hauch aus Nordost flackerten die Kerzen in fünf großen Schiffslaternen. – In der Mitte saßen, mit Violinbogen, Trompete, Trommel oder Triangel „arbeitend“, die Frauen und Männer bei den Pulten und spielten Weisen aus der Heimat; das klang wie Sphärenmusik, wie eine Serie von Himmelstönen auf der weiten Wasserwüste.

Leicht rollte das Schiff seinem Ziele zu. Die Seekrankheit war gewichen; nur noch einige bleiche Wangen und vernachlässigte Toiletten waren als Spuren gewaltiger innerer Kämpfe zurückgeblieben.

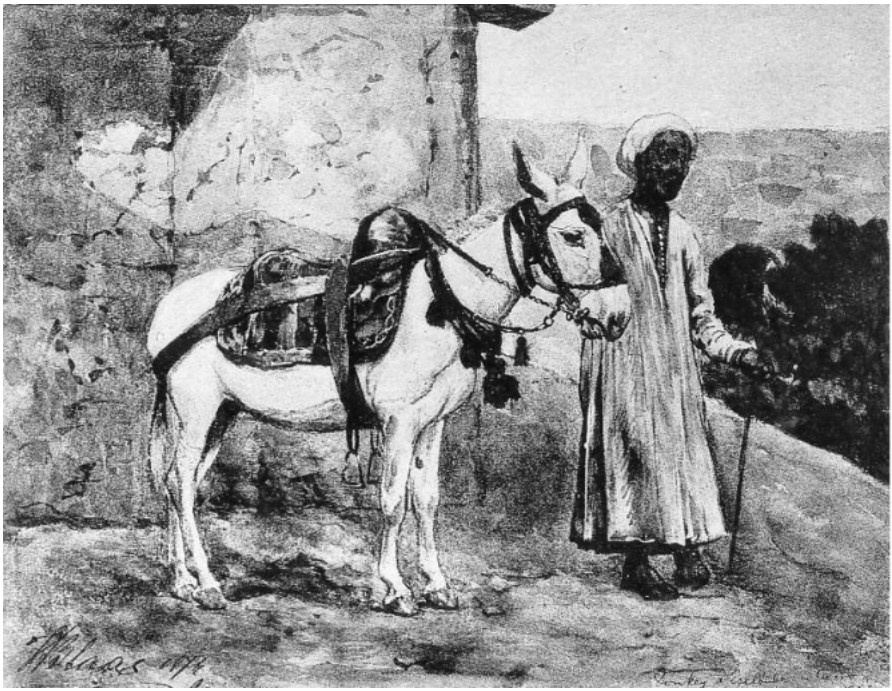
Donnerstag, den 30. October, Früh 5 Uhr nach 5 ½ tägiger oder 126stündiger Ueberfahrt tauchte ein schmaler, dunkler, später gelber Landstreif am Horizont auf: Die Wüste. Darüber wölbte sich unendlich klar das durchsichtige Blau des Himmels; einige leichte, senkrechte Linien bildeten Anhaltspunkte und entpuppten sich als Minarets, der Leuchtthurm von Alexandrien, die „Nadel der Cleopatra“ und die „Pompejussäule“. Alles glitzerte um uns, ein Lichtmeer umfloß das lebendige Bild der Hafeneinfahrt, in der erquickenden Seebrise flatterten Wimpel und Segel. – Nach kurzer Frist umgab uns orientalisches Hafengetümmel, das nur jenem klar ist,

der es gesehen; weder Pinsel noch Feder vermögen das bunte Treiben zu schildern. Ordre auf Ordre folgte. Unser Loos wurde um 3 Uhr verkündet, es hieß: „Landquarantaine im Kiosk von Gabbári!“ Ein kleiner Dampfer bugsirt uns dahin. Nachdem wir einige Stunden unter gelber Flagge gelegen, nahten die Boote, begleitet von stabtragenden, gelbbeschärpten Wächtern des Gesetzes.

Unsere Caravane in den Booten und Barken glich einem Leichenzuge; vorerst das große Gepäck, die Deckpassagiere und die 3. Classe, dann in zwei Rettungsbooten die 1. und 2. Classe. Am Schlepptau ging es sodann zunächst der Landungsstelle der englischen „Mail“, dem Cairo-Bahnhofe zu. Mit Hinterladern bewaffnete Soldaten begleiteten uns als Escorte bis zu einer Reihe von Waggons 3. Classe, welche, ganz offen, nur durch diese Eigenschaft unseren Beifall erwarben, denn innen strotzten sie von Schmutz. 1½ Stunden warteten wir so in der Gluthitze, bis die großen Koffer von Trägern aufgeladen waren. Im Bahnhofe roch es nach Chlordämpfen. Wir wechselten das Geleise. Nun rollten wir mit dem Zug an kleinen dattel-schweren Palmbaum-Bosquets, welche im Seewinde sich ab und zu neigten, vorbei; ohne Ende gellte die Dampfpfeife, da die Eisenbahnkörper in Aegypten immer zugleich als Straßen für den Localverkehr benützt werden. – Majestätisch und weltverachtend, die Augen unter den breiten Lidern gegen Boden gerichtet, schritten säbelbeinige Kameele über die Schienen und trugen geduldig ihre Lasten unter den Schlägen der Führer.

Wir traten alle in die Räume des traurigen Lazareths ein; ein Grieche, ein Gesundheitsofficier, führte uns durch das Portal dieses „Tempels der Reinigung“, und bald war man in die Zimmer vertheilt. Kurz zuvor war das Gebäude noch als Kaserne der ägyptischen Garnison verwendet worden. Die schönste Stunde des Tages gehörte der Tafel. Der Alexandriner Kaufmann hatte uns ein „Sonnenzelt“ besorgt und es so ermöglicht, im Freien zu essen. Wir genossen diese Stunde; denn in den symbolisch aufgehängten Mosquitonetzen fanden sich breite Löcher für jede Art von Ungeziefer, dessen schlafraubendes Gesumme selbst durch energische Mittel nicht zu bannen war. Die Zeit schlich, aber stetig näherten wir uns der Stunde der Befreiung. Die Heiterkeit meines Reisefreundes, der an den schlauen Gesichtern der Araber eine ergiebige Quelle für seine Carricaturen fand, trug viel bei, die Gesellschaft in „high spirits“ zu erhalten und das Wort „Backschiesch“ besänftigte

manchen tiefen Groll in den Herzen der uns bewachenden und bedienenden Orientalen. Endlich, am fünften Tage, wurde die Räucherung mit Myrthenholz vorgenommen; in diesen Düften erschien, als „Deus ex machina“, der französische Regierungsarzt mit officiellem Pathos. Kein Zweifel, das Ende nahte. Wir wurden zu unserem Hotel gebracht und verbrachten die nächsten Tage mit Besichtigungen in Cairo.



Der 9. November war den Pyramiden gewidmet. Eine kühle Brise empfing uns in der Wüste, aber auch eine Schaar schreiender Bettler.
Die wuchtige Stirn des alt-ägyptischen Giganten war für mich wiederum von erschütternder Wirkung. Vom Pyramiden-Plateau genießt man eine wunderbare Aussicht. Der Nil, begleitet von dem fruchtbaren Alluvialterrain, der umgebende Wüstenstrich mit seinem Hügelwerke, das reizende Mittelland, das minaretreiche Cairo, die langgestreckten Palmenwälder – es ist eines der schönsten Bilder des Südens. Als ich die Höhe verließ, war ich gezwungen, an dem Steinabhange von Stufe zu Stufe springen. Wenn man die Pyramide des Cheops umschreitet, so ergiebt sich, daß ihre Grundlinie 746 Fuß beträgt, ihre Höhe erreicht 421½ Fuß. Man denke sich ein steiles Kirchendach in der Höhe des Thurmes von St. Stefan zu Wien, und man wird einen Begriff von den riesigen Verhältnissen des Monumentes bekommen. Die Peterskirche zu Rom hätte in der Cheopspyramide Platz!

Aus fernen Epochen ragen längs des großen Stromes noch andere Gräber, Tempel und Pylonen empor; die Pyramiden aber bleiben die steinernen Philosophen unter den Bauwerken, die schon vor Moses bestanden, und bis heute als Ruinen den Wechsel der Geschichte überdauerten; so ernst wie sie blickt kein Denkmal der Geschichte auf die Menschheit herab. Wir verließen sie, um unsere weite Bahn um die Erde anzutreten.

2. Vom Suezcanal bis Ceylon

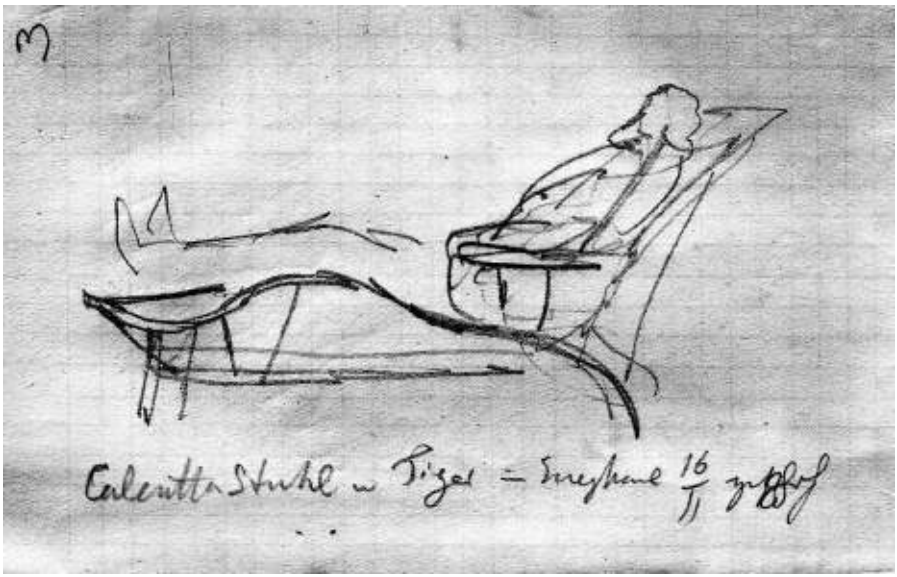
Die letzten Tage in Cairo waren noch voll der zerstreuendsten Eindrücke: Die Schiffbrücken, wenn die Pontons geöffnet wurden; dann das Schauspiel, wenn der Vicekönig mit seinen Fackelträgern zur Oper fuhr, voran die rothe Garde auf prachtvollen Araberrossen; das Museum zu Bulak; auch die Bazars mit ihren weiten Hallen, Teppichen, Waffen, Brocatstoffen, Tüchern, Filigranarbeiten ... wie war das Alles anregend, wechselvoll, farbenreich! Mittwoch, den 12. November verließen wir Cairo und fuhren mit der Eisenbahn nach „Zagazig", dem Centralpunkte für den ägyptischen Baumwollhandel, und „Ismailia". Bald waren wir in der Wüste, die hier aus grobkörnigem Sand besteht. Gegen Ismailia hin wird der Sand fein wie gelber Schnee; kein Wagen am Horizont und die Aussicht, in der sengenden Hitze bis zum Suezcanaldampfer per pedes zu marschiren; so entschlossen wir uns denn, im tiefen Sand zu gehen. Vor einer schlechten Bretterbude nahmen wir entsprechende Kost, Suppe und Eier; als die Koffer auf dem kleinen Dampfer lagen und das Backschieschgeschrei verstummt war, machten wir uns recht lustig über die verfallende Decorationsstadt Ismailia, welche zur Suezcanal-Eröffnung als Hintergrund des Effectstückes eröffnet worden war und heute nur die „Compagnie du Canal" und einige Consulate mit ihren Häusern und Gärten birgt.

Der hellglänzende Sternenhimmel war prächtig anzuschauen. Riesige Dampfcolosse (so erschienen sie von unserem Wasser-Niveaustandpunkte aus) übernachteten an den Seitenwänden des Dammes, welcher die Wüste von dem meerverbindenden, größten Werke modernen Geistesfluges scheidet; wir huschten vorüber in stiller Einsamkeit und unser Schlot warf glühende Funken in die Nachtluft hinaus. Das ist ein Nachtbild von jener Strecke, welche 400 – 500 Millionen Francs verschlang, von dem Einschnitte, der zwei Erdtheile trennt, in der Ader neuen Menschenverkehres zwischen Abendland und fernem Osten. Es war des Südens sternbesätes Firmament, das sich unseren Blicken erschloß, dessen mystische Tiefe der Mensch im Norden nicht zu ahnen vermag.

Endlich, nach siebenstündiger Nachtfahrt sahen wir mitten in dem vogelreichen „Menzaléh-See" die glänzende Leuchte von „Port Said" über dem Horizont aufflackern; bald fühlten wir auch die nahe See, indem unsere kleine „Barkasse" nicht wenig zu rollen anfing. Wir glitten lustig in die Nachtruhe des Hafens ein, wo träumerisch die großen Schiffe an ihren Ankern, Seilen, Ketten und Bojen leise hin und her schwankten, wie im Schlafe sich bewegend; tiefe Ruhe war auch über die Stadt ausgegossen. Nachdem mein Gefährte vorausgegangen war, nahmen etliche

mit den Zeichen größter Muskelschwäche behaftete Araber die Sachen vom Boden auf, um sofort in eckelhafter Verstellung wieder damit hinzufallen. Unwillkürlich zuckte der Stock, da jeder Träger das leichteste Stück aufnehmen wollte; selbst das humanste Menschenherz denkt in solcher Lage an Prügel. Die Decoration zu dieser komisch-tragischen Scene bildete die dunkle Nacht, den Chor das Hundegekläff und das wilde Felláhgeschrei.

Hier begann für mich die „terra incognita". Kaum fielen die ersten Strahlen der Sonne auf die Dächer der Canal-Stadt, als schon wohlthätige Wärme in die fröstelnden Glieder eindrang und bessere Stimmung erregte. Bei der „Agence des Messageries maritimes" erfuhr ich, daß der „Tigré" (2500 Tons, 500 Horsepowers), dasselbe Schiff, welches Freiherr v. Hübner 1872 auf seiner Rückfahrt von Hongkong nach Europa benützt hatte, am 15. November eintreffen werde. –



Wir kauften Sonnenhüte, Schiffsstühle und chinesische Holzschirme, besahen einen englischen Transportdampfer von 6000 Tons. Man prophezeite 1873 Port Said eine große Zukunft. Viele Geschäftsleute sind in kurzer Zeit reich geworden und Neue wandern zu. Der Typus der Stadt ist ganz französisch.

Am 15. November brach endlich der ersehnte Tag an, der Tag der Abreise von Aegypten nach Indien. Früh 7 Uhr war der „Tigre" von Marseille eingetroffen, jedoch unter gelber Flagge. Ich löste zwei Karten bis „Point de Galle" (um 1350 Francs per Kopf), das Gepäck wurde in den Schiffraum gezogen und bald setzten wir den Fuß auf die Treppe des „Tigre", welcher uns 17 Tage lang bis „Point de Galle" beherbergen sollte. Wir waren in stetem Schauen begriffen. Das Leben an Deck, bunt und anregend, verlangte unser volles Interesse. Wir übergaben unser Geld dem „Commissaire" („Purser", Zahlmeister), welcher stets einen „Coffre-

fort“ besitzt, und mischten uns in die Menge, welche auch ihrerseits die neuen Ankömmlinge neugierig betrachtete. Um 2 Uhr 20 Minuten setzte sich die Schraube des „Tigre“ langsam in Bewegung. Als die Nacht anbrach, legten wir zwischen dem 24. und 34. Kilometer an. Sonntag, den 16. November, setzte sich das Schiff schon Früh 6 Uhr in Bewegung; ich war sofort auf meinem Posten, das Tagebuch zur Hand. Unser „Tigre“ hatte 1869 den Canal als eines der ersten Schiffe in 14 Stunden passirt. Es mag gerade hier, bei „Chalúf“, nicht leicht gewesen sein. Stark zerklüftete Uferpartien und Felsboden, der hier gesprengt werden musste, waren der Grund, dass man hier am vorsichtigsten fuhr. Es blieb daher nur bei Viertel- und Halbdampf. In großem Bogen fuhren wir aus dem Canalmunde bei Suez und sahen den Lichterkranz der Stadt. Zunächst dem „Pier“ der „Peninsular and Oriental-Line“ ankerten wir. Suez hatte schon 1871 15.000 Einwohner und viel Verkehr durch die „Overland route“, neue Docks und eine Eisenbahn auf dem Damme von 3000 Metern Länge bis zu den Dampfern.
Das brillanteste Hafenleben entfaltete seine ganze Fülle orientalischer Mannigfaltigkeit unter stetem Rasseln der Ankerketten und Geschrei der ab und zu rudernden Bootsleute. Dazu leuchtete das Meer im Phosphorglanze. – Kein Wunder, wenn meine Reiselust hoch auflodert e.

Im Rothen Meere

Noch am Abend des 16. November verließen wir Suez. Am 17. Früh eilte ich die Schiffstreppe empor, um die Sinaikette zu betrachten. Als wir uns der Südspitze der Halbinsel Sinai näherten, überzogen sich die Berggipfel mit Wolken, über den niederen Vorbergen und Steinebenen der Küste lagen große Schatten; der gelbe Sand erglühte im Sonnenbrande. Nach 16stündiger Fahrt hatten wir den Golf von Suez verlassen, ein leichtes Rollen kündigte die offene See an. Von hier ab rechnete ich nach Leidenstagen; nur mit der „Punca“ (großer Fächer für die Ventilation in der Kabine) war zu leben, die Reaction nach Tisch wurde zur Qual, die Existenz glich einem russischen Bade. Nur die Nächte blieben wunderbar; die riesigen Silhouetten der Masten und das Spinnengewebe des Takelwerkes erschienen massiger auf dem tiefen Nachthimmel. Unendlich hell und klar lag Alles um uns; Millionen kleiner Fünkchen tanzten im Meere und das Kielwasser war weiß wie Milch. Wir stellten die Stühle an den Rand des Decks, in die leichte Brise und genossen den Abendhauch mit vollen Zügen; so entschlief Einer nach dem Andern und sie träumten Alle von dem Hauche des Nordwindes in der Heimat … Auf dem nächtlichen Firmamente mit seiner unendlichen Tiefe glänzte als Errungenschaft für uns eine großartige Constellation: In stiller Majestät flimmerte das Siebengestirn des Südlichen Kreuzes!
Auf der Höhe von Mekka wurde die Bewegung noch stärker; die Seekrankheit bemächtigte sich Vieler, aber der Luftwechsel war erfreulich. Endlich erblickten wir nach sechstägiger Fahrt von Suez die Felsen von „Aden“, ein vulkanisches Amphitheater mit mächtigen Verhältnissen.

Nachdem ich dem ernsten Nachthimmel einige Blicke gewidmet hatte, löste sich etwa um ¾ 10 Uhr unter lautem Geschrei und dem Beten der Arbeiter eine dunkle Masse vom Ufer ab, zur Noth erkennbar; als sie deutlichere Formen annahm, entpuppte sie sich als ein Knäuel von Kohleschiffen für unseren Dampfer. Die „Cardiffwürfel“, welche wir einnahmen, werden auf Segelschiffen von England gebracht. Die Arbeit des Kohleneinladens war die ganze Nacht fortgesetzt worden und der dabei emporwirbelnde, feine Staub hatte uns alle zu Negern gestempelt. Um 12 Uhr wurde der Kohlenstaub abgefegt; die Barken ließen sich nach beendetem Überladen zurücktreiben, und wir waren nun bereit zur Abfahrt.

Im Indischen Ocean

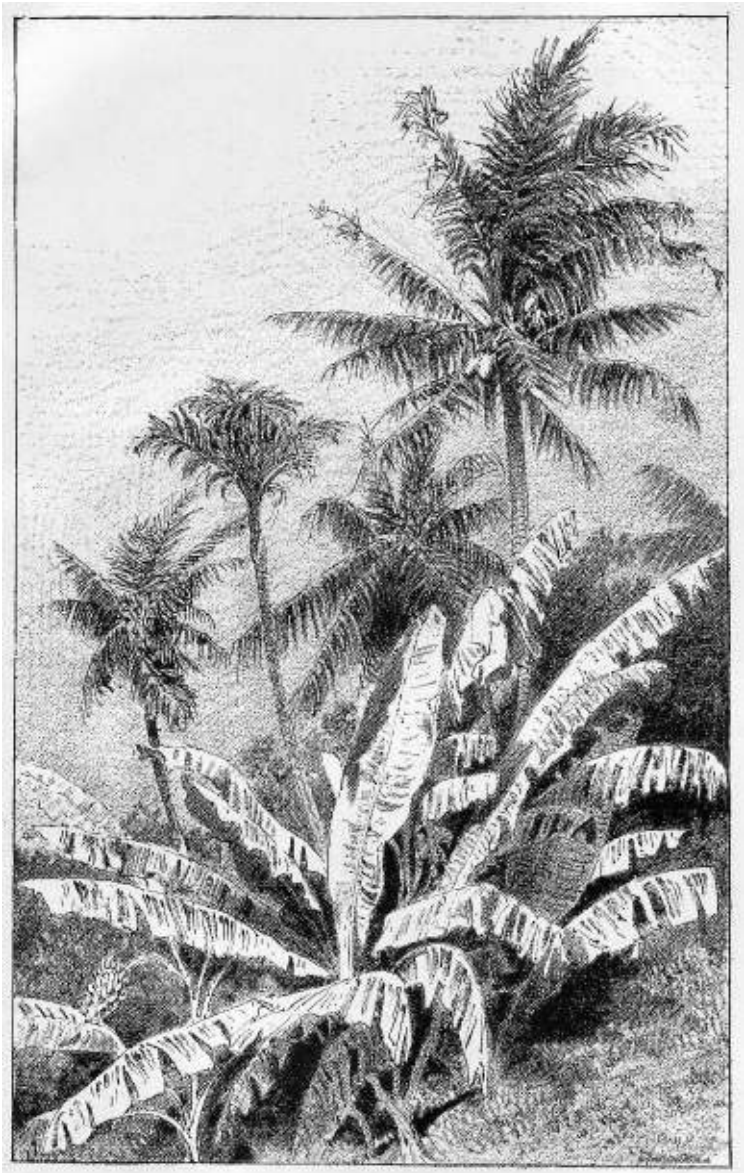
So traten wir denn hinaus in den indischen Ocean mit seinem schwellenden Gewoge, in das Meer, das schon Phönizier und Ägypter befuhren, das aber immer gleich unverändert unter den Schlägen des regelmäßigen Monsoon's toste und rollte.

Ein Maschinheizer und dann ein Negermatrose von den Antillen wurden am folgenden Tage in Oel skizziert. Der ganze Apparat war interessant: Der Maschinheizer setzte sich, nachdem einige seiner Kameraden ihm vergeblich nahegelegt hatten, er sei zu sehr Mohammedaner, um sich abbilden zu lassen. Das Geldstück, welches man blitzen ließ, erschütterte seine religiösen Grundsätze und die Angst vor den Schlägen der Anderen wich. Mit rollenden Augen, Rache im Busen, jetzt vielleicht auch schon gebläht vom Geldneide, starrten diese Fanatiker das Blatt des Malers an, auf welchem sich innerhalb der Conturen bald Töne und Lichter häuf-

ten; Rufe des Erstaunens neben gellendem Gelächter über die treffliche Aehnlichkeit der Skizze mit dem Original, folgten der hastigen Rede in dem gegurgelten Idiome; wohl schien der Maler ihnen ein Zauberer zu sein.
Im Heizraume sah es aus wie in der Hölle; das war ein Feuerschlund, der mit seinen schwarzen Neger- und braunen Arabergestalten, eines Breughel'schen Pinselwerkes würdig zu nennen, die Unterwelt veranschaulichte. Die bekleideten Leute sollen weniger leiden als die nackt arbeitenden, da die Hitze durch Stoffe weniger leicht durchdringen kann. Hell waren sie vom Feuerscheine beleuchtet und die Gluth der Kessel erschien schaurig wild, wenn sie in der Dunkelheit des Raumes aufflackerte. Dazu wankte eine einsame Laterne von einer Seite zur anderen, ihren träumerischen Lichtschein abwechselnd auf die wilden Köpfe werfend. Tief aufathmend erreichte ich das Deck. Ich hatte mich so sehr erhitzt und war von Oel und Kohlenstaub dermassen unrein geworden, daß ich mich sofort in ein Bad stürzte.

3. Ceylon

Dienstag, den 2. December. Die letzte Nacht in der Cabine war eine wohldurchschlafene. Des Morgens verkündete Regen die Nähe des Eilandes. Schwere große Tropfen platschten nieder, ein sturmartiges Brausen durchzog die Luft, ein tropischer Regenguß überfiel uns. Ueber den Mastspitzen hing eine blauschwarze Wolke. Durch alle Lucken, Thüren und Deköffnungen ergoß sich das Wasser. Das Schiff wurde hermetisch verschlossen, die Regenfluth sammelte sich auf den Deckzelten. Dieser ungeschlachte kühle Gruß Ceylons war jedoch eher eine Parodie auf Alles, was wir späterhin zu leiden hatten.
Die Berglinien wurden nun deutlicher; lange Züge von Cocospalmenwäldern, die sich der Küste entlang erstreckten, erschienen klarer und bald konnten wir auch die Häuser, den Leuchtthurm und die Mastspitzen der Rhede (Hafeneinfahrt, Hafenanlagen) von „Point de Galle" unterscheiden.
Hellgrün und bunt stand plötzlich die wunderbar schöne Zauberlandschaft vor uns. Jedem von der See kommenden Reisenden scheinen die Bäume und das Land grüner und schöner, als den „Landratten". Ferne, blaue Berglinien schlossen die Landschaft ein, mächtige Wolken lasteten über der Stadt, ein neues Stück Erde hatte sich vor unseren Blicken enthüllt. Allüberall ungewohntes Leben, neuer Pflanzenwuchs, fremdartige Sprachen; die Cocosnuß schwankt im Winde, die Brotfrucht hängt an üppig belaubten Stämmen. In dichtestem Wirrwarr lehnen und legen sich die schlanken Palmstämme, nach allen Seiten hin, quer übereinander. Wir warfen den Anker. Unser kleines Boot, das wir gemietet hatten, hob und senkte sich langsam und tief in die Wellenfurchen, jedesmal wieder mit der Dünung des Wassers aufsteigend; so trieben wir langsam in der Strömung quer durch die Rhede bis in die Nähe des „Customhouse". Als wir, übel gelaunt von der Hitze und durch den Aerger über die Karrenführer, begleitet von einer Schaar trinkgeldgieriger, nur mit „Sarongs" bekleideter Singhalesen vor dem „Oriental Hotel" ankamen, hatten schon alle Anderen die besten Zimmer in Beschlag genommen.



