

UNSERE REISE UM DIE ERDE

Skizzen von der großen „Beka“ – Aufnahme - Expedition

by Heinrich Bumb

Annotated and illustrated by Hugo Strötbaum

2014 EDITION

1905-1906 BEKA ITINERARY

| ARRIVAL | LOCATION | COUNTRY | PAGE(S) | DEPARTURE |
|-------------------|----------------------------------|----------------------------------|---------|--------------------|
| | Berlin | GERMANY | 2 | 5 Oct 1905 (train) |
| | Vienna | AUSTRIA | 2 | (train) |
| | Budapest | HUNGARY | 2 | (train) |
| | Belgrade | SERBIA | 2 | (train) |
| | [Niš] | SERBIA | - | (train) |
| | [Sofya] | BULGARIA | - | (train) |
| | [Philippoli (Plovdiv)] | BULGARIA | - | (train) |
| | [Adrianople (Edirne)] | TURKEY | - | (train) |
| 12 Oct 1905 | Constantinople (Istanbul) | TURKEY | 3-8 | (ship) |
| | Smyrna (İzmir) | TURKEY | 9 | (same ship) |
| | Athens | GREECE | 9 | (same ship) |
| | Alexandria | EGYPT | 9 | → Cairo (train) |
| | Cairo | EGYPT | 10-16 | |
| | Port Said | EGYPT | 17-21 | → Aden (ship) |
| | Suez Canal | | 22-23 | |
| | Aden | | 23-25 | → Bombay (ship) |
| 18 Nov 1906 | Bombay (Mumbai) | INDIA | 25-28 | → Calcutta (train) |
| | Calcutta | INDIA | 28-32 | |
| | Darjeeling | INDIA | 32-32 | |
| | Calcutta | INDIA | 34 | 21 Dec 1905 (ship) |
| | Rangoon (Yangon) | BURMA (MYANMAR) | 34-37 | 5 Jan 1906 (ship) |
| 11 Jan 1906 | Penang | STRAITS SETTLEMENTS | 37-39 | |
| 13 Jan 1906 | Singapore | STRAITS SETTLEMENTS | 39-40 | 14 Jan 1906 (ship) |
| | Tandjong Priok | DUTCH EAST INDIES (INDONESIA) | 40 | → Batavia (train) |
| | Batavia (Jakarta) | DUTCH EAST INDIES (INDONESIA) | 40-42 | → Singapore (ship) |
| | Singapore | STRAITS SETTLEMENTS | 42 | → Bangkok (ship) |
| | Bangkok | SIAM (THAILAND) | 43-44 | 31 Jan 1906 (ship) |
| | Singapore | STRAITS SETTLEMENTS | 44 | (ship) |
| 16 or 17 Jan 1906 | Tandjong Kattong | STRAITS SETTLEMENTS | 44 | |
| | Yahore | STRAITS SETTLEMENTS | 45 | |
| | Singapore | STRAITS SETTLEMENTS | 45 | 12 Feb 1906 (ship) |
| 18 Feb 1906 | Hongkong | CHINA | 45-49 | (ship) |
| | Canton | CHINA | 49-52 | 8 Mar 1906 (ship) |
| 9 Mar 1906 | Hongkong | CHINA | 52 | 9 Mar 1906 (ship) |
| 12 Mar 1906 | Wusong | CHINA | 52 | 13 Mar 1906 (ship) |
| | Shanghai | CHINA | 52-54 | 6 Apr 1906 (ship) |
| | Nagasaki | JAPAN | 55-57 | (ship) |
| | Mogi | JAPAN | 55 | (ship) |
| | Nagasaki | JAPAN | 57 | (ship) |
| | Kobe | JAPAN | 58-60 | (ship) |
| | Yokohama | JAPAN | 60 | (train) |
| | Tokyo | JAPAN | 60-64 | (train) |
| | Nikko | JAPAN | 64-65 | |
| | Yokohama | JAPAN | 65 | 8 May 1906 (ship) |
| | Honolulu | HAWAII ISLANDS | 65-66 | * May 1906 (ship) |
| 24 May 1906 | San Francisco | USA | 66 | → New York (train) |
| | Salt Lake City | USA | 67 | (train) |

| | | | | |
|--------------|----------|---------|----|--------------------|
| | Denver | USA | 67 | (train) |
| | Omaha | USA | 67 | (train) |
| | Chicago | USA | 67 | (train) |
| | Detroit | USA | 67 | (train) |
| | Buffalo | USA | 67 | (train) |
| | New York | USA | 67 | 7 June 1906 (ship) |
| 17 June 1906 | Berlin | GERMANY | 67 | |

Recording locations are highlighted in “red”.

Unsere Reise um die Erde

Skizzen von der großen „Beka“ – Aufnahme - Expedition

By Heinrich Bumb

Die in nachfolgenden Zeilen angeführten Zahlen, wie Längen-und Grössenverhältnisse, Bergeshöhen, etc. Namen oder Benennungen von Bauten, Tempel, sowie einzelne Schilderungen, soweit sie mit den von uns gemachten Beobachtungen übereinstimmen, sind entnommen : Baedeker: Konstantinopel-Kleinasien. Baedeker: Egypten. Murray: Indien und Birma. Schonz: Ein Tag nach dem Osten.

It is interesting to note that the author Heinrich Bumb throughout the whole document uses the words “*wir*”, “*uns*” and “*unser*” etc. (*we*, *us* and *our*) without ever specifying who these “*we*”, “*us*” and “*our*” exactly were. Heinrich Bumb was in fact accompanied by his wife Elisabeth, recording engineer Willy Bielefeld and recording engineer Wilhelm Hadert (the latter from Port Said onwards).

Although their names are never mentioned explicitly, members of the Beka-team, including Heinrich Bumb’s wife Elisabeth, show up on several of the pictures which illustrate the original articles. However, a full line-up of the team is never given.





On some of the photographs that illustrate the original articles (*Phonographische Zeitschrift*, pp. 563/582/603/692) a woman in European dress can be seen: **Mrs. Elisabeth Bumb**. I have found two sources that prove that Elisabeth Bumb accompanied her husband on the 1905-1906 Beka expedition:

- Under the heading “LIST OF PASSENGERS” in “*The Straits Times*” of 5 February 1906 the arrival of the SS “DELI” on 4th February at Singapore is reported. Among its passengers are **Mr. Bielefeldt** [sic], **Mr. Hadert**, **Mr. Bumb** and **Mrs. Bumb**.

- A 1906 passenger list of the SS “HONG KONG MARU” which lists the names of **Heinrich Bumb**, **Elisabeth Bumb** and **Willy Bielefeld** as having arrived from Yokohama (Japan) at San Francisco on 14 May 1906.

Wilhelm Hadert had already left Yokohama a month earlier on 3 April 1906, and arrived at San Francisco on 1 May 1906.

Am 5. Oktober 1905, morgens 8 Uhr verließ unser Zug den Berliner Anhalter Bahnhof, um uns über **Wien** und **Budapest** zunächst nach Konstantinopel, unserer ersten Station, zu führen.¹

| | | | | | |
|--|---|---|----------|------|---|
| Blatt № 023 | bestelplatte berlin : |  | | | |
| Bestellung Nr. 388 | | | | | |
| Telegramm Nr. 13 | | | | | |
| Entnommen von |  | | | | |
| Abgegeben am 12. 10. 1905 | Telegraphie des Deutschen Reichs. | | | | |
| Abgegeben von | Berlin, Haupt-Telegraphenamt. | | | | |
| Telegramm aus fr pera 1876 49 12 8 28 = sarajewo ben ... um ... Uhr ... Min. | | | | | |
| <p>bei der fahrt nach hier wurde bei belgrad unser express auf falsche geleise geleitet und fuhr auf gueterzug auf 6 gueterwagen und unsere locomotive total zertruemert von unseren mitgefuehrten beka records auch nicht ein einziger beschadigt/ glaenzendster beweis der unbegrenzten haltbarkeit/gruss ostasiatische aufnahmeexpedition bumb bielefeld +</p> | | | | | |
|  | <table border="1"> <tr><td>Nr: 108</td></tr> <tr><td>Erliegt:</td></tr> <tr><td>Fol.</td></tr> </table> | Nr: 108 | Erliegt: | Fol. |  |
| Nr: 108 | | | | | |
| Erliegt: | | | | | |
| Fol. | | | | | |

Eisenbahn-Unfall der Beka-Expedition.

Es wird unseren Lesern interessiren von einem am 12. d. M. bei der Beka-Gesellschaft eingetroffenen Telegramm Kenntnis zu nehmen, welches wir obenstehend im Facsimile bringen. Wir gratulieren den beiden Herren Bumb und Bielefeld welche unverletzt aus dem Unfall hervorgegangen sind, herzlichst.

Außer der Kollision unseres Expresß-Zuges in **Belgrad**, bei welcher zwei Personen verletzt und ein Güterzug zertrümmert ward, trug sich auf der Fahrt nichts bemerkenswertes zu.²

¹ The exact itinerary must have looked like this: Berlin – Dresden – Prague – Vienna – Budapest – Beograd – Nis – Sofya – Philippoli (Plovdiv) – Adrianople (Edirne) – Constantinople (Istanbul).

² On 12 October 1905 Heinrich Bumb and Willy Bielefeld sent a telegram reporting the accident to Berlin from Pera (Istanbul) or Sarajevo. This telegram was reproduced on page 925 of the *Phonographische Zeitschrift* 6. Jahrgang, No. 42 (of 18 October 1905) and in "50 Jahre Carl Lindström GmbH".

