

II

DIE ÄTHIOPISCHE EISENBAHN

8. Januar 1905

In dieser Nacht hat wohl keiner von uns viel Ruhe gefunden. Wir waren recht spät nach Haus gekommen, und dann gab es noch die letzten Vorbereitungen zum frühen Aufbruch am nächsten Morgen, Abschluß der Korrespondenz, Kofferpacken. Und als man endlich auf elender Lagerstatt ein paar Stunden des Schlafes suchte, kam der Regen. Und was für ein Regen! Das Rauschen des Ozeans, selbst das Rollen des Donners ging im Prasseln der schweren Tropfen verloren. Das klatschte auf die Galerie, das trommelte wilden Alarm auf dem Wellblechdach über uns. Ein äußerst wirksamer Resonanzboden, solch ein Wellblechdach.

Inzwischen wird es Zeit zum Aufstehen. Als es tagt, sitzen wir, fest in unsre Mäntel gehüllt, im Wagen und fahren durch Kot und Pfützen zum Bahnhof, der sich, unmittelbar beim Hafen, auf der Spitze der Landzunge von Djibouti befindet.

Man hat uns einen Extrazug gestellt, welcher uns selbst und etwa die Hälfte unsrer Bagage befördert; der fahrplanmäßige Zug bringt das übrige nach. Der Salonwagen ist ebenso elegant wie bequem. In einem anderen Abteil nehmen die Herren von der Eisenbahngesellschaft Platz, der Marquis de L'enferna, Vorsitzender des Aufsichtsrates, M. Carette, directeur des affaires indigènes der Bahn, und M. Vasselle, der Chefingenieur der Linie. Die Herren wollen uns auf der Fahrt die Honneurs ihres Unternehmens machen und uns gleichzeitig einen gründlichen Einblick in die Bauten und Einrichtungen der Bahn verschaffen. Denn die Gesellschaft befindet sich gegenwärtig in einer üblen Lage, da das bisher ausgebaute Stück der Linie (309 Kilometer) seine Kosten nicht deckt, während der Weiterbau bis Harar und Adis-Ababa auf pekuniäre und politische Schwierigkeiten stößt. Die französische Regierung, welche die Bahn anfangs

lediglich als Privatunternehmen der Konzessionäre ansah, mußte sich später zu einer Subventionierung entschließen; aber auch diese Hilfe hat sich nicht als ausreichend erwiesen. In der Presse wird schon die Internationalisierung der äthiopischen Bahn als bester Ausweg aus allen Schwierigkeiten erwogen.

Unser Zug setzt sich in Bewegung. Einen Augenblick sehen wir durch den Regen dicht neben uns das Meer, das hier fast bis an den Bahndamm brandet — dann sind wir wieder in der Buschsteppe.

Wie alles trieft und rieselt! Ein richtiger, hoffnungsloser Landregen; das wird eine trübe Reise werden. Doch nein, das Wetter klärt sich auf. Die Bahn windet sich zwischen den ersten Hügeln empor, oben scheint bereits die Sonne. Und der Regen hat der Vegetation gut getan; im Schmuck ihres lichtgrünen Laubes sehen selbst die Dornbüsche freundlich aus. Hier und da blüht schon eine Akazie,¹ die winzigen Blüten zu Troddeln vereint, die wie goldene Posamenten an den Zweigen hängen. Schlinggewächse durchranken das Geäst, an das sie bunte Glöckchen und Sternchen heften. Im Geröll siedeln Aloë und kaktusähnliche Euphorbien. Der Boden ist brandrot, von ockergelben Adern durchzogen und übersäet mit schwarzen Steinen, die noch vom Regen glänzen. In seinen lebhaften Farben verrät er seinen vulkanischen Ursprung.

