

= Kapitel 23 =

Auf dem Amazonasstrom.

Einem Segelschiffe, in der Nähe der brasilianischen Küste, das die Orientierung verloren hatte, war schon seit einiger Zeit das Trinkwasser ausgegangen.

Immer drohender wurde das Schreckgespenst des Verschmachtungstodes!

Da tauchte ein Dampfer auf, kam näher, kam in Rufweite.

„Wasser, Wasser, wir verdursten!“

„Na, dann schlägt doch eine Pütze auf,“ wurde zurückgelacht, „Ihr seid doch schon hundert Meilen drin im Amazonasstrom!“—

Solche und ähnliche Geschichten werden erzählt, um die Mächtigkeit des Amazonasstromes zu charakterisieren. Mögen ja auch wirklich passiert sein.

Schon hundert Meilen den Amazonasstrom hinauf? Also Seemeilen. Das sind 25 geographische Meilen. Das ist gar nichts.

Dort ist man noch auf dem Meere.

Daß das Süßwasser ist, das sieht man ihm nicht an.

Der Amazonasstrom, Rio das Amazonas, hieß früher Maranon, mit welchem Namen die Engländer ganz fälschlicherweise jetzt nur noch den Oberlauf bezeichnen, und alle Welt plappert gehorsam nach.

Mar a non? So müßte es im fragenden Tone heißen. Meer oder nicht? Diese Frage gebührt aber doch dem Unterlaufe, doch nicht dem Oberlaufe!

Was man über diesen Strom auch für Schilderungen lesen mag—von diesen Wassermengen kann man sich gar keine Vorstellungen machen. Bis man den Strom selbst einmal befahren hat, wenigstens bis nach Manaos.

Wenn man eine gewöhnliche Karte von Südamerika hat, womöglich Nordamerika auch noch gleich darauf, so sieht man Manaos sehr nahe der Küste liegen, an der Einmündung des Rio Negro.

's ist nur ein Katzensprung.

In Wirklichkeit beträgt die Entfernung von Para, dem Mündungshafen des Amazonas, bis nach Manaos in der Luftlinie 180⁽²³⁻²⁾ geographische Meilen!

Das ist genau dieselbe Entfernung, wie von Hamburg über die Alpen weg bis nach Neapel.

Das ist genau die Länge der Donau von der Quelle bis zur Mündung, in der Luftlinie.

Die Hamburg–Amerika–Linie läßt—in Verbindung mit der Südamerikanischen Linie—fünf Dampfer nach Manaos gehen, alle 14 Tage einen. Darunter ist zum Beispiel die RHAETIA, 6.600 Tonnen, die geht vollbeladen bis nach Manaos hinauf!

Die braucht dazu von Para an fünf Tage und fünf Nächte ununterbrochene Fahrt, legt des Nachts nicht etwa an. Sie dampft allerdings nicht volle Kraft, sondern nur acht Knoten.

Und wenn man nun so 800 Seemeilen in fünf Tagen und Nächten gedampft ist, dann kann man sich dort oben bei Manaos noch immer fragen: mar a non? Ist das ein Meer oder ist das ein Strom?

Mit den bloßen Augen sind die Urwälder an den Ufern noch nicht zu erkennen.

Allerdings gibt es viele bewaldete Inseln.

Der Rio Negro gilt als der größte Nebenfluß, nur weil er der längste ist und am weitesten befahren werden kann. Er hat die größte Bedeutung; trotzdem ist er bei seiner Mündung bei Manaos ja nur zwei Kilometer breit.

Vorher der Tapajos zum Beispiel hat gar keine Bedeutung, er kann wegen Stromschnellen nur lumpige 340 Kilometer befahren werden, und mündet trotzdem mit einer Breite von dreizehn Kilometern! Fast sieben geographische Meilen breit!

Der Amazonas selbst ist an seiner Mündung 250 Kilometer breit, das ist ungefähr so wie von Berlin nach Hamburg; er drängt, obgleich man von einer Strömung kaum etwas merkt, bei Ebbe das Meer 200 Kilometer zurück, so weit also macht sich sein Wasser bemerkbar.