In his book "The Gramophone Company's First Indian Recordings 1899-1908" Michael Kinnear states that Heinrich Bumb and **Wilhelm Hadert** departed Berlin on the 5th October 1905. In fact it was **Willy Bielefeld** who departed with Bumb on that day. Wilhelm Hadert left Berlin almost a month later on 2 November 1905 and joined the expedition at **Port Said** (Egypt), i.e. **after** the Constantinople and Cairo recording sessions.

Konstantinopel.

Das einzig schöne dieser, von allen Völkern des Orients und Occidents belebten Metropole des türkischen Reiches, besteht aus seiner hervorragenden Lage am Bosphorus und goldenem Horn.

Sich terrassenförmig aufbauend, von Kuppeln und Minarets der vielen, sehenswerten Moscheen überragt, bietet Konstantinopel von der Wasserseite aus gesehen, eins der schönsten Panoramen der Welt.



Konstantinopel, von Galata aus gesehen.

Beim Näherkommen verschwindet jedoch der sympathische Eindruck gründlich.

Die Straßen Konstantinopels bestehen, zumal nach Regenwetter, aus grundlosen Wegen, auf welchen, ein Spaziergang von zehn Minuten schon eine Anstrengung bedeutet.

Die schlechte Beschaffenheit der Wege wird nur noch übertroffen durch die Menge der wilden Paria-Hunde, welche die wirklichen Herren dieser sogenannten Straßen sind, und welche durch ihr Geheul, besonders Nachts, sowie durch andere schlechte Eigenschaften imstande sind, jedem Fremden den Aufenthalt in Konstantinopel zu verleiden.



Ist man Nachts, trotz ununterbrochenen Geheuls der Hunde, aus Uebermüdung schließlich eingeschlafen, so kann man sicher sein, von einem Nachtwächter bestimmt wieder gestört zu werden. In Konstantinopel besteht nämlich die nachahmungswerte Einrichtung, daß jeder Nachtwächter vor jedem Hause, mit seinem eisenbeschlagenen Stock, die Nachtstunden durch starkes Aufstoßen desselben auf das Trottoir anzeigt.

Diese Bestimmung hat natürlich zur Folge, daß in jeder Straße, vom ersten bis zum letzten Hause, ein ununterbrochenes Klopfen des Nachtwächters hörbar ist, für Diebe und Einbrecher eine jedenfalls praktische Einrichtung, da diese stets orientiert sind, wo sich der Hüter der Ordnung befindet, da er sich so selbst auf weite Entfernungen anmeldet.³

Sehr lohnend ist ein Ausflug mit einem der zahlreichen Lokaldampfer den Bosphorus entlang, bis [Therapia](#)⁴, einem freundlichen Sommer-Vorort, in dem die Sommerresidenz des deutschen Botschafters, inmitten eines herrlichen alten Parkes, besonders schön liegt.

³ I had a similar experience while in Turkey in the early 1970s. I spent the night in a provincial town and was kept awake practically all night long by some idiot blowing a whistle at regular intervals. The direction where the sound came from seemed to change all the time. The next day I asked my host what this was all about and was told it was the local watchman (*bekçi*), making his round.

⁴ Tarabya

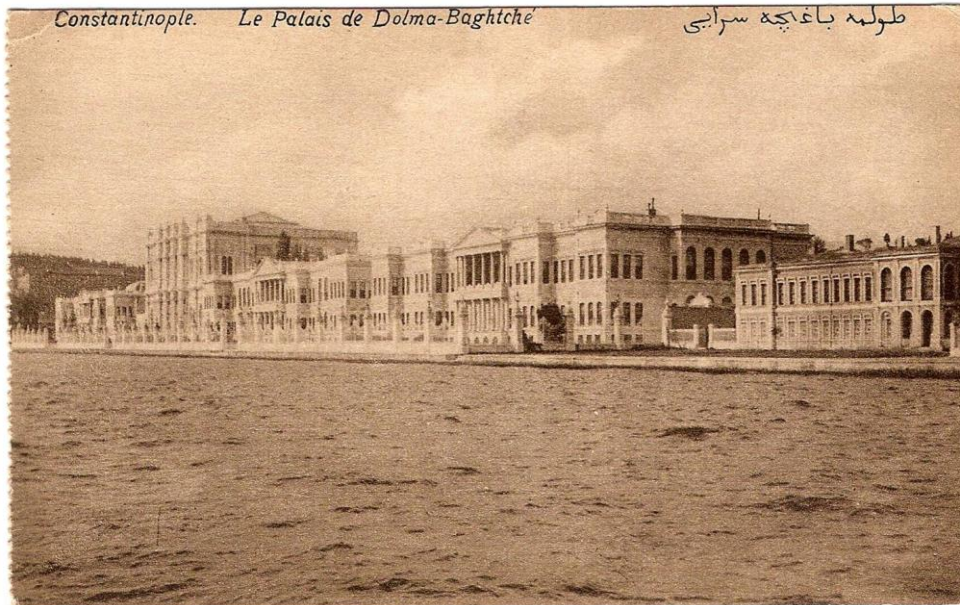


Durch eine hervorragend schöne Lage am Bosphorus zeichnen sich ferner der ganz aus Marmor aufgeführte Palast „Dolma-Bagtsche“⁵ und der gleichfalls aus weißem Marmor aufgeführte alte Serail aus, beide sind direkt am Meer gelegen, weiße Marmorterrassen mit kunstvollen Gittern führen bis zum Bosphorus hinab.



Vue générale du Palais Impérial à Dolma-Bagtsché, Bosphore

⁵ Dolmabahçe



Gleichfalls interessant ist eine Kahnfahrt auf dem goldenen Horn bis Eyjub⁶ und den süßen Wassern Europas, vorbei an dem Kriegshafen, den Docks, Werkstätten und dem Marineministerium.



⁶ Eyüp



In der Zeit unserer Anwesenheit fiel der Auszug der Karawane nach Mekka, welcher alljährlich stattfindet und an welchem sich gewöhnlich 70–80.000 gläubige Pilger beteiligen; denn in Mekka, am Grabe des Propheten, gebetet zu haben, ist jeden gläubigen Moslems vornehmste Pflicht. Voraus ritten vornehme Türken in goldstrotzenden Uniformen auf prächtigen Araberpferden, dann folgten Fakire, welche durch öfter aufgeführte Schwertkämpfe sich gegenseitig Wunden zuzufügen bestrebt waren, ein in der mohamedanischen Religion besonders verdienstvolles Beginnen, für unseren Geschmack ein etwas zweifelhaftes Vergnügen.

Dann folgten prächtig aufgeschirrte Kamele, welche Geschenke des Sultans⁷ trugen, teilweise unter Baldachinen, welche mehr bunt wie schön dekoriert waren. Den Schluß bildeten Pilger, teilweise zu Pferde, größtenteils per Pedes.

Zum Geburtstage des Sultans⁸ war die Illumination eine allgemeine, zum Teil besser gemeint als ausgeführt und hauptsächlich bestehend aus Laternen, gewöhnlichen großen Laternen mit Talglichtern, welche wahllos, in zuweilen unglaublichen Mengen neben und über einander angebracht waren.

⁷ Sultan Abdülhamit II reigned from 1876-1909.

⁸ Abdülhamit II was born on 21 September 1842. The 1905 celebrations must have gone on for some time



Sehr interessant ist die große Galatabrücke, welche Stambul⁹ mit Pera¹⁰ verbindet und den Bosphorus überspannt. Ein wahrer Knüppeldamm, über den ein äußerst reger Verkehr flutet, dicht besetzt mit Bettlern und Krüppeln, die die Wohltätigkeit der Passanten in Anspruch nehmen, neben den Fremden hergehen und ihnen ihre Gebrechen, wie Armstümpfe etc. unter die Nase halten.

Die Behörden Konstantinopels befanden sich infolge des letzten Attentats auf den Sultan und der Bombenfunde in sehr nervöser Aufregung¹¹, welche sich speziell bei der Verzollung unserer Maschinen für uns unangenehm bemerkbar machte und reichlichen Bakschisch zur Beruhigung erforderte.

Wir hatten bald eine Wohnung in einer Nebenstraße der *Grand Rue de Pera*¹² gefunden, welche sich für unsere Zwecke eignete, und konnten ohne großen Zeitverlust mit unseren Aufnahmen beginnen. Die Vorträge der verschiedenen Sänger und Sängerinnen wurden sämtlich mit Begleitung der originellen türkischen Musikinstrumente aufgenommen.

⁹ Stamboul was the old part.

¹⁰ Pera: European part of Constantinople where the foreign embassies, consulates, hotels and expensive shops were.

¹¹ On 21 July 1905 an attempt was made to assassinate Sultan Abdülhamit II during the Friday Prayer at the Yıldız mosque. The time-bomb went off too early killing 26 people and wounding another 58. The Sultan escaped unharmed.

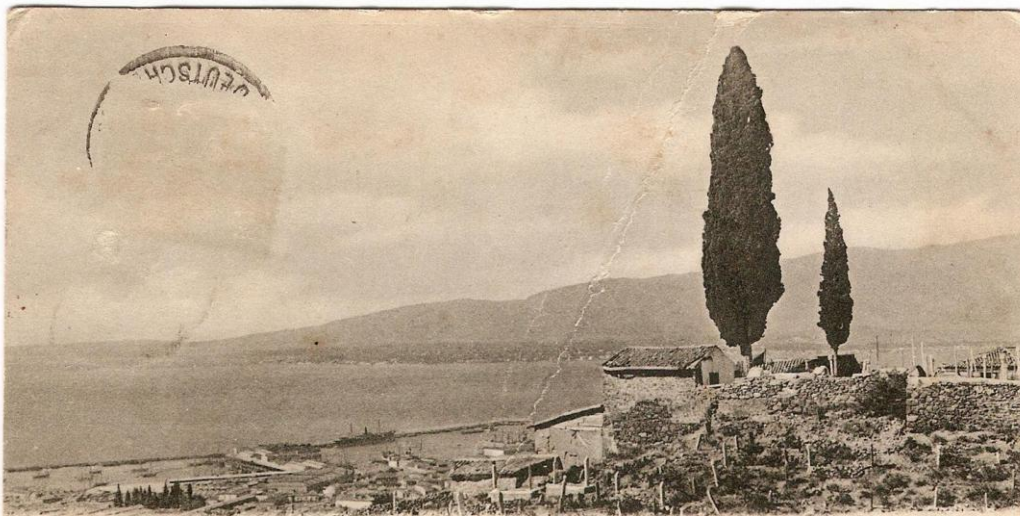
¹² Also called *Cadde-i Kebir*. Nowadays *İstiklal Caddesi*.