Bald sehen wir deutlichere Spuren der feuerspeienden Berge, die hier in geologisch junger Zeit noch bestanden haben. Über Bänke von Kalk ergießen sich schwarze Lavaströme, die Oberfläche zu rauen Schlacken erstarrt oder regelmäßig rissig gefeldert. Schroffe Felsenberge erheben sich über das Plateau, Reste erloschener Krater, wild übereinander getürmte Riesenblöcke. Schwarz und blutrot sind die vorherrschenden Farben des Gesteins. Die Vegetation wird immer dürftiger; nur in den scharf eingeschnittenen Schluchten ist es noch grün. Die Bahn überbrückt zwei solche „Chôr“; der Zug hält, wir steigen aus, um die solide und doch leichte Konstruktion der Viadukte zu bewundern, die in der Tat ihren Erbauern alle Ehre machen. Die französischen Herren erzählen uns von den Schwierigkeiten des Bahnbaues in dieser Steinwüste. Die Arbeiter mußten durch eine besondere Karawane mit Wasser versorgt werden, das manchmal erst in einer Entfernung von mehreren Stunden zu erreichen war. In der Glut der Tage vermochten die Wellblechbaracken ihnen nur dürftigen Schutz zu

¹ Nicht zu verwechseln mit den bei uns fälschlich als Akazien bezeichneten Robinien. Die Franzosen und Engländer nennen die echten Akazien, wiederum per nefas, Mimosen.

gewähren, nachts wurden sie nicht nur von dem Gesindel der Hyänen und Schakale belästigt, sondern auch von den hier sehr häufigen Leoparden.¹ Viele der Arbeiter erlagen dem heißen Klima; aber ihre schlimmsten Feinde waren die Issa. Man sah sie nicht, aber Leute, die sich von der Kolonne entfernten, kehrten selten zurück, nur ihre verstümmelten Leichname fand man wieder. Zweimal wagten die Issa auf die Arbeitenden offene Überfälle, denen gegen 30 Menschen zum Opfer fielen. M. Carette hat fast alle diese Schrecken mit durchgemacht; er ist ein schweigsamer Mann, der die Gefahr zu lieben scheint. Hoffentlich entschließt er sich einmal, seine Erlebnisse und Erfahrungen unter diesen wilden Menschen zu veröffentlichen, deren Sprachen, Gebräuche und Anschauungen er wie kein Zweiter kennt.

Nach etwa dreistündiger Fahrt erreichten wir in ständiger Steigung Dauanleh (842 m über dem Meer, 108 km von Djibouti), die abessinische Grenzstation. Mitten im Issaland liegt hier ein abessinisches



Issa - Leute

¹ Eine der Schluchten heißt Schebelleh, d. h. Pantherschlucht, eine andere Holhol, d. h. Abgrund.

Dorf, dessen Männer eine Art Garnison bilden. Beim Einlaufen unsres Zuges empfing uns eine Ehrenwache mit geschultertem Gewehr; die Soldaten trugen statt einer Uniform die in Abessinien landesübliche Tracht, Hemd und Hose aus weißer Baumwolle und darüber das togaartige Umschlagetuch, die „Schama“. Die Leute sahen entschlossen und tüchtig aus, ihr Leben auf dem weit vorgeschobenen Grenzposten mag ernste Anforderungen an sie stellen. Ihr Dorf erkannte man in einiger Entfernung von der Station, runde Hütten mit flach-konischen Dächern, — übrigens die erste Niederlassung, die wir heute sahen, denn die Issa bauen im allgemeinen keine Hütten, sondern leben bei ihren Herden, für welche sie nur Hürden, zum Schutz gegen die nächtlichen Raubtiere, errichten.