Die ankommende Meeresflut muß nun wieder den Strom zurückdrängen, das will sich der Strom erst gar nicht gefallen lassen, und daraus entsteht alle 12 Stunden und einige Minuten das Phänomen der sogenannten Pororoca. Die Meeresflut wälzt sich als eine drei bis vier Meter hohe Mauer mit unheimlicher Geschwindigkeit heran, ihr Donnern ist mehr als zehn Kilometer weit hörbar. Dieses Phänomen würde an der Mündung alle Schifffahrt unmöglich machen, jedes kleinere Fahrzeug wenigstens, das in den Bereich dieser Welle kommt, ist verloren, wenn der liebe Gott nicht dafür gesorgt hätte, daß auch in dieser Hinsicht kein Baum in der Himmel wachsen kann. An jeder tieferen Stelle der Mündung sinkt nämlich diese Flutwell in sich zusammen, und ganz, ganz merkwürdig ist es nun, daß an diesen Stellen das Wasser ganz ruhig bleibt. Die Wassermauer verschwindet plötzlich, schnellt erst an der nächsten Untiefe wieder empor, wälzt sich weiter, und die übersprungene Stelle bleibt ganz glatt. Der Physiker kann erklären, woher das kommt, das ist aber sehr umständlich.

Diese Untiefen sind genau bekannt, ebenso die Zeit, wann die Pororoca kommt, und so ist es nur eine Unvorsichtigkeit, wenn einmal ein Unglück geschieht.

Bei Obidos, in der Lustlinie hundert geographische Meilen von Para, also von der Mündung entfernt, läßt sich die Wassermasse des Amazonenstromes einmal berechnen, weil er hier zwischen Felswänden auf zwei Kilometer zusammengedrängt wird, bei einer Tiefe von 80 bis 100 Metern. Dabei ist aber zu bedenken, daß der Unterschied der Wasserstandshöhe zwischen trockener und Regenzeit 12 bis 14 Meter beträgt. Es wird also das Mittel angenommen. Demnach bewegt der Strom bei Obidos in der Sekunde 120.000 Kubikmeter Wasser.

Das ist aber noch nicht das ganze Wasser des Amazonenstromes. Abgesehen davon, daß sich ja auch noch hinter Obidos einige ungeheure Nebenflüsse in den Hauptstrom ergießen.

Ungefähr 200 Nebenflüsse sind bekannt, von denen keiner kleiner ist als der Rhein. Die anderen Nebenflüsse sind ganz unbekannt.

Die professionellen Lotsen sprechen von 700 Nebenflüssen, und es ist recht glaublich.

Nun aber kommen noch die sogenannten Bifurkationen in Betracht, ein Wort, das noch öfters gebraucht werden muß.

Das sind die natürlichen Wasserverbindungen wieder zwischen den Nebenflüssen. Die großartigste Bifurkation, die es überhaupt in der Welt gibt, ist die zwischen dem Rio Negro und dem Orinoko, so daß dieser ungeheure Strom von Venezuela also überhaupt direkt mit dem Amazonas verbunden ist! man kann von Para aus durch ganz Brasilien fahren und kommt oben am Karibischen Meere wieder heraus! Mit Dampfern! Allerdings Umladestellen wegen Stromschnellen, tagelange Märsche.

Und ebenso kann man von Para aus bis zu den Anden am Stillen Ozean fahren, eben auf diesen Bifurkationen, ohne überhaupt den Amazonenstrom zu berühren!

Von diesen Bifurkationen wissen wir freilich herzlich wenig. Jeder Indianerstamm kennt doch nur die, an der er wohnt. Und wir kennen doch nicht einmal diese Indianerstämme. Es wird eben eine Gegend so groß wie ganz Europa, bedeckt mit undurchdringlichem Urwald, von zahllosen Wasseradern durchzogen, welche das Wasser der Regenzeiten, total verschieden, auffangen und es zum Teil zum Atlantischen Ozean abführen, ohne daß es den Hauptstrom, den Amazonas, erreicht. Erst an der Mündung, ein Gebiet umfassend so groß wie ganz Deutschland, 10.000 Quadratmeilen, trifft alles wieder zusammen.—