SMYRNE,

Les Quais. — Vue prise de la mer.

2242. — Editeurs Pierre Vassel et Co., Rue Franque-Smyrne.



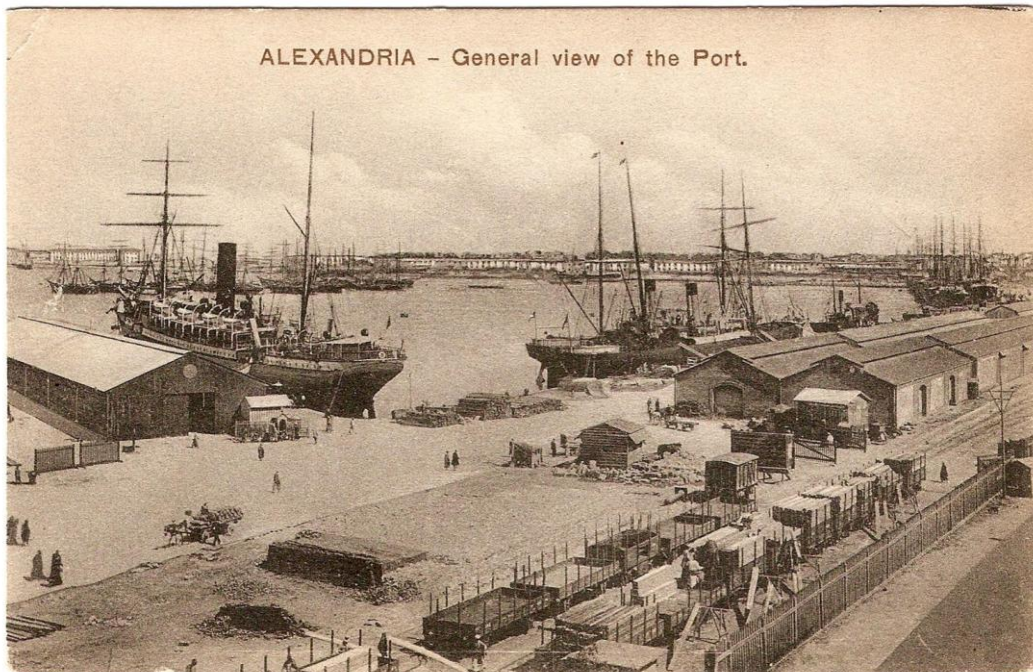
Tombeau de St. Polycarpe et la Rade 6.10.04

Smyrne

Renée Solari

Von Konstantinopel führte uns der Dampfer „Ismailia“ über [Smyrna](#) und [Athen](#), in welchen beiden Orten wir je drei Stunden Aufenthalt hatten, nach [Alexandrien](#) und von da der Zug in

3½ Stunden nach **Kairo**, der Hauptstadt Aegyptens, den Sitz der Regierung und der Residenz des Khedives Abbas II¹³.



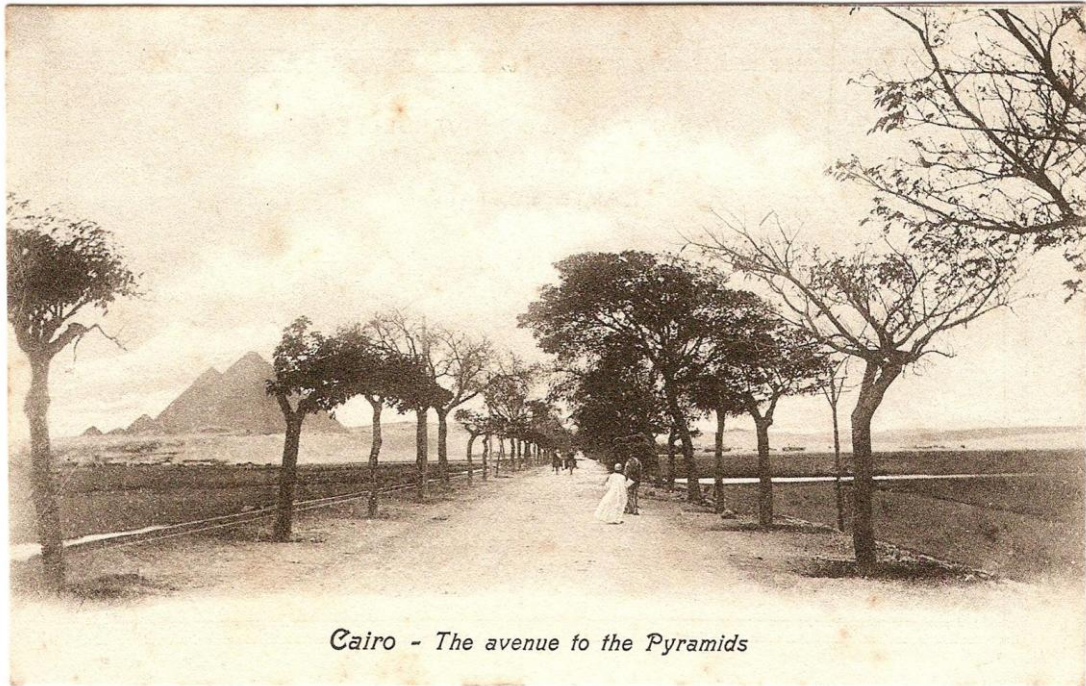
¹³ Abbas Hilmi II (1874-1944) was *Khedive* (Viceroy) of Egypt from 1892 to 1914.

In Kairo, eingebettet in das fruchtbare Niltal, zwischen der Lybischen und Arabischen Wüste gelegen, tritt uns zum ersten Mal der unverfälschte Typus des Orients in seiner lebhaften, bunten und malerischen Art entgegen.

Die englische Polizei sorgt für Reinlichkeit auf den Straßen, für Regelung des Verkehrs und trägt wesentlich dazu bei, daß Kairo sich in sehr vorteilhafter Weise von rein türkischen Städten, wie z. B. Konstantinopel, unterscheidet.



Kairo, der Sammelpunkt aller Touristen nach Ober-Aegypten, besitzt in den Esbekyeh-Garten der Citadelle mit der Alabaster-Moschée „Mohamed Ali“ und der in der näheren und weiteren Umgebung gelegenen Mokattam, den Pyramiden von Gizeh mit der Sphinx, die Pyramiden von Sakarrah, dem Obelisk von Heliopolis, der sogenannten Moses-quelle, und der Barrage du Nil, welche wohl von jedem Touristen besucht werden, soviel sehenswertes wie wohl keine zweite Stadt des Orients, und es erübrigt sich wohl diese allbekannten Sehenswürdigkeiten speziell zu beschreiben.



Cairo - The avenue to the Pyramids



Sphynx und Cheops-Pyramide in Gizeh (Egypten) mit der "Beka"-Expedition.



Suez. Fontaine de Moïse



**Palmenwald bei Kairo mit den Mitgliedern der "Beka"-Expedition.
On the right: Heinrich Bumb and next to him on a mule or donkey: his wife Elisabeth.**

Das Wetter war recht günstig, die Temperatur anfangs November durchschnittlich 24–26° Celsius im Schatten. Das europäische Viertel Kairos besitzt gut gepflasterte Straßen, elektrische Tramways und sehr elegant eingerichtete Geschäfte, größtenteils Filialen Pariser und Berliner Firmen. Das Araberviertel und der Bazar, der durch ein Gewirr kleiner und kleinster Gassen und Gäßchen zu beiden Seiten der [rue] *Mouski* gebildet wird, zeigt durch die Mannigfaltigkeit seiner Handelsartikel, sowie das bunte Gemisch der ihn belebenden Völkerrassen, ein orientalisches Gepräge welches wohl im Orient von keiner anderen Stadt übertroffen wird.



Unsere seit ca. 9 Monaten mit [Scheik Jussuf](#)¹⁴, dem „Caruso des Ostens“ geführten Unterhandlungen¹⁵ hatten schließlich zu einem Abschluß geführt, welcher den Sänger verpflichtete, [fünzig Lieder ausschließlich für die „Beka-Records“](#) zu singen¹⁶.



[Sheikh Yusuf on Sama al-Muluk](#)

¹⁴ Yusuf el-Manyalawi (1847-1911)

¹⁵ Counting back 9 months, starting from early November 1905, one arrives at January-February 1905, the time the **first** Beka expedition to Turkey and Egypt took place. Negotiations no doubt were started then.

¹⁶ These 27cm Sheikh Yusuf recordings (Nos. 1241 – 1292) were issued on a special light blue “celebrity” label with the inscription “**Sama Al-Muluk**”.

Für diese fünfzig Lieder wurden dem Scheik die Kleinigkeit von 26.000 Francs gezahlt, ein Beweis, daß die Künstlerhonorare in Aegypten auch schön auf der Höhe stehen. Leider ward durch Verhandlungen mit der begleitenden Musikkapelle, die durch das Honorar des Scheik Jussuf wild gemacht, ihrerseits ihre Forderungen auf eine schwindelhafte Höhe schraubte, mehr als eine Woche für unsere Arbeit verloren.