Nach einer Naturskizze v. J. v. Staas. Gez. von J. J. Kirchner.

Cocos nucifera (L.) und **Musa** (L.) (Banane)
im Garten des „Oriental Hôtel", Point de Galle. — Ceylon.

Die von arabischen Abenteurern abstammenden, heimatlosen Moormen (Mauren, Mohammedaner) tragen reichen Schmuck und betrügen damit. Es traten uns auch Früchtehändler entgegen mit Aesten voll Bananen zu 120 – 140 Stück um wenige Pences; auch Ananas brachten sie pfundweise zum Verkauf; Orangen, Mangofrüchte, Cocosnüsse, Brotfrüchte wurden ebenfalls verhandelt; daneben hörte man Elfenbein und Ebenholzarbeiten, Schildpattkämme, Strohgeflecht, Schiffsmodelle und Schiffsstühle in gebrochenem Englisch anpreisen; die meisten dieser Waaren werden von Europa eingeführt!
Wir machten sodann eine Wagenpartie. Unser Wagen führte uns durch die herrlichsten Cocoswäldchen neben dem Strande, an wunderlichen Durchblicken auf die Brandung und Point de Galle mit dem Leuchtthurme und den Schiffen vor der Rhede vorüber, bis zu „Cinnamongarden“ (Zimmetgarten); dabei blitzte und donnerte es und schwere Güsse fielen herab.

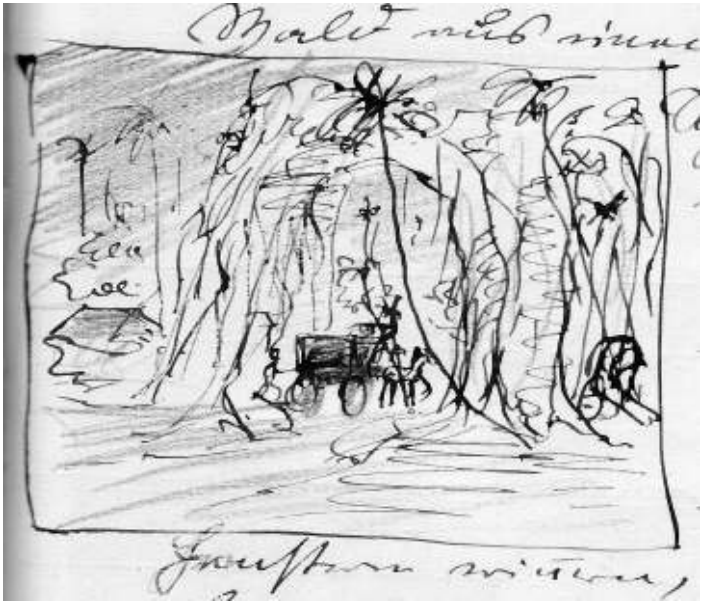
Ausflug nach Colómbo, Kandy und Gampola

Donnerstag, den 4. December erhob ich mich Früh ¼ 5 Uhr bei herrlichem Wetter vom Lager; der Mond schien noch hell; aus der Ferne klang der melancholische Sackpfeifenjammer von einem buddhistischen Tempel herauf, Fledermäuse huschten durch Gänge und Hallen, der Zweikampf zwischen Nacht und Tag begann ohne Uebergang, so daß das Mondlicht sich mit dem der Sonne zu vereinigen schien. Ich hatte einige „Boys“ im Finstern wachgetreten, die, als ich über sie stolperte, „Mor-

ning Sir“ riefen und meinem Begehren nach Theesofort Folge leisteten, da man mir geraten hatte, wegen der Fiebergefahr des Morgens niemals nüchtern auszugehen.

Kaum hatten wir nach fünf Minuten die düstere portugiesische Festungsmauer hinter uns, als der innerliche Jammer aufhörte, und die folgenden Stunden mit etwa 12maligem Pferdewechsel (70 englische Meilen bis „Colómbo“ – die Strecke Mürzzuschlag Wien dürfte dieser fast gleichkommen) zähle ich zu den ergötzlichsten der ganzen Reise.

Nach langer, ermüdender Fahrt trafen wir gegen Mittag bei „Bentótte“ ein. Unmittelbar vor dieser Station kroch eine riesige Eidechse durch einen Graben; das war aber auch Alles, was wir an Thieren in freier Natur bisher zu Gesicht bekommen hatten. Alle Träume von schaukelnden Papageien, springenden Affen und zischenden Schlangen waren dahin; wo der Mensch mit seinem zerstörenden Fuße hintritt, vertreibt er sie und



der in Ceylon so gesuchte Elephant zieht sich in das dichteste Djungle zurück. Jährlich wurde eine große Zahl getödtet; man fängt sie in Schlingen oder schließt sie in „Kraals“ (Gehege) ein. Tiger oder Löwen gibt es nicht, aber „Cheetahs“ (eine Art Leopard), Zibethkatzen, Arten von Schakalen, Bären, Affen und zwei

Gattungen fliegender Eichhörnchen … Schnepfen, Tauben, Flamingo's, Cormorans und viele Andere. In dem Resthouse zu Bentótte nahmen wir Breakfast um 12 Uhr. Hier gab es berühmte Austern. Schöne Tamarinden beschatteten den Hügel. Die Aussicht auf die Brandung, das nächste Palmencap, die tanzenden Fischerboote, die an hohen Klippen brüllende See, welche das Süßwasser an einer Flußmündung stauen machte, war herrlich. Ein Posthorn gleichen Klanges, wie in der Heimat, schmetterte. Die „Colómbo-Galle-Coach" hielt ebenfalls an, die armen Pferde dampften.
Später sahen wir Cocosmühlen bei der Arbeit und Eingeborene, welche, einen Strick um die Lenden, an den schlanken, dünnen Palmstämmen bis unter die Krone, wo die Nüsse hängen, sich hinaufstemmen.
Ein hübsches Stadtbild entfaltete sich vor uns; vom „Galle Face Hotel" bis zur Stadt läuft längs des Seeufers die Promenade mit Sitzbänken. Der erste Anblick der Stadt von dieser Seite zeigte uns riesige Kasernen, die seit der Schleifung der Festungswerke neugebaut sind, den Leuchtthurm und hübsche Anlagen. Wir fuhren vor das „Gouvernment House", wo der Gouverneur von Ceylon, bewacht durch rothbekleidete Leibwächter, wohnte. Wir bekamen hier einen Vorgeschmack indischer Prunksucht.

Am 5. December fuhren wir zur Eisenbahn. Die Bahn läuft erst durch sumpfige Niederungen; wir sahen daselbst Büffelhirten in Canoes die Heerden bewachen; diese lagerten unter Bäumen im Schatten; Büffel steckten bis an die Nasen im Wasser. Mannsbreite Bananenblätter, edelgeformte Laubriesen, darüber wankende, elegante Fächerblätter der verschiedenen Palmenarten dominiren die Plebs der niederen Frucht- und Blüthenbäume. Hier begann das Paradies der Tropen! Bei der Weiterfahrt wurden wir auf einen hohen Baum aufmerksam gemacht, die „Tallipotpalme", für den Laien ein Mittelding zwischen Palme und Tanne; auf ihren Blättern schrieb man mit Eisenstift die uralten heiligen Bücher. Sie ragt hoch über die anderen Pflanzen empor und soll nach der Mythe nur einmal in 50-100 Jahren blühen, dann aber sofort absterben.
Der Zug wand sich fort, die Maschine ächzte, die Steigung wurde merklicher; plötzlich, wie durch Zauberei, verwandelte sich die schwere Luft in leichte Gebirgsbrise. Kleinere und größere „Cottages" standen in hellgrünen Thälern, von Wäldchen und Wiesen umgeben. Die höheren Gipfel waren in Wolken gehüllt. Schlanke Palmenstämme neigten sich leicht über den hellgrünen Vordergrund. Die Hitze wuchs nun, aber mit der Höhe der Sonne stiegen auch wir empor. In den Tunnels gab es weniger Erquickung, als man erwarten sollte. Eine scharfe Biegung führte uns um den sogenannten „Sensation Rock". Schauerlich blickte sich's da senkrecht in die grüne Wildniß hinab; kühle Bäche stürzten von den Höhen, grünblaue sonnendurchglänzte Pracht, ein Meer von tropischer Fülle. Eine leergebrannte Stelle folgte: Halbverkohlte Stämme standen, ein Bild des Todes, verlassen auf dieser „Arena der Schrecken", aber, zu ihren Füßen schoß ja wieder junges Leben empor. Dieses neue Grün übertraf alle Vorstellungen; denn solche Farbenmischung

war uns bisher unbekannt gewesen. Wir erreichten zwischen Kaffeepflanzungen und nach und nach schwächer auftretendem Baumwuchse die Paßhöhe mit ihrer leuchtthurmartigen Denksäule, und bald darauf die Station „Kadugannáwa“. Echt englische Ordnung und seltene Sauberkeit herrschte in diesen Plätzen. In „Kándy“ angekommen, besuchten wir das „Queen's Hotel“. Der Ort hat seine Hauptbedeutung als Centrum des Kaffeebaus. Alle Gäste waren Pflanzer und hier die Kaffeebörse ihr Vereinigungspunkt. 1874 gab es endlich eine reichere Ernte.

In „Gámpola“ angekommen, hatten wir einen langen Weg von etwa einer Viertelstunde zu Fuß vom Bahnhof bis zum Hotel. Hier befanden wir uns schon im eigentlichen Berglande. Das Klima ist kühl und naß im Gebirge, warm und feucht an der Südwestküste, heiß und trocken im Norden und Osten, für eine tropische Gegend ziemlich gesund. Die höchsten Gipfel sind Adamspeak mit 2250 Meter, und Pedurn Talla Galle mit 2430 Metern. Schnee ist unbekannt, Hagel häufig bei sehr heißem Wetter. Optische Phänomene, wie Regenbogen, „Buddhastrahlen“, „Fata Morgana“, treten öfter ein, Sternennächte sind prachtvoll und merkwürdig kühl. Ist es nicht ein zu verlockender Begriff, auf einer Bahn, welche mit der auf dem

Semmering wetteifern könnte, in tropischen Breiten zu fahren? Mit gellender Pfeife umfährt die Locomotive die Bergconturen, den Train aufwärts schleppend.
Am 6. December erhob ich mich sehr früh vom Lager und weckte einen „Boy“, welcher auf der Matte am Boden schlief, mich durch die Länge des Hauses zu geleiten, um im Baderaume eine Überschüttung vorzunehmen. Dumpf, feucht und dunkel, schien der Raum zur Aufbewahrung lebendiger Giftschlangen wie vorbereitet. Ich konnte froh sein, daß ich mit ganzen Gliedern und von keiner „Cobra“ gebissen, in mein Zimmer gelangte. Als ich wieder zum Bett zurückkehrte, saß eine taubeneigroße Spinne auf der Mauer und verdarb mir so die Lust, mich nochmals zur Ruhe zu legen. Weniger anziehende Bekanntschaft mit einer Kröte hatte mein Reisegefährte in seinem Zimmer gemacht; er war auf dieselbe getreten.
Ich trat an den Rand des nahen Waldes hin; das Leben erwachte darin, oder besser, es hatte die ganze Nacht nicht geruht. Es heulte, krähte, zirpte, quackte, pfiff und wehklagte von allen Seiten; hier raschelte es im Laube unter den Lianen. Die Sonne war nicht mehr ferne, der Morgen nahte. Das „Kreuz des Südens“ stand hoch auf dem Firmamente, in den Blättern raschelte es. Wir schlugen einen kürzeren Fußweg ein. Wir wähnten uns weitab von der civilisierten Welt, der Traum dauerte aber nur wenige Minuten, denn dicht vor einer Locomotive traten wir aus der Poesie der Wildniß in die Prosa des alltäglichen Bahnhoftreibens hinaus. Das Terrain für Elephanten, sagte man uns, beginnt erst oberhalb „Néwera Ellia“; Major Rogers soll seinerzeit 1100 Stück erlegt haben. In großem Style erlegte man Elephanten auf Ceylon zuletzt im Jahre 1870 zu Ehren des Herzogs von Edinburgh.
Hungrig, nur das leichte Frühstück im Leibe, mußten wir bis Colómbo, vier Stunden weit fahren, um uns zu erquicken. Überall glänzte der perlende Morgenthau auf den Abhängen über den Kaffeepflanzungen der Hügel und den Reisfeldern im Thal, auf den Blumenkelchen, den Blättern mächtiger Baumgruppen, das glitzerte wie Silber im jungen Sonnenstrahle. Der Fall des Bahnkörpers erheischte nun bei der Thalfahrt starkes Bremsen und eine zweite Maschine erhielt, rückwärts angespannt, den gefährdeten Zug in richtiger Schnelligkeit. Von Thieren sahen wir auf unserem kleinen Ausfluge, noch langgehörnte Büffel, die meist an feuchten, sumpfigen Stellen weideten oder tief im Wasser lagen. Ansonsten sah ich nur Spinnen und Eidechsen, Ameisen, Schmetterlinge, ein Chamäleon, grüne Schnecken, Wespen, Mosquitos und Fliegen auf Ceylon.
Von dem Bahnhofe in Colómbo fuhren wir sofort bei drückender Schwüle zum „Stage coach Office“. An der See empfieng uns kühle Brise; im „Galle Face Hotel“ stürzten wir gierig über die Schüsseln des „Breakfast“ und das „Tiffin“ (zweites Frühstück, „lunch“) fand uns in einem „Boa-constrictor-Zustande“ mit der Unfähigkeit, seinem Rufe zu folgen, Brise schlürfend, auf den indischen Stühlen in der Vorhalle. Ein Schluck „Pale Ale“ mit Eis, welch’ ein Genuß!

Abends fuhren wir zur Stadt. Bald zeigte sich uns, zunächst dem kleinen See, ein herrlicher Sonnenuntergang: Die Wolken färbten sich rothgelb, der Boden wurde hochroth, der Meeresrand war röthlich beleuchtet und der Schaum der Brandung rosenroth mit feinen Lacktinten auf den violetten Wellen.

Nach einer Naturskizze des Verfassers. Gezeichnet von J. J. Kirchner.

10. Dezember. Der Morgenwind jammerte in den Palmenkronen, kühle Fahrt erwartete uns und neugestärkt bereiteten wir uns vor. Nach einer Fahrt von 9½ Stunden bogen wir um die Ecke eines kleinen bewaldeten Cap's, und sahen vor uns „Point de Gallé" hinter einer mit Cocospalmen bewachsenen Landzunge auftauchen. Wir polterten durch das alte portugiesische Thor, der Wächter salutirte, mit müden Gliedern kletterten wir aus dem Martergerüste der „Stage Coach" hervor und saßen nach einer halben Stunde gebadet, erquickt und hungrig an der belebten Hoteltafel.

Point de Galle bis Bombay

Schwere, bleierne Schwüle lag auf der Nebel-Landschaft, als wir Morgens in die Halle traten. Solche Tage sind die gefährlichsten; man nennt sie „close days". Nachdem der „headman of the barbers" durch den Pinsel des Malers verewigt worden war, folgte ein Hotel-boy … Des Abends besuchten wir endlich den Hügel von Wakawélla; wir fuhren etwa eine Stunde lang, dann stiegen wir eine Viertelstunde bis 20 Minuten aufwärts und sahen, vor dem „Resthouse" ruhend, gerade vor Beginn des Regens, recht schön das Thal mit dem geschlängelten Flusse.

Kaum hatten wir den Wagen erreicht, mußten

wir auch schon gegen einen tüchtigen Platzregen ankämpfen. Zu unserem größten Vergnügen sahen wir, als der Wagen aus dem lauen Dunsthauche in die Seebrise herausfuhr, im Hafen den P. & O. Dampfer „Trávancore“ vor Anker, welcher uns nach Bombay bringen sollte. Die Polizei hilft jedem Europäer, sobald er in die Hände der Bootsleute fällt und geleitet ihn solange durch die belfernden Massen, bis Preis und Boot bestimmt sind; so geschah es auch uns, als wir an Bord fuhren. „Auf Regen folgt (leider) Sonnenschein!“ Nichts Ungemüthlicheres kann es in den Tropen geben, denn dann ist die Hitze unerträglich feucht und die Transpiration wird schon durch den Gedanken allein, umsomehr durch lebendiges Reden oder rasches Schreiben erzeugt. Man hatte auch am 12. December das Gefühl des Fettüberzuges auf der ganzen Haut; man glaubte die Luft schneiden zu können. – Nach Tisch nahmen wir ein „Big boat“ und langten an der Flanke des „Trávancore“ an. Alles schlief schon; tiefe Stille lag über der Rhede. Bald sollten wir an Bord dieses englischen Schiffes (des ersten dieser Nation auf unserer Reise) nordwärts dampfen, um auf der reichen Halbinsel Ostindiens Landbau, Architektur und seines Volkes Prachtliebe, mit der sich englischer Comfort eng verbindet, anzustaunen.

Am 13. December ertönte, eine halbe Stunde vor dem Frühstück, die „Dressing bell“ (Anziehglocke), weil bis dahin das Bad- und Morgen-Négligé an Bord gestattet war. Jedoch erst nach 7½ Stunden Verspätung trat „Trávancore“ denn doch seinen Weg an. Wir rollten langsam erst südlich, und die Dunkelheit wurde compacter; später schlugen wir westlichen Cours ein und endlich, nach Überwindung der Klippen, nordwestlichen. Trotz des Auflebens in der Seebrise, erwachte ich am 14. December sehr seekrank. Nach drei vergeblichen Versuchen zwang ich mich endlich aufzustehen und mich begrüßte der Reisegefährte mit einem Strohstuhle, den er mir zuschob. Regengüsse und sturmschiefe Segelstellung, sowie darauf basirte bedenkliche Abweichung des Schiffes von der Horizontalen, empfingen mich an Deck.

Die großartigen Formen des „Cap Comorin“ (südlichste Spitze Vorderindiens) traten bald an uns heran. Der Dampfer vertrieb alle Fische, nur Haie, welche Alles, selbst Blechbüchsen der Conserven und Holzstücke gierig verschlingen sollen, folgten ihm in der Tiefe. Die Landschaft, welche wir am Horizont gegen Osten und Nordosten in blauen Bergzügen vor uns ausgespannt sahen, heißt „Trávancore“ und von ihr hatte unser Dampfer seinen Namen erhalten. Des Abends entschwand uns die Küste; Wind und Sternenhimmel gewährten einen kurzen Gesprächsstoff. Das Meeresleuchten war in voller Pracht, ein wahrer Silberglanz zierte die Kämme der dunklen Wellen, die in graziösen Formen aufsprangen und, leicht glitzernd, wieder in sich zusammenbrachen.

Einige Thiere gehörten zum Inventar des „Trávancore“. Die „Schiffs-Geiß“ („Captain’s goat“) war gewöhnt, sich dem Gänsestalle zu nähern und sich von den Zweiflüglern täglich mehrere Male an der Stirn „krauen“ zu lassen; auch diese Scene wanderte in das Skizzenbuch des Freundes. Diese Freundin der Gänse in den Ställen, welche sich leider täglich um einige Stücke verminderten, da wir die sehr

zähen Thiere essen mußten, gehörte schon seit zehn Jahren zum Schiffsinventar und war immer noch ein „Bad Sailor“, seeuntüchtig und umher taumelnd.
Am letzten Abend sammelte uns der Sonnenuntergang mit seinen rothen und goldenen Effecten, wir legten uns mit unseren glimmenden Cigarren in die bequemen „China-chairs“, und Gautier holte seine Flöte und auch ein „Piccolo“ hervor, um eine Serie von Arien zu beginnen; es folgten italienische Lieder gesungen von Blaas.
Gautier spielte hierauf steirische Tänze und Strauß'sche Walzer, und oberösterreichische Ländler bildeten das Ende des netten, erfrischenden Concertes. Die Lichter des Landes kamen näher. Mittwoch, den 17. December, näherten wir uns nach 3½-tägiger Fahrt der „Buéna Bahia“, dem bedeutendsten Hafen Anglo-Indiens, dem reichen, sonnendurchglühten, fieberspendenden „Bombay“. Die Einfahrt in die Bai ist sehr schön; wir nahmen einen eleganten, englischen Piloten (Lotse) ein, welcher, gemüthlich rauchend, uns auf seiner schlanken Yacht erwartet hatte; er führte uns rasch zwischen die anderen P. & O.-Dampfer, wo wir Anker warfen.

4. Bombay

Im Hafen lagen zahlreiche Küstenfahrzeuge mit vorgelehnten Masten, dann arabische Schiffe mit scharfen Schnäbeln, Ostindienfahrer, Klipper, Seedampfer und „Steam Launches“; hinter dem „Apollo Pier“ sah man eine Festung von Baumwollballen umherliegen, als Beweis, daß Bombay der größte Concurrent Nordamerika's ist. Wir bestiegen mit dem Doctor ein Boot, während ein Agent unser Gepäck zu besorgen versprach; dieser war ein ausgedienter, englischer Soldat, welcher den „Krimkrieg“ mitgemacht hatte. Die Hitze war nicht unerträglich (freilich um die Weihnachtszeit). Als wir aus den Vorstädten auf große Plätze und breite, europäisch gehaltene Straßen gelangt waren, rollte unser Wagen bei „Watson's Esplanade Hotel“, einem hohen, luftigen Baue aus Eisen und Holz, vor; europäisch wurden wir zwar empfangen, jedoch alsbald nur zu indisch bedient. Bei der Tafel saßen vom Klima stark erschöpfte Engländer; Kühlung und Wohlbefinden stellte sich des Abends ein; Eis und Billardspiel sah ich als künftige Mittel der Erholung an, da beide im Übermaß geboten waren. Hoch oben vom Balkon unseres Zimmers sah man in die Bai hinab und weit über die großen Straßen und prächtigen Paläste der reichen Engländer; Palmenwäldchen auf Hügeln begrenzten das Bild.
Vornehme Engländer ritten und fuhren an uns vorbei; abgemagerte bleiche englische Damen erwarteten in den Carossen die kühle Zeit nach Sonnenuntergang, um zu Pferd zu steigen. Der Cylinder herrschte vor, doch blühende Wangen junger Mädchen waren nirgends zu erblicken; sie sind in Indien nicht en vogue, außer bisweilen künstlich aufgetragen.
Den 19., (an einem Freitag) stiegen wir auf „Apollo Pier“ in den, eigens dazu bestellten „Steam Launch“ (kleine Dampfbarcasse) ein, und dampften schon um halb acht Uhr Früh durch die heitere Morgenluft. Unser Ziel war an diesem Tage: „Der Höhlentempel von Elephanta“. Die berühmte Grotte enttäuschte uns durch ihren Umfang. Die Hitze war unerträglich, sowohl auf der Insel, als auch zunächst an

Bord. Die Tempel von Elephanta sind „rein brahminisch“, nicht buddhistisch. Im Hintergrunde steht die colossale, dreiköpfige Büste der „Trimurti“ („der Hindutrinität“), jeder Kopf etwa 10 Fuß hoch, vollkommen wohl erhalten; an den Seiten stehen 40 – 50 colossale, in den Fels gehauene Figuren von 3 – 4 Metern Höhe. Als Wallfahrtsort ist Elephanta sehr beliebt. Der Elephant, welcher der Höhle den Namen gegeben hatte, liegt im Vorgarten des „Victoria-Museums“ zu Bombay.
Zurück in der Stadt. Das Straßenleben erstirbt gegen Mittag; umso lebendiger geht es vormittags zu. Um 4 Uhr wird die todte Straße plötzlich wieder belebt; eine „steife Brise“ erhebt sich dann und der Norden sendet den lechzenden Neulingen seine Kühlung zu. Zu Tisch hatten wir zwei Reisebegleiter geladen; es spielte während des Essens eine böhmische Musikbande (!) die „blaue Donau“ und andere heimische Klänge; wo findet man nicht böhmische Musikanten, italienische Harfenspieler und rumänische Trödeljuden? Bis jetzt kenne ich keinen Ort, der von ihnen verschont wäre.
Der Weg zurück zum Hotel bot ein interessantes Nachtleben in der indischen Vorstadt: Freudenhäuser, einstöckige Buden, hellerleuchtete Hofräume, singende Arbeiter in den Bazars, welche die kühle Nacht zum Schaffen benützen, Lohnwägen und Laternenträger – die Menschen wohnen so dicht, dass man behauptet, eine Person habe im Durchschnitte nur 6 Meter für sich. Ein bunter Wirrwarr farbenbemalter Hindu- und Parsée-Häuser (mit Balkons und eigenthümlichen Fratzen als Verzierungen), vor denen Soldaten und Constabler wachsam ab- und zuschritten – endlich lagen die regelmäßigen Reihen von Gaslaternen vor uns, wir traten in das Europäerviertel und bald hielten wir vor dem Hotel. Bombay hatte 1874 nach O. Hübner 646.000 Einwohner!
Als wir am 21. December eine Morgenpromenade unternahmen, hatten wir zugleich das Glück, in einen Tempelhof mit einem Teiche und heiligem Geflügel zu blicken (siehe die Vignette vor Bombay) daneben fuhr ein rasch eilender Postwagen, dessen roth gekleideter Kutscher mit der Trompete sich Platz verschaffte; überall saßen die Händler (insbesondere arabische Juden und Afrikaner), neben den eingeborenen Handwerkern. Ein Schlangenbändiger zeigte seine Künste auf der sonnigen Straße. Den besten Theil der Vorstellung bildete das Tanzen der Cobras, das ich ebenso gut schon zwei Jahre zuvor in Aegypten gesehen hatte. Wir spazierten zum hübsch angelegten „Victoria-Garden“, auch in diesem Garten sollen Cobras hausen.
Das Abendtreiben zu Sonnenuntergang, als viele Arbeiter in Massen durch die in dicken Staub gehüllten, von den letzten Sonnenreflexen schief durchglitzerten Straßen heimkehrten, war höchst anziehend. Bei erdrückender Schwüle und beinahe unschöner Beleuchtung, besah ich mir die Heerde von breitbeturbanten Eingeborenen, die leichten Schrittes neben den Fuhrwerken dahergingen; hinter ihnen wallte der Staub hoch auf und verdüsterte den Hintergrund …

Ausflug nach „Poona“ („Punah“)
(23. und 24. December)

Am 23. erwachte ich ganz zerbissen von den Wölfen der Nacht, den Mosquitos, und bei sehr übler Laune; unser Diener Lálla Chéba hatte nämlich das Mosquitonetz nicht gereinigt, ehe ich zu Bett ging, und ich hatte darum mit einigen auf der Lauer liegenden Blutsaugern Bekanntschaft gemacht; unseres Dieners Knoblauchgeruch, wenn wir ihn des Morgens zum „Lever“ riefen, vertrieb unsere düsteren Morgengedanken sofort durch eilige Flucht nach der anderen Zimmerecke; es war das beste Mittel, den so beschaffenen Diener, wenn man ganz früh erwachen wollte, für eine bestimmte Stunde an das Lager zu bestellen. Zimmerglocken gibt es von Alexandrien bis Shanghai in keinem Hotel; man ruft oder klatscht in die Hände und lässt sich, wie hier: „wachriechen“!