In Dauanleh pflegen sich die Reisenden der äthiopischen Bahn zu restaurieren, es ist eben nur hier Gelegenheit dazu während der zehn- bis zwölfstündigen Fahrt. Auch für uns war ein Frühstück vorbereitet, und so lernten wir eine der originellsten Bahnhofswirtschaften kennen. Neben dem ganz europäischen Stationsgebäude, das auch die Wohnungen der Beamten enthält, steht die Kantine, eine kleine Bude aus Brettern und Brettchen, deren Bauart fast an die Somalihütten in Djibouti erinnert. Aber der Zaun und das ganze Häuschen sind von Schlinggewächsen überrankt, und durch einen Wall von Laub und Blüten betritt man das Innere. Hier ist es eng wie in einer Schiffskabine, und doch ist der Raum zugleich Küche, Restaurant, Wartesaal und Laden. Und was kann man hier nicht alles kaufen! Kleider, Wäsche, Lebensmittel, Waffen, Munition, Werkzeuge. Aber vor allem Schnaps, freilich nicht gemeinen Fusel. Eine ganze Wand bedecken Likörflaschen mit den buntfarbigen Etiketten und dem roten, grünen oder goldbraunen Inhalt. Schnäpse aus aller Herren Ländern, Schnäpse mit jedem Namen, vom edlen Hennessy bis zum wohl lautenden Mampe. Aber der Wirt, ein Grieche, hat offenbar auch Sinn für Schönheit. Wo in seiner Kantine ein Fleckchen Wandfläche disponibel blieb, da klebt ein Bildchen: eine süß lächelnde Schöne, die einst ein Stück Toilettenseife oder ein Päckchen Zigaretten zierte, gekrönte Häupter aus billigen Journalen und namentlich Karikaturen und andere Ausschnitte aus den Witzblättern aller Sprachen, mit besonderer Bevorzugung etwas gewagter Sujets. Wie wir alle Platz fanden — gegen 20 Personen —, ich weiß es nicht; aber man aß und trank, und wenn es auch keine Leckerbissen waren, es schmeckte doch.

Nach Dauanleh passierten wir eine letzte Gruppe vulkanischer Trümmerberge und gelangten dann auf eine endlose Hochebene, auf welcher sich bald alle Vegetation verlor. Offenbar hatte es hier seit

langer Zeit nicht mehr geregnet. Denn in diesen Teilen Afrikas fällt die Regenzeit im nächsten Bereich der Küste nicht mit derjenigen der Vorhöhen zusammen, und diese wieder differiert von der des eigentlichen Hochlandes. Die nomadisierenden Hirten durchstreifen das ganze Gebiet und halten sich stets dort auf, wo sie gerade Vegetation antreffen. So fanden wir das Plateau völlig verlassen. Aber über dem öden Nichts des tafelflachen Landes belebt sich der Horizont. Waldige Hügel rahmen einen See ein, das braune Geäst unbelaubter Bäume spiegelt sich auf der glänzenden Fläche und Röhricht umsäumt die Ufer. Es ist eine Fata Morgana, die uns trügerisch eine Szenerie wie aus dem deutschen Flachland vortäuscht, denn das Bild schwebt und gleitet unverändert neben uns dahin, manchmal leicht verschwommen, bald wieder zum Greifen deutlich. Fata Morgana — wunderliche Erscheinung, wunderlicher Name. Morgana, die böse, tückische Fee, war in der Sage unsres Mittelalters König Artus' Schwester und die verschmähte Geliebte des Ritters Lancelot; ihr Zauberschloß glaubte man in den trügenden Luftspiegelungen zu sehen, die man nach ihr Fata Morgana benannte.

Nach einer Weile bot sich uns ein anderes, weniger reizvolles Bild dar, das jedoch auch des Interesses nicht entbehrte. Die endlose Ebene bedeckte sich, soweit das Auge reichte, mit Tausenden kleiner Hügel, wie die Heuhaufen auf unsren Wiesen zur Erntezeit. Aber schon die Dürftigkeit der Vegetation belehrte uns, daß wohl etwas ganz anderes vorliegen müsse. In der Tat erkannten wir beim Näherkommen, daß die Hügelchen nichts andres waren, als die Bauten der Termiten, jener in den Tropen weitverbreiteten Insekten, welche, ähnlich wie die Bienen und Ameisen — mit welchen sie übrigens nicht sehr nahe verwandt sind — in komplizierten Staatengemeinschaften leben. Es gibt da eine Königin, bei manchen Arten auch einen König, Drohnen (Männchen), Soldaten und Arbeiter. Die Angehörigen dieser verschiedenen Kasten sind körperlich so verschieden gestaltet, daß man sie kaum als zusammengehörig erkennen würde; in ihrer Polymorphie übertreffen sie noch die Bienen mit ihren Weiseln, Drohnen und Arbeiterinnen. Ihre Lebensweise gleicht mehr derjenigen der Ameisen, sie zernagen alle erreichbaren Vegetabilien und schaffen sie in ihre Bauten, welche sie hauptsächlich aus Erde und den unverdauten Resten ihrer Nahrung aufführen. Die Mehrzahl dieser sonderbaren Behausungen ist etwa $1\frac{1}{2}$ m hoch, doch findet man einzelne von nahezu der doppelten Höhe. Im Inneren eines solchen Baues leben Millionen von Individuen, gewöhnlich durchweg Nachkommen einer einzigen Königin, welche