Noch will ich erwähnen, daß eine Reise von Hamburg nach Manaos, vier Wochen dauernd, 160 Mark kostet. Natürlich Zwischendeck. Aber inklusive Beköstigung. Und so eine Beköstigung wie auf solch einem Hapag-Dampfer bekommt man in keinem Sanatorium für wöchentlich 60 Mark. Hier kostet sie nur 40 Mark, und man hat dafür noch freie Fahrt. Auch unsereiner kann sich gar nicht ausrechnen, wie die das so billig machen können. In Madeira und Para einige Tage Aufenthalt—alles mit eingeschlossen, nicht etwa noch extra Bezahlung für Aufenthalt an Land. In Manaos bleibt der Dampfer fünf Tage liegen, nimmt neue Fracht, und fährt man mit ihm gleich wieder zurück, so kann man auch noch diese fünf Tage frei an Bord wohnen. Fleisch so viel wie man verschlingen kann.

Der billigste Preis für eine Fahrt 1. Klasse—eine 2. Klasse gibt es auf diesen Dampfern nicht—beträgt 600 Mark. Das kommt auf die Kabine an. Man kann in der Kapitänskajüte, dem Staatszimmer der Salondampfer entsprechend, für 4.500 Mark fahren, aber die Beköstigung ist ganz die gleiche.

Ich habe hier einen Speisezettel von der »Rio Grande«, von Hamburg aus auch diese Linie befahrend, nach Manaos, an Bord gedruckt am 16. Februar 1910, und es dürfte den Leser doch vielleicht interessieren, zu erfahren, was so ein Kajütsreisender für seine 600 Mark für die vier Wochen bekommt.

Ich schreibe die Tages-Speisekarte wörtlich ab.

Erstes Frühstück von 7 bis 9: Kaffee, Tee, Kakao. Weiß- und Feinbrot, Zwieback, Semmel geröstetes Brot, verschiedenes Gebäck. Marmelade, Ingwer, Honig. Früchte. Hafergrütze, Milchreis. Gekochte und verlorene Eier, Rühreier, Spiegeleier mit Schinken oder Speck. Omelettes mit jungen Erbsen, mit Spragel, mit Champignons und mit feinen Kräutern. Pfannkuchen, Apfelkuchen. Kalbskotelettes, Beefsteak, Hammelkotelettes, Frankfurter Wurst vom Rost. Rauchheringe. Gekochte, gebratene und gebackene Kartoffeln. Verschiedene Sorten Aufschnitte. Käse.—

Nun bemerke ich aber dazwischen, daß dies nicht etwa so serviert wird, wie dort in dem Speisehaus von Marseille! Jeder langt zu und bestellt, so viel er will.—

Gabel-Frühstück um 12: Schwedische Vorspeise. Olla Podrida. Geeiste Kraftbrühe. Kalbszunge nach Mailänder Art mit Erbsen. Entrecote mit Strohkartoffeln, Salat, Apfelkompott, Baba mit Früchten. Frikadellen mit Kartoffelsalat.

Gleichzeitig auf dem Nebenbüfett: Geräucherter Lachs, Bratheringe, Sardinen in Öl, Rollmops, Anchovis, Bismarck-Heringe. Geräucherter Schinken. Frische Wurst. Kalter Braten. Geflügel. Mikado-Salat. Russischer Salat. Kartoffelsalat. Radieschen.

Nachmittags Kaffee, Tee, Kakao mit Gebäck, in den Tropen Limonade und Eis mit Waffeln.

Hauptmahlzeit abends 7: Russische Platte. Fasanensuppe nach Dubarry. Kraftbrühe. Steinbutt mit geschlagener Butter. Hammelrücken garniert. Chaud-froid nach Villeroi. Kapanunen. Kompott und Salat. Stangenspargel. Gefrorene Speise von Ananas. Nachtsch.

Dann wird an Deck oder im Salon noch ein Büfett aufgeschlagen.—

Solch eine Seereise ist eine einzige große—Fresserei!

Nun muß man aber auch gesehen haben, was diese Passagiere, besonders nach Überstehung der Seekrankheit, verschlingen!

Denn von einem „essen“ oder gar „speisen“ darf man da nicht mehr sprechen. Das wäre Frevel.