9 Uhr 30 Minuten fuhren wir in einem Schlafcoupé der „Great Peninsular Railway“, wohlversorgt mit einem Lunchkorbe, auf unsere Partie nach „Poona“ ab. Unsere Returntickets, giltig bis zum 6. Jänner 1874, kosteten bis Poona (8 Stunden hin und 8 Stunden zurück) nur 21 Rupien! Die „Bhor-Ghats“ Bahn soll die anderen Bahnen Indiens an Schönheit übertreffen.

Lange Carawanen von Kühen und höckerigen Ochsen mit Säcken auf den Rücken, begleitet von nackten Wächtern und buntgekleideten Hinduweibern, fielen uns auf und belebten die zunächst dem Bahnkörper liegenden Straßen. Gegen Mittag begann die Hitze lästiger zu werden. Bei später aussteigenden Jägern sah ich Koolies mit Spießen bewaffnet und mit Pelzen für die Nacht ausgerüstet; diese Engländer trugen weiße Soláhats und gingen entweder auf den Leopard oder Eber; ein hüb-

scher „Christmas-Fun“ (Weihnachtsscherz). Die Bevölkerung trägt ganz übermäßig große Kopfbinden, welche aber, weil ganz hohl, sehr leicht sein sollen; durchsichtige weiße Kleider schließen sich an die schmächtigen Körper an und die Kopfbedeckungen von allen Farben, die mit „Shiwazeichen“ beklecksten Stirnen, sowie die kurzgeschorenen Schädel bildeten den Gegenstand dauernder Unterhaltung in den Stationen; die Weiber tragen in Nasen, Ohren, um die Arme, die Zehen und die Finger Goldringe, ja selbst die Knöchel umfasst oft ein Reif. In „Kurjút“ hatten wir schon eine Bergmaschine und der Zug wurde in zwei Theile getheilt; wir dampften nun die „Ghats“ hinan, die Steigung wurde merklicher. Diese Bahn war 1852 gebaut worden, die Straße aber viel früher, sie wurde von der ostindischen Compagnie bereits 1834 vollendet. Die Scenerie hatte viel durch die trockene Saison eingebüßt. Regen fiel seit October nicht mehr und Alles war von der Sonne verbrannt. Die Felsen starrten uns schwarz entgegen. Bei der nächsten Station „Karli“ befindet sich eine berühmte Höhle – „Rock-cut Temples of India“. Nun folgten tiefe Thalgründe mit Felsenwildniß, in denen der Adler in Löchern haust. Endlich traten wir in eine Ebene, wo Gras- und Kornbau vorherrschend war. Der erste Papagei, den ich in Freiheit sah, flog neben dem Zuge her; er hatte grünes Gefieder und lange Schwanzfedern. Ein riesiger Adler schwang sich auf. Die Palmen waren hier größtentheils zu Ende und zahllose Kaktushecken, mit roten Früchten behängt und zugestutzt, bildeten einen lebendigen Schutz des Bahnkörpers. Wir projectirten auf 6 Uhr Früh die Partie nach dem „Párvati hill“ mit den Shivatempeln und stiegen in Poona in dem kleinen Hotel nächst der Bahn ab. Am 24. December erweckte uns kalte Bergluft; Nebel lag überall, unsere Finger waren starr. Der 24. December ist ein Tag der Freude in der Heimat. Welcher Contrast – hier die Palmenhaine, die Wüste, das riesige Militärlager der anglo-indischen großen Übungen, Soldaten, Elephanten, Kameele und Zelte.

Schon in den Straßen waren wir an vielen Tempeln vorüber gefahren, dann wurde es bald in den Bazars lebendig. Heilige Kühe dehnten hinter den Mauern die weitgeöffneten Nüstern, um die frische Morgenluft einzusaugen. Als wir zurückgekehrt waren, nahmen wir ein „Breakfast“ und begaben uns zur Eisenbahn. In „Kirki“ stieg ein Officier in Civilkleidern ein; er erwies der Brandyflasche häufig die Ehre der Annäherung zu seiner rothangelaufenen Nase. Man rief sich „Merry Christmas“ zu. Er war Militärarzt und seit 32 Jahren in Indien lebend. Blaas behielt die Effecte in der Landschaft in Erinnerung und machte später eine Zeichnung in Bombay und eine sehr gut gestimmte Farbenskizze in Oel mit Büffel-Staffage und einem Palmenwäldchen. Der Zug durchschnitt in rasender Eile die Ebene, brauste nach einiger Zeit an einem malerischen Meeresarm vorüber, der sich flussartig auf der Seite der Insel Elephanta gegen die Bay von Bombay erstreckt; hier lagen, von hübsch gruppirten Fischerbooten umgeben, die Ruinen einer alten portugiesischen Festung. Zurück im „Esplanade Hotel“, froh und sehr erheitert, feierten wir den „Christmas Eve“ mit Champagner, ein Bad war von paradiesischer Wirkung, der Schlaf herrlich.

Am nächsten Tag folgte eine Fahrt durch den Garten des Gouverneurs hinter der „Bycullah"-Vorstadt und von da nach „Malabarhill". Die Neugierde trieb uns nun zu dem hochinteressanten Verbrennungsplatze der Hindu-Leichen an „Malabar-Bay". Die Ceremonien sind verschieden, je nach der Secte. Die heiligen Bücher gebieten das Verbrennen; unter Klagegeschrei wird der Scheiterhaufen angezündet. Es folgen Todtenopfer. Die Selbstverbrennung der Witwe ist auf englischem Gebiete untersagt; man errichtete Asylhäuser für Witwen.
Bei der Rückfahrt fuhren wir wieder zwischen den Landhäusern durch und sahen ein hellerleuchtetes Parsen-Haus, dessen Garten ebenfalls mit bunten Lampions geschmückt war; die weißen Gestalten mit ihren dunkeln Kopfbedeckungen wandelten gleich Priestern aus der „Zauberflöte" unter den Palmen des Gartens; ein Meer von Flammen umgab die zwischen den Büschen sitzenden Feueranbeter; der Anblick war märchenhaft.
Daß die „Parsees" auch Fanatiker sein können, beweist ein Krawall der Mohammedaner in Folge von Carricaturen über den Islam während der Weihnachtsfeiertage 1874; der Verfasser derselben, der Parse Jalboy, hatte schon im Februar des Jahres 1873 durch sein Werk über den Mohammedanismus Tumulte veranlasst; die feindselige Stimmung zwischen Parsen und Mohammedanern ist sehr schroff und die Polizei traf Maßregeln.
Ein Ausflug nach Kalaba (oder Calabah) zum Cotton-market erregte unser Interesse. Wir sahen die ungeheuren Mengen an Baumwollballen und hydraulischen Pressen.
Nachem wir vom Leuchtthurme aus die Gegend betrachtet hatten, verabschiedeten wir uns von Bombay, das wir in südlicher Richtung verlassen mussten; vor uns lag noch eine weite Bahn.

5. Bombay bis Singapore

(Galle, Golf von Bengalen, Pulo Penáng, Malakkastraße)

Dienstag, den 30. December, betraten wir um 3 Uhr Nachmittags wiederum den verhaßten „Trávancore"; die Rhede von Bombay bot bei ziemlich bewegtem Wasser einen reizend farbigen Anblick.
Das Schiff hatte nach des Doctors Aussage über 2000 Kisten Opium für Hongkong geladen. Das gewährte uns die Aussicht, wenn die Seekrankheit uns auch verschonte, den Zustand des Opiumtaumels durchzumachen, welcher von jeher unsere Sehnsucht gewesen war; diese wurde auch und nur zu bald erfüllt, indem wir von dem Geruche des Giftes viel litten; erst belächelte ich die Ansicht, aber Spätererzähltes bestätigte diese Anschauung und Niemand entgeht dem Sopor zwischen Ceylon und China an Bord der Dampfer, wenn sie Opium geladen haben.
Der Sylvesterabend wurde von einigen Officieren und einem Engländer, welcher nach Singapore ging, natürlich bei der Flasche in der dumpfen Cajüte gefeiert, sie lärmten, schimpften über Schottland und Irland, während oben der „Sirius" herrlich

glänzte und der Mond das interessante Schauspiel eines Mondhofes bot. So endete das Jahr 1873 für uns auf der Wanderung von West nach Ost.
Bereits nach dem ersten Frühstück, um ½ 10 Uhr, brach der Schweiß aus allen Poren. Wir lagen entnervt auf den Stühlen, ermattet; – plötzlich regte sich's im Wasser, es glitzerte wie Silberschein; die schlaffen Segel begannen sich zu heben und zu füllen; der bisher senkrecht aufsteigende Rauch fiel nach der Seite herab; ja, ja! Sie ist's, die aufspringende Seebrise!
Ein eigenthümlicher Lichteffect bei Sonnenuntergang entschädigte uns für die Leiden des Tages: Das Meer war schön rothlila; eine Reihe von Wolkenmauern, tief violett, hatte ihre streng abgegrenzten Ränder; Federwolken, sturmkündend, schwankten zwischen rosa- und orangefarbigen Tinten. Inmitten dieses nahezu feurigen Farbenspiels stand der Vollmond
in seiner kreideweißen Nacktheit und mit kaltem Silberton, scharf abgegrenzt von dem warm glühenden Farbenparadiese. Der Gefährte sang mit Beifall, so dass selbst ein alter Herr aus Bombay, seit 40 Jahren daselbst ansässig, trotz seines galligen und mürrischen Wesens, das er zur Schau trug, sichtlich erheitert wurde.
Am 2. Jänner tanzten zwei Segler auf runden Wogen uns entgegen, die Wasserberge wölbten sich schon schwerer, endlich jagte die Windsbraut aus NO. um das Cap Comorin über die „Adamsbrücke" her; weit bogen sich die Taue unter ihrer Gewalt aus, heulend umgarnte der Sturm den einsamen Dampfer, welcher in gewohnter Trivialität das ganze Elend seiner schwachen Bauart und schmalen Gestalt zeigte; er wand sich und rollte wie ein Stück Holz in den aufgeregten Wassern und der Mond schien schelmisch auf das Treiben herab, als wollte er, seiner eigenen Stabilität gewiß, der Ruhelosigkeit unseres Eisendampfkahnes spotten. Ich verfiel in einen kurzen Schlummer, aber, als ich erwachte, hatte sich schon die giftige, eckle Seespinne, genannt „Sea-sickness", meiner bis in die innersten Theile des geplagten Nervensystems bemächtigt. Am nächsten Morgen kam „Point de Galle" in Sicht, der Sturm hatte nachgelassen. Man sah die Mastspitzen des fünf Tage zuvor gescheiterten „Arcturus", vor Anker lag die „Provence" der „Messageries Maritimes" mit gebrochener Maschine. Wir nahmen Quartier im „Oriental Hotel". Nach zwei Nächten gingen wir wieder an Bord der „Trávancore", mittlerweile hatten zahllose Händler versucht, die verschiedenartigsten Waren und Souvenirs, auch Edel- und Halbedelsteine, an den Mann zu bringen. Unter beständigem Rollen verließen wir vier Uhr Nachmittags die Rhede von Galle. Mit Cours nach Süden hatten wir die See ganz von der Seite; sie wurde immer hohler. Erst nach einer halben Stunde drehten wir nach Ost bei; die Brise erhob sich, mächtige Wellen kamen uns von NO. entgegen.

Im Golfe von Bengalen

Ich erwachte am 7. Jänner bei einer erbärmlichen See; wir hatten es so schlimm, dass selbst ein Capitän der englischen Marine nach 17jähriger Seethätigkeit wieder zum ersten Male leidend wurde. Eine schwere See in den Tropen ist kein Scherz, und dies war eine der stärksten. Nahezu alle Passagiere litten erbärmlich.

Sonntag, 11. Jänner. Bald, nachdem wir uns erhoben hatten, hieß es „Land“! Das erste seit fünf schweren Tagen. Sehr artig zeigte mir der zweite Officier, nachdem wir einen spanischen Dampfer aus Manila gesehen hatten, auf der „Bridge“ in seinem weißen Schattenhäuschen die Seekarte. Was wir sahen, war die Nordwestküste von Sumatra – fern im Südosten sollten wir schon den „Golden mountain“ erblicken; doch die Luft war nicht rein genug. Des Abends erschreckte die fröhlich plaudernden Neugesundeten abermals die Gebetglocke zur Abendandacht. Glanzvoll stille See beglückte uns des folgenden Morgens. Wir besuchten die Insel „Pulo Pinang“, „Fort Cornwallis“ dominirt die Ansiedlung. Diese Colonie ist älter als die von Singapore. Tiefen Eindruck hinterließ uns ein auf der Rhede liegendes Kulischiff, welches mit nackten Leibern wie besät war; Mitleid regte sich in jeder fühlenden Brust bei solchem Anblicke; „Kulihandel“ ist nur ein besserer Name für den Sclaven-Verkauf. Möge bald dem verruchten Handel ein Ende gemacht werden. 1874-75 wurden aus Indien 20.000 Kulis nach Westindien und Mauritius gebracht; es nimmt aber ab.

Am 13. Abends hatten wir noch ein entferntes Feuer am Ufer bemerkt, ein merkwürdig kühler Morgen begrüßte uns in der Malakkastraße; seit dem Suez-Canal hatten wir Seewasser nicht mehr so ruhig gesehen, als in dieser Meerenge. Bei einem gemüthlichen Plauderstündchen an Deck in der kühleren Abendluft erfuhr man so manches Interessante über Singapore. Auch auf wilde Thiere kam man zu sprechen. Den Tiger findet man in großer Anzahl nur auf Sumatra. Dort sind sie den chinesischen Arbeitern im „Djungle“ gefährlich. In Singapore aber hat schon längst das Sprichwort: „Täglich töten die Tiger einen Chinesen“ keine Geltung mehr. Vom Hunger getrieben, schwimmen sie freilich noch von Malakka herüber, aber sie sind sehr feig und geben den Angriff bald wieder auf.
Am 15. Morgens umschifften wir Asiens Südspitze, eine Landschaft mit langgestreckten Palmenwaldungen; gegen Nordost sahen wir zahlreiche Inselhügel über den Horizont emporsteigen; dorthin ging unser Cours, dort lag Singapore, das Emporium, der Knotenpunkt des westöstlichen Welthandels. Prächtige Gebäude, einige Schiffe, mehrere Kirchthürme, reizendes Buschwerk und Hügel mit kleinen „Bungalows“ unter Palmen und dichtem Landschatten, Gärten und Fischerhüttchen, ließen das im Grünen schwelgende Auge nicht ruhen.

6. Singapore

An der „Peninsular and Oriental-Wharf“ im „New Harbour“ nahmen wir einen Wagen; das Gepäck folgte, und lustig trabte der geschickte Sumatraponey im raschesten Tempo eine halbe Stunde lang mit uns der Stadt und dem Hotel zu. Von dem Landungsplatze gellte uns noch das Geschrei der Koolies, Muschelverkäufer in kleinen Booten und das der Taucher nach Geld in den Ohren. Diese verließen ihre Nußschalen nie ohne heftigem Geschrei; das ist auch ganz motivirt, denn es hält die Haie ab, von denen es hier wimmelt.

Das Gebäude unseres Hotels war sehr weitläufig und hatte für ein Hotel in den Tropen viel Comfort aufzuweisen. Jedoch keine Kühlung des Nachts machte uns melancholisch. Die einzige Zeit zum Ausgehen wäre möglicherweise von 4 – 6 Uhr Früh gewesen; ich versuchte es einmal um 7 Uhr, kam jedoch so ermattet zurück, dass ich bis Abends unfähig war, mich irgendwie zu beschäftigen. Die Sonnenreflexe aus der Bay tagsüber waren fast unerträglich. So schwand allmälig die Lebensfreude.

Dennoch unternahmen wir einige Ausflüge, die uns der Consul vermittelte. Wir machten Besuch bei dem reichen Chinesen „Whampoa", die prächtige Villa lag inmitten von überwuchernden Gartenanlagen. Zuerst besuchten wir den chinesischen Garten, wo Alles verzogen und geschnürt, geschnitten und verkrüppelt ist; in weiteren Anlagen ruhte in runden Teichen, roth und weiß blühend, die Lotosblume; in zwei länglichen Weihern sah ich die breitblättrige „Victoria regia". Nun ging es in das Innere des Hauses; überall wankte der kleine Greis mit dem Zöpfchen voran. Wir besichtigten alle Räume und Kostbarkeiten, und dann hieß es „good-bye, good-bye", Abschiedswinken. Die Frische des Landes war köstlich. Nachts sang eine champagnerselige deutsche Gesellschaft auf der Hotelterrasse das „Aennchen von Tharau" und die „Loreley"; dazu spielte ein Savoyarde die Harfe und im Salon ein Ungar die Geige.

Eine gute halbe Stunde Fahrens von Singapore liegt „Lady Hill", wo wir im Hause bei Rauttenberg mit dem Consul geladen waren. Windlos und dumpf lastete der trübe Tag auf uns, bleiernschwer hingen die Wolken über den reichbebauten, mit weißen Villen gekrönten Hügeln; jeder Reiche hat seine Besitzung mit Gärten, Ställen und Nebenhäusern für Beamte und Gesinde, wir staunten über den Reichthum und Comfort. Es war unmöglich, selbst nur einen leichten Tuchrock zu tragen; ich blieb daher unartig und zog die weiße Alltags-Jacke zum Diner an. Im Hintergebäude wohnten die jungen Leute, welche „en grande toilette" (weißen Leinenjacken, ebensolchen Pantalons und feiner Wäsche) erschienen.

Wir besuchten im Wagen den botanischen Garten, theils künstlich gepflegte Wildniß, theils als englischer Park gehegt, mit Wiesenflächen und herrlichen Palmenexemplaren; auch eine kleine Urwaldpartie verdiente vollste Bewunderung; einsame Pfade verloren sich in dieses malerische Pflanzenchaos, in dem Lianen und die hier

besonders berühmten Orchideen strotzten, in einem Teiche sah ich schöne Wasserpflanzen und schwarze Schwäne aus Australien.
Um „Lady Hill“ wuchs fast noch mehr Nützliches: ich sah Mangostin-Bäume, die schmackhaften Früchte nennt man „Veilchen unter den Früchten“; ferner Ananas, Tapioka, Sago, Tabak, Baumwolle, Orangen, zahllose Palmengattungen.

Singapore bis Hongkong
(Saigon)

Am 20. Jänner waren alle Vorbereitungen für China beendet. Am 22. Jänner erlöste uns endlich der 3500-tonnige Dampfer unserer Sehnsucht und lustig flatterte die französische Flagge. Noch eine heiße Station, Saigon, und alles war überstanden. Der Admiral war auch zugegen, der Abschied vom Consul glich dem von einem väterlichen Freund. Am 23. Früh fuhren wir zum Hafen. Zu unserer Freude bemerkten wir neben dem Colosse “Iraouaddy“, welcher uns nach China führen sollte, unsere alte Wohnung vom 15. November bis 2. December 1873 (Port Said bis Ceylon) den Dampfer „Tigré“; eben auf dem Heimwege nach Europa. Bei der Ausfahrt aus der Enge zogen nochmals die reizenden Bilder dieser Inselstraße an uns vorbei. Wir rollten hinaus in das böse, mißgünstige, gefährliche, in das südchinesische Meer. Am 24. Jänner wurde die See schwerer. Die Vorzüge unseres Schiffes waren: 1. seine bedeutende Größe, 2. eine Rauchcabine, 3. feinste Pariser Küche und 4. die Stetigkeit bei Kopfwind. Wir sahen Cap St. Jacques oder St. James am 25. Morgens und erwarteten den Piloten.

Saigon, (Dja-din-thán) Cochinchina

Am Fuße des Hügels, auf dem Cap St. James 130 M. hoch liegt, befindet sich eine Telegrafenstation und oben steht ein Leuchtthurm. In den Büschen auf rothem Erdreiche, die das immer enger werdende Flussbett begrenzen, sollen auch viele reißende Thiere vorkommen, als: Krokodile, Tiger etc. Leider sahen wir weder von diesen, noch von den Affen und Papageien längs des Ufers auch nur ein einziges Exemplar. Meilenweit verpesten Sümpfe die umgebende Atmosphäre. In der jungen Colonie Saigon, die noch viel zu wenig bebaut war, deren Hauptertrágniß bis dahin Reis bildete, sind Dyssenterie, Fieber und besonders Anämie vorherrschend. Wenige entgehen dem Klima; die Garnison bleibt nur zwei Jahre und ist dann decimirt. Cochinchina! Die Landschaft ähnelte mit ihren Reisfeldern und Strohhütten, wie mein Reisegefährte treffend bemerkte, der Po-Ebene; außerdem schmückten Bananenanpflanzungen die farbenreiche Fläche. Endlich, gegen 9 Uhr Früh, traten die Häuser Saigon’s und die Mastspitzen der davor verankerten Schiffe heraus; bald glitten wir zwischen das rege Hafenleben. Hier endlich lächelte uns das Glück und wir sahen die ersten Kakadus in Freiheit. Die Verschwendung der Regierung ist unbegreiflich; 5 bis 7 Millionen Francs waren allein auf das prachtvolle Gouvernementsgebäude ausgegeben worden. Der äußere Anblick der Coloniestadt (vor 10 Jahren gegründet), bot ein lebendiges, echt französisches Bild. Gallische

Nettigkeit fühlte man überall heraus. Hauptsächlich erst in den letzten fünf Jahren ist diese europäische Colonie in Blüthe gekommen. Alle Häuser haben helle Farben und rothe Dächer.

Nur in der Regenzeit ist es möglich, die Ruinen von Angkoor-Wat zu Wasser zu besuchen, aber dann ist die Reise sehr ungesund und anstrengend. Mr. Jeffreys, unser englischer Freund, kehrte vom Gouvernements-Hause zurück. Was Chenü uns nach Singapore geschrieben hatte, wurde auch ihm mitgetheilt; sein Project für Siam und Angkoor war aufgegeben. Sogar nach 8 Uhr war es noch dumpf und schwül, als wir bereits aufathmeten; ich schloß mich einem Abend-Ausfluge in die Stadt nicht an und plauderte, las und schrieb; so passirten wir die letzten Stunden in dem gefürchteten Fieberneste bei einer Tasse Thee. Der Morgen des 27. Jänner zeichnete sich durch Kühle und frischen Grundton der Luft im Schatten aus. Dieser „tropische Winter" in Saigon nähert sich daher schon bereits viel mehr unserem europäischen Hochsommer. Halb 9 Uhr Früh waren die Vorbereitungen zur Abfahrt vollendet. Bald traten wir in das breite Mündungsbecken bei Cap St. Jacques. Der gichtkranke Capitän sonnte sich an Deck und überwachte die Ausfahrt aus dem Flusse. Die „600 Pferdekräfte" der Maschine hatten genug zu thuen, um gegen die Wogen anzukämpfen, welche majestätisch hoch, blaugrün und schäumend aus dem ersehnten kühlen Norden entgegenrollten. Des Abends wurde die See noch mächtiger. Imposante Wellenberge hoben die feste Eisenstirn unseres „schwimmenden Palastes" empor; das südchinesische Meer übte wirklich seine angestammte böse Gewohnheit mit aller Kraft auf uns aus. Ich erwachte am 30. Jänner sehr erfrischt. Der Morgen war kühl, leichte Wellchen tanzten auf der Oberfläche des Wassers; ich öffnete nach halb 7 Uhr Früh das Cabinenfenster und machte Notizen in der frischen Morgenluft. Nach dem Frühstück wurde der Nordost viel schärfer und kälter. Die See wuchs von Viertelstunde zu Viertelstunde. Wir klapperten bald vor Kälte und holten unter Scherzen Tuchkleider und Winterüberzieher hervor. Wir athmeten neues Leben. Samstag, den 31. Jänner wurde des Morgens das Loth geworfen. Der „Steward" hatte mir das Land angekündigt. Ich erkannte dankbar die große Chance an, in dieser Jahreszeit gesund und von der Seekrankheit verschont in Hongkong angekommen zu sein, denn der rasche Klimawechsel ist gefährlich. Wir traten auf Deck, wo uns allgemeines Freudengeschrei begrüßte. Die Chinesen standen in Reihen an der Brüstung des Schiffes, der Anker rasselte in die Tiefe; denn wir lagen auf der Rhede, vor dem malerischen, felsenumrahmten Hongkong: Unsere Ueberraschung war vollkommen. Ein Kanonenschuß im Hafen wurde durch einen gleichen an Bord erwidert. Trotz des grauen Wetters erschien uns die Felsendecoration eine wunderbare.

7. China

(Hongkong, Canton, Macao, Shanghai)

Das Treiben der Barken, die, meist von Weibern gerudert, ganze Familien bargen, das Gedränge der Kohlendjunken, der kleinen weißen Dampfbarken, der Privatjollen und der schreienden Fuhrleute, die Lilafelsen, die weißen Gallerien an den

Palästen reicher Kaufherren begrüßten wir mit Freuden und wurden des Bildes nimmer satt. Die Rhede ist die beste und geschützteste der Welt; leider liegt die Stadt an einer Stelle, welche dem Luftzuge in der heißen Jahreszeit keinen Zutritt gestattet, so dass Hongkong vom Mai bis zum October für höchst ungesund gilt. Mit allen unseren Sachen fielen wir in die Krallen breitgesichtiger Chinesin-nen. Wir mussten alles wieder zusam-mensuchen und waren froh, Nichts ver-loren zu haben. Die Koolies (Kulis) schulterten nun die Bambusstangen, an welchen die Koffer mit Stricken aufge-hängt waren, und wir trabten in länge-rer Procession stadtaufwärts bis vor das „Hotel de L'Univers", wo ein flinker Wirth uns wohl verpflegte. Unser wie-tes Zimmer hatte schöne Aussicht, ei-nen Balkon und Gasbeleuchtung. Nach dem Frühstück machten wir sofort ei-nen Ausflug nach dem Park, der Renn-bahn und der Küste entlang zurück in jenem allgemeinen Verkehrsmittel: „Hongkong-Chair" auf Koolie-Schultern. Zehn Wochen lang hatte fast jede Körperübung gefehlt, so dass das Ausschreiten mir in allen Gliedern fühlbar war. Das Paradies, welches die Engländer sich in Form eines Parks hier geschaffen haben und das ihre Felsenwüste erträglicher und gesünder macht, besuchte ich späterhin fast jeden Tag. Wir dehnten unsere Promenade auch an dem Ufer durch das abenteuerliche Hafenleben bis zum Standplatze der Canton- und S. Francisco-Dampfer aus.