الشيخ يوسف المنيلوي

CHEIKH YOUSSEF EL-MENIALAWI

Autogramme auf Schallplatten.



Es ist durchaus zu befürworten, daß bei Aufnahmen von Gesangs- oder anderen Aufnahmen berühmter Personen diese von dem Aufnahme-Techniker veranlaßt werden, auf die Wachsplatte mit dem Stahlgriffel ein Autogramm aufzuzeichnen, welches später ebenso wie die phonographische Schrift auf der Matrize und auf den Abdrücken erscheint. In einzelnen Fällen geschieht dieses schon, und ein in dieser Beziehung sehr interessantes Autogramm ist dasjenige des Scheik Jussuf, welches von der Beka-Gesellschaft vor einiger Zeit in Kairo mit einem Gesange dieses dort sehr berühmten Scheiks aufgenommen worden ist. Die arabische Schrift dieses Autogrammes wird sicher unsere Leser interessieren, weshalb wir es vorstehend im Bilde wiedergeben.

Hierdurch kamen wir in den Ramedon [= *Ramadan*], den Fasten-monat der Mohamedaner, den jeder gläubige Moslem streng hält¹⁷. Die Aufnahmen, welche im Ramedon nur Nachts stattfinden können, begannen gegen 10 Uhr abends und währten bis gegen 4 Uhr morgens.

Durch reichlichen Bakschisch ist es uns gelungen, das Gewissen eines Priesters zu betäuben und ihn zu bewegen, Stellen aus dem heiligen Koran auf die „Beka-Records“ zu singen. Diese Aufnahmen wurden bei verschlossenen Türen um Mitternacht, bei größter Heimlichkeit in einem eigens zu diesem Zweck gemieteten Hause vorgenommen. Eine etwas eigenartige Situation, mitten im arabischen Viertel eines im Ramedon stets wild erregten Volkes.

Nach Beendigung der Aufnahmen in Kairo ging unsere Fahrt weiter über Port Said nach Bombay.

Die Fahrt von Kairo nach Port Said ist im allgemeinen recht reizlos, der letztere Teil derselben führt am Suezkanal entlang. **Nach circa fünfstündiger Fahrt erreichten wir gegen 11 Uhr abends Port Said**¹⁸ und begaben uns sofort an Bord der „Victoria“, eines Dampfers der P. & O.-Linie¹⁹, welcher am nächsten Morgen gegen 10 Uhr die Anker lichtete.

¹⁷ In 1905 Ramadan began on Monday 30 October 1905 (1323) and ended on

¹⁸ At Port Said Heinrich Bumb and Willy Bielefeld were joined by Beka's other recording engineer Wilhelm Hadert. Hadert came from Brindisi where he had probably boarded one of the two P. & O. Line 20-knot Express Steamers plying between Brindisi (Italy) and Port Said (Egypt), the SS „Isis“ or the SS „Osiris“.

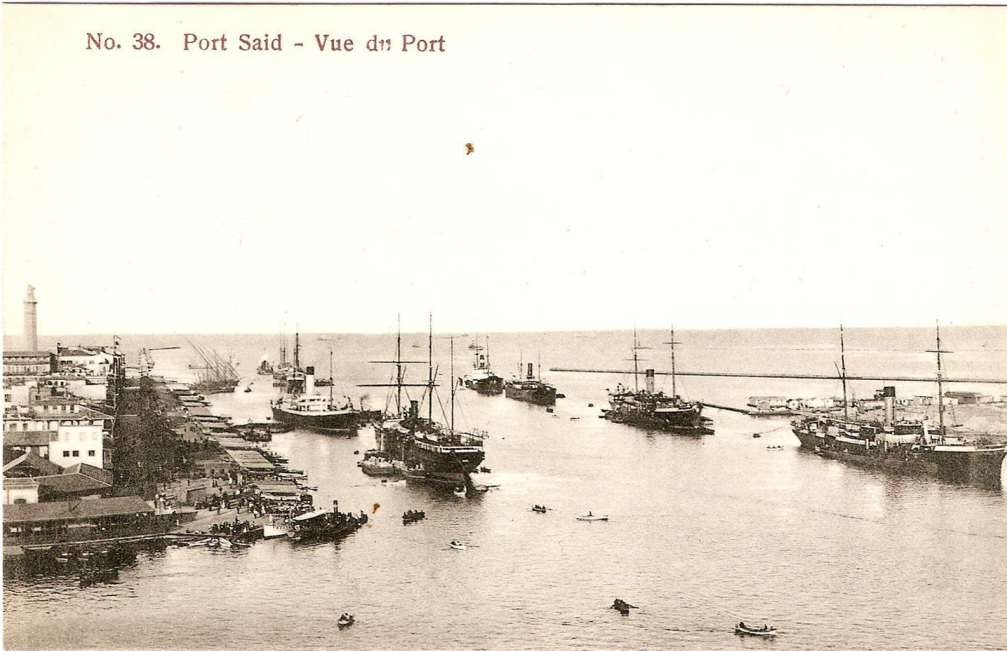
¹⁹ Peninsular and Oriental Steam Navigation Company.



Port Général de Port-Saïd.



No. 38. Port Said - Vue du Port





PORT SAID. - Street of Francis - Joseph.



The Sphinx Bookbinding Company John & Victor Horn, Port Said, (Egypte.) 337.

Port Said.
12 of June 1902

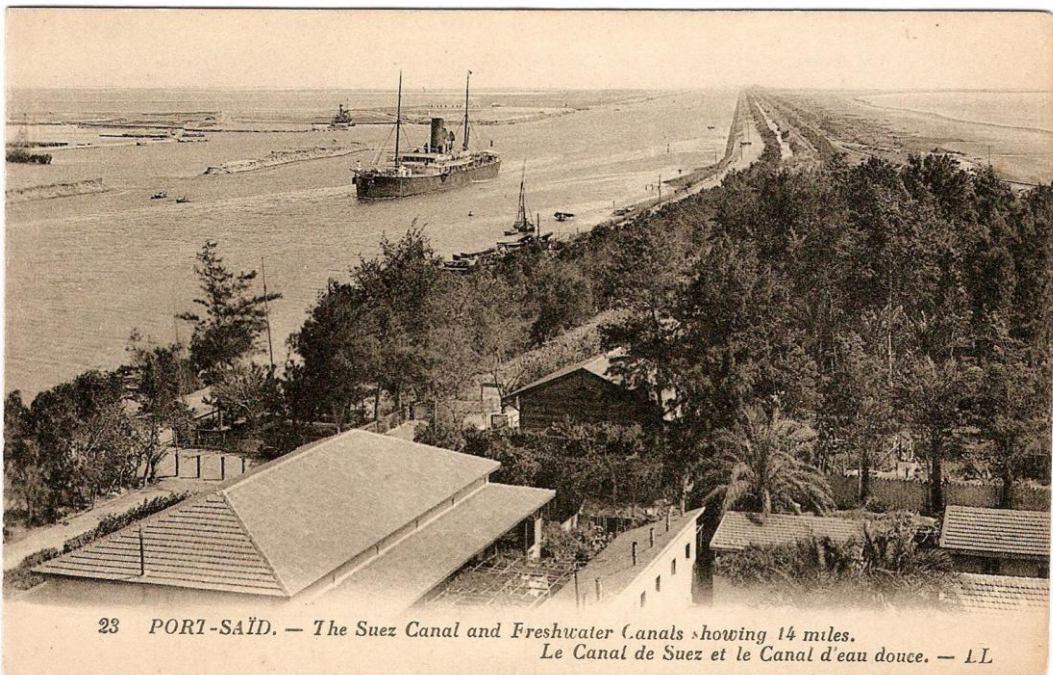
Arrived
Bowell



Rue du Commerce.



96 PORT-SAÏD. — Ship doing its coal. — LL

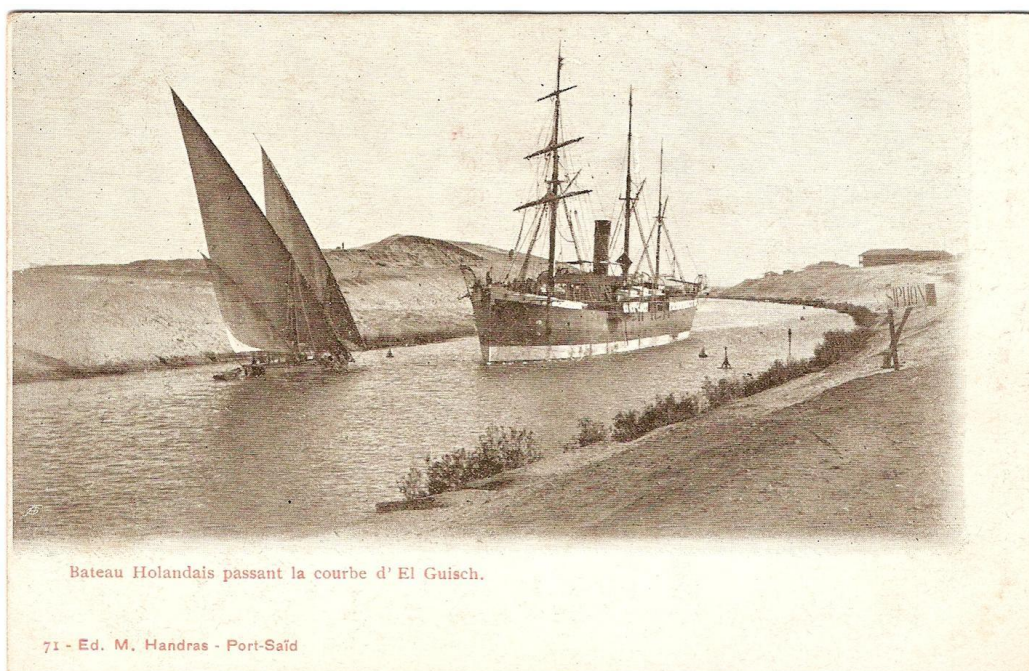


23 PORT-SAÏD. — The Suez Canal and Freshwater Canals showing 14 miles.
Le Canal de Suez et le Canal d'eau douce. — LL



Die Fahrt durch den Suezkanal bietet wenig Abwechslung, zu beiden Seiten die Wüste, die selten durch Kamelkarawanen belebt wird.