bei manchen Arten in jeder Minute 60 Eier legen soll; ein hübscher Rekord.

Wir hatten in den nächsten Tagen Gelegenheit, die Termitenbauten in Muße zu betrachten. Sie sind, obgleich aus loser Erde aufgeführt, steinhart, und man kann unbesorgt auf sie steigen. Nach außen bemerkt man keinerlei Öffnung, der ganze Bau scheint unbewohnt, — die lichtscheuen Termiten benutzen nämlich zu ihren Exkursionen unterirdisch verdeckte Gänge, und da sie ihre Beute auch nie offen angreifen, bekommt man die gefräßigen Insekten bei Tage überhaupt nicht zu sehen, es sei denn, daß man ihren Bau mit dem Beil öffnet.

Für die Anlage der äthiopischen Bahn bedeuteten die Termiten eine ernste Schwierigkeit und erhebliche Mehrkosten. Da sie die Holzschwellen mittels unterirdischer Gänge attackieren, anbohren und aushöhlen, so daß sie dann, ohne äußere Anzeichen, plötzlich unter der Last eines Zuges zusammenbrechen können, so mußten, zur Vermeidung von Eisenbahnunglücken, durchweg eiserne Schwellen verwendet werden. Aber auch beim Bau und der Ausstattung der Wärterhäuschen und Stationen war darauf Bedacht zu nehmen, daß möglichst die Materialien vermieden wurden, welche den Termiten zur Nahrung dienen können. Welche bedeutenden Schäden diese Tiere an Gebäuden anzurichten vermögen, zeigte die berühmte Zerstörung des Präsidenschafts-Palastes in Kalkatta im Jahre 1814.

Unser Zug rollte immer noch durch nicht enden wollende Ebenen dahin, keine Hütte, keinen Baum gab es zu sehen. Nur einmal passierten wir ein Flößchen, an dessen Ufern sich graziöse Tamarisken wiegten, die schnurartigen Zweige bis zum Wasser herabgebeugt. Hier sahen wir ein paar kleine Antilopen und ein Volk Frankolinen, die sich von unsren Rebhühnern durch bedeutendere Größe unterschieden. Doch wenige Minuten später befanden wir uns wieder in einer Einöde, trostloser als alle zuvor. Man riet uns jetzt Fenster und Türen sorgfältig geschlossen zu halten, da eine Strecke mit Staubboden zu passieren war. Wirklich bemerkten wir nun, zunächst in der Ferne, bald aber auch neben uns, die gefürchteten Tromben: ohne daß es windig gewesen wäre, sahen wir den Wüstenstaub, in lawinenartig anschwellenden Wirbeln gedreht, plötzlich kirchturmhoch aufsteigen. Langsam zogen diese Staubsäulen dahin, um sich nach einer Weile ebenso plötzlich in eine niederrieselnde Wolke zu verwandeln, die alles mit einem erstickenden, äußerst feinkörnigen Sand überschüttete. Auch wir wurden, obwohl wir alle Öffnungen unsres Wagens fest verschlossen hielten, von dem alles durchdringenden Staub dicht be-

deckt. Zugleich entwickelte sich eine lästige Schwüle; man glaubte nicht atmen zu können.