Canton

Früh 6 Uhr am 4. Februar erhoben wir uns von den Betten, um nach eingenommenem Imbiß sofort in Tragstühlen bis zum amerikanischen Dampfer zu kommen; das Gepäck wurde auf Bambusstangen nachgetragen. Dann warteten wir an der Seite des weißbemalten feingebauten Schiffes, eines Raddampfers. Das dritte Glockengeheul ertönte; die Dampfpfeife stieß einen tiefen Jammerton aus. Während der Fahrt stiegen leider immer wieder dichte Nebel auf. Die Flußströmung wurde hier sehr heftig, immer zahlreicher begegneten uns Schiffe, bis endlich der Nebel zerriß und Sonnenstrahlen durch die Wolken brachen. Links in der Ferne zeigte sich sofort ein großer Pagodenthurm von hohem Alter auf absonderlich geformtem Felsplateau; ein zweiter erschien dicht bei Whampoa. Pagoden sind in China nur Türme, niemals Tempel. Schwärme von Wildenten erhoben sich, durch das Poltern der Räder unserer Schiffe aufgeschreckt, von dem niedrigen Schlammufer. Die

Landschaft war hier schon fruchtbarer. Ein Heer von Segeln tauchte hinter den Windungen und Ufervorspüngen heraus. Der schön weiß bemalte Dampfer durchschnitt emsig das schmutzig-gelbbraune Wasser dieses großen Abzugscanals aus Canton und zahlreichen anderen Stätten des Unflathes; ich hielte es für den grässlichsten Tod, in dem dicken Jauchen-Wasser eines chinesischen Flusses zu ersticken.

Reizend grüne Landschaft entschädigte uns für die Langeweile der Nebelpassage, eine dritte und vierte Pagode erschien; alle vier waren uralte, mit Gestrüpp überwucherte Gebäude, dem Zerfallen nahe, fern jeder menschlicher Wohnung und es schien, als ob jeder Augenblick durch ihren Einsturz Gefahr bringen könnte. Wie viele Jahrhunderte beugten sich vor diesen Steinmassen?

Rothe Hügel, grün bewachsene Erderhebungen zeigten sich sodann; auch das chinesische Hafengewimmel begann seine Ausläufer auszusenden und die „White Cloud mountains" traten näher und näher. Fahnenstangen vor den Tempeln der Stadt, dann die massige französische Kathedrale und andere höher emporragende Objecte fielen uns in die Augen. Mit unglaublicher Kühnheit fuhr unser Amerikaner durch dieses tolle Treiben, ohne auch nur ein einziges Boot zu berühren. Fledermausflügeln oder Drachenschwingen ähnliche Djunkensegel überdeckten den Vordergrund in allen Farben und Größen. Nach etwa siebenstündiger Fahrt glitten wir mitten in das sinnbetäubende Lärmen der schwimmenden Vorstadt ein und betrachteten, wie von einem Taumel erfasst, die für die Urtheilskraft zu rasch über einander stürzenden Eindrücke. Die großen Fischaugen an den Spitzen der Djunken stierten uns eigenthümlich gehässig entgegen; alles chinesische Wesen ist unheimlich. „No good eye, no good see", so sagt ein chinesisches Sprichwort, und darum malen sie Augen auf die Djunken und Boote.

Von der lästigen Visitation des Gepäckes waren wir, als europäische Touristen, befreit. Wir nahmen ein Boot mit weiblichen Ruderknechten. Unter lautem, frohem Lachen, übten die vier Ruderweiber, deren eine beinahe hübsch zu nennen war, ihre strenge Kritik und beurtheilten unser Aeußeres unausgesetzt. Ein helles Boot näherte sich, Herr M. saß am Steuer; mein Empfehlungsbrief wurde vorgewiesen, und nach kurzem Austausch von Höflichkeitsformen waren wir als Mitglieder einer Familie aufgenommen. Die Zimmer in unserem gastlichen Hause waren von ausgesuchter Feinheit. Ein „Boy" mit fliegendem Zopf stand sofort auf jeden Wink bereit. Dann, nach der nöthigsten Toilette, ließen wir den Führer „Cun" aus dem Hause des englischen Pfarrers kommen. Unter dem Gekläffe hellbrauner räudiger Hunde mit schwärzlichen Rachen traten wir auf die Brücke und setzten zum ersten Male den Fuß unter die übelriechenden Wunder von Canton. Lange Reihen von Buden auf beiden Seiten, Koolies mit Sänften, Bettler, Verkäufer, Ausrufer, Straßenarbeiter, Bummler – portative Garküchen, Kuchen- und Süßigkeiten-Feilbieter, abgerichtete Kanarienvögel, wandernde Barbiere fielen uns zuerst auf, auch Nägelschneider und Hühneraugen-Vertilger. Seidendamast, Lack und Porzellan wurde ausgeboten. Zahllose blinde Bettler wanden sich auf dem ganzen Wege durch das Gedränge. Vor einem Fleischerladen hielt „Cun"; hier hingen chinesische Le-

ckerbissen, das Fleisch von Hunden und Katzen; auch Restaurants mit bunter Holzverkleidung im ersten Stockwerke zeigte er uns. Reis bildete wohl den Hauptteil aller Gerichte.

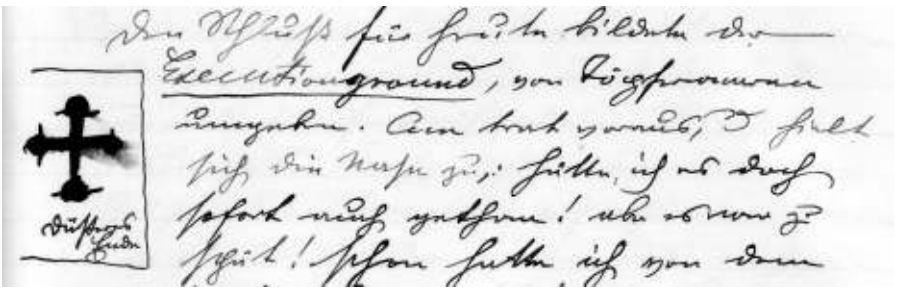
Wir kamen vom Regen in die Traufe, freilich von mehreren Gerüchen in eine dumpfe Atmosphäre, welche der Vorläufer eines jeden „Opium-Shops" ist. Mit dem Todesmuthe der Neugierde wagte ich es, in diese Höhle zu treten; sobald sich die Augen an die Dunkelheit gewöhnt hatten, bemerkte ich im Hintergrunde die schlauen lauernden Blicke der „Shopkeeper", hierauf erblickte ich links einen Betäubten im zweiten Stadium, einen andern im ersten, welcher unermüdlich seine Miniaturpfeife anzündete; ein Dritter promenirte eben nach gethaner Ruhe; er war bei dem dritten und letzten Stadium angelangt. Hohle Augen, eingefallene Wangen, der Tod auf die Stirne geprägt, das sind die Anzeichen des frühen Greisenalters an dem Opiumfreunde. 1839 war die Einfuhr von Opium durch die chinesischen Oberbehörden auf das Strengste verboten worden. Die Verbote bewirkten wenig, der Opiumhandel hat unvorstellbare Ausmaße.

Wir verließen diesen Ort voll Ekel. Die Menge der plärrenden Verkäufer wurde immer dichter. Einen Höllenlärm vollführten besonders die Fassbinder. Das Neujahr war nahe, man kaufte billiger; alle Schulden wurden gezahlt und große Papierblumen sowie rothe Gratulationszettel mit Goldschrift und kleine Hände aus Holz als Geschenke getragen. Der Chinese kauft besonders viele Uhren, aber dann immer paarweise, für den Fall, dass eine derselben stehen bliebe, sowie er auch zwei Schwerter in einer Scheide trägt.

Endlich traten wir, von einer neugierigen Menge verfolgt, in den Vorhof eines Tempels. Das wüste Geräusch wurde schwächer, je mehr wir uns dem Centrum des Heiligthums durch die mehrfachen Mauergürtel näherten. Wir waren in den heiligen Hallen des Buddhadienstes, in dem Tempel der 500 Buddhagestalten. Hier wurde unseres Führers „Pitchen-English" (pidgin) zur gefährlichen Klippe. Die Chinesen haben sich ihren Dialekt erfunden: statt much „muchie", catch „catchie", suppose „supposie". Alles Gute ist „numbel one", sogar „numbel one stupid" (sehr dumm) wird gebraucht.

Die Priester in Canton machten mich durch ihre große Aehnlichkeit mit den katholischen Geistlichen in Tracht, Betragen und rituellem Auftreten staunen. Die Ehelosigkeit, die Tonsur (die Mönche tragen keine Zöpfe), der Rosenkranz, die Gebete in unverständlicher Sprache, der Altardienst in Opferform, die Einrichtung von Nonnenklöstern, das sind Dinge, welche an den ausgeübten katholischen Glauben

erinnern. Wir fanden eine „Halle der Heiligen“, 3 Buddhas, das Bild des Kaisers Kien-lung, und eine Bronce-Pagode von 15 Fuß Höhe. Eine 30-40 Fuß hohe schöne Marmor-Pagode ragte hier empor. Große Gongs, Leuchter, Gebetkerzen, schlaue trinkgeldgierige Bonzen-Gesichter und absonderliche, oft riesige Fratzen in Vergoldung, bildeten die Staffage dieser feuchten Hallen, vor denen heilige Schweine sich im Schlamme wälzten. In den Höfen legten die Priester eben eine Spielbank auf, denn keine Nation ist dem Hazard so sehr ergeben, wie der „sparsame“ Chinese. Von hier wandelten wir durch die Straßen „des Wohlwollens“ und der „Liebe“. Nun ging es wieder hinaus in die Pracht und das Elend, die hier so Arm in Arm wandelten.
Drei Brücken verbinden das „European Settlement“ mit der Stadt. Die Häuser gleichen denen in Hongkong; Verandas hinter Rundbögen; das ganze Settlement gleicht eher einem eleganten Badeorte und die Abgeschlossenheit durch Wasser auf allen Seiten deutet auf die erst jüngst (wenigstens scheinbar) geschwundene Gefahr der Chinesenaufstände. Der Menschenzufluß staute sich auf einer Brücke; sobald diese überschritten war, betraten wir die innere Stadt. Diese unterschied sich von den vornehmer gehaltenen Westvorstädten nur durch noch größeren Schmutz und die Ausstattung von Läden und Häusern erreichte den Grad tiefsten Elends. Die interessantesten Punkte für den Fremden sind gerade innerhalb der Stadtmauern zu suchen. Wir hatten einige Gotteshäuser vor uns. Wären wir nicht durch die Wände und Lehnen unserer Tragstühle („Hongkong bamboo chairs“) geschützt gewesen, wir hätten mit dem Ellbogen nachhelfen müssen.



Den Schluß dieses erschöpfenden Tages (5. Februar) machte der „Execution Ground“ (Hinrichtungsplatz); dieser liegt bei dem Töpfermarkte. Ein wahrhaft düsteres Finale. Schon hatte ich den penetranten Geruch des faulenden Blutes eines Hingerichteten eingeathmet; oft werden die Köpfe in Käfigen aufgehängt. Cun wies auf Töpfe in welchen man die Köpfe aufbewahrt; aber ich hatte genug und verließ dieses Henkerparadies.

Als ersten Eindruck des folgenden Tages hatte ich eine Pagode mit Ruinen zu verzeichnen, welche malerisch bis oben mit Buschwerk bewachsen war und unzugänglich sein soll (Flower pagoda). Nach langem, etwa einstündigem Wege durch die Vorstädte und die Stadt, trafen wir am äußersten Ende derselben auf die „Ex-

amination Hall“: 8650 (!) Zellen, in denen die Mandarinprüfungs-Candidaten alle drei Jahre zu einem schriftlichen Examen zusammen kommen und drei Tage lang

in diesem buddhistischen Conclave gehalten werden, den wilden Thieren gleich aufgefüttert. Von 8000 werden jedes Mal nur einige Hundert aufgenommen. Die Ahnenprobe ist das Wissen bei der Aufnahme in den Stand der Bildung. Ueber den Dächern dieses Zellensystems stehen kleine, taubenschlagartige Wächterhäuschen um jede Communication zu verhindern. In der Mitte bemerkt man eine Art von Tempelhallen, wohl der Weisheit gewidmet. Die modernen Prüfungen hat jeder abzulegen, welcher irgend eine amtliche oder wissenschaftliche Stellung im Staate einnehmen will.

Wir bestiegen die Stadtmauern und genossen die treffliche Aussicht auf die fünfstöckige Pagode (erbaut 1368) und die Stadt, in der Ferne begrenzt von den „White Cloud Mountains“. Der Weg über die Stadtmauer bot nach dem Lärmen und Treiben in den engen Straßen erwünschte Erholung. Auf dem Rückwege besahen wir die Gefängnisse. Die Erinnerung an das Kettengerassel, die Gerichtsverhandlung, die abgezehrten Gesichter, den Schmutz, das Geschrei eines halbtodtgeprügelten Sträflings, welcher wimmernd vor Schmerz, vom Richter noch eine väterliche Ermahnung empfing, ehe er abgeführt wurde, bleibt mir stets im Gedächtnisse.

Wir nahmen nun bald Abschied von der interessantesten Stadt China's, aber auch zugleich dem räudigsten und schmutzigsten Ort des Erdballs, wo der Jammer ohne

Ende, das Elend und die Verkommenheit des Menschen den höchsten denkbaren Grad erreicht haben. Eine interessante Begegnung bildete der Zug eines hohen

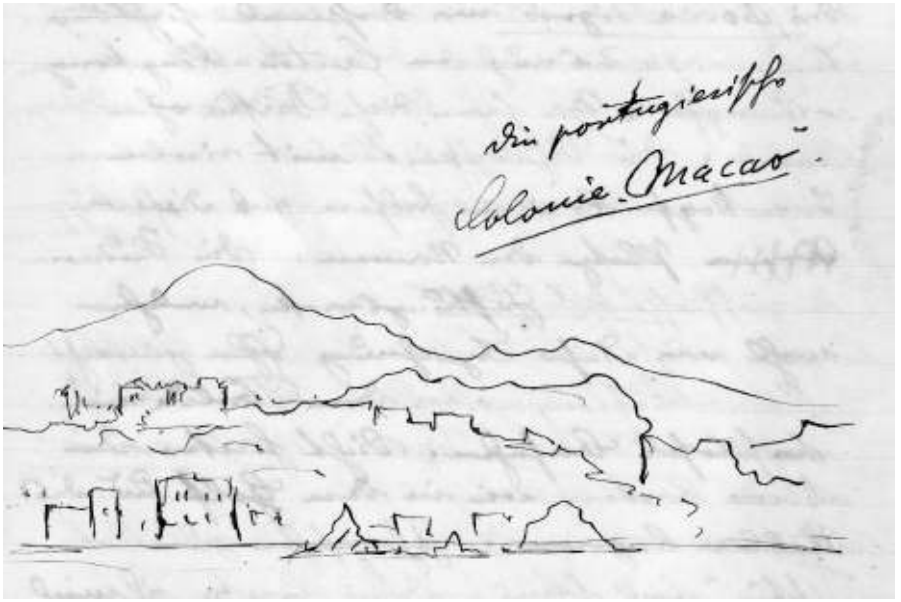
Mandarinen; es war der malerisch hübscheste Eindruck auf der ganzen Irrfahrt durch die Straßen Canton's: der Mandarin saß im geschlossenen Tragsessel, in seiner ganzen behäbigen Leibesdicke; voraus zog ein Kettenträger („das Zeichen der Justizgewalt") und ein Schöffe zu Pferd trug das Schwert voran.

Der Nachmittag verschaffte uns einen angenehmen, lieblichen Contrast zu all dem Erduldeten, indem wir mit Herrn Mestern noch eine Kahnfahrt zu den Handelsgärten der Insel „Fati" unternahmen. Fati verkauft nicht blos die einzelnen Pflanzen, sondern sie werden auch verliehen. Mit viel Vergnügen fand ich viele Reminiscenzen aus der heimatlichen Horticultur: Blattlose Magnolien, Georginen, Pelargonium oder Kranichschnabel, Astern, Gummibäume; daneben aber Pagoden aus Buchs, verzerrte Zwergbäumchen, schöne Neujahrsbouquets.

Wir traten in einen anderen Garten: ein Pavillon stand im Teiche, große und kleine Wasserpflanzen, Camelien, Stiefmütterchen, Goldlack, Theerosen, Schilfgräser, Palmen, künstliche Felsformen. Wir kehrten zurück und fanden die Hausfrau in großer Aufregung und Angst. Es brannte in Cantons Westvorstädten. Die Neujahrszeit ist gefährlich, da mit Pulver und Schwärmern nicht vorsichtig umgegan-

gen wird. Europäer liefen schweigend an uns vorüber, Feuerspritzen von schreienden Chinesen gezogen rasselten vorbei. Das Knattern der Flammen, das Krachen der Balken unterbrach oft das prasselnde Geräusch der neu auflodernden Objecte und die Nähe des zerstörenden Elementes übte auch auf mich seinen erschreckenden Einfluß aus. Ein Platzregen löschte die letzten Reste des Feuers aus und gab ihm den Todesstoß; aber der Lärm wollte sich nach Mitternacht noch immer nicht legen; ich sah den Feuerschein an der gegenüberliegenden Wand ermatten. Ich schlief lange nicht ein in Folge der mächtigen Eindrücke der letzten Tage in dieser bedeutenden Stadt, die immerhin über eine Million Einwohner hat.

Macao



Am 7. Februar, Früh 5 Uhr weckte mich ein Hornsignal, welches an Bord eines chinesischen Kanonenbootes gegeben wurde; das Signal schien mir bekannt, es war ja auch nur das ganz gewöhnliche Postillonstückchen, das man in Österreich bläst und wir in unseren Kinderjahren oft sangen. Ein Österreicher war längere Zeit Capitän an Bord chinesischer Kriegsschiffe gewesen. Herr Mestern schrieb uns einen Empfehlungsbrief an den Vicekonsul Österreichs in Macao. Dieselben lustigen Chinesenmädchen, welche uns gebracht hatten, führten uns auch wieder zurück zum Dampfboot. Der Capitän war zugleich Maschinist und Purser in einer Person. (Aus einem Telegramm der Times aus Honkong, datiert 22. August 1874, erfuhr ich, dass einige Piraten, getarnt als Passagiere an Bord desselben Dampfers, den Capitän ermordeten, den Steuermann und Zahlmeister niedermetzelten. Die

Piraten blieben 6 Stunden im Besitz des Schiffes und sollen in einer Djunke entkommen sein.)

Erst ganz nahe bei Macao, als die Stadt schon vor unseren überraschten Augen in ihrer fast süditalienischen Schönheit dalag, konnte ich mich von der neuerlichen Attacke der Seekrankheit erholen. Die Dämmerung brach ein, als wir auf Tragstühlen vor dem „Royal Hotel“ ankamen. Früh am 8. Februar machten wir einen Ausflug nach der chinesischen Vorstadt, woselbst wir einen sehr romantisch gelegenen Galgen sahen, von welchem aus der Delinquent auf erhöhtem Standpunkte der ganzen malerischen Umgebung seiner Heimat den letzten Abschied zuwinken kann

… Der innere Hafen heißt „Typá“; wir hatten schon bei der Einfahrt jenen durch Bilder häufig wiedergegebenen, malerischen Felsentempel unter uralten Bäumen bemerkt. Zwei Löwen von Granit mit chinesischem Gesichtsausdrucke und Kugeln im Rachen, ruhen als Wächter vor dem Eingange.
Wir erfuhren, dass das Gesetz vom 27. December 1873 die Aufhebung des Kulihandels in Macao bestimmt habe. Ich griff mit Ausdrücken des heftigsten Abscheu’s die Apathie der Regierung an, daß sie diesen civilisatorischen Schritt nicht schon zehn Jahre zuvor getan habe. Jedenfalls war der Menschenhandel noch in vollem Gang.

Wir trafen den Viceconsul und er führte uns in den romantischen „Garden“, eine poetische Wildniß mit schönen Ausblicken auf die Insel, einige Stadttheile, den Hafen „Typa“ und die Nachbarinseln.
Eine Erscheinung fiel mir im Chinesenviertel auf, welcher ich nicht wieder begegnete: Die kleinen, verkrüppelten Frauenfüße gelten als „Vorrecht“ der vornehmen Classe; in Macao aber sah ich eine arbeitende Chinesin mit solchen „Bockfüßchen“ auf dem Rande eines Brunnens stehen, um Wasser zu schöpfen. Man bemerkte mir, dieses Weib müsse herabgekommen sein.
Montag, den 9. Februar eilten wir in Tragstühlen zum Hafen und gingen an Bord des „White Cloud“, wir sollten um ½ 12 Uhr in Hongkong ankommen. Wir fuhren auf der Rhede von Hongkong ein und die Kulis mit ihren Bambuskeulen und Stricken stürzten in dichter, geschlossener Menge auf unser Gepäck zu; die Essenz aller Gerüche (fauler Fische, todter Hunde, verfaulter Gemüse, rohen Sauerkrauts und ungewaschener Chinesen im Vereine) strömte auf uns ein.

Hongkong – Shanghai

Des Abends bewunderten wir eine Beleuchtung mit eigenthümlichen Farben. Friedlich ruhten die großen Dampfer vor ihren Ankern, hastig schwammen die kleinen Sampans auf spiegelglatter Rhede. Diese Rhede ist nebst denen von Rio Janeiro, S. Francisco, Bombay, Sidney und einigen anderen, eine der schönsten der Welt; man kann sich kaum ein malerischeres Städtebild denken. Es war schwül und schwere Dünste hingen über dem „Peak Victoria“; matt drang die Abendsonne mit ihren Strahlen durch. Wie ein Ameisenhaufen sah der Hafen von dieser Höhe

aus, zeugend von der Thätigkeit des elendsten, ärmsten Arbeiters der Erde. Nach dem 9 Uhr-Schlusse schlummerte Hongkong ein.
Ich verweilte täglich im nahen Club „Germania“: Theater, Tanzsäle, Restaurant, zwei Billardzimmer, Concertzimmer, Waschräume, Kegelbahnen – man wurde freigehalten bis zur letzten Flasche Sodawasser. Wir mußten uns oft orientiren, ob wir uns denn auch wirklich im äußersten Osten Asiens befänden ?
Der 14. Februar war ein kalter, grauer, unfreundlicher Tag. Ich besuchte zweimal die reizende Blumenausstellung im „Public Garden“, und ergötzte mich an der interessanten Farrenkräutersammlung vom „Peak Victoria“, sowie an den europäischen Blumen und Pflanzen der Tropen. Der Park war belebt, zu unseren Füßen zogen weißbeflügelte „Yachts“ auf dem blauen, bewegten Wasser der Rhede dahin; denn an diesem festlichen Tage hatten die Segelbote ihre „Race“.

Wir bestiegen am 15. Februar den 1200 Fuß hohen „Peak Victoria“ um den „Peiho“ – unser nächstes Schiff – eintreffen zu sehen. Wir machten den ganzen Weg von fast 1½ Stunden zu Fuß. Schwere See schlägt schon seit drei Tagen wie wüthend an die Riffe und dadurch war die Verspätung des „Peiho“ erklärlich. Am 16. war auch der chinesische „Sylvestertag“. Man feierte den Vorabend des Neujahrstages mit, dem Trommelwirbel nicht unähnlichen Geknatter der kleineren Petarden, und unter dem minutenlangen Rasseln von Schwärmern; zunächst den Holzthüren und dem feuergefährlichen Krame in den Buden brannten offene Feuerchen auf der Straße. Es war ein Gepolter und Lärmen, dass man sein eigenes Wort nicht verstehen konnte. Ausrufer priesen Sodawasser, Gemüse, Fische an und Speisen aus Muschelthieren, Reis und Gemüse bestehend.

In den Friseur- und Barbierläden ließ sich jeder halbwegs bemittelte Chinese an diesem Tag den Kopf waschen, den Zopf flechten, Augen, Ohren und Nase reinigen. Die „Söhne des himmlischen Reiches“ amusirten sich und es kann nichts Drolligeres geben als heitere Gesichter bei Chinesen. Als ich zu Bett ging, war der Lärm des Neujahrsfestes so heftig, dass ich nicht einschlafen konnte; erst gegen Morgen schlief ich unruhig, träumte von Kanonenschüssen und Feuerwerk.

Wir füllten drei Boote mit unserem Gepäcke und uns selbst, dem Lohndiener und dem „China-chair“, bei frischer Brise so hinausschwankend in die Rhede bis an die Eisenflanken des riesigen Postdampfers, welcher uns dem eisigen Norden China’s auf klippenreicher und durch Strömungen gefährlicher Wasserstraße entgegenführen sollte.

An Bord des Peiho

Hongkong hatte sich zum Abschied in die buntesten Farben gekleidet; die Sonne schien warm und wohltätig. Einzelne erschöpfte Chinesen, welche nach dieser Nacht einer Luftkur bedurften, wagten sich in kleinen Booten auf die Rhede; daran wehten die orangegelben und goldglänzenden Neujahrszettel auf und ab. Hübsch geputzte, mit schmetterlingsflügelartigen Frisuren beschwerte Damen ruhten in anderen Booten, von der Sonne mild beschienen. Wir verließen Hongkong, dieses Paradies in der Wüste, vor 30 Jahren noch eine kleine Ansiedelung, vor 50 Jahren ein gefährlicher Piratensitz, heute durch den Telegraphen mit Europa und Amerika verbunden.

Ein schluchtenreiches Küstenland mit interessanten Bergcoulissen, dem von Dalmatien nicht unähnlich, begleitet den Seefahrer von Hongkong nach dem Norden, der nicht allen behagte.