Zur Schonung der Kanalböschungen, die durch starken Wellenschlag leiden würden, ist jedem Schiffe nur eine bestimmte Geschwindigkeit (10 km in der Stunde) erlaubt.



Wir durchfuhren in ca. 18 Stunden den Kanal. Die Tiefe des Kanals beträgt 9 m, die Breite 58 –100 m, an der Kanalsohle gleichmäßig 22 m. Zur Fertigstellung desselben waren zehn Jahre Bauzeit und rund eine halbe Milliarde Francs erforderlich.²⁰ Dank des regen Verkehrs rentiert sich dieses Riesenwerk bei einem Kanalzoll von 9 Francs pro Registertonne und 20 Francs für jeden Passagier, glänzend.

Nach dem Eintritt in das rote Meer verschwindet die Wüste zu beiden Seiten bald ganz und wir befinden uns mitten im „*Feurigen Ofen*“ des roten Meeres, bei einer „*Wintertemperatur*“ von 35° im Schatten, mit nur wenig Unterschied zwischen Tag- und Nachtwärme.

Beim Essen traten hier zum ersten Mal die „*Punkas*“²¹ in Tätigkeit, um einige Kühlung zu fächeln, und des Nachts lassen die meisten Herren sich ihre Matrasen auf Deck bringen. Hier ist die Temperatur freilich auch dieselbe, aber der durch die Bewegung des Schiffes hervorgerufene Luftzug bringt immerhin einige Kühlung.

An Bord der „*Victoria*“ entfaltete sich ein recht reges Leben, da der Dampfer von Marseille u. A. auch den neuernannten Vizekönig von Indien „*Earl of Minto*“ mit Familie und Stab an Bord hatte.²²

Am ersten Abend fand ein Kostümball statt, bei dem die schönsten Kostüme prämiert wurden, und welche die junge Gesellschaft bei munterem Tanz (bei der Temperatur ein zweifelhaftes Vergnügen) bis nach Mitternacht in Atem hielt. Tagsüber fand Deck-Sport aller Art eifrige Anhänger.

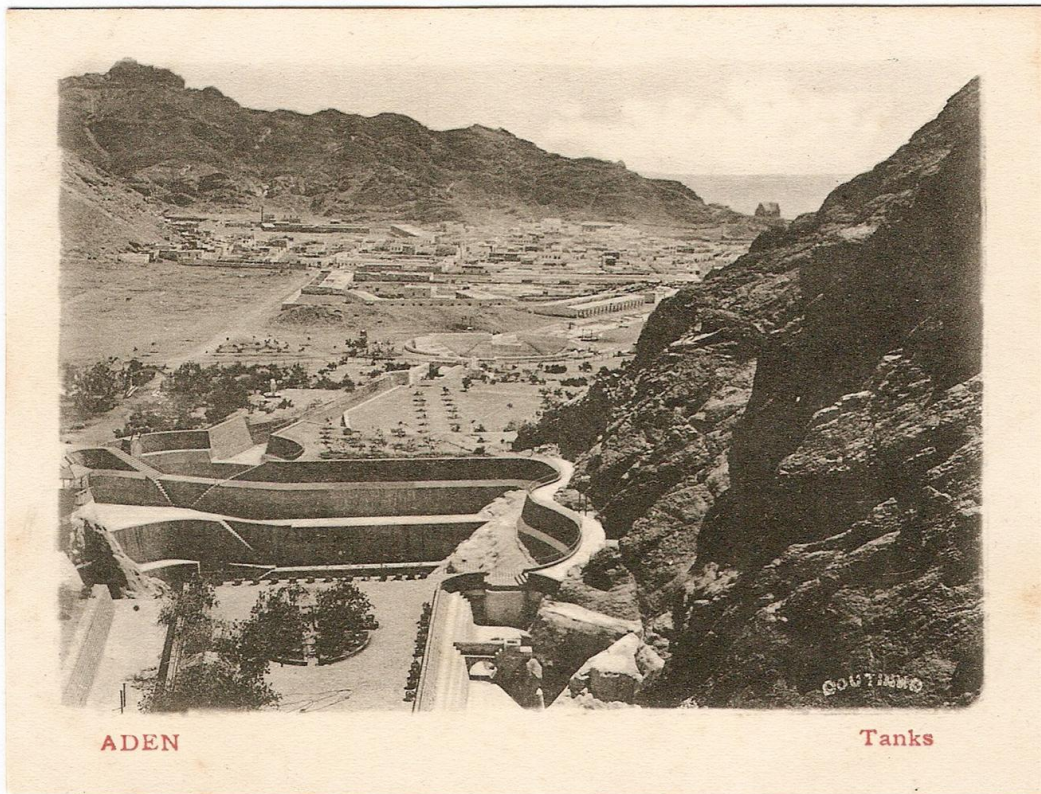
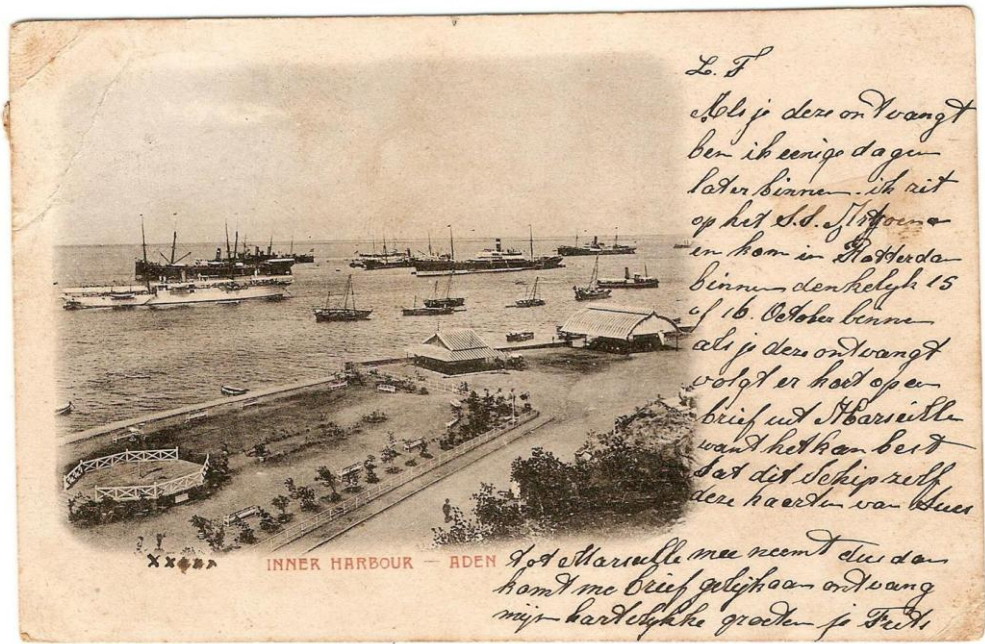
Am Abend des zweiten Tages zeigten Dilettanten, wie falsch man singen und spielen kann, während wahre Bäche von Schweiß den armen Zuhörern entrannen.

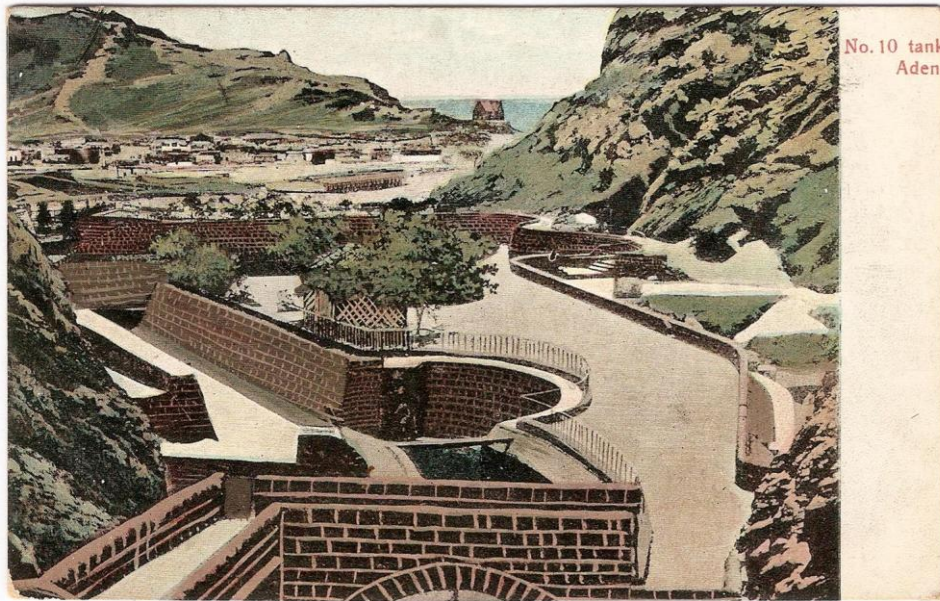
Doch auch die längste – und wärmste – Nacht findet ein Ende und – endlich – [kam] Aden in Sicht, ein ödes Felsenest.