Zum Glück hatten wir die Staubwüste nach einer halben Stunde hinter uns, und unsre Stimmung hob sich wieder auf normales Niveau, zumal wir gleichzeitig eine angenehme Entdeckung machten: unser Wagen enthielt einen Eisschrank, und dieser einen kalten Imbiß samt dem nötigen Getränk. So konnten wir mit den französischen Herren, die so vortrefflich für unser leibliches Wohl gesorgt hatten, auf gute Freundschaft anstoßen.

Endlich erreichten wir ein großes Dorf, Hada Galla,¹ wiederum eine abessinische Station zur Sicherung der Bahn gegen die Issa. Die ganze Garnison, einige hundert Mann, erwartete in Parade das Einlaufen unsres Zuges. Dann löste sich von der Reihe der schwarzen Krieger ein korpulenter Herr vom Aussehen eines ins Afrikanische übersetzten Nero und begrüßte unsren Gesandten mit einer kurzen Ansprache; es war Ato Marscha,² der oberste Beamte der Grenzprovinz. Er war uns, um einen Willkommengruß Kaiser Meneliks zu überbringen, bis hierher entgegengekommen und fuhr nun mit uns nach Diredaua, seinem Sitz, zurück.

Wir waren natürlich gespannt auf den Eindruck, den uns dieser erste abessinische Herr machen würde. Aber es war aus Ato Marscha nicht viel herauszubringen, und selbst seine Höflichkeitsphrasen brachte er mit so müder, gleichgültiger Stimme vor, daß wir nicht sonderlich entzückt sein konnten. Erst allmählich kamen wir dahinter, daß Ato Marschas Spezialität in kleinen humoristischen Bemerkungen bestand, die er wenigstens selbst so herzlich belachte, daß sein Bäuchlein darüber in beängstigende Erschütterung geriet.

Inzwischen machte uns M. Carette darauf aufmerksam, daß die Bahnlinie erheblich zu steigen begann, nachdem wir sechs Stunden in ziemlich gleichbleibender Höhe, etwa 800 m, gefahren waren. Bald tauchten Hügel auf, bedeckt mit Gestrüpp. Wir fuhren im Tal eines ausgetrockneten Fließchens aufwärts. Knorrige Schirmakazien, die ersten wirklichen Bäume, die wir im Issalande sahen, sammelten sich zu immer größeren Beständen. Bis in das dichte Geäst der wie flache

¹ Der Name bedeutet wörtlich: „Wir haben die Galla vernichtet.“ Hier soll vorzeiten eine große Schlacht zwischen den Issa und Abessiniern stattgefunden haben, bei welcher die letzteren unterlagen. Die Bezeichnung „Galla“ für die Abessinier ist bei den (mohammedanischen) Somal gebräuchlich, da der Begriff für sie nur die Ungläubigen bezeichnet.

² Der Titel Ato, d. h. Herr, wird im Gespräch auch manchmal geringeren Leuten gegeben, jedoch, wie man uns sagte, nur verheirateten.

Dächer ausgebreiteten Kronen rankten seltsame Schlingpflanzen ohne Blatt oder Blüte; die vierkantigen, fleischig-dicken, gegliederten Äste hingen schlaff und schwer aus der Höhe herab. Eine Liane von der Gestalt eines kletternden Kaktus. Auf den ersten Blick hätte wohl niemand geahnt, daß dies ein naher Verwandter des edlen Weinstockes war, der *Cissus quadrangularis* der Botaniker, dem die afrikanische Sonne diese bizarre Gestalt aufgeprägt hat.

Hin und wieder tauchte im Dickicht eine aus Reisig gebaute Hütte auf; schlanke Frauen, den schwarzen Milchkorb auf dem Kopfe balancierend, zogen auf sandigen Wegen dahin. Fremdartig bunte Vögel huschten über die Waldblößen, und im dornigen Busch weideten langhalsige Kamele, von schwarzen Hirten mit der Lanze in der Hand gehütet. Dann erweiterte sich das Tal, und am Fuße eines hohen Halbrundes bewaldeter Berge lag, ganz in den Akazienwald gebettet, unser Ziel vor uns, Diredaua, einstweilen die Endstation der äthiopischen Bahn.