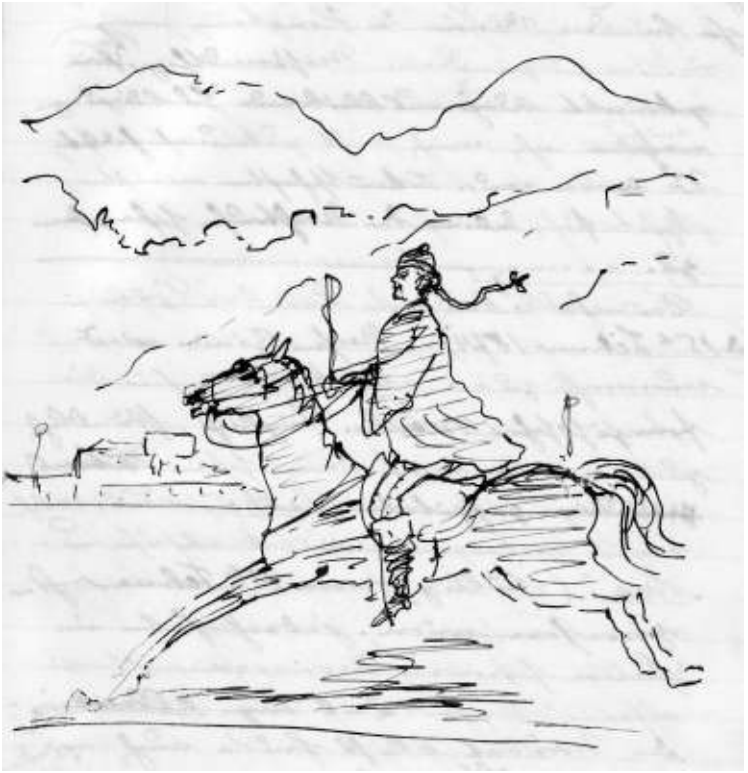
Am 19. Februar war ich von ½ 6 Uhr Früh ab schlaflos, stieg bei Nebel und Regen auf Deck. Die See, erst matt, wurde frischer und wir begannen ganz lustig auf und ab zu stampfen. In den Nebelbänken gegen Osten konnten wir zwar nicht Formosa’s Bergspitzen, wohl aber einen Dampfer unterscheiden, welcher gleichen Cours hatte. Am 20. Februar war die Bewegung noch stärker. Der einzige Platz, auf welchem man Tageslicht zum Lesen ohne Nässe fand, war in diesem speciell für

heißes Klima eingerichteten Dampfer die Salonstiege. In Folge des Schließens der Lucken wurde der Schiffsgeruch unerträglich und bald machte sich die Kälte breit. Fürwahr, solches Leben ist kein sentimental-romantisches. Am 21. erwachte ich um 6 Uhr Früh in Folge des heftigen Rollens; wir nahmen Volldampf und sahen bald die „Fisherman Islands"; die See hatte dort eine gelbbraune Farbe, ein Zeichen, dass das flache Land nicht fern war. Nach 9 Uhr fuhren wir im Schlammwasser des Stromes „Yangtsekiang". Die Überschwemmungen sind oft verheerende. Canalisirung und Bewässerung sollen musterhaft sein. Zunächst des „Government's wharf" unterhalb der Stadt Shanghai, deren Lichter wir aus der Ferne erblickten, warfen wir Anker mit der einbrechenden Nacht. Die erste Nachricht, welche uns traf, wurde während der Tafel herabgerufen und lautete: „Insurrection in Japan!" Das war ein Schlag! Welche Rebellion rief das auch unter allen Passagieren hervor, da die Meisten dahin reisen wollten. Am 22. Februar kamen wir an Land und sind bei arger Kälte in die Stadt gefahren. Das Boot wurde von einem Manne vorwärts bewegt. Durch die zerlumpte Hafenstaffage war das „Paris des Ostens" nicht gerade würdig vertreten.

Shanghai

Zunächst der Stadt hat der Fluß eine Breite von etwa 3-400 Metern, so dass die Schiffe mitten im Fahrwasser vor Anker liegen. Shanghai besitzt ebenso wie Hongkong palastartige Häuser und Parkanlagen; längs des Ufers ziehen sich die 1842 gegebenen „Concessionen" der Franzosen, Engländer und Amerikaner hin, von denen man behauptet, sie seien „auf 100 Jahre" gegeben. Südlicher liegt von Mauern und Wassergräben umrahmt die „Old town" der Chinesen.
Wir traten mit unseren von 8 Koolies getragenen Gepäcksstücken den Weg zu Fuß an; mit jämmerlichen Stöhnlauten die wie ein gesungenes Dreschen klangen, trugen sie unsere Sachen bis „Astor House". Einige Stunden später sahen wir Pagoden, Dörfer, eine große Jesuitenanstalt, und das zahlreich vertretene Elend in den chinesischen Vierteln; ich bewunderte die Fruchtbarkeit der Felder und das reiche Canalisierungssystem der Chinesen. Der Kaiser-Canal, 1100 Kilometer lang, 80 – 330 Meter breit, im 7. Jahrhundert post Christum gebaut, soll ein Wunder sein. Die Canäle bilden ein Mustersystem, ein Netz, wie es kein Land der Erde aufweisen kann. Die Bäume waren noch entlaubt; der Charakter der Landschaft von Shanghai ist im Februar noch ein streng winterlicher. Das Terrain eignet sich vorzüglich zur Jagd.
Wir waren ein- für allemal zu den Mahlzeiten auf dem Consulate geladen und nach langem Widerstreben nahmen wir diese Gastfreundschaft dankbarst an. Shanghai, das „Paris des Ostens", bot das sonderbarste Straßenleben, was Lohnfuhrwerke betrifft; das Thier ist hier zu theuer; aber es trat uns an dieser Stelle der Mensch als Zugthier entgegen, da so die Kraft billiger verwerthet wird. Die „wheels-barrows", eine Art von Schiebkarren auf je zwei Personen berechnet, ferner von Menschen gezogene Kaleschen für die Europäer, genannt: „Djin-ricki-shaws" sind hier statt

der Lohnwagen verwendet. Man findet nur bei Privaten die nord-chinesischen Reit- und Wagenpferde.



Shanghai ist wohl die fremdenreichste Stadt China's. Ich hatte die Ehre, die Bekanntschaft eines Mandarin's mit „Lilaknopf und Pfauenfeder" zu machen. Als das Consulat den Besuch des Herrn „Tschön-Fu-Swin", des Richters über die Chinesen in Shanghai erhielt, wurden die größten Höflichkeitsformeln ausgetauscht. Der ganze Apparat war höchst interessant: das Geschrei der Vorläufer, die bunt gekleideten Diener, das rothe Mandarinen-Parapluie und die stattliche Sänfte. Seine Photographie, Titelliste, sowie große und kleine Visitkarte besitze ich als Andenken an diesen sympathischen Mann.

Ich nahm in dem Bureau der amerikanischen Dampfer unsere Billets, welche bis Yokohama per Stück 80 Dollars kosteten. Nach einem Besuche bei Dr. Gottburg, welcher Sanskrit, Malayisch, Japanisch, Chinesisch – sogar Dialekte – Russisch, Englisch, Deutsch, Französisch und Holländisch kannte, gingen wir mit ihm sowie dem chinesischen Lehrer des Consuls in das chinesische Theater (Sing-sang). Es war sehr reinlich gehalten; in weitem, luftigem Raume saßen die Zopfträger an kleinen Tischen, Wasserpfeifen rauchend und Teller mit Orangen, Kürbiskernen

sowie Theetassen vor sich; wir waren die einzigen Europäer. Anständige chinesische Frauen besuchen das Theater nicht; die bemittelte Halbwelt sitzt auf einer Gallerie. Wir machten die ganze Serie von Dialogen, recitativem Gesange, Zweikämpfen mit vier Schwertern, Ballet- und Akrobatenkünsten durch, im Vordergrunde standen die Schauspieler, links rückwärts lärmte das Orchester. Die Costüme, aus schweren Seidenstoffen bestehend, übertrafen an Reichthum Alles, was ich bisher in China gesehen hatte; sie strotzen nur von Gold- und Silber-Brocat. Ob Lustspiel oder Trauerspiel, das ist den Zuhörern gleich. Selten sieht man Anfang oder Ende, denn es wird oft tagelang gespielt. Der Chinese besucht das Theater wegen der Costüme und des Lärms. Lange schwirrte mir noch der Lärm der Gongs, Trommeln und „Tschinellen", sowie einer besonderen Gattung von Geigen im Kopf und auch das Geklapper des mit Holzstäbchen geschlagenen Instrumentes. Durch eine große Zahl von Fisch-, Reis- und Speckspelunken, an Spielhäusern, Geldwechslern und Los-Buden vorbei, deren bunte lange Schilder im Winde tanzten, kehrten wir heim.

Am 26. Februar schickten wir unser Gepäck an Bord der „New York", promenirten noch einige Zeit, bis die schneidende Kälte uns heimwärts trieb. Zu Tisch war, um Abschied zu nehmen, auch Dr. Gottburg geladen. Er erzählte von der Jagd in der nächsten Umgebung, und dass ein guter Schütze in einem einzigen Tage 40 Fasanen erlegen könne. Am Morgen des 27. Februar dampfte das Schiff den Fluß abwärts; der letzte Punkt China's, des „Reiches der Mitte", Shanghai, verschwand im Nebel. Wir verließen zugleich Asien, die Wiege der Religionen und der ältesten Gesetze, der ersten menschlichen Bestrebungen auf den Gebieten der Poesie und der Kunst. Die Erfindungen der Buchdruckerpresse, des Papiers, des Pulvers, des Porcellan, die Compaß-Idee gehört den Chinesen. – Ihre Architektur, ihr Schiffs- und Brückenbau, ihre Gartenkunst, ihre Elfenbeinschnitzereien und Lackwaren sind hochoriginell. Wo ein neuer Platz für den Handel geöffnet wird, da ist der

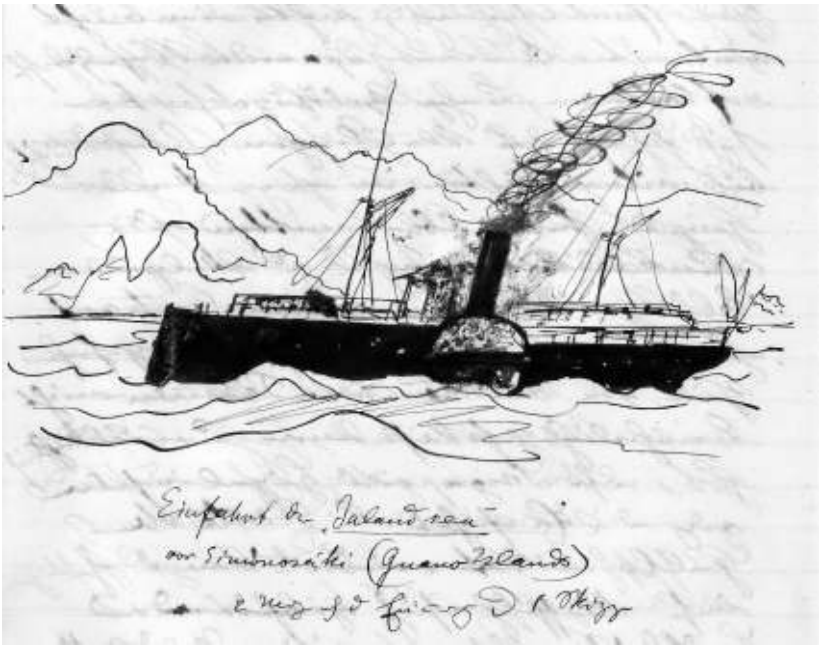
Chinese bei der Hand. Dieses unermüdlich thätige Volk mit seinem „spirit of enterprise", trägt mit Geduld und Fassung auch Armuth, lebt ohne Klage in den kleinsten Verhältnissen. Faule sind selten, Bettler gibt es weniger als in Europa, weil fast jeder arbeitet.

8. Japan

(Nagasaki, Inland Sea, Hiogo, Osaka, Yokohama, Yeddo und Ausflug nach Enoshima)

Um 2 Uhr kamen wir in offene See; der Wind blies kalt aus Osten, das Meer war leicht bewegt; immer milder wurde die Sonne und die See nahm eine blaugrüne Farbe an. Am 28. erwachte ich gegen halb 10 Uhr Früh aus tiefem Schlafe und fand die See glatt wie Oel. Leichter Wind erhob sich. Die ganze Gesellschaft athmete auf; „charming", „lovely day", „nice weather" hörte man von allen Seiten. Lustig flatterte das elegante Sternenbanner. Beiläufig um 11 Uhr Nachts passirten wir endlich die Insel „Papenberg" bei Mondschein; sie ist der Schauplatz einer mächtigen Christenverfolgung und ihr liebliches Aussehen straft die traurigen Ereignisse, welche sich auf ihr abspielten, Lügen. Ein Boot von einem amerikanischen Kriegsschiffe glitt uns entgegen und verkündete Sicherheit vor den Rebellen. Wir warfen Anker. Die ganze Nacht und gegen Morgen hatte es in Strömen geregnet; als ich jedoch auf Deck kam, war die Luft reiner und ich konnte die Landschaft betrachten. Ich hörte, dass die Rebellengefahr für Nagasaki gänzlich beseitigt sei, nur 40 englische Meilen von der Bai seien noch 2000 Rebellen von 4000 Kaiserlichen festgehalten. Ich sah mehrere Kriegs- und Handelsschiffe. Es war ein eigenthümlicher Schmelz über das ganze Bild ausgegossen und dazu tönte die Sonntagsglocke von der englischen Kirche feierlich über die Bai herüber; ein Hauch von Frieden lag still über Nagasaki's Rhede. Verkäufer brachten hübsche Schildpattkämme und andere kleine Nippsachen zum Verkaufe; sie waren die ersten Eingeborenen, mit welchen ich auf japanischem Boden verkehrte. Mir schien es wie ein Traum, dass ich thatsächlich das Ziel erreicht hatte und mich im äußersten Osten Asiens, 10.000 See-Meilen von der Heimat entfernt, befand. Freilich erwartete ich mir großartigere Bilder als diesen ersten Eindruck; besonders aber setzte ich meine ganze Hoffnung auf Yokohama, das vielbesprochene, heißersehnte, und seine Umgebung. Man machte Projecte, an Land zu gehen. Nagasaki war 1874 von etwa 100 Deutschen bewohnt. Die Stadt hatte nach O. Hübner an die 80.000 Einwohner. Wir erfuhren weiter, dass der Sommer daselbst sehr heiß sei, jedoch sollen die Nächte auffallend kühl werden.

Über den Aufstand wurde ferner berichtet, dass er sich seinem Ende näherte. Am 2. März, Früh 2 Uhr, gingen wir von Nagasaki ab. Des Morgens überraschte mich eine Serie von anmuthigen Bildern; hier sah man noch gegen Süden die Berge mit den „goldenen Gipfeln“, welche Nagasaki umgaben, von oben bis an das Meer grünbesät; schwanke Fischerboote segelten vor den dunkeln Felsenhaufen in dem bewegten Meere. Den größten Reiz beim Anblick japanischer Küsten bietet der Wald, dank der Heilighaltung der Föhre. Wir fuhren so nahe an der Küste, daß man ganz deutlich die sorgfältig bebauten, hellgrünen Reisfelder unterscheiden konnte.
Wir traten nun hinaus in die Straße von Korea und sahen ein russisches Kanonenboot, welches heftig auf den Wellen tanzte und uns mit vollen Segeln entgegenlief. Es war wegen der Rebellion nach Nagasaki bestimmt und hatte einen russischen Prinzen als Officier an Bord. In der offenen See wurde das Rollen sehr bedeutend, und die Seekrankheit bemächtigte sich Vieler.



Der Eingang in die Inlandsee kam nun näher. Die Luft wurde wärmer, denn wir näherten uns rasch dem Lande. Nun folgte für uns ein romantisches, auf einer Insel gelegenes Leuchthaus, einer der damals in Japan bestehenden 20 Thürme, welcher die japanische Flagge (die weiße Sonne im rothen Felde) zum Gruße aufgehisst hatte.

Hiogo (Kobi), Ausflug nach Osaka

Ein Kanonenschuß fiel auf dem „New York". Sofort eilten kleine Boote unserer Ankerstelle zu. Was wir in den Straßen sahen, war origineller als in Nagasaki und die Costüme waren hier besser erhalten, als wir späterhin in anderen Plätzen fanden. Das war ein Schnurren und Surren, Rennen und Schwatzen in den schmalen Straßen und von allen Seiten hörte man das Klappern der Schuhbrettchen an den Füßen.

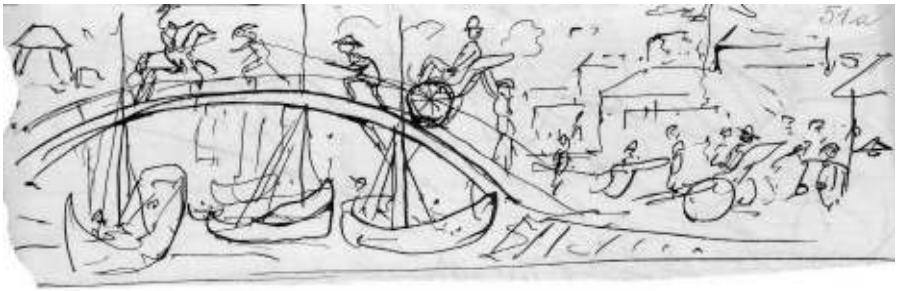
Als wir die Masse von lachenden Weibern und kreischenden Kindern, die niederen Häuser, die Tempelpforten und Fahnenstangen hinter uns gelassen hatten, traf uns auf unserem wunderlichen Wege plötzlich ein Lichtstrahl der europäischen Civilisation; es war die eben vollendete, aber noch nicht eröffnete Bahn nach Osaka. Ich staunte über die geringe Zahl von Verkäufern, welche der englischen Sprache mächtig waren. Nicht lange vorher hatte der „Mikado" („Tenno") ein Edict erlassen, nach welchem die Nation „die Haare europäisch geschoren zu tragen habe!" Es war dies der erste missliebige Zug, den ich in Neu-Japan entdeckte. Wer sich

die Haare laut Befehl schor, hatte jedoch nicht immer die Mittel, sich auch europäisch zu kleiden. Im Scherze gaben wir dem Schöpfer obiger Idee den Namen „Herr der Haarscheeren“ (statt Heerschaaren). Die europäische Cultur bedeckte sie äußerlich; sie wird aber nicht früher eindringen, als bis der fehlende technische Sinn des Japaners geweckt ist.

Ehe wir zurück an Bord gingen, sprachen wir mit dem Capitän eines der Osakadampfer, welcher uns erzählte, dass jüngst ein Erdbeben verspürt worden war. Reizende Abendbeleuchtung begrüßte uns. Soll ich von dem Totaleindrucke reden, welchen mir diese japanische Stadt machte, so muß ich gestehen, dass er ein flacher war; besonders die Häuser boten wenig Abwechslung. Friedlich neugierig und kindischfroh wandelte das anspruchslose Volk vorbei. „Kein Zweifel“, sagt ein Schriftsteller, „dass die Japaner durch die überstürzte Annahme europäischer Formen an ihrer Fortentwicklung Schaden leiden:“ Der Athem stockte den armen Unterthanen, als der so fortschrittlich gesinnte Tenno ein Gesetz nach dem anderen zur gewaltsamen Europäisierung seines Volkes erließ, aus Kioto nach Tokio übersiedelte und seine heilige Person auf den Straßen sehen ließ. Bis 1874 baute man Eisenbahnen von 10 bis 15 englischen Meilen Länge (1876 hatte Japan erst 105 Kilometer Eisenbahnen).

Fröhlich plätscherte am 4. März das Wasser in der Morgenbrise; der Sonnenschein fiel schon um 7 Uhr Früh hell in meine nette, weiß angestrichene Cabine; ich war so fröhlich. Wir fuhren mit dem Dampfer „Ho-Yen“ quer über die Bai von Osaka; die Stadt als modernes Städtebild mit ihren „3500 Brücken“ und den vielen Canälen ist ein interessantes Object für den Touristen. Wir passirten die Batterie von „Temposan“, sahen die Zauberinsel „Awadsi“ und Osaka, eine der „5 Kaiserstädte“, lag vor uns. Stolz verschmähten wir das „europäische Hotel“, um ein japanisches Gasthaus aufzusuchen und traten den Weg dorthin zu Fuß an. Neugierige hatten uns schon auf der Fahrt umstanden und die sogenannten japanischen Schönheiten schnäuzten sich dabei eifrig in ihre buntfarbenen, kleinen Papierchen, welche sie zu Dutzenden als Taschentücher mit sich führen. Ich finde einen solchen Vorrath an Papierchen, da jedes nur für einmalige Verwendung bestimmt ist, vom Standpunkte der Reinlichkeit, auf welche der Japaner, man muß es gestehen, viel hält, gerathener als unsere europäischen, hochcivilisirten Taschentücher mit gestickten Monogrammen. Des Malers Attentaten mit dem Skizzenbuche und dem Blei entzogen sich die Coquetten an Bord unter Kichern und drehenden Bewegungen. Die Taschenpapierchen hatten nach einer halben Stunde den Boden ganz überdeckt.

Das japanische „Hotel“ stand an der Wasserseite und besaß nette, leider nur zu europäisch eingerichtete Eßräume, Schlafzimmer und einen kleinen Hof mit Teich, wie ein Garten gehalten. Ein prachtvoller schwarzer Hund mit zottigem Fell lag vor der Thür, während draußen zwar nicht unsere Rosse stampften, wohl aber die in Japan billigen „Zugmenschen“ mit ihren buntlackirten „Djin-ricki-shaws“, welche auch hier erst vor wenigen Jahren eingeführt waren.



Im raschesten Tempo, im tollsten Dauerlaufe ging es Brücken auf, Brücken ab, an zahllosen, mit europäischen Artikeln vollgepfropften Trödelbuden, unter fehlerhaften englischen Inschriften vorüber, bis mir die Ohren gellten und die Kniee von der zusammengekauerten Stellung Schmerzen verursachten. Manche Brücken waren so steil, dass man Hilfe brauchte. Hoch spritzte der Koth in den nassen Straßen; bei den Rinnsalen aus Stein standen ausweichend Jungfrauen und Weiber und lachten uns an. Hier nun sah ich auch die Folge einer schrecklichen Mode der Verheirateten, sich die Zähne schwarz zu beizen: keinem anderen mehr gefallen zu wollen als dem Gatten. Auch die Augenbrauen rupfen sich die Ehe-Fanatikerinnen aus. Endlich hielten wir vor einer großen Bude an. Hinter einer Hecke von blühenden Bäumen und nachgemachten Blumen traten mehrere Männer ein großes Rad, welches durch seine Umdrehungen viele mechanische Gruppen in Bewegung setzte. Zuletzt geleitete man uns in ein höher gelegenes Zimmer, welches, in volle Dunkelheit gehüllt, nur mehr wenig Platz gewährte, denn schon harrte eine dichtgedrängte Menge des kommenden Drama's.

Ein Mann trat nun vor den dunkeln Vorhang und sang mit dem größten Pathos ein herzerschütterndes Lied; er hatte eine kleine Mandoline und griff dabei ohne System in die Saiten. Als er sein Lied noch nicht ganz beendet hatte, wurde schon der Vorhang aufgezogen und das anziehende „lebende Bild" stellte eine Enthauptungsgruppe dar; im Hintergrunde erklangen Hammerschläge und tönte die Stabtrommel auf einem Brette; lange konnte ich nicht unterscheiden, welcher Theil des Bildes Puppe und welcher lebendig sei.

Nun traten wir wieder ins Freie und bestiegen wiederum unsere leichten Wägelchen. Bei starker Steigung langten wir auf einer Hügelreihe an und genossen die Aussicht über das Häusermeer der Stadt bis zu den Masten im Flusse und weit hinaus zu den bei Hiogo sichtbaren Höhenzügen. – Zu unseren Füßen lag ein steiler Abhang, bedeckt mit gut cultivirten Gemüsegärten und Reisfeldern im frischesten Grün. Vor einer Götterbude klingelten und polterten unausgesetzt die Geldopfer und kollerten etliche Handvoll Reisspenden in den von Bonzenaugen überwachten Opferkasten. Die vor dem zufrieden lächelnden Gesichte des Gottes aufgehäuften Münzen mussten von Zeit zu Zeit von einem Priester mit einem Besen zusammengekehrt werden. Hier herrschte mehr Buntheit und Heiterkeit als in den öden chinesischen Tempeln.

Melancholisch tönte von Zeit zu Zeit, weithin durch den grauen Tag hörbar, ein einzelner Gebetschlag auf dem Gong, welcher, an einem Portale aufgehängt, von Andächtigen geschlagen wurde und „den Gott rufen sollte“. Wir traten durch die Tempelthore in den Vorhof und sahen die Gallerien der Pagode mit Menschen angefüllt. Zwischen den schön geschnitzten, vom Alter dunkel gefärbten Holzverzierungen waren an allen Ecken malerische Durchblicke gestattet, und die großen, schiefgestellten Galgen nicht unähnlichen Tempelthore, sowie die Lorbeer-, Citronen- und Pfirsichbäume rahmten die Landschaft anmuthig ein.

Auf der Rückfahrt begann der kleine „Ho-Yen“ erbärmlich zu schlingern. ¾ Stunden lang bedrohte die See Kopf und Magen. Bei den Seitenbewegungen musste man sich festklammern, um nicht ins Wasser zu gleiten. Zunächst dem „New York“ hielt der Capitän aus Gefälligkeit für uns an und pfeilgeschwind führten uns zwei Boote der schwimmenden Heimat zu. Die Anzeichen für das Wetter waren keine günstigen und man glaubte, dass unsere Weiterreise bis Yokohama eine stürmische werden würde. Am 6. März erwachten wir bei großen Seitenbewegun-

gen, gemischt mit Stampfen. Massige Wolkenballen jagten quer über den Cours des „New York“, der, in allen Rippen ächzend, die Schläge des Stillen Ozeans mit seinem scharfen Buge und seiner breiten Stirn auffing und zertheilte, so dass die Wellen mit ihren langen Schaumlocken an seinen Flanken vorbeisausten. Roller und Brecher an der Küste waren deutlich zu erkennen. Bei schwerer See herrscht auf einem Schiffe Todtenstille; man hörte nicht reden, nicht lachen, nicht gehen, nur das Aechzen des Holzwerkes, das Klingen und Klappern der aufgehängten Gläser und Flaschen, sowie das Klatschen der Räder. Der Wind pfiff durch die Taue. Die Bewegung unter Sturmgeheul war sehr heftig. Der „New York“ wankte in allen Himmels-Richtungen, wie ein Waschtrog.
Abends begann leichter Nordwind und erst spät erblickten wir die Lichter von „Rock Island“, noch 72 – 75 Seemeilen von Yokohama entfernt. Wie ein Gespenst zitterte das Bild des „Fusiyama“ mit seinen im Silber des letzten Abendlichtes glänzenden Schnee über den Wolken.