Wer so etwas nicht miterlebt hat, der kann sich gar keine Vorstellung davon machen.

∞ ∞ ∞ ∞ ∞ ∞ ∞ ∞ ∞ ∞

Seit drei Tagen segelten wir den Amazonenstrom hinauf.

Nach der englischen Seemannssprache, die doch auch die deutsche beeinflusst, segelt auch jeder Dampfer. Wenn er auch überhaupt gar keinen Mast hat.

Wir aber segelten wirklich, hatten alle Leinwand gesetzt! Denn in dieser Breite, fast direkt auf dem Äquator, weht fast ununterbrochen das ganze Jahr hindurch der Passat. Bis nach Tabatinga kann man hinaufsegeln, bis an die brasilianische Grenze, von Para aus 3.650 Kilometer, was einer Entfernung von London bis nach Konstantinopel entspricht. Ich gebe solche Vergleiche, weil man sich ja sonst gar kein Bild machen kann. So wird man übrigens auch auf der Seemannsschule instruiert.

Natürlich alles mit Ausnahme. Bei großen Krümmungen hört die Segelei auf. Auch durch die Enge von Obidos muß man unter allen Umständen dampfen oder sich schleppen lassen.

Bis dorthin sollten wir aber überhaupt gar nicht kommen.

In Para war kein Lotse an Bord genommen worden.

„Mi sabe.“

Gut, wenn der Prospektador uns führen konnte.

„Sie haben den Amazonenstrom oder doch die betreffende Strecke öfters befahren?“ fragte Kapitän Martin nur noch.

„Si, si, Sennor Capitano.“

„Sie kennen die Strecke auch wirklich ganz genau?“

„Si, si, Sennor.“

Wenn uns ohne Lotsen ein Unfall passiert, wenn wir ein anderes Schiff rammen, sind wir dafür voll und ganz verantwortlich?!“

„Mi sabe.“

„Sind Sie denn ein verantwortlicher Lotse?“

„No, Sennor.“

„Ja, wenn uns nun etwas passiert? Können Sie denn eine Verantwortung auf sich nehmen?“

Dieses Gespräch fand in der Kajüte statt, und der Spanier deutete einfach auf den mächtigen Panzerschrank.

Ja, da hatte der allerdings recht! Dort lag doch sein Riesendiamant drin. Gewiß, das war Garantie genug. Da konnten wir schon einmal einen Dampfer über den Haufen rennen.

Also wir segelten mit voller Leinwand hinauf, machten in der Stunde im Durchschnitt sechs Knoten, hielten freilich immer auf Dampf.

Ich will diese dreitägige Partie auf dem Unterlaufe nicht weiter schildern. Es war später interessanter, und sonst müßte ich später wiederholen, wenn ich jetzt schon von Krokodilen und dergleichen erzählen wollte.

Während der ganzen drei Tage waren von der Mitte aus die waldigen Ufer nur durch das Fernrohr zu erkennen. Freilich näherten wir uns manchmal einem Ufer ganz beträchtlich, und dann gab es eine Unmasse von Inseln.

Und das war es ja eben! Wir wußten ja nicht, zwischen welchen Inseln man durch mußte. Mancher tiefgehende Dampfer vermied die freie, kilometerbreite Wasserstraße, fuhr ganz dicht an einer Insel vorbei, was wir nie gewagt hätten. Wir hätten die freie Straße benutzt und—wären festgerannt. Der Dampfer hatte eben einen Lotsen an Bord. Aber solch einem Dampfer kann man doch nicht immer folgen.

Nun, der Prospektador führte uns eben, und der kannte das Wasser, das merkte man an allem und jedem. Unablässig stand er Tag und Nacht auf der Kommandobrücke, die Richtung angehend. Dann kamen ja auch stundenlange freie Strecken, die bezeichnete er, während dieser Stunden schlief er. Mit den entgegenkommenden Jankandas, den riesenhaften Flößen, auf denen die eingeborenen Schiffer mit ihren Familien ganze Dörfer errichten, wußte der Kapitän allein fertig zu werden. In der Nacht wurde gedampft, da hat man das Schiff denn doch anders in der Gewalt.