²⁰ The construction of the Suez Canal was begun in 1859 under the direction of Ferdinand de Lesseps. It was opened in 1869.

²¹ A punka(h) is a fan made of a palm leaf or leaves or an early type of (mostly wooden) ceiling fan.

²² Sir Gilbert John Murray Kynynmond Elliot (1845 – 1914), 4th Earl of Minto, was Governor-General of Canada from 1898 to 1904, and Viceroy of India from 18 November 1905 to 23 November 1910.





Die Passagiere für Bombay wurden ausgetotet, während die „Victoria“ ihren Weg nach Australien fortsetzte. Die „Peninsular“, ein kleiner vollständig verbauter Dampfer, auf welchen wir übergeführt wurden, steht bei allen Passagieren im schlechtesten Andenken, und wenn die See des Indischen Ozeans nicht so überaus ruhig und uns gnädig gewesen wäre, dann wäre diese Fahrt wohl eine der bösesten geworden.

Die Kabinen erster Klasse waren teilweise schlechter gelegen, als diejenigen der zweiten Klasse auf anderen Schiffen. Wir hatten z. B. [= zum Beispiel] eine Kabine erhalten, welche direkt über die Schraube, am schrägen Hinterteil des Schiffes, sich befand und welche sich wie ein Dachstübchen repräsentierte. Es beschwerten sich sechzig Passagiere erster Klasse über diese miserable Beförderungsart.

Die Ankunft in **Bombay**²³ erfolgte mit allen vizeköniglichen Ehren. Sämtliche Kriegsschiffe hatten Flaggengala angelegt, aufgeentert und feuerten Salut.

Die Begrüßung des Vizekönigs von Seiten der obersten Militärbehörden erfolgte an Bord der „Peninsular“. Der Vizekönig bestieg dann ein Regierungsbot und wurde von seinen Mitpassagieren beim Abschied durch 3 kräftige *Cheers* geehrt.

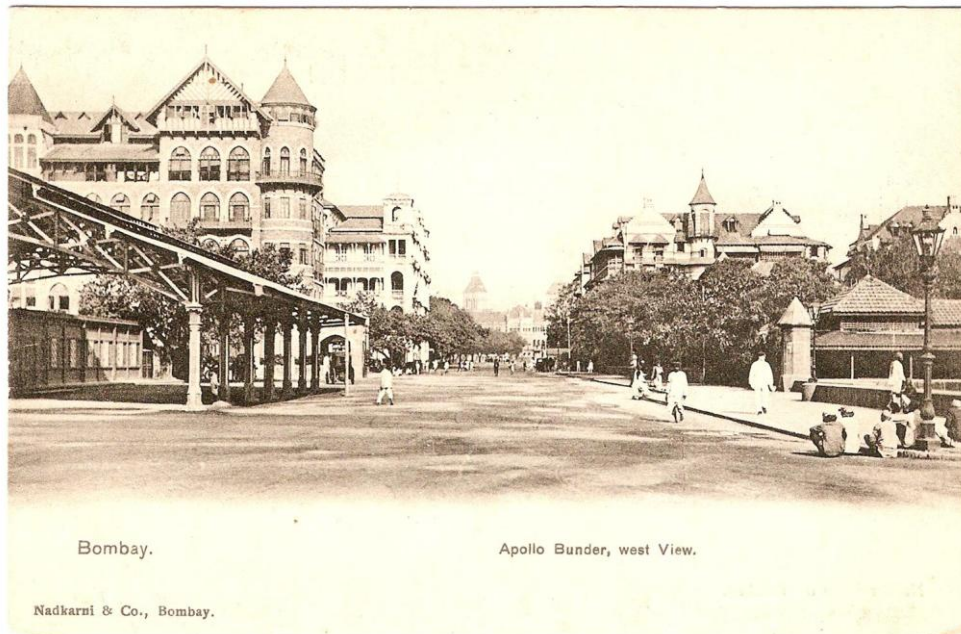
Der erste Eindruck, den wir von Indien in Bombay erhielten, war der – einer großen Enttäuschung.

Bombay hat aber auch gar nichts „indisches“ bei der Ankunft per Wasser: europäische Häuser, Kirchen wie bei uns, saubere Straßen, einen Korso, schattige Alleen von Laubbäumen. Erst das Leben und Treiben auf den Straßen der Native-Viertel und in den Bazaren läßt uns erkennen,

²³ Nowadays also called “Mumbai”.

daß wir uns in Indien befinden, wenngleich es nicht so lebhaft und so originell wie in Kairo oder Konstantinopel in die Erscheinung tritt.

In dem uns empfohlenen „S. Esplanade Hotel“ stiegen wir, nachdem die flüchtige Besichtigung der Zimmer einen etwas spelunkenhaften Eindruck bei uns hervorrief, nicht ab, sondern in dem neu erbauten herrlich am [Apollo Bunder \[= Bandar\], der Reede Bombay's](#), gelegenen „Taj Mahal“²⁴.



Am ersten Morgen in Indien wurden wir schon gegen 7 Uhr durch heftigen Kanonendonner, laute Kommandorufe, Militärmusik und Pferdegetrappel unter unserem Fenster, geweckt. Der „gewesene“ Vizekönig Lord Curzon²⁵ schiffte sich ein und der „kommende Mann“, Earl of Minto, hielt am Apollo Bunder unter einem prächtigen Baldachin, umgeben von seiner Familie, seinem Stab, den Spitzen der Regierungs-, Kommunal- und Militärbehörden, seine Antrittsrede, ihm gegenüber die Radja's und Maharadja's in ihren kostbaren, zum Teil prunkvoll überladenen Nationalkostümen. Ein überaus farbenprächtiges Bild. Wir sahen eingeborene Prinzen, welche ungezählte mandelgroße Diamanten als Kollier, als Arm- und Fußbänder trugen; taubeneigroße Diamanten sahen wir als Agraffen an Turban und Säbelgehänge mit einer Gleichgültigkeit tragen, welche nur die Gewohnheit verleiht.

Die Abfahrt des Vizekönigs, sowie der höchsten Würdenträger und der eingeborenen Fürsten, gestaltete sich mit den Eskorten, Leibwachen und vielen Dienern in phantastischen Kostümen sehr interessant.

²⁴ The famous Taj Mahal Hotel first opened its doors to guests on 16 December 1903 and still exists. It was in the news in 2008.

²⁵ George Nathaniel Curzon of Kedleston (1859-1925) was Viceroy of India from 1898-1905.

Die Bevölkerung Bombay's ist sehr gemischt, neben den weißgekleideten, oft halb nackten Hindus, finden wir Parsen mit der originellen und sehr unpraktischen Wachstuch-Mitra, Araber, Mahratten, Gühzerathis [= *Gujaratis*], Malayen und vereinzelt Chinesen neben Europäern und Eurasiern. Unter den 117 Sprachen in Indien, sind die verbreitetsten Hindustanisch, Urdu, Mahrattisch [= *Marathi*], Gussaratisch [= *Gujarati*] und Bengalisch [= *Bengali*].

Es gelang uns, in den vorgenannten Sprachen ein Repertoire von über 300 Piecen, hier und in Kalkutta, aufzunehmen.

Die Händler, welche von unseren Vertretern zu den Aufnahmen zugezogen und welche uns bei unserer Arbeit sehr behülflich waren, bestehen außer Hindus, meist aus Parsen, „den Juden des Ostens“.

Einer unserer Hauptabnehmer feierte in der Zeit unserer Anwesenheit die Hochzeit seiner Tochter, zu welcher wir mit einer Einladung beehrt wurden. Zirka 300 bis 400 Freunde waren geladen.

Es ist gut, daß die Parsen nur eine Frau nehmen, denn die Kosten einer derartigen Hochzeit sind, durch die Mode gewordenen zahlreichen Einladungen, ganz enorme.

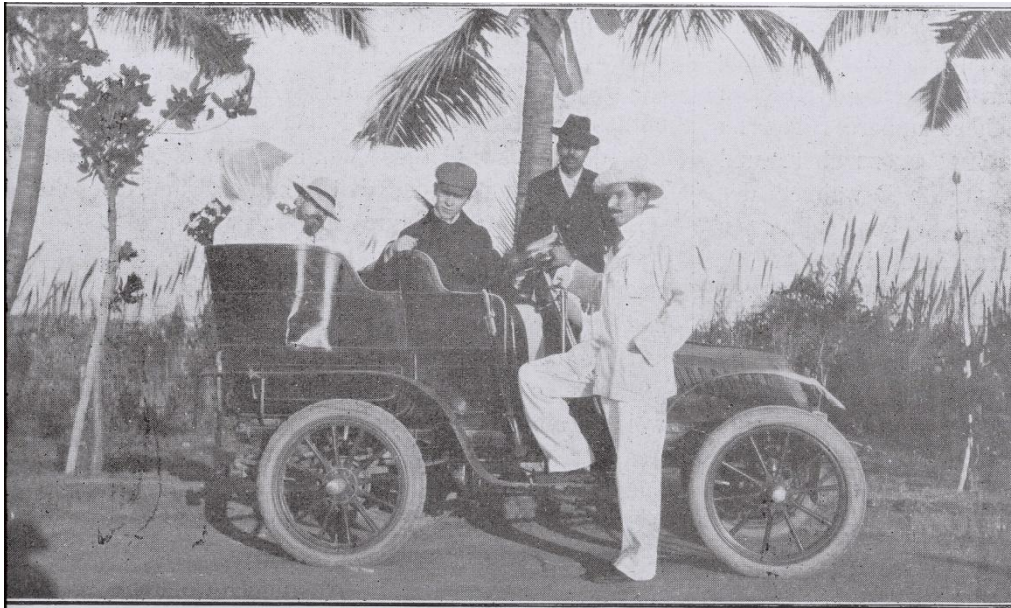
Einen sehr interessanten Besuch bilden die Begräbnisplätze der Parsen und Hindus, welche auf dem Wege nach dem Malabarhügel liegen. Die „*Türme des Schweigens*“, der Begräbnisplatz der Parsen, liegt ernst und würdevoll in einem Garten, von hohen Cypressen überragt, auf einem Bergrücken oberhalb der Stadt.