Yokohama und Yeddo (Tokio, Jedo)

Als ich am 7. März erwachte, lagen wir bereits seit einigen Stunden auf der Rhede von Yokohama vor Anker. In blauer Ferne sah ich die Bergzüge, welche den Uebergang vom Thal bis zur Höhe des „Fusiyama“ (3729 Meter, 12.000 Fuß), der aber noch ungnädig hinter Wolken zu schlafen geruhte, vermitteln. Nicht weit von uns lagen die verrosteten Ueberreste des 1872 verbrannten Dampfers „America“. Ich zog in das „International Hotel“. Nachdem wir in größter Eile das Nöthigste ausgepackt hatten, ließen wir uns nicht länger halten und rollten, trotz Regen und Kälte, in den raschen „Djin-ricki-shaws“ zur Curiositätenstraße, besahen den Bahnhof, die Miniatureisenbahn, die Theehäuser, einen Pfeilschützenstand (ein Hauptvergnügen der Japaner). Vor uns lag das Panorama der „Yeddo-Bay“ und die Rhede von Yokohama, ganz nahe zu Füßen die Stadt. Als wir diese Stätte der Lust verlassen hatten, begegneten wir einer Schaar rosenroth und himmelblau gekleideter Sträflinge, deren heiteres Gelächter sonderbar mit den ernsten Mienen der bewaffneten Begleiter contrastirte.
Wir fuhren dann hinaus zur „native town“. Lastzieher arbeiteten sich schreiend mit Steinen und Balken auf den Karren, durch den tiefen Koth. Die Witterungsklausel am 8. März: „Regen und Kälte“ genügte in meinem Tagebuch als Überschrift für 30 Tage. Wir besuchten an diesem Tage Yeddo (Tokio). In dem schlechten Hotel zu Yeddo nahmen wir einen verzweifelten lunch; in der Nähe wehte die k.k. österreichisch-ungarische Flagge, die mich ganz kalt ließ, seitdem ich in Yokohama erfahren hatte, wie der Engländer, wenn er ein fremdes Land vertritt, dessen Unterthanen grob empfängt (der auch die österreichischen Geschäfte zeitweilig leitet). Yeddo hatte mich auf den ersten Blick heftig enttäuscht; aber ich wollte noch schweigen; mein Urtheil sollte nicht zu rasch sein; der Tag war zu ungünstig und der andauernde Regen bei einer mittleren Jahrestemperatur von 15° Celsius nicht einladend. Wenn man bedenkt, dass die Stadt „sieben Stunden im Umfang und zwei Millionen Einwohner“ haben soll, so mögen immer noch Plätze zu finden

sein, wo die Eintönigkeit aufhört und an die Stelle von zerlumpten Buden elegante Läden treten. (Nach amtlichen Ausweisen hatte „Tokyo“ 1873 freilich nur 780.321 Einwohner.)

Am 9. März, als ich „International Hotel“ wieder verlassen hatte, fand eine Promenade in die „Curio Street“ statt, in welcher wir Vieles besahen, jedoch erfolglos einkauften. Auch Baron Stillfried, Photograph und Compagnon der Firma Willmann, besuchten wir. Er hat die echte Physiognomie des österreichischen Officiers; er ist nur durch seine Energie und Intelligenz als Autodidakt zu einem hohen Grade von technischer Fertigkeit gelangt, so dass er alle Concurrenten in Japan aus dem Felde schlagen konnte. In seinem Hause traf ich die gebildeteren Oesterreicher, welche damals in Yokohama lebten. Er besuchte mich später in Wien.
Wir besahen „Bentin Dori“. Endlich wurden die Oelfarben hervorgeholt und das Portrait eines Japaners erschien auf dem Papiere des Reisegenossen.
Praktische japanische Sprachstudien wurden durch die Dummheit der Diener vereitelt, deren Einer, als ich zufällig die Ausdrücke für „Wasser“ und „Feuer“ verwechselte, richtig das Wassergefäß in den Kamin stellte und das Holz in den Bade-

kessel legte; auch ein Beweis für den hohen Grad der Bildungsfähigkeit dieses Volkes durch den Contact mit den Europäern. Am 12. März machte ich einen Besuch im englischen Club, welcher mannigfaltiger ausgestattet und reicher dotirt war als der deutsche. Hierauf sahen wir den vernachlässigten „public garden", der einige hübsche Ausblicke in die Landschaft bot und hinter den „Bluffs" (Hügeln mit Landhäusern) unter einem reich entwickelten Nadelwalde angelegt war. Nach dem Essen ging ich in das „Viertel der Japaner". Die Hauptstraße war mit unzähligen Papierlaternen beleuchtet; noch ganz am Beginne derselben, hoch über Stufen lag ein Tempel; dort machte sich ein Priester breit und schlugen die Beter, um den Gott zu rufen, mittels eines Strickes den „gong"; ferner sahen wir ein öffentliches Bad, in welchem nackte Mädchen und Knaben lachten, nur durch ein Gitter von der Straße getrennt. Viele Verkaufsstände waren mit kleinen Lichtern besteckt, in denen Kleider, Stickereien und Allerlei zum Hausgebrauch angeboten wurde. Das Papier bildet neben Lackarbeiten einen Hauptartikel. Aus Papier verfertigt man fast Alles: Körbe, Schachteln, Waffen, Feuerwehrhelme. Die Bücher sind reizend; Carricaturen, Handzeichnungen nach der Natur, Illustrationen, Götterbilder … Akrobaten, Märchenerzähler, Zauberer machten sich breit.

Als wir wieder zurückgingen, hörten wir plötzlich Lärm; dunkelblau gekleidete Japaner, denen ein weißes „F.B." auf den Rücken genäht war („firebrigade"), Soldaten, Pompiers mit Helmen, Chinesen mit fliegenden Zöpfen, kreischende Weiber eilten ängstlich umher. Es bot sich uns alsbald das sehr häufig wiederkehrende Schauspiel eines Brandes in Yokohama. Wir boten dem Wirt des „Oriental Hotel" unsere Hilfe an; er dankte jedoch, indem er sagte, er sei „well insured". Das Prasseln und Krachen der Flammen wurde immer heftiger, neue Menschenschaaren zogen herbei. Mit Todesverachtung kletterten die vorzüglichen japanischen Feuerleute, Hitze und Gefahr außer Acht lassend, auf nahegelegene Objecte. Unser Hotel war außer Gefahr, da der Wind die Flammen nach Süden trieb. Zuweilen tönte der Klang der Glocken bis in die Stube und ein fernes Summen ließ den Schlaf nicht aufkommen. Um 3 Uhr Morgens hatte ein entferntes Object wieder aufzuflammen begonnen. 6 – 7 Häuser lagen in Ruinen. Bei der Promenade am Morgen passirten wir das abscheulichste Quartier der Stadt, wo das Laster aus allen Augen sprang. Ich suchte nach schöneren Bildern. Eine der schönsten Promenaden ist die über die „Bluffs" bis „Race Course" (Rennplatz). In einem Dorfe kaufte ich vorher japanisches Backwerk, das mir trefflich mundete, und trat von „Negishi", wo ich zur „Mississipi Bay" hinabstieg, den Heimweg an. Von da kehrte ich zwischen den Reisfeldern zurück. Unter vielen immergrünen Bäumen (Lorbeerbäumen, Eichen, Föhren, Fächerpälmchen) schlängelte sich der Weg anmuthig von der Bai bis zur Stadt. Aus den Theehäusern riefen die plattnasigen Mädchen dem Wandernden mit einem lustigen „Ohaioh"! ihre Einladung zu einer Tasse Thee nach.

Am 15. März flogen wir in drei raschen „Djin-ricki-shaws“ an den Brandruinen vorüber, gelangten zur Eisenbahn, stiegen vor dem Bahnhofe ab und fanden im Wartesaal erster Classe eine Reihe von Ansichten der Strecke Yokohama-Yeddo, Photographien von einem Oesterreicher aus Aussee. (Yokohama – Yeddo 45 Minuten.) In Yeddo nahmen wir um einen billigen Preis einen Wagen und fuhren direct zu Herrn v. Brandt, dem deutschen Gesandten. Wir fuhren dann zum kaiserlichen Schloß. Die Mauern jedoch wurden schon nach und nach abgerissen. Das Schloß war kürzlich abgebrannt; der Tenno hatte deshalb seine Wohnung gewechselt. Diese Demolirungssucht war ebenfalls der Wuth, Europa nachzuahmen, entsprungen. Die größten Katastrophen hatte Yeddo aber am 12. Nov. 1855 (Erdbeben) und am 7. April 1872 (Feuersbrunst).

Nach längerer Fahrt traten wir in einen stark mit Vergoldungen bedeckten Tempel im Haine von „Asakusa“ und hier bot sich uns das sonderbarste Beispiel von Götterverehrung: Ein drollig bemaltes, hoch aufgehängtes Bild wurde nämlich von den Verehrern mit gekauten Papierstückchen bespuckt, und je höher dieselben klebten, desto mehr stand der Spuckende in Gnade; viele Papierchen fielen auch gänzlich herab und es schien dieses nach den Mienen der Andächtigen ein böses Zeichen. Riesige Papierlaternen hingen von dem Plafond herab; die Menge summte und schwirrte unruhig ab und zu. Dort stand ein kleiner Buddha aus Holz zum Heilen aller Schmerzen; man brauchte ihn nur an jener Stelle zu reiben, wo es schmerzte, und sich sodann daselbst zu berühren. Der große Tempel von Asakusa ist aus Cedernholz erbaut und hat eine große Ausdehnung. Man kann in dem Tempelgarten stundenlang umherwandeln. Geschichtenerzähler sammeln Gruppen um sich, ebenso Musikanten und Taschenspieler.

Montag den 16. März überraschten uns große Neuigkeiten, denn der „Mikado“, der „Tenno“, der göttlich verehrte Herrscher dieses Landes, sollte sich in einigen Tagen persönlich in Yokohama zeigen. Diese Zeitungsnachricht bestätigte der österreichische Consul Zappe, welcher mich freundlichst empfing. Am 18. März sollte

er im „Light-House-Department“ die Maschine eines Leuchthauses, welches für die Küste bestimmt war, und sodann den Gasometer besichtigen. Zu diesem Zwecke erwartete man ihn auf dem Bahnhofe zwischen 3 – 4 Uhr. Eine kaffeetuchartig ausgeschlagene Carosse mit vergoldeten Rädern, Kutscher und Diener à la Louis XV. gekleidet, und ein reich verziertes Reitroß für den Herrscher standen bereit. Endlich dampfte die Miniaturlocomotive in den Bahnhof. Der Tenno war in hohen Kanonenstiefeln und braunem Frack mit goldenen Knöpfen, Dreispitz mit großer Verschwendung von weißen Straußfedern, und anliegenden weißen Reithosen erschienen. Das war der göttlich verehrte Souverain Mutso Hito, der seinem Vater Kaiser Komri Tenno 1867 gefolgt und mit welchem die Periode „Meiji“ begonnen hatte und ein Kaiser über 33 Millionen; heute wieder mächtig. Die Begleiter des Fürsten verloren sich in einem Meere von Fracks und Cylinderhüten, die ihnen alle zu weit und zu groß waren. Kühn bestieg der Tenno das Roß; jedoch welche Enttäuschung! Anstatt in leichtem Galopp hinauszusprengen, wurde das Thier von zwei Dienern im Schritt geführt. Das viel zu große Schwert versetzte sein feuriges Roß in ängstliche Bewegungen. Die Kaiserin folgte mit drei Damen ihres Hofstaates; sie alle glichen mit ihren schweren Brocatkleidern von hoher Schönheit, und ihren mit Farbe dermaßen überdeckten Gesichtern, daß man die Züge kaum unterscheiden konnte, Porcellanfigürchen von „Old China“. Den Zug schloß abermals die Cavallerie auf störrigen Rossen. Das Zwerchfell erregte die Art der Officiere, sich gegenseitig zu begrüßen, ein Gemisch europäischer und inländischer Höflichkeitsformen. Der Platz gewann dadurch den Anblick eines wogenden Meeres. Die Zeitungen verherrlichten natürlich in überschwänglicher Weise die Ankunft des göttlichen Herrschers; die Presse in Japan ist ziemlich entwickelt. 1874 gab es in Yeddo nicht weniger als 18 Zeitungen.

Am 25. sprach man im „Breakfastroom“ noch immer von einer mehrtägigen Verspätung des „Nil“. Der „China“ traf richtig von Hongkong ein. Eine schauderhafte Nachricht traf im Laufe des Nachmittags ein: Das französische Schiff der M.M. „Nil“ war laut Telegramm zu Grunde gegangen, nur vier Personen von 92 sollen gerettet worden sein! Welch’ grässliches Ereigniß! Da man uns zu Ende März noch auf der Reise von China nach Japan glaubte, so telegraphierte ich sofort bei „Reuter’s Telegraph Office“ nach Wien, dass wir wohlbehalten seien. Der „Nil“ von schwerer See getrieben, seine Stellung nicht kennend, war 70 Meilen von Yokohama, vor „Rock Island“ aufgelaufen.
Bis zum 26. März waren wir noch immer nicht dazugekommen, einen Ausflug in das Innere des Landes zu machen. Des Abends war die See ausnahmsweise ruhig. - Die Lichter auf den Masten spiegelten sich in den leicht wogenden Wellen der Bai und aus der Ferne tönte über die nasse Fläche das Klopfen der Fischer auf die Bretter ihrer Barken; man nennt dies „Bezauberung der Fische“. Von den Leuchtschiffen glänzte ruhig das rothe, helle Licht. Alles war so friedlich, als ob niemals eine „Oneida“ oder ein „Nil“ von diesen Wassern verschlungen worden wäre und die Trümmer der verbrannten „America“ nicht in derelben Fluth rosteten.

Zwei Tage später unternahmen wir eine kleine Partie. Wir sahen die Ringmauern der alten Burg mit ihren malerischen Gräben, strichen wieder durch eine Straße voll Marktbuden und Gewimmel, bogen um eine Ecke und die breite Avenue, begrenzt von dem höher liegenden Haine von „Uyeno“, lag vor uns. Zu „Uyeno“, an jenem schönsten Punkte Yeddo's angelangt, fanden wir alle Kirschbäume in reizender Blüthe, die Leute lebendig und froh, wie zu einem Frühlingsfeste vorbereitet. Per Bahn fuhren wir dann nach Yokohama, wo wir zum Dinner im „Oriental Hotel“ eingeladen waren.

Oster-Excursion nach „Inosima“ (Enoshima)

Nun ging es in unserem gemietheten „Char-à-banc“ durch die lustige Vorstadt „Bentin“ und der Bahn entlang. Der Weg ist zumeist mit niedlichen Bäumen besetzt. Dichte Wälder wechselten mit Gemüsepflanzungen, grünen Reis- und hellgelben Rapsfeldern in Blüthe ab; nördlicher begannen die Maulbeerdistricte. Nach 1 ½ Stunden Fahrt, bergan und bergab, erreichten wir „Totska“, und nach weiteren ¾ Stunden erreichten wir das malerische „Fujisawa“.

Man besah sofort einen prächtigen Tempel, in welchem ein geldsammelnder, schlauköpfiger Priester uns zum Thee einlud. Nach dem Frühstück nahmen wir die „Extrapost“ (Djin-ricki-shaws). Ein Stück des Weges gingen wir noch zu Fuß. Herrliche Rosablüthen der Pflaumenbäume, dunkelrothe Kamelienbaum-Blumen,

hübsche Shinto-Tempelchen, kleine Steinstiegen, dann wieder Steinlaternen und Bauernwirthschaften. Bei den zahlreichen Schwarzföhrenwäldchen dachte man unwillkürlich an Gegenden in der Nähe Wiens, ein Blick auf blumige Wiesen, einen Bach, versteckte Häuschen und Hügel mit Wald ließ an die „Heiligenkreuzerwiese“ bei Baden denken. Da plötzlich öffnete sich zwischen den hohen Nadelbäumen der Blick auf die See; alle Ermüdung war vergessen, denn, indem wir im Dünensande mühsam aufwärts kletterten, entrollte sich von der anderen Seite das Bild der heiligen Insel „Inoshima“. Von der Insel (eigentlich eine Halbinsel) zog sich ein helles Sandband, an beiden Seiten durch die Brandung angefressen und im Bogen von den Brechern bespült. Wir traten in ein Theehaus, alle Räume waren mit Papierwänden von einander geschieden; die kühle Brise versprach eine kalte Nacht. Ein Kohlenbecken sollte uns wärmen. Auf der Seeseite fanden wir eine kleine Terrasse, die den Ausblick gegen „Odawara“, auf den „Fujiyama“ und den lieblichen Vordergrund gewährte. Der Herr, der weißköpfige Schlacken- Erzeuger, der Aschenkegel voll Schnee, dieses 12.000 Schuh hohe Ungeheuer, imponierte mir gar nicht. Überall schleicht sich dieser zudringliche Kegel in die Hintergründe.

Wir besuchten nun die Insel. Nach peinlicher Kletterei trafen wir endlich am Fuße der Insel auf der Seeseite ein und zwar, dank der Ebbe, auf Wasserhöhe; auf der Südwestseite befand sich die „heilige Grotte“ und diese war unser Ziel. Wehe Jenem, welchen längs dieser steilen Küste eine Springfluth einholt oder die tägliche Fluth überrascht. Im Hintergrunde sahen wir in dem Grottentempelchen Priester, umgeben von dem gewöhnlichen Apparate von Lampen, Götzenbildern, Opferstöcken und Rosenkränzen.

Der Ostermontag (6. April) war ein herrlicher, reiner Tag. Die ganze Nacht hindurch hatte die Brandung gewaltig gegen die Felsen gebrüllt. Der alte Riese „Fujiyama“ war verhüllt. Wir gingen durch den weichen feuchten Meeressand zu Fuß. Wir besahen nun den „Daibutz’’ (großer Buddha) beim Dorfe Hasemura. Er ist ein colossales gegossenes Bronce-Riesenbild des Gottes von 50 Fuß Höhe, das Innere ist Tempel.

Nun ging es wieder zu Fuß und wir wendeten uns links. Zwei Thore aus Holz, in großer Distanz aufgestellt, rahmten vortheilhaft eine lange Shintotempel-Avenue ein. Wir traten in das Heiligthum von „Kamakura“ und besahen alte Waffen, Reliquien aus dem 9.Jhdt. n.Chr., dann etliche „ehrfurchtsvoll bespuckte“ Heiligenbilder. Bald eilten wir in drei Handwägelchen, mit frischen Leuten und unter lautem Gebrüll derselben, in raschestem Tempo bergab; der Staub flog hoch auf. Endlich sahen wir die Bai; die armen „Ninsogos“, schwitzend und ermattet, hielten vor dem „Japan Hotel“ an. Alles, was ich nun von „tchaia“ (Gasthaus) mit seinen rohen Fischen (mit „shoya“, gesotten), von „tserchi“ begleitet (in Wasser gekocht), den Omelettes mit Fischöl, weißen Rettichen, Brod, Reis, „saki“ durch Wasser gebrochen gesehen hatte, war überstanden.

Die „japanische Schweiz“, jenes Centrum von Naturschönheiten, zu sehen, war uns nicht vergönnt. Meine Kräfte und die Schilderungen von Unsicherheit erlaubten das nicht. Entschlossen, bei meinem Gesundheitszustande Japan bald zu verlassen

(ursprünglich wollten wir bis September bleiben) ging ich zum „Pacific-Mail-Office“ und wir bestimmten den „Vasco da Gama“ als geeignetes Transportmittel.

Kapitän Rice redete uns artig an; wir seien willkommen, meinte er, wenn auch um 24 Stunden zu früh an Bord gekommen, denn er könne wegen des schlechten Wetters seine Theeladung nicht einnehmen. Der Thee wird in Körben und Flechtwerk

verschickt und nimmt sehr viel Raum ein. Bald dampften wir durch die Bai von Yeddo. Eine Wettfahrt, eine Concurrenz zweier Linien, der englischen und der amerikanischen, war es. Der Capitän hatte die feste Absicht, anstatt in 21 in 18 Tagen überzufahren. Als wir das letzte große Leuchtfeuer am Eingange der Yeddo-Bai passirt hatten, wurde das Rollen stärker, die See düsterer.

9. Loggbuch über den großen Ocean

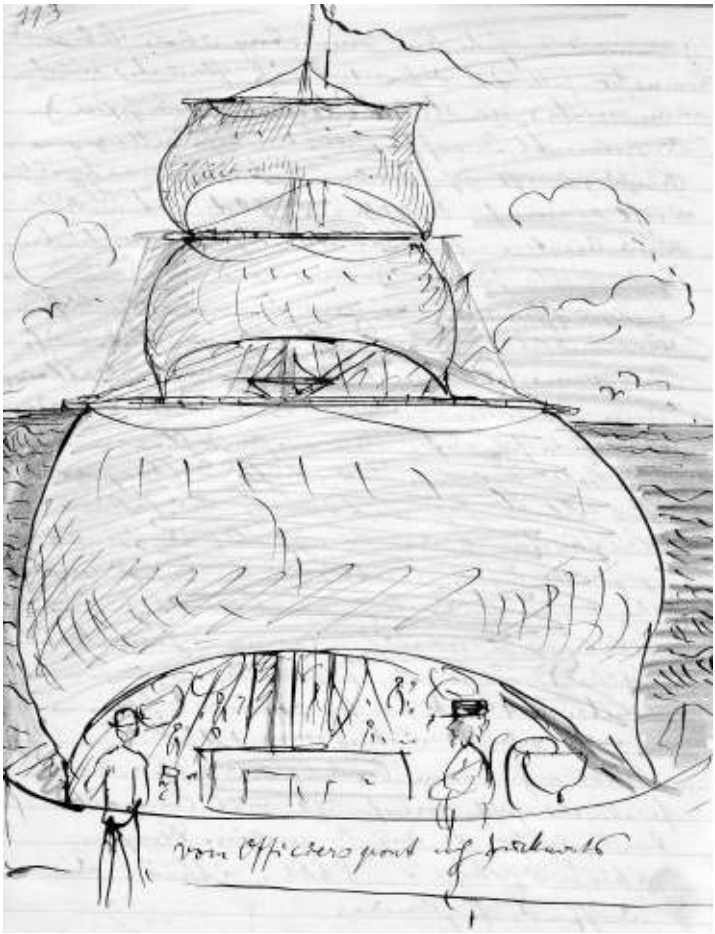
An Bord des „Vasco da Gama“ („Transpacific Line“)
„Boundless, endless and sublime” (Byron)

1. Tag. (15. April.) Ich erwachte bei etwas Dünung („swell“), schwacher Brise und erträglicher Bewegung des Schiffes mit leichter Kopfbeklemmung. Der „Kuro Siwo“, der „Golfstrom des Stillen Ocean“ begleitet uns ein Stück. So treten wir hinaus in das größte Meeresbecken der Erde.

Möge dich Neptun beschützen,
Auf der langen weiten Fahrt;
Sei der Fahrwind immer günstig,
Sei vor Sturm und Noth bewahrt. (H.v.Littrow.)

2. Tag. (16. April.) Südsturm! Die See ist blauschwarz; der Himmel hängt trüb und schwer voll grauer Wolken; das Gemüth ist verdüstert, die Menschen schweigen.
4. Tag. (18. April.) Wir haben schönes, reines aber kaltes Wetter. Die Chinesen wanken die Treppe herauf, um sich in großen Gefäßen aus der Küche ihr „Tschau-Tschau“, aus Reis bestehend, zu holen und schleichen mit gekrümmten Rücken an der Schiffswand hin. Opiumshop und Spital, beide aus Brettern, stehen sich gegenüber auf Deck, welches durch die widerlichsten Gerüche beherrscht, an dieser

Stelle von uns nur ab und zu besucht werden kann. Ein neugebauter Luftschlauch führt herauf, man hat auch in die Räume unter uns die Koolies gesteckt, die erst heute wieder lachen und flöten, plaudern und spielen. Sie sind 626 an der Zahl, verhandelte Arbeiterwaare unter dem Namen „Chinaman-Passengers for America", die aber, wie das liebe Vieh gefüttert, getrieben und in Massen abgezählt werden.
8. Tag. (21. April B.) („Midocean" !) Der siebente und achte Tag haben gleiches Datum. Wir gewinnen auf der Fahrt von der östlichen zur westlichen Halbkugel einen Tag. Jetzt erst kann ich von dem halben Wege um die Erde reden.



Die amerikanische Linie war bisher die längste der Welt gewesen; der „Vasco" hat sie zum ersten Male in 19 Tagen zurückgelegt; diesmal unternahm er seine zweite Fahrt von China nach Amerika, nachdem er im November als neugebautes Schiff von London abgefahren und in Hongkong eingetroffen war. Nunmehr hofft der

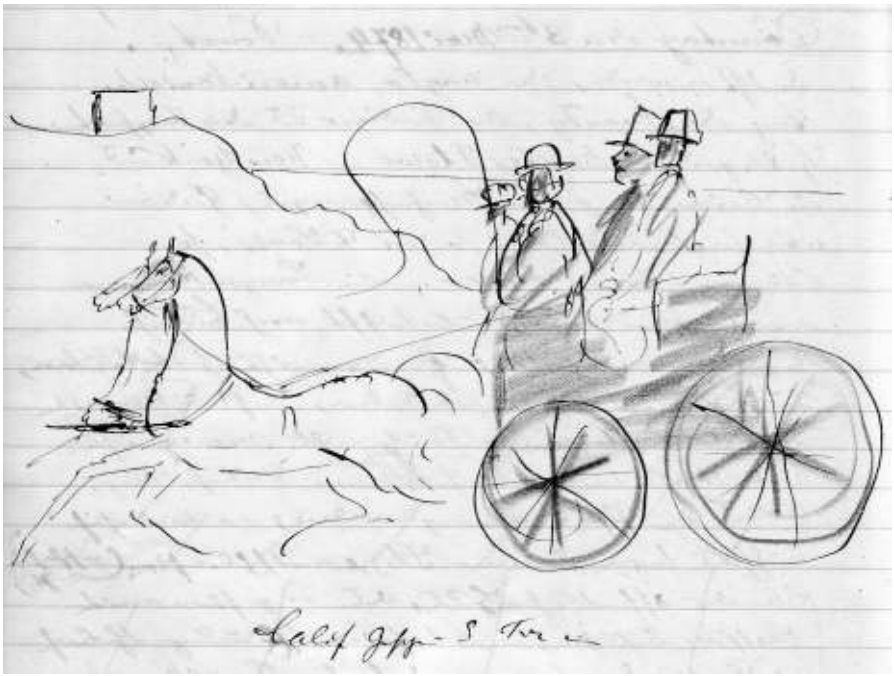
Capitän auf nur 17 Tage Überfahrt und arbeitet darauf hin, seiner „China-Pacific-Line“ die „Mail“ zuzuschanzen, da der Schnellere den Vorzug erhält.
14. Tag. (27. April.) Wind von SW.! Also endlich naht der „fair wind“; wir jubeln und ziehen fröhlich mit gesetzten Segeln dahin; „rolling home“ singen die Yankees, „rolling home“, stimmen wir ein.
16. Tag. (29. April.) Nach dem Dinner eine herrliche Beleuchtung. Graublaue dunkle Wolken, die See bald Purpur, bald hellgrünblau und durchsichtig; die Sonne, halb verschleiert, glich dem Monde; dann ein Riß in den dunkeln Wolken mit goldenen Rändern, wie die Pforten des Paradieses. Wir nahmen Abschied von unsern lieben Freunden, den Albatros, deren Ausdauer uns begeistert hatte. Als wahre Weltmeerbewohner, stolze Bezwinger zweier, dem Menschen feindlicher Elemente, durchschneiden sie kühn die Sturmgewalt und die Wucht der Wellen und eilen dem schnellsten Dampfer nach. Sie sind die „Adler des Meeres“.
17. Tag. (30. April.) Vorletzter Tag vor San Francisco, letzter in offener See! Das Schiff wird täglich leichter (35 Tons Kohlen), der Vorrat reicht gerade für einen Tag. Das letzte Dinner an Bord ist blumengeschmückt, der Capitän gab Champagner.
18. Tag. (1. Mai 1874.) Ich erhob mich Früh um 5 Uhr. „Point Reys“ (vor San Francisco) war in Sicht. Die ersten Segelschiffe, Klippen zeigen sich; herrlich glänzt die Sonne hinter einem leichten Wolkenschleier; hoch spritzt die Brandung an den Felsen empor. Nun traten wir zwischen die Felsen von „Golden Gate“; ein zum Ersticken lauer Luftstrom wehte uns bald entgegen. Man warf Anker. In Booten nahten Agenten, Kutscher, Bootsleute, Träger. Schnupftücher wehten dem Sieger über den gewaltigen „Pacific Ocean“ zu.. Unsere längste Seefahrt war zu Ende. Wir sind auf dem Lande; fester Boden ist betreten, die Beine schwanken, die Luft drückt schwer. Wir hielten vor einem eleganten Hotel, im „Occidental Hotel“ hob uns der „Elevator“ vier Treppen hoch, wir traten in zwei kleine Zimmer.