Am Morgen des vierten Tages streckte der Spanier seine Krallenhand nach Nordwesten aus.

„Aca—dort!“

„Was ist dort?“ fragte Kapitän Martin.

„Maycuru.“

„Das ist ein See.“

Wir studierten doch unaufhörlich die Karten. Was darauf zu sehen war, werde ich gleich sagen, nämlich herzlich wenig.

„Si, si, Sennor.“

„Durch einen Nebenfluß mit dem Amazonas verbunden?“

„Si, si, Sennor.“

„Von diesem See geht ein Strom weiter nach Norden oder kommt vielmehr von dort oben her, der ebenfalls Maycuru heißt?“

„Si, si, Sennor.“

„Da wollen wir hinein?“

„Si, si, Sennor.“

„Mensch!—Sennor Montezuma della Estrada!—Nun lassen Sie doch endlich einmal mit sich sprechen!“

„Si, si, Sennor Capitano.“

„Wie weit es ist dann noch bis zu jener Stelle?“

„Mit dieser Fahrt, sechs Knoten in der Stunde, noch vier Tage, nur Tagesfahrt.“

Na endlich! Denn bisher hatte der Spanier auf solche Fragen nur ein „mi sabe“ gehabt.

„Also nur Tagesfahrt?“

„Si, si, Sennor. In der Nacht machen wir fest oder gehen vor Anker oder bleiben einfach liegen.“

„Und wir kommen mit diesem großen Schiffe überall durch?“

„Es todas partes—überall.“

„Brauchen die Rahen nicht abzunehmen?“

„No, Sennor.“

„Sie nicht einmal längs zu richten?“

„No, Sennor.“

„Aber segeln können wir nicht mehr?“

„No, Sennor. Dampfen.“

„Wir haben aber doch nur 350 Tonnen Kohle an Bord.“

„Mi sabe!“ fing es jetzt wieder an.

„Ich glaube ja, daß es reicht. Aber warum waren Sie denn nur so dagegen, daß wir in Rio oder in Para noch mehr Kohlen einnahmen?“

„Mi sabe.“

„Das Schiff kann den Weg mit voller Ladung machen?“

„Muß es doch können.“

Natürlich, wir wollten doch gleich bei der ersten Rückfahrt 4500 Tonnen Chinarinde mitnehmen. Soviel konnte unser Schiff dann noch fassen.

Dann will ich hier gleich erledigen, weshalb wir keine anderen Arbeiter mitnehmen konnten.

Einfach deshalb nicht, weil der wilde Chinabaum frei ist.

Wer ihn findet, der kann ihn abschälen, dem gehört die Rinde.

Und dagegen hilft kein Arbeitskontrakt und gar nichts.

Wir konnten wohl hunderte von Arbeitern engagieren, wir brachten sie hierher—und dann schälten sie für sich die Rinde ab.

Oder wir mußten den ganzen Distrikt kaufen. Dann hatte der Arbeitskontrakt natürlich Gültigkeit. Was auf dem Lande wächst, das gehört doch dem Besitzer.

Da mußten wir aber erst wissen, wo sich der Distrikt befand, also seine geographische Lage kennen. Oder das war auch gar nicht nötig, auf jeden Fall kamen dann Regierungsbeamte und Vermesser mit. Das sind die hauptsächlichsten Unkosten. Sonst bekommt man ja dort das Land für ein Butterbrot oder wirklich geschenkt, allerdings unter sehr scharfen Bedingungen. Man muß es auch wirklich urbar machen.

Das wollten wir nicht? Was wollten wir denn sonst dort mit dem Lande machen?

Schon deshalb kamen Regierungsbeamte mit.

Nun fanden die dort die Chinabäume.

Dann fingen die selber zu schälen an, oder, wenn sie so patriotisch gesinnt waren, dann benachrichtigten sie die Regierung, dann registrierte die das Land für den Fiskus, beutete die wilde Chinakultur für eigene Rechnung aus.