Die Parsi-Leichname werden nackt in runden Türmen, welche oben offen sind, niedergelegt und dort in weniger als einer halben Stunde von Geiern verzehrt. Die Knochenreste verwittern und werden, vom Regen aufgelöst in unterirdischen Kanälen dem Meer zugeführt.

Der Hindubegräbnisplatz führt von der Straße über einen Holzplatz, in welchem die nötigen Holzstämme zum Verbrennen nach Gewicht verkauft werden, auf einen länglichen Platz, welcher von hohen Mauern umgeben ist und dessen eine Seite von einem Wellblechdach beschattet ist, unter welchen Bänke für die Leidtragenden und Verwandten sich befinden.

Der Leichnam, mit Blumen bestreut, wird ohne weitere Zeremonie zwischen 4 eisernen Stangen auf den Holzstoß gelegt, welche der nächste Verwandte oder Erbe anzündet. Die Verwandten warten gewöhnlich die erfolgte Verbrennung auf den Bänken ab.

Interessant ist ferner der Besuch der Insel „*Elephanta*“, nach welcher wir an einem Sonntag mittels Segelboot einen Ausflug unternahmen. Man steigt auf bequemer, steinerner Treppe ungefähr bis zur halben Höhe des Berges, zum Felsentempel empor. Derselbe ist vollkommen aus dem Gestein des Berges herausgearbeitet, dem Gotte Schiwa geweiht, und besteht aus einer von 26 schön kannelierten Säulen und 16 Pfeilern getragenen Haupthalle und zwei Nebenkapellen.



Die indischen Vertreter der "Beka"-Gesellschaft.
In the back of the car Elisabeth (with scarf) and Heinrich Bumb.

Unsere Vertreter für Indien, zugleich Importeure von Fahrrädern und Automobilen, ließen es sich nicht nehmen, uns an einem Sonntag mittels Automobil mit der näheren Umgebung Bombay's bekannt zu machen. Erst hier, außerhalb der Stadt, in Palmenhainen und kleinen Dörfern, welche in ihrer ganzen Ursprünglichkeit sich repräsentierten, erschien uns Indien etwas ähnlicher dem Bild, welches wohl jedem Europäer vorschwebt.

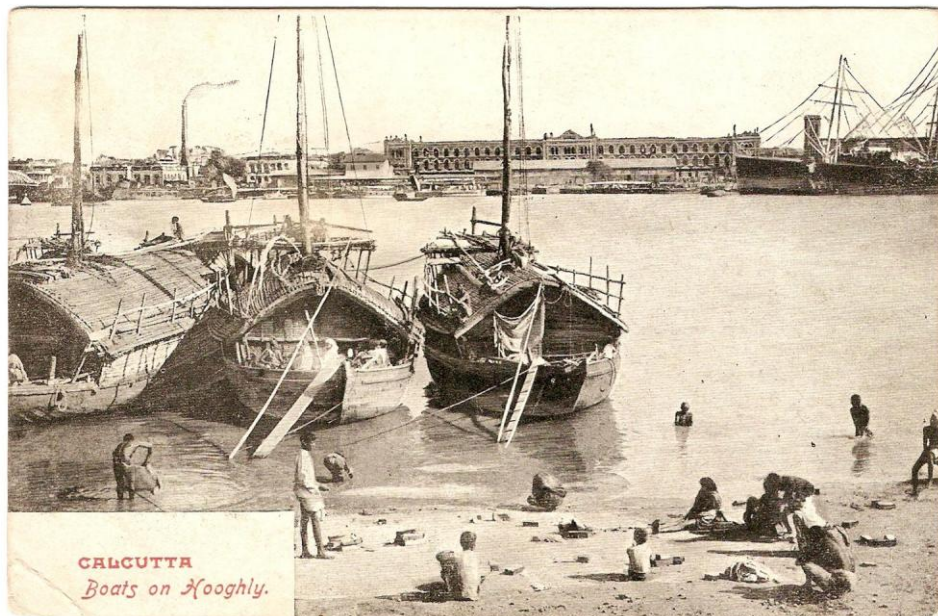
Nachdem unsere Aufnahmen in Bombay beendet – glücklicherweise waren zufällig Sänger aus Lucknow und Benares anwesend, welche uns die Reise nach diesen Städten ersparten – fuhren wir mit der Bahn quer durch Vorderindien nach **Kalkutta**²⁶.

Die Reise, welche 46 Stunden währte, führt durch fruchtbare Ebenen, welche in guter Kultur befindlich und meist mit Tee, Reis, Zuckerrohr, Hanf und Korn bepflanzt sind. An Flüssen mehrte sich die tropische Vegetation und nahm zuweilen einen Urwaldcharakter an. Palmen, Bananen, Bambus, mit üppigen Schlingpflanzen bedeckt, bildeten oft ein undurchdringliches Dickicht. Wir sahen viele Affenheerden, welche sich ungeniert unweit der Hindudörfer auf freiem Felde gütlich taten.

Kalkutta, die Residenz des Vizekönigs und der Sitz der Regierung, besitzt in der Mitte der Stadt den „Maidan“, eine Wiese, ungefähr in der Größe des Tempelhofer Feldes zu Berlin, durchkreuzt von schattigen Lauballeen; und um diesen herum die Regierungsgebäude, die

²⁶ Nowadays also called "Kolkata".

größeren Kaufläden und die Hotels. An der Nordseite wird der Maidan von dem Hugly²⁷, einem Nebenarm des Ganges, begrenzt.



Sehr sehenswert ist der ca. 1 Stunde außerhalb der Stadt am Hugly liegende Königl. Botanische Garten, wohl der größte und reichhaltigste Garten der Welt. Herrliche Alleen von Palmyra- und Königs-Palmen, Mahagoni-Bäumen, Teakbäumen mit Kletterpalmen führen zu weiten Rasenplätzen und idyllischen Teichen.



²⁷ Hoogly



Inmitten des Gartens steht [der berühmte, 131 Jahre alte Banyanenbaum²⁸](#), welcher sich durch seine aus den Aesten gebildeten und in den Boden eingedrungenen Luftwurzeln, welche wieder neue Stämme bilden, zu einem Kronenumfang von 1000 Fuß ausgebildet hat. Der Stammumfang mißt 51 Fuß und der Gesamtbaum besitzt 464 Stämme.

[Der Edengarten](#), welcher an einer Seite des Maidan angelegt ist, bildet den abendlichen Versammlungsplatz aller Europäer, welche im Wagen, eleganten Selbstfahrern und Automobilen um den Musikpavillon, in welchem allabendlich eine Kapelle ihre Weisen ertönen läßt, den Corso bilden. Im Edengarten befindet sich ein gut erhaltener, birmesischer Tempel mit reichen Holzschnitzereien.

²⁸ The Banyan tree (*Ficus Indica* or *Ficus Benghalensis*).



Die Aufnahmen gingen in Kalkutta weniger flott von statten. Von unserem Vertreter in Bombay waren wir an einen guten Freund in Kalkutta empfohlen, welcher uns in allen Dingen behülflich sein sollte.

Dieser Freund, ein vielbeschäftigter Herr, empfahl uns nun wieder an seinen Freund. Dieser Herr, welcher sich auch nicht persönlich um unsere Wünsche kümmern konnte, stellte uns wiederum seinen Freund zur Verfügung, welcher nun endlich einen Kommissionär auf unsere Kosten engagierte, und dieser endlich sollte uns das Repertoire aufstellen, die geeigneten Künstler empfehlen, dieselben aufsuchen, engagieren, bei den Aufnahmen zugegen sein, damit die geeigneten Piecen, und diese in der richtigen Sprache gesungen wurden.

Wir sahen bald ein, daß wir auf diesem Wege nicht — oder nicht in absehbarer Zeit — zum Ziele kamen. Jedem Engagement gingen lange Verhandlungen zwischen sämtlichen Freunden voraus, die wir natürlich nicht verstanden, erst später wurde uns klar, daß diese nur den Zweck hatten, die unverhältnismäßig große Provision unter sich zu verteilen. Um uns nun nicht von dieser Gesellschaft langsam das Fell über die Ohren ziehen zu lassen, brachen wir kurz entschlossen die Aufnahmen ab, und entgingen so allen weiteren Anerbietungen.

Wir beauftragten uns bisher nun einen Kommissionär, welcher als ein verhältnismäßig kleiner Gauner vorgekommen war, bestimmte Künstler zu einem bestimmten Maximalpreis zu engagieren.

Dieser erklärte uns, zu seinen Verhandlungen 3 bis 4 Tage nötig zu haben.

Um nun diese Zeit nicht unbenutzt verstreichen zu lassen, entschlossen wir uns, zumal gerade Sonnabend war und an diesem in engl. Kolonien kein Geschäftstag ist, außerdem der Dampfer nach Rangoon erst am Freitag früh fuhr, uns 3 Tage Ferien zu gönnen, und die Zeit zu einem Ausflug nach dem Himalaya, dem berühmten Höhenort „*Darjeeling*“ zu machen.