10. Nord-Amerika
(San Francisco, Pacificbahn, Omaha, Chicago, Niagarafall, Hudson, New York)

San Francisco hatte 1847 459 Einwohner, und ist heute der erste Goldmarkt der Welt. Seit dem Brande von 1851 erstand es wie ein Phönix.
Die Abendzeitungen besprachen die Fahrt des „Vasco“. Sie sagen, er habe die schnellste Reise gemacht, die jemals ein Schiff über den Pacific zurückgelegt habe, das sei bewundernswert! Auch unsere Dankadresse an den Capitän war mit allen Unterschriften abgedruckt.

2. Mai. Wir fuhren um ½ 3 Uhr die steilen Straßen empor. Nach vierzig Minuten hatten wir fünf englische Meilen, fast immer bergauf und bergab, zurückgelegt. Reizende Häuser mit ihren Holzzierden begleiteten uns fortwährend; dann und wann tauchte ein Restaurant auf; selbst Rennbahnen waren da zu sehen. Wir kamen vor „Cliffhouse“ an. Dünensand und nackte Klippen empfingen uns; viele Equipagen mit dampfenden Rossen standen da, denn hier ist die fashionable Welt

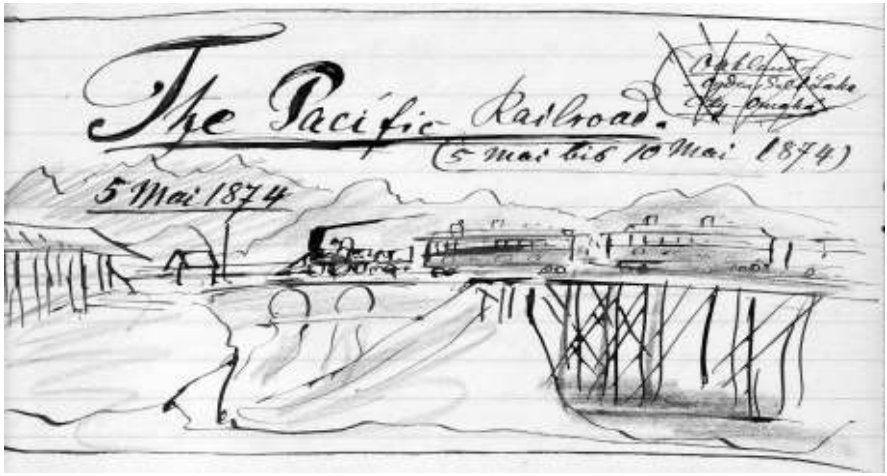
versammelt und gibt sich besonders Samstag Nachmittags Rendez-vous. Ein Bild der Überraschung lag vor der Seeterrasse: Zu Füßen leckte die größte Brandung der Erde unter Donnergeheul an den Klippen empor, fing die Felsen mit nackten Armen und rollte weithin nach Süden. Vor uns die Klippen, bedeckt mit bellenden und heulenden, kämpfenden und sich sonnenden Seehund-Meuten; viele derselben stürzten sich in die Fluthen und nahmen Wonnebäder. Die Seals sind die Lieblinge der Besucher. Wir bestiegen den Hügel; kein Baum war weit und breit zu sehen. Ich begreife jetzt das „Bonmot“: „Why is it not good to sit down under a tree in San Francisco?” Antwort: „Weil es keine Bäume gibt.“



3. Mai. Da war er wieder, der anglo-amerikanische Puritaner-Sonntag des „Brandy“, der Prediger, der Trägheit, Spielen verpönt, Bibeln auf den Spieltischen. Heute predigte Beecher-Stowe in New York.

Den 4. Mai. Morgens besuchte ich Davidson & Comp. und schickte das große Gepäck nach Omaha voraus. Wir fuhren zur „Ferry“. Sie tanzte bei starkem Winde. In Oakland stiegen wir ab. Eine reizende Eichenlandschaft, frisches Grün, treffliche Luft, durch Regen gekühlt, drängte zum Promeniren. Schweizerartig stand das große, neue hölzerne Hotel, sehr reinlich, noch ziemlich leer, vor uns. Hier war gerade Bürgermeisterwahl, an diesem Tag wird kein Wein ausgeschenkt. Sehr zu empfehlen!

Auf der Pacificbahn
(Oakland-Omaha)



Die „City Coach“ von Oakland, der Sommerfrische San Francisco's, schleppte uns mühsam durch tiefen Sand, welcher das Terrain zwischen der Stadt und dem Stationsgebäude der Pacificbahn überfluthet; der „Atlantic Express“ mit seinen „Palace cars“ nahm uns auf. Die „Sacramento-Ebene“ durchschnitt der Zug mit amerikanischer Geschwindigkeit, bald erblickten wir bei Stockton die Gebirgszüge der „Sierra Nevada“. Nach mehreren Stunden erreichten wir die gefährliche Stelle, welche unter dem Namen „Cape Horn“ bekannt ist. 2000 Fuß tiefer glitzerte der schäumende „American river“; riesige verkohlte Stämme lagen an beiden Seiten der Bahn; es ist die Grenze des großen westlichen Minenlandes; der Digger wird hier von dem Jäger und dem Farmer abgelöst ... Gegen Abend traten wir in das Gebiet des Schnees ein und der Zug polterte mit einbrechender Nacht durch die zahlreichen „snow sheds“ der „Sierra Nevada“. Empfindliche Kälte drang durch die Thür. Der Bau dieser Bergbahn ist bewundernswerth und doch haarsträubend; kein Steindamm, kein Brückenbogen aus Stein ist zu sehen; es gibt keine Signalobjecte, Zeichen der Gefahr zu geben; der „cow catcher“ der Maschine muß den Weg bahnen; der Schutzkorb der Maschine muß den Weg rein halten. Nachts sahen wir durch die angelaufenen Fenster hohe Schneewände.

Wir erwachten am 6. Mai Früh 5 Uhr in der großen Alkali-Wüste von Nevada; eine trostlose Einöde lag um uns; nur der Salbeibusch und weiße Alkalikruste, gleich Schneestellen auf dem Sande, belebten diese kahlen Wüstenhügel. Es folgte die Station „Humboldtlake“. Indianerzelte und bettelnde Weiber („Squaws“) waren zu sehen.

In der Station „Winnemucca“ lag der Schnee noch tief bis zu den Hügelkanten; Indianer, halb europäisch gekleidet, verließen den Zug; ihre Gesichter waren roth bemalt; sie verlassen den Zug, um ihre einsamen „Wigwams“ aufzusuchen.

Als wir Nachmittags die „Palisades“, eine hübsch geformte, absonderliche Felsenparthie erreichten, befanden wir uns in einem Hochthale. Im Galopp flohen halbwilde Pferde und Rinderheerden; Viehleichen mit gebrochenen Rippen lagen neben den Schienen, einige vom „cow catcher“ der Maschine zur Seite geschleudert, andere verhungert oder erfroren. Tote Pferde und Maulthiere säumten die Straße des Hochthales ein; gebleichte Gebeine wechselten mit frischen Cadavern ab; es war, als ob wir ein Schlachtfeld zu durchkreuzen hätten. Nochmals durchschnitten wir steiles Geröll, dann verschoben sich die Seiten-Coulissen und jubelnd begrüßten die Insassen des Zuges nach 24stündiger Einöde die erste Wiese. In jenen pflanzenarmen, mit rothvioletten Tinten übergossenen und in der Ferne tief in Schnee gehüllten Eiskuppen herrschte die großartige Majestät unentweihter Natur.

Das „Supper“ nahm man in „Elko“, einer rasch emporgeblühten Stadt (mit Schule, Kirchen, Hotel); Elko ist ein „Mining-centre“, nicht weit davon liegen die Silberdistricts von Washoé. In einem der Bagagewaggons lagen Silberbarren. Als die Nacht einfiel, erglänzten die „Humboldt Mountains“ gespenstisch. Der schneeschwere, dunkle Himmel lastete auf der Gegend wie ein Alp; der Wind pfiff über

die Haide. In einer der nächsten einsamen Stationen sahen wir in der Ferne ein großes Feuer; wohl war es ein Buschbrand oder vielleicht eine Urbarmachung. Welche Staffage! Ein herrenloses Feuer unter gewaltigen Bergen im Schneegestöber bei Nacht und auf dem öden Wüstenboden.

Bald tauchten am nächsten Tage die riesigen, schneegekrönten „Wahsatch-Mountains" in Utah auf und davor eine schwarze Insel inmitten des wüstenumkränzten Mormonen-Salzsee's. Kein Baum ist weit und breit zu sehen, wüster kann die Wüste nicht sein, und hier lagerten die flüchtigen Mormonen unter Brigham Young! Die Colonisierung solcher Landstriche ist ein Kunstwerk, und hinter diesen natürlichen Bollwerken gelang es ihnen, an jenem Ufer des großen See's ein Paradies zu zaubern.

Wir flogen, stets abwärts rollend, der Ebene zu; bei Promontory-Point war die Verbindung der transamerikanischen Eisenbahn am 10. Mai 1869 gelungen. Ganz Nordamerika jubelte über die Vollendung.

Bei „Corinne", einer nicht mormonischen Station, zeigten sich nun Ansiedelungen. Vieh, Ochsenwagen, Männer mit Revolvern und Bowiemessern im Gürtel, sechs bis acht Maulthiere vor den bespannten Wagen sahen wir hier in dieser Höhe. So zog man noch vor sechs Jahren nach dem „Far West". Ausrüstungsgegenstände (vom Sattel bis zur Minenhacke, vom Strohhut bis zum Wagenrad, der Nadel bis zu den Conserven, Kleidern, Maschinentheilen und Waffen) lagen in „Stores" bunt durcheinander; die Stadt glich einem Barackenlager; der „Bear River" fließt daneben vorbei in den „Salt Lake" und ein Dampfer fuhr von hier regelmäßig nach Utah über den Salzsee. Bald begannen nun die Mormonen-Ansiedelungen am Fuße dunkler Felsen. Blühende Obstbäume, fruchtbare Äcker tauchten auf und häuften sich. Im Thale blickten wir mit Wonne aufblühendes, grünendes, sorgfältig bebautes Terrain. In Ogden verließen wir die Pacificbahn und fuhren mit der Utahbahn nach „Salt Lake City", der Mormonenstadt. Viele Deutsche, Schweizer, Dänen und Franzosen wohnen hier. Blühende Gärten umgeben die Häuser, in welchen 13.000 Menschen ihr durch Religion und Gebräuche eigenthümliches Leben führen. Gruppen von Familien (ein Mann mit 6 – 10, oft 20 Weibern und vielen Kindern) wandeln friedlich auf den Straßen; Vielweiberei ist nur hier möglich. (The Lord our God calls us Latter-Day Saints to unite, to build up his Temple …) Auf Grund der amerikanischen Gesetze soll wegen Polygamie gegen die Mormonen in Zukunft vorgegangen werden. Wir hörten Brigham Young in einer Nachmittagsconferenz sprechen; er war ein wohl conservierter Siebziger mit rohen Gesichtszügen; der Wortschwall strotzte von Selbstlob und Phrase. Staunend verließen wir Utah.

(Anmerkung Hnatek: Jules Verne schreibt über Salt Lake City: „Doch muß man nicht meinen, alle Mormonen hätten mehrere Frauen. Man ist frei, aber zu merken ist, dass besonders die Bürgerinnen von Utah darauf versessen sind, verheiratet zu sein, weil den Religionsbegriffen des Landes nach die unverheirateten Frauen nicht ins Himmelreich kommen …Halt! Halt! rief der Mann und sprang auf den Zug auf. Als der Mormone wieder bei Athem war, wagte Passepartout ihn höflich zu fragen, wie viele Frauen er habe, er allein, – und aus der Art wie er flüchtig

geworden, vermuthete er, es müssten wenigstens zwanzig sein. Eine, mein Herr, erwiderte der Mormone und hob die Hände zum Himmel, eine, und daran übergenug!")

Wir nahmen wieder Platz in der Pacific Bahn und nahten uns den schönsten Stellen der Strecke; wir sahen den „1000 miles tree" (1000 miles von Omaha entfernt). Wir erreichten nun wieder die Schneegrenze; „snow ravines" (Schneezäune) wie auf dem Karst, begannen. Bei „Aspen" befanden wir uns wieder über 7500 Fuß hoch und fuhren durch ein langes Schneeschutzdach („snow shed"). Eine Station, die folgte, bestand nur aus dem hölzernen Stationsgebäude und einer einzeln stehenden Hütte von Brettern, die den hochtrabenden Namen „Saloon" führte. In der Station „Piedmont" sahen wir die Überbleibsel einer Arbeiterstadt: Wagenräder und Gehäuse, alte Blockhausbauten, Hecken und zerfallene Hürden, aber keine menschliche Gestalt. Rasch ging es nun wieder abwärts. Die Luft wurde schwüler, das Buschwerk begann. Nun erwartete uns noch der Übergang über die „Rocky mountains" und über die „Black hills"; dann traten wir bei Cheyenne in die endlose Prairie hinab, wo wir für Omaha einen Hotel Day projectiren wollten.

Zwischen den zwei größten Werken der Neuzeit suchte ich eine Parallele zu ziehen, dem Suezcanal und der Pacificbahn; beide sah ich auf dieser Reise und sie bilden den Anfangs- und Endpunkt des mir unbekannten Theiles der durcheilten Strecke. Neben der Erfindung der Eisenbahn, der Dampfschiffe und des Telegraphen sind die beiden größten Unternehmungen zur Förderung des Handels und des Verkehres unstreitig der Suezcanal und die Pacificbahn.

Zu der fast in hochgebirgsartiger Ruhe schlummernden Landschaft voll Ernst und Todesstille wünschte der Maler als charakteristische Staffage etliche Gerippe oder

auch „eine wilde Bestie“ herbei. Eine Brücke über den Greenriver führte uns zur gleichnamigen Station, wo wir eine halbe Stunde Aufenthalt zum „Supper“ hatten. Am nächsten Tage erwachte ich hinter „Rock Creek“ (Wyoming). Die „Black Hills“ überschütteten uns mit Gebirgsluft in Fülle. Es folgte eine lange Reihe von Schneedächern, dann später, (oh! Great sensation,) streckten sich auf einmal alle Köpfe durch die Fenster; an „Backboard“ des „Trains“ (so sagte ein Seemann) liefen flüchtige Antilopen erschreckt durch die Prairie; in raschester Fahrt erreichten wir nahezu die Höhe von Sherman, von zwei Locomotiven gezogen, die letzte Höhe bei „Sherman station“ auf den „Black hills“ (8000 Fuß über dem Meere); diese sind sehr goldreich. Die Region ist gegenwärtig in der Gewalt der „Sioux-Rothhäute“, die noch nicht dem amerikanischen Machtworte folgten und, bisher noch feindlich trotzend, die „Reservations“ zu meiden suchten.

Die Station „Fort Saunders“ ist hübsch gelegen, hat viele Soldatenbaracken; es weiden Rinder- und Schafheerden auf den grünen Flächen zwischen Hecken; ein indianischer Hirt galoppirte hoch zu Roß. Blaue Bergzüge bilden den Hintergrund, Triften und Weiden mit rother Erde untermischt, ziehen sich bis dahin. Vorher passirten wir „Dale Creek Bridge“, aus Holzgerüsten gebaute unvergleichlich kühne Construction, die berühmteste Brücke der ganzen Strecke, die größte Holzbrücke Amerika's; wahrhaft aufregend ist die Passage über dieses leichte, rothbemalte Gebälksystem, das den tiefeingeschnittenen Thalgraben überbrückt. Die Last des Zuges presste die Balken aneinander, das Gerüst ächzte wie ein Schiff auf hoher See.
Endlich waren alle Hindernisse behoben und es ging nun stets bergab; alle Steigungen waren überwunden. Bei Station „Archer“ hatten wir einen hübschen Rückblick auf die „Rocky Mountains“, deren höchster Gipfel 14.000 Fuß hoch sein soll. Schließlich waren wir im Staate „Nebraska“ angelangt. Was die Namen der Stationen betrifft, so verdanken sie ihre Entstehung, wie der Leser es selbst bemerken wird, sehr zufälligen Umständen, oft auch Arbeiterscherzen. Mehrere, wie „Antelope“, „Summit“, „Miser“, „Alkali“, „Lookout“, sind sehr bezeichnend für die Lage der Stationen. Endlich, am fünften Tag, Ankunft Nachmittags 2 Uhr 20 M. in Omaha. Wir sprangen in einen „Omnibus“, der Kopf schwindelte voll von dem Rädergepolter der Bahnfahrt, wir fuhren sodann zum „Grand Central“ Hotel. Während die elektrischen Klingeln schmetterten, wurde das Gebäude von einem Gewittersturme gerüttelt. Mit Wonne stürzte ich mich nun über das Waschwasser. Die Hotelküche war trefflich, die Niggers schienen artig und fragten, ob man „Beef well done“ oder „undone“ haben wolle.

Von Omaha über Chicago bis „Niagarafalls“

Nach dem Frühstück gab es eine Promenade auf den Hügel mit Aussicht auf die Prairie, die Stadt, den Missouri und die neue, prachtvolle Eisenbahnbrücke. Omaha wurde 1854 gegründet. Man sieht häufig Schmelzhütten für Gold, Silber und Blei. Wir mussten das Gepäck weiter senden, speisten und setzten um 2 1/2 Uhr die

Reise fort. Endlich war alles Gepäck geladen; ohne Glockenzeichen ging der Zug an, wer zurückblieb, musste viele Stunden warten.
Ein herrliches Abendroth senkte sich über die Prairie, die Dünger und Heckenfeuer bekamen Glanz und die Nachtlandschaft sah aus, als wäre sie von feurigen Funkensäumen besät; die Ebene glitzerte in Gluthen, während wir dahin rasten, dass der Kopf sauste und die hölzernen Brücken dröhnten. Das Heulen der Dampfpfeife belebte noch das Nachttreiben. Unter dem Gestanke der Feldfeuer und geschwärzt von Kohlen und Rauch schliefich in der elenden Luft des „Sleeping Car" sehr spät ein. Am 12. erwachten wir bei einem grauen Nebeltage in Galesburg und waren noch 163 Meilen bis Chicago zu machen. Die große Hitze Omaha's war durch nächtliche Gewitter gebrochen. Wie genoß ich die immer europäischer aussehende Landschaft. Der Zug fuhr rascher. Um 3 Uhr 25 Minuten klirrte der Zug zwischen den „größten Korndepots der Welt", kreuzte die, nach den Brande wieder aufgebauten, eleganten Viertel, bis wir uns in einer Art Holzschuppen befanden, der noch so lange stehen bleiben wird, bis der großartige Steinbau im Centrum der Stadt vollendet sein wird. Der See breitete nördlich davon seinen ruhigen Spiegel vor uns aus, der, belebt von einigen Schiffen, im Nachmittags-Sonnenschein glitzerte. Am Ufer lagen Massen von Bauholz aus den nördlichen Wäldern. Wir stiegen nach langer Omnibusfahrt im „größten Hotel Nordamerika's", dem „Grand Pacific Hotel" ab. Chicago ist der größte Handelsplatz von Illinois; 1830 gegründet, zählt die Stadt heute schon fast 300.000 Einwohner (1/5 Deutsche).

Endlich stiegen wir wieder einmal unter Dach in den Waggon ein; ein Schuppen, wie eine Kunstreiterbude, war der Bahnhof. Rasch „checkten" wir; tickets hatte man im Hotel Office genommen und wieder rollten wir um etliche Längengrade weiter der Heimat zu.
Den Staat „Iowa" hatten wir hinter Chicago verlassen und noch ein Stück des Staates „Indiana" durcheilt; dann traten wir durch „Michigan" nach „Canada" ein; es ist das von Cooper so trefflich geschilderte „Neu-England" mit vielen französischen Ortsbenennungen, das waldreiche, heerdenerfüllte, vielgesegnete Canada mit seinen netten Blockhäusern und seinem deutschen Frühling.
Der „nice morning" wirkte auch auf mich; eine Art Sonntagsgefühl lachte in mir auf. In fünf Stunden hatte ich die Reise um die Welt beendet, denn dann war ich bei Niagarafalls, welche ich schon 1872 besucht hatte. Das Auge wird durch die schöne blaue Farbe des Ontariosee's ergötzt. Später passirten wir auf einer Brücke „William's Channel", welcher die Verbindung zwischen Erie- und Ontariosee

herstellt, und die Niagarafälle zu Gunsten der Schifffahrt umgeht; ein Dampfer lag hoch gehoben über einer Schleuse; andere Schiffe warteten in der Nähe. Erwartungsvoll blieben wir auf der Platform des „Cars“ stehen, denn nun folgte der Uebergang über die weltberühmte Brücke nach der „American Shore station“ bei „Suspension bridge“. Hier hatten wir den Zug zu wechseln.

„Niagara“ („Donner der Wasser“)

Da wusste ich nicht, was ich mehr anstaunen sollte, die Majestät des Dampfwagens, der sicher und ruhig, langsam über diesen hingehauchten Schleier von Seilen und Eisentheilen über schwindelndem Abgrunde rollte, oder den Hintergrund dieses Kunstwerkes, den Natur in ihrer Machtentfaltung geschaffen hatte, die Gewalt des flüssigen Elementes, die Farbenpracht; heute glänzte der Fall in der Sonne, in dem vollsten Scheine des Mittagslichtes; weißschäumend tosten die „Rapids“ zwischen steilen, dunkelbraunen Felsen herab, durch welche sich das Wasser durchgefressen hat und den bisweilen kühnen Tannen gestatten, an minder steilen Stellen Fuß zu fassen: „Der Fall der Fälle“, der „Donner der Wasser“ (Uebersetzung des indianischen Wortes „Niagara“), „Niagarafalls“, die größten der Erde nach dem „Zambezifalle“ in Südafrika, lagen vor uns in herrlichen Farben, alle drei in einem Rahmen üppiger Frühlingslandschaft, die sich an beiden Ufern ausbreitete.
Ein steinerner Bahnhof in der Station „Niagarafalls“ war seit den letzten zwei Jahren errichtet worden; vielfach verschönert war „Katarakt house“. Ich weidete mich an dem herrlichen Wetter, dem Riesenfalle, und des Reisefreundes Erstaunen; in lauer Mailuft und kühler Wasserbrise auf „Goat Island“ lauschten wir der Musik der entfesselten Natur mit ihrem „hohen Liede“ der Wasserkraft, den rauschenden Orgelklängen des herabdonnernden Falles, welcher freudig das Lob der Natur und seines Erzeugers und Ernährers, des Eriesee's singt. „Katarakt house“ war erst seit 24 Stunden eröffnet; die Saison hatte begonnen; nur wenige Touristen waren gekommen; der Tag schien der erste schöne und belebte dieses Jahr an der weltberühmten Stelle.
Wir kauften „Mocassins“ (indianische Schuhe mit Glasperlen) und indianisches Kinderspielzeug. An allen Punkten lauerten Photographen dem ahnungslosen Touristen auf, um den Bewunderer der Natur mit den Fällen im Hintergrund aufzunehmen. Nachts soll man das Tosen und Brausen oft meilenweit hören. Unter schönem Farbenspiele, bei herrlichster Beleuchtung, schlief der Tag ein und noch lange vergoldete die scheidende Sonne die prächtigen Nadelbäume.
Am 15. Mai besuchten wir im Wagen die „Whirlpools“, stiegen über eine sehr schlecht erhaltene, steile Treppe in einer Holzröhre, neben der noch unvollendeten neuen Drahtseilbahn, an der senkrechten Felswand herab, und bewunderten diesen „zweiten Niagara“. Man zahlte für Alles: Brücken, Ausblicke, Wägen und Anfragen. Später blieben wir noch zeichnend und lesend einige Stunden auf den „Three Sisters“ sitzen, zwischen denen das Wasser wildbachartig durcheilt. Das Athmen war hier köstlich. Der Winter muß sehr streng sein, denn nach den Photographien mögen die Fälle, wenn theilweise gefroren, herrlich schöne Effecte bieten.