Kurz und gut, bei solch einem Geschäft konnte nur ein Schiff wie das unsere in Betracht kommen, mit solch einer Mannschaft! Auf jedem anderen Schiffe hätte leicht Mord und Totschlag ausbrechen können. Wenn sechzehn Millionen Mark an den Bäumen wachsen, man braucht sie nur abzuschälen, dann hört die Gemütlichkeit und die Freundschaft auf, oder die Menschheit müßte sich plötzlich sehr verändern.

Natürlich gibt es gute Kameradschaft. Aber die erst einmal finden! Hier bei uns war sie vorhanden.

Ja, wie war denn dieser Spanier in Kapstadt gerade zu uns gekommen?! Er kannte uns doch noch gar nicht!

„Mi sabe.“

Na schön. Und wenn er von alledem auch nicht den geringsten Anteil haben wollte—war uns auch recht.

Jetzt, da wir uns dem Ziele näherten, da die Sache greifbare Wirklichkeit bekam, freuten wir uns ja nicht schlecht auf die sechzehn Millionen.

An warnenden Stimmen fehlte es freilich immer noch nicht, wenn einmal gar zu große Zukunftspläne gemacht wurden.

„Täuv, man, täuv man, wir haben sie noch nicht in der Tasche, die Chinarinde noch nicht im Laderaum, noch nicht einmal für die erste Rückfahrt!“

Diese Warner oder Zweifler hatten auch ganz recht. Nur das konnte schon besprochen werden, daß wir uns dann für einige Zeit trennen mußten. Das beste war wohl, wir schälten erst alle Rinde ab—anders war es überhaupt gar nicht möglich—dann wurde die erste Rückfahrt angetreten. Vielleicht die Hälfte der Mannschaft blieb als Bewachung zurück. Die einmal abgeschälte Rinde gehörte dann natürlich uns, die wurde in weiteren Fahrten abgeholt, oder dann konnten wir ja auch andere Fahrzeuge mieten.—

Eine Stunde später dampften wir mit festgemachten Segeln in den Maycuru ein.

Wir besaßen drei Spezialkarten von diesem nordöstlichen Teil Brasiliens, eine deutsche, eine englische und eine französische. Dabei bemerke ich, daß es bis heute noch keine bessere Spezialkarte gibt.

Auf allen dreien war dort, vom Amazonenstrom durch eine schmale Landzunge getrennt, ein blauer Klecks angegeben, ungefähr 50 Kilometer im Durchmesser. Das war der See Maycuru.

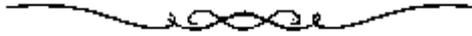
Auf der englischen und deutschen Karte floß in diesen See von Norden her ein Fluß oder Strom, wollen wir gleich sagen. Für Flüsse war auch auf dieser Spezialkarte gar kein Platz. Die englische Karte nannte diesen Strom ebenfalls Maycuru, die deutsche gab ihm—immer gewissenhaft—lieber gar keinen Namen. Und noch gewissenhafter waren diesmal die Franzosen, die hatten überhaupt gar keinen Strom eingezeichnet. Und da taten sie sicher recht, denn auf der englischen und deutschen Karte hatte dieser Strom einen total anderen Lauf bekommen!

Nun kann man sich wohl ungefähr ein Bild machen! So unbekannt ist dort alles noch, gleich nahe der Mündung des Amazonenstroms! Mächtige Dampfer fahren dicht vorüber, man weiß, daß dort, nur durch eine schmale Landzunge getrennt, die natürlich ebenfalls durchflossen wird, ein großer See liegt, 2500

Quadratkilometer, aber man weiß noch nicht einmal, ob dieser See einen Zufluß hat, wahrscheinlich ein mächtiger Strom, so lang und breit wie der Rhein!

Und im übrigen ist dort ein Gebiet von 800 Kilometer Breite und 600 Kilometer Länge, nämlich bis nach Guayana hinaufreichend, also 10.000 geographische Quadratmeilen, so groß wie Deutschland, wo auch auf den genauesten Spezialkarten einfach ein weißer Fleck gelassen ist, nur durchzogen von dem „vermutlichen“ Maycuru!

So sieht es dort aus! So viel wissen wir von Brasilien. Und das nahe der Küste! Vom Inneren darf man gar nicht erst sprechen.



(23-2) Längenangaben ungenau.