Am 16. Mai besuchte ich wiederum „Prospect Park“, ferner den Thurm der neuen Hängebrücke. Wie vor zwei Jahren, ging der Zug auch heute wieder um 2 Uhr 40 Minuten von „Niagarafalls“ ab. Später erfuhr ich, dass in diesen Tagen ein Zug von „Suspension bridge“ nach Rochester entgleiste und etwa eine halbe englische Meile auf Ackergrund weiter glitt. Welch' vertrauenerweckende Nachricht! Nun, der Himmel half bis hieher, warum nicht noch ein Stückchen weiter? Der „Sleeping-Car“ neben uns hieß „Jay-Gould“, der schönste und größte „Pullmann-Car“, den ich in Amerika gesehen habe. Schnell rollten wir dem Ziele zu, dem letzten großen Ruhepunkte vor der Heimkehr.

New York (Hudsonfahrt)

Am 17. Mai früh trafen wir in „Jersey City“ ein, welche zu „New York im weiteren Sinne“ gerechnet wird. Nicht ferne liegt Manhattan-Island. Wir fuhren auf der „Pavonia Ferry“ über und mit dem Tramway bis „Maddisonsquare“, wobei wir unsere Handsäcke von und zum Wagen allein tragen mussten, da es keine Straßenträger in New York gibt. In „Hoffmann House“ waren wir bereits erwartet und fand ich die Visitekarte des Sekretärs der k. und k. Gesandtschaft, welcher mich schon im Jahre 1872 zu Washington so freundlich empfangen hatte. Ich zeigte hierauf dem Reisegefährten einen Theil der Stadt: „Union Square“ und ein Stück „Broadway“ mit der „Fifth Avenue“. Mit der „Pavonia Ferry“ ging ich nach „Jersey City“, wo ich unseren Bremer Dampfer besichtigen wollte, und zurück.
19. Mai. Nachdem sich Blaas entschlossen hatte, die Stadt nicht zu verlassen, fuhr ich ganz allein gegen 3 Uhr Nachmittags an Bord des „Thomas Cornell“, eines trefflich eingerichteten Schiffes, für die Hudsonfahrt bis Rondout bestimmt; es sollte um 4 Uhr Nachmittag abgehen. Die Schwüle verschwand bald, da die Sonne sich dem Untergange näherte.
Als wir das schiffbelebte Stadtufer und die Zahl der Fähren und Dampfer verlassen hatten und herausgetreten waren aus der Menge von Yachten, See- und Flußsegelschiffen, verloren wir alsbald unseren „Wharf“ aus den Augen und es wehte uns kühle Abendluft entgegen.- Eine Stunde oberhalb von New York beginnt die reizendste Gegend mit den Felsenreihen der „Palisades“.
Die Hudson-Dampfschiffe sind die schönsten Flußsteamer der Welt. Man löste für das „Supper“ Karten und bei demselben, welches trefflich war, bedienten Neger und schnitt der alte Capitän, ein echter Gentlemantypus, vor. Feine Schlafcabinen machten den besten Eindruck. Wir fuhren trotz der Nacht sehr rasch und ich schlief in der Cabine schon fest, ehe wir noch „Rondout“ erreichten, was gegen Mitternacht erfolgte.
„Rondout“, 20. Mai. Ich machte in der frischen Morgenluft eine sehr hübsche Fußpromenade den steilen Berg hinan bis „Kingston“; ich athmete unter dem wohlthätigen Hauche der Landluft hoch auf. Zu Rondout, in einem Tramwaywagen mit lästigen Negern zusammengepfercht, wieder angekommen, bei welcher Fahrt ich die Frühlingslandschaft bewunderte und mich der prächtigen blühenden Bäume erfreute, besuchte ich noch die Ufer des Flusses. Ich kaufte Photographien und

schlenderte die Quais entlang. Ein kleiner italienischer Geiger mit einem harfenspielenden Mädchen (wohl seiner Schwester) begegnete mir in einer steilen Straße; ich gab ihnen ein kleines Geschenk und die Dankbarkeit war sichtbar. Unter fortwährendem Gepolter der Waaren und Pferdegetrappel über den „Wharf“ verging die Zeit bis 6 Uhr; die Stunde der Abfahrt schlug. Ganze Flotillen von Yachten und Fischerbooten waren zu sehen; es legen die Fischer hier kleine Brettchen auf das Wasser, auf welchen Lichter die Netz-Enden und Korkstücke anzeigen. Aus vielen Fabriks-Essen glühte Feuerschein auf das Wasser, das stolz den mächtigen Strom hinabglitt; die vielen Fischerlaternchen auf den Brettern im Flusse waren ausnehmend niedlich.

Früh 7 Uhr kam ich nach „Hoffmann House“ und der „Baggage master“ des „Thomas Cornell“ brachte mir mein Gepäck nach.

22. Mai. Wir schickten das Gepäck Früh 9 Uhr von „Hoffmann House“ ab; um halb 10 Uhr folgten wir im Zweispänner. In Hoboken mit der „Ferry“ angelangt, erzählte man von einem Gepäckwagen, der in's Wasser gefallen sei. Das Pferd sei ertrunken und der Kutscher habe den Arm gebrochen. Bei „Bremen line Pier“ vor der „Weser“ angelangt, fand ich unser vorausgesandtes Gepäck nicht; was blieb übrig, als zurückzueilen und was sahen wir: Blaas' zwei Koffer und mein kleinerer lagen seit einer halben Stunde im Wasser! Ich sah, dass ich es mit einem „Yankee trick“ zu tun hatte. Der Policist wollte von der Sache Nichts wissen; ich brauchte ihn daher nicht und half mir selbst. Ich gab dem Kutscher zwei Dollars; dann trocknete man und untersuchte den Schaden an den Koffern. Man gab mir wenig Hoffnung auf Ersatz! Trotz vielmaligen Ein- und Ausschiffens, waren unsere Koffer wohlerhalten um die Erde gekommen; bei den besten Einrichtungen für Transporte in New York mussten sie nun unter der rauhen Hand der Schufte leiden; die kleineren Sachen blieben unversehrt. Mein Seidenstoff aus Canton hatte an der Farbe gelitten, die Rohseidenstickerei jedoch nicht.

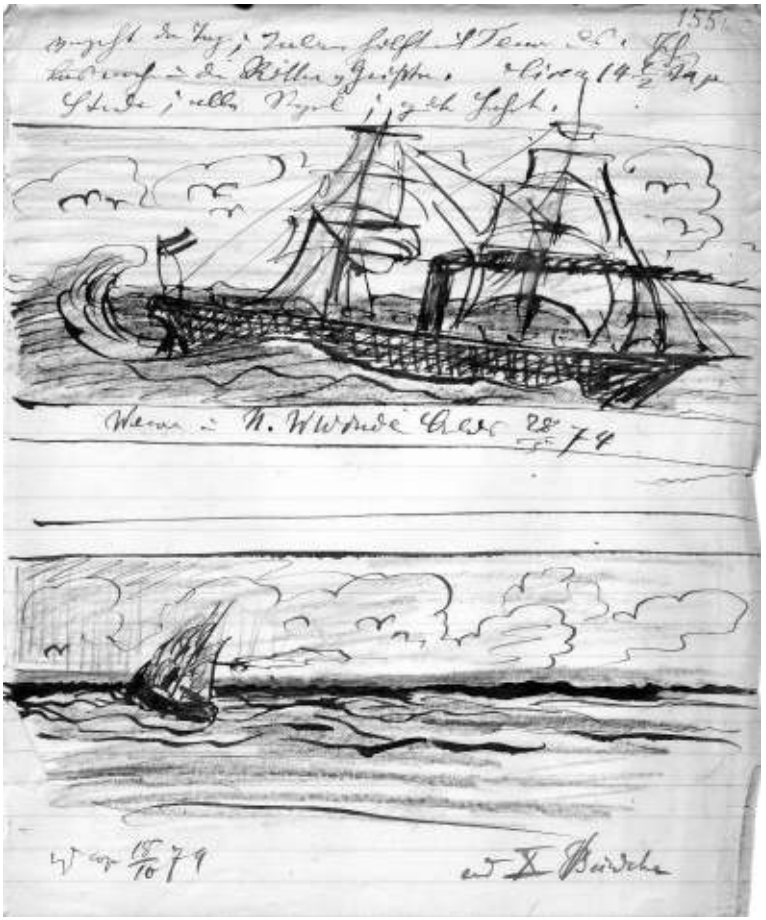
An Bord war ein lustiges Gewimmel. Champagner wurde getrunken, Lachen und Singen hörte man von allen Seiten. Das Abfahrtssignal wurde um 2 Uhr gegeben. Ein Schwirren und ein Drängen, Gläserklingen und Lachen ohne Ende. Farewell! Adieu, Amerika!!

11. „Homeward bound”

(Sandyhook bis Point Lizard)

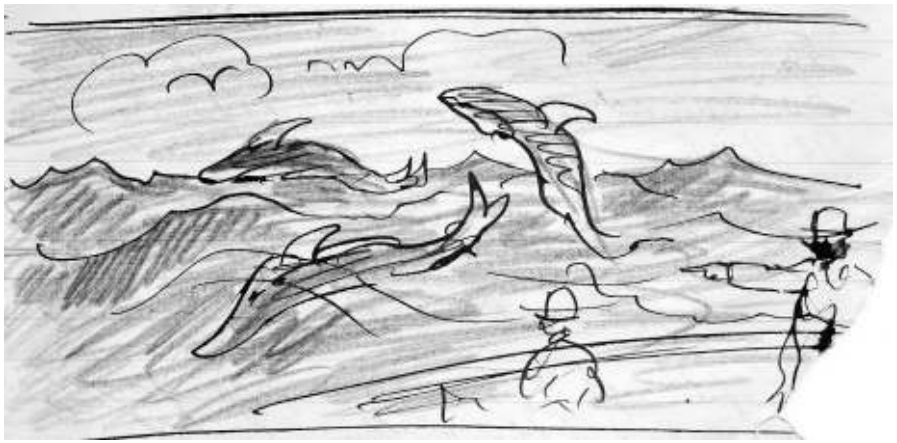
“Sandyhook” mit seinen Leuchtthürmen trat hervor; von hier rechnet man die Dauer der Oceanfahrt. Ein heftiges Brausen erhob sich im Takelwerke. Wir nahmen Segel, die Stirn kühlte sich ab, der Genuß war vollständig. Die Leuchtthürme verschwanden, gegen Nordwest war noch etwas Küste zu sehen („Long Island“); abermals umgab uns (zwischen 6 und 7 Uhr) die weite See mit ihrem träumerischen Auf- und Abwogen, das ich so lieb gewonnen habe. Die Segel hatten guten Wind. Nach zwei Tagen traten wir in bewegteres Wasser, ich blieb ganz frei von dem Seeübel. So weit vom Lande war es auffallend, dass sehr viele Enten unseren Weg kreuzten; „Nova Scotia“ war der nächste Punkt Amerika's dann „Cape Race“ auf „Newfoundland“. Nach dem Frühstück zeigte sich gegen NNO. ein kleiner Eisberg, dicht dabei Schollen und Segler. Wir gedachten der schon verloren geglaubten, kühnen, österreichischen Expedition unter Payer und Weyprecht, aber ich hoffte noch. Ich zeichnete die Form des Eisberges nach der Natur. Um den Fuß des Colosses brandete die See; der Schatten war blau, viele Eisstücke schwammen daneben, lichte Luft wölbte sich über tiefblauem Meere. Einen zweiten Eisberg sahen wir später. Fast alle 258 Passagiere des Zwischendecks und der Cabinen interessirten sich für das Schauspiel; wir von der ersten Classe standen auf dem Officierspont und betrachteten es mit Gläsern; die Sonne schien so mild auf das Ganze herab. 1/12 ist immer über, 11/12 sind unter Wasser. Die nächste Scholle

war ziemlich bedeutend; den Kindern erzählte man von Eisbären, die man ihnen aufband; die Kleinen quälten sich treuherzig mit den Gläsern ab und waren verzweifelt, die Bären nicht erblicken zu können.
Wir waren nun bei „Devils hoal“, wo die „Cimbria“ 1872 so furchtbare See gehabt hatte und Capitän Stahl nach einem SW.-Sturme bemerkte, seine Maschine sei „über Nacht um 10 Jahre älter geworden“. Als wir Halbweg bis Southampton erreicht hatten, wendete das Wetter. Die Schwankungen nach der Seite wurden heftiger. Alle Segel auf. Gute Fahrt!



Unser Dampfer verbrauchte täglich 60 Tons Kohlen und hatte Vorrath für 15 Tage; an Bord waren im Ganzen circa 360 Personen.
Die Wogen überstürzten sich und verfolgten uns, weiß beschäumt, wie Megären in lichtblauen Schleppgewändern mit weißen, fliegenden Haaren; trotzdem scherzte

der Capitän und nannte das Wetter scherzweise „Brise Nr. 5“, ich aber hielt sie für wenigstens Nr. 9.
In der Nacht zum 1. Juni hingen wir wieder schief bei heftigem O. zu SO. unter Backboardlage. Der erste Officier war grob, als ich des Morgens auf die Brücke kam, um mich nach dem Winde zu erkundigen; offenbar erwartete man schweres Wetter; ich schwieg und ging. Der Südwind raste und trieb durch das Takelwerk; die Segel waren zum Zerspringen gebläht. Ich lag glücklicherweise auf der tiefer liegenden Seite und schlief, bis die zu schwere See mich weckte. Zum letzten Male zeigte uns die See ihre ganze Macht.



Im Canal
(Point Lizard – Needles – Bremerhafen)

Dienstag, den 2. Juni, begrüßte mich bei dem Erwachen als erster Eindruck ruhige See; hoch oben zwei weiße Leuchtthürme auf „Point Lizard“, welche wir um 6 Uhr Früh passirt hatten und noch in der Ferne deutlich erblickten. In nächster Nähe zeigte sich die graugrüne englische Küste, aber die erquickende Luft des freien Oceans war dahin; kleine Landmöwen folgten uns träge; schwül und drückend lastete die Atmosphäre des Canals auf uns. Sei gegrüßt Europa und du voranleuchtendes England! Der Tag wurde klarer; ein seltenes „Canalwetter“ überraschte uns.
Wir näherten uns den „Needles“; ich zeichnete sie und fand in ihnen ein abenteuerliches Felsgebilde, das wie eine riesige Säge in das Meer hinausgeschoben ist. Liebliches Grün der Bäume begrüßte uns; dicht belaubt umhüllte es kleine Villen und geschmackvolle Schlösser. Wir kamen in immer engeres Fahrwasser.
Am 3. Juni stand ich schon um ½ 6 Uhr Früh auf. Wir waren in der Nordsee; glatt und gnädig empfieng sie uns mit leichtem Nebel und Regen. Um 1 Uhr Morgens hatten wir Dover und um 5 Uhr 45 das letzte Leuchtschiff „East Godwin“ passirt. Die lang andauernde Helle war auffallend, man konnte noch um ½ 10 Uhr Abends deutlich zum Lesen sehen; man zeigte uns den nördlichsten Punkt unserer Reise.

Hinter dem „Wheelhouse“, auf der Heckgallerie, stand ich lange und betrachtete den Schlusspunkt unserer Reise in Form eines sehr schönen Nordlichtes.

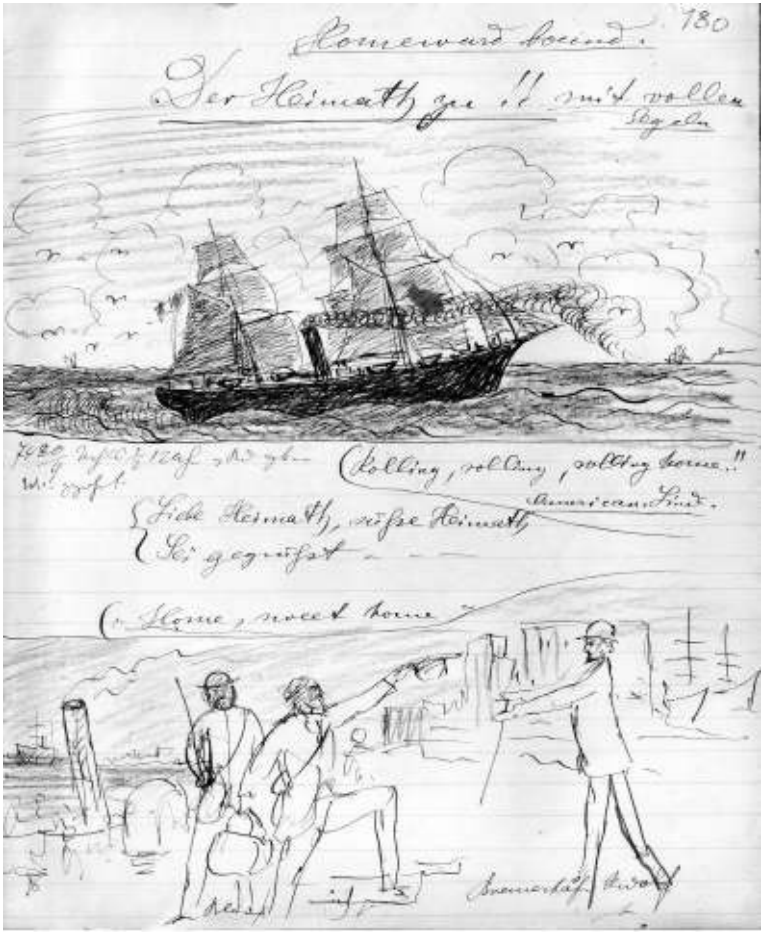
Endlich beleuchtete die aufgehende Sonne unseren letzten Reisetag. Das Überpacken dauerte lange Zeit und die Strömung vereitelte einmal das Landen mit dem kleinen Dampfer; die „Weser“ blieb draußen liegen an ihrem Boje-reep. Bald umgab uns das lebendige Hafengetümmel.
Mit anderer Schrift hat sich das Meer in mein Erinnerungsbuch eingezeichnet; was sollte ich die Wehmuth unterdrücken? Hat doch so mancher Seemann dem Salzwasser die salzige Thräne nachgeweint. Leb’ wohl Du blaues Meer, unvergesslich dem, der auf Dir zwischen Wind und Wasser schwebte.
Littrow’s rührende Worte an das Meer sind der wahre Ausdruck der Liebe des Seemanns zu seinem Elemente:

„So groß und so ergreifend
Im Sturm’ und in der Ruh’,
So reich an jedem Zauber
Bist Meer allein nur Du!
Du bist die Freudenthräne,
Die auf die Erde floß“!

Leise murmelte ich diese Verse, leise und mit einem Seufzer sagte ich dem Gefährten: „Jetzt nur mehr Land! Nichts als Land!“

12. Bremerhafen bis Wien

Kein Meer trennte mich mehr von dem engen Vaterlande und mit leidlich erhaltener Gesundheit blickte ich auf alle jene Erinnerungen zurück, die mir auf dieser Reise geschaffen wurden. Wir hatten im Ganzen etwa 24.000 englische Meilen zu Land und zur See zurückgelegt und die Erde umgürtet.



Mit dem sogenannten „Extrazuge“, der aber an einen regelmäßigen Zug angehängt war, fuhren wir in Gesellschaft meines aus Halle entgegengekommenen Bruders Rudolf bis Bremen, wo wir den Bau der landwirthschaftlichen Ausstellung besichtigten. Des Abends tranken wir im „Bremer Rathskeller“ von der essigsauren „Rose ddo. 1624“ auf glückliche Heimkehr!

In Bremen trennte ich mich von meinem Gefährten nach herzlichem Abschiede; er eilte nach Paris, ich zog mit meinem Bruder durch deutsche Gefilde dem Thürin-

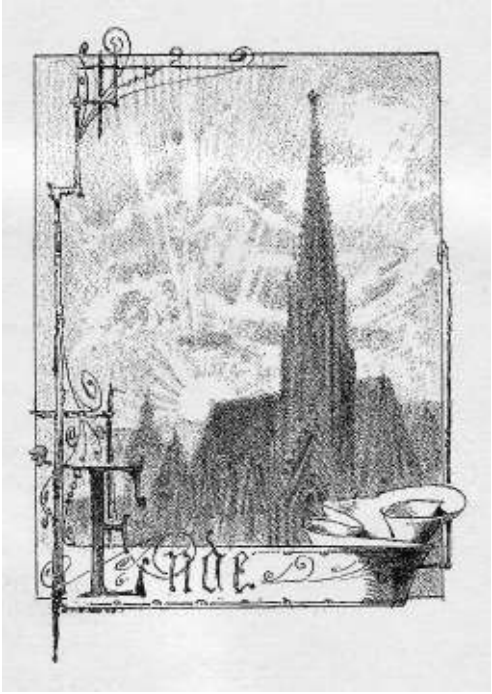
gerwalde zu. Ich verschlief das ganze Königreich Böhmen; dann erwachte ich und hörte heimatliche Sprachklänge. Bei Iglau erglänzte die Bahnstrecke in der hellen Morgensonne, die Winzer starrten mit verschlafenen Augen dem raschen Courierzuge nach, die Zahl der Kirchthürme mehrte sich. Schon bei Znaim vernahm ich „Kaffee g' fällig, Kaffee ong'nähm?!" Kein Zweifel, ich war in Oesterreich. Nach zwei Stunden erblickte ich die Rotunde, den Stefansthurm, die Donau und den Kahlenberg; wir rollten im Wiener Nordwestbahnhofe ein.

Nach wenigen Wochen wurde mir das seltene Glück zu Theil, als Mitglied einer Deputation der k.k. geographischen Gesellschaft die kühnen Männer zu begrüßen, welche Oesterreich's Flagge bis in das „Franz Josefsland" getragen hatten, als sie die Grenze des Vaterlandes wieder erreichten, um, gleich nordischen Sagenhelden, von ihren Kämpfen mit der feindlichen Natur zu ruhen.

Am Schluß eines Nachwortes „für den wohlwollenden Leser" lesen wir:
Wer aber durch das Reisen nicht klug wird, wird es nie, denn das alte Sprichwort sagt:

„Reisen wechselt das Gestirn,
Aber weder Kopf noch Hirn."

Nichts bildet mehr, als Reisen. Sie machen unabhängig von den traditionellen Anschauungen. Kann es wohl eine bessere Lebensschule geben?



Inhaltsverzeichnis

I. Die Weltreise des Freiherrn von Doblhoff 1873/74 Einleitung
(von Hildegard Hnatek)

Wie kam es zu der Reise? 2
Wie kam der Reisebericht zustande? 5

II. Josef Freiherr von Doblhoff (1844 – 1928)
(von Hans Meissner)

Biographie 7
Josef v. Doblhoffs Werke 16

III. Josef v. Doblhoff
„Von den Pyramiden zum Niagara“ –
Eine Reise um die Erde
(ausgewählt von Hildegard Hnatek)

1. Triest bis Cairo 23
2. Vom Suezcanal bis Ceylon 27
3. Ceylon 31
4. Bombay 40
5. Bombay bis Singapore 44
6. Singapore 46
7. China 49
8. Japan 64
9. Loggbuch über den großen Ocean 78
10. Nord-Amerika 80
11. „Homeward bound“ 91
12. Bremerhafen bis Wien 95

Porzellanpüppchen „Japaner im Kimono" (Objekt Nr. 25, Japan 1874).

unvorstellbaren Wert von 214.000 Pfund Sterling an Bord hatte! Daran erinnert die hier ausgestellte Opiumwaage (Nr. 57). Besonders intensive Studien widmete der Weltreisende Japan, das damals eben dabei war, sich der europäischen Kultur zu öffnen (1. März–13. April; Objekte 20, 24, 25, 26, 28, 29, 30, 35, 36). Die Münzen, die wir hier unter Nr. 28 zeigen („Ten-Po", „Zu-Ho", „100 Mon") sind den Schwertstichblättern nachempfunden, die die Hand vor der Waffe des Gegners schützen – deshalb die Löcher in der Mitte. In Japan begegnete Doblhoff dem bis heute berühmten Raimund Baron Stillfried und Rathenau (1839–1911). Einer alten österreichischen Aristokratenfamilie entstammend, hatte Stillfried seiner Offizierskarriere den Rücken gekehrt und war nach einem jahrelangen Abenteurerleben nach Japan gelangt. Dort widmete er sich als Autodidakt der Malerei und der damals noch in den Kinderschuhen steckenden Fotografie. Von hohem historischen Wert sind seine Landschafts- und Stadtansichten, u. a. von Kobe, sowie „Kostüm"-(Genre-)Bilder. Nach Doblhoffs Bericht

versuchte Stillfried sogar, während einer Hinrichtung den fallenden Kopf zu photographieren; das gelang ihm freilich mit den damaligen Mittel nicht. Etwa 3 Dutzend dieser (teilweise sogar kolorierten) Fotografien erwarb Doblhoff. Sie machen den vielleicht wertvollsten Bestandteil der Doblhoff-Sammlung des Badener Rollettmuseums aus (siehe Wechselrahmen neben der Kredenz).

Der letzte Abschnitt der Reise war der Überquerung des Pazifik und der Erforschung Nordamerikas gewidmet (14. April–23. Mai; Objekte 47, 48, 49, 53, 54). Die von Indianern als Kinderspielzeug geschnitzten Holzfiguren (Nr. 53) empfand Doblhoff als „primitiv", reihte sie aber – zu unserer Freude – trotzdem in seine Sammlung ein.

Am 4. Juni 1874 war die Weltreise mit dem Eintreffen in Bremerhaven beendet – Doblhoff hatte immerhin 24.000 englische Meilen (über 38.000 km) zurückgelegt. Der über 1000 Seiten starke Reisebericht wurde 1874/75 veröffentlicht („Tagebuchblätter von einer Reise nach Ostasien") und erlebte 1881 eine Neuauflage unter dem Titel „Von den Pyramiden zum Niagara".

Für die zahlreichen Andenken, Gegenstände des täglichen Gebrauchs und kunsthandwerklichen Objekte, die er von seinen Reisen mitgebracht hatte, ließ Freiherr von Doblhoff 1875 nach eigenem Entwurf (Objekt 37) die in altdeutschem Stil gehaltene Kredenz bauen, in der – wie man sieht – bis heute ein Teil der Sammlung präsentiert wird.

1961 wurde der Nachlaß des Joseph Freiherrn von Doblhoff dem Badener Rollettmuseum überlassen; er umfaßt über 150 Objekte, zahlreiche Bücher, seine Reisetagebücher, und viele hundert Photographien; die ebenfalls sehr wertvollen Ölskizzen von Julius von Blaas verblieben in Privatbesitz. Aus diesen Beständen wurde 1990/91 eine vielbeachtete Ausstellung gestaltet, die vom Wiener Völkerkundemuseum übernommen wurde. Wenn Sie Näheres über Joseph Freiherrn von Doblhoff und seine Weltreise erfahren wollen, empfehlen wir die Broschüre von Hans Meissner „Die Doblhoffs und Baden-Weikersdorf" (Baden 1993), die auch als Grundlage für die Gestaltung dieses Blattes diente.

Hildegard Hnatek, Rudolf Maurer