Die Handtasche war rasch gepackt, Winterpaletots und Decken rasch bereit und so konnte die Fahrt nachmittags 4 Uhr mit der Bengal-Staatsbahn angetreten werden.

Die Bahn führt durch die fruchtbare, gut bewässerte und an Kokospalmen reiche Deltaebene bis an das Ufer des seeartig breiten Ganges in 3½ Stunden. Dieser ändert in seinem Unterlauf sein Flußbett so stark und so häufig, daß an feste Bahnstationen an seinen beiden flachen Ufern oder gar an eine Brücke bisher nicht gedacht werden konnte. Man kreuzt auf einer Dampffähre den Strom in ca. ½ Stunde, während welcher Zeit das Diner serviert wird.

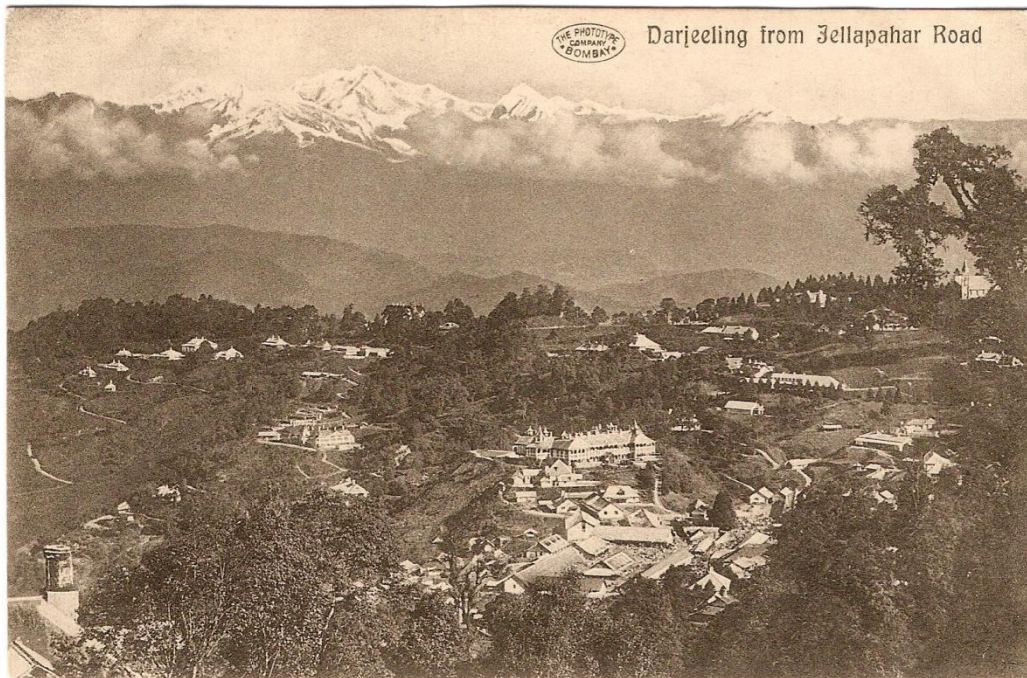
Am nächsten Morgen gegen 6 Uhr erreichten wir Siguli, wo die Himalaya-Schmalspur-Bahn bestiegen wird, welche eine Spurweite von nur 2 Fuß besitzt und äußerst ingeniös gebaut ist. Die Himalaya-Bahn, welche weder nach dem Zahnrad- noch nach dem Seilbahn-Betrieb konstruiert ist, überwindet spielend die größten Steigungen, ersteigt unter Vermeidung von Tunneln, in scharfen Kurven und großen Schleifen, öfter Zickzacklinien und dreimal eine Kreisspirale beschreibend, mit einer Fahrgeschwindigkeit von 7 Meilen per Stunde in 8 Stunden den Weg bis „*Darjeeling*“.

Mit der 2. Stunde beginnt das Aufsteigen zwischen üppig bewaldeten Bergen, welche mit der schönsten Urwaldvegetation, die wir bisher in Indien gesehen hatten, bedeckt ist. Mächtige Laubbäume von Lianen und Schlingpflanzen umwuchert, bilden mit wilden Bananen, Bambus und anderem Gestrüpp eine undurchdringliche Wildnis, kleine Wasserfälle kreuzen oft das Bahngleise.

Je höher man steigt umso schöner und weiter wird die Rundschau über die vorgelagerten dicht bewaldeten Bergrücken, die stellen Täler und die verschwindende Ebene. Häufig sieht man ausgedehnte Teeplantagen an den Abhängen und freundliche Villen inmitten großer Gärten. Auf dem Wege passierten wir 9 Dörfer, welche von Mongolen mit abschreckend häßlichen Gesichtszügen bewohnt werden.

In dem 5000 Fuß hohen Kurseong, wo wir das „*Tiffin*“²⁹ einnahmen, wurden Wärmflaschen in den Wagen geschoben denn es begann schon empfindlich kalt zu werden. Den letzten Teil des Weges legten wir zurück im Nebel und Wolken bis wir Nachmittags 4 Uhr in **Darjeeling** eintrafen. Ringsherum Nebelwände, welche wild durcheinander wogten.

²⁹ A light meal.



Der Abend wurde am warmen Kamin im Hotel Rockville verbracht, und unsere Aussichten für den nächsten Morgen waren gerade keine rosigen, da unsere Zeit gemessen [war], und wir am nächsten Mittag schon wieder aufbrechen mußten, um rechtzeitig wieder in Kalkutta eintreffen zu können. Doch am nächsten Morgen waren alle Nebel verschwunden, eine herrliche Rundschau auf etwa 15 grünes über einander aufsteigende Bergketten mit ihren romantischen schmalen Tälern und wenigen, verstreut liegenden kleinen Dörfern und einzelnen Häusern, welche durch gelbe Zickzackwege verbunden sind, eröffnete sich uns. Plötzlich teilten sich auch die in den oberen Regionen festgeballten Nebelwolken und von der Morgensonne herrlich beschienen, einen märchenhaften Anblick bietend, erscheint die Kette der Schneeberge, alle überragend der Kinchingunga 28,156 Fuß hoch, wie aus dem Himmel gewachsen, dessen Bild durch wallende Nebelstreifen öfter verhüllt wurde, bis gegen 9 Uhr die ganze Pracht des Fernblicks wieder völlig hinter Wolken verschwand.

Wir hatten noch Zeit, uns den Ort etwas anzusehen, welcher von 4 Staaten begrenzt wird³⁰, nach Norden an Tibet grenzt, dem interessanten Priester-Staat des Dalai Lamas.

Die Hauptsehenswürdigkeit des ca. 1000 m entfernten *Buthia Busti* [or: *Bhutia Busti*] bildet der tibetanische Tempel, welcher in seiner Einrichtung sehr interessant ist. Der Tempel ist ein einfaches einstöckiges Bretterhaus, umgeben von einer Reihe das Haus überragender Bambusstangen, an welchen schmale auf Tücher aufgeschriebene Gebete befestigt sind. Zu beiden Seiten der Tür stehen in Nischen je 5, ca. meterhohe, trommelförmige Gebetsmühlen aus bemalten Holz, die in ihrem Innern auf Papier geschriebene Lobpreisungen Buddah's

³⁰ Nepal, Sikkim, Bhutan and Assam.

enthalten. Jede Umdrehung der Trommel wird den Gläubigen als eine einmalige Hersagung des ganzen Gebetes angerechnet. In der Vorhalle des Tempels befindet sich eine mannshohe Gebetstrommel, welche jede Umdrehung durch eine Glocke markiert.

In dem fensterlosen Halbdunkel des Tempels sehen wir die vergoldete Statue des „Gura Padme“ mit den charakteristischen Zügen Buddah's, vor welchem sich der Opfertisch mit Reiskörnern und Wasser befindet. Zur Bequemlichkeit der Touristen wurden Trageboote „Dandies“ von den Mongolen angeboten. Wir machten, um auch diese Beförderungsart kennen zu lernen, hiervon Gebrauch und ließen die Mongolen mit uns den Observatoriums-Hügel ersteigen, von welchem herrliche Fernblicke auf Darjeeling und die es umgebenden Höhen sich boten. Auf dem Observatoriums-Hügel befindet sich u. a. [= *unter anderem*] das Grabmal eines Lamas, umgeben von Gebetfahnen an Bambusstangen.

Gegen Mittag verließen wir Darjeeling, um nach 21-stündiger Fahrt in **Kalkutta** wieder einzutreffen.

Inzwischen war unser Kommissionär für uns tätig gewesen und die Sänger waren, 2–3 stündige Verspätungen als selbstverständlich abgerechnet, pünktlich zur Stelle.

Wir konnten am Donnerstag, den 21. Dezember mittags nach Rangoon abreisen, und am Freitag früh um 6½ Uhr fuhren wir vom Makinon Gat³¹ auf der „Palatina“ der British India Co. den Hugly hinunter.

Langsam, sehr langsam fuhren wir stromab, zwischen den zahlreichen im Fluß liegenden Schiffen, fortwährend lotend, häufig stoppend.

Die Schifffahrt auf dem Hugly gehört zu den gefährlichsten der Welt, da sich fortwährend neue Schlammبانke bilden und die Strömung sehr stark ist.

Bei Nacht und Ebbe fahren größere Schiffe überhaupt nicht aus.

Auf dem Strom begegnete uns das Flaggeschiff des Flottenkommandeurs.

Wir hatten bis Rangoon 1200 Zwischendeckspassagiere an Bord, welche es sich so gut wie möglich auf dem beschränkten Raum bequem machten. Die See blieb außerordentlich still, was, bei den vorhandenen 6 Rettungsbooten, für ca. 1300 Menschen, immerhin einigermaßen beruhigend wirkte.

Am Morgen des dritten Tages fuhren wir in den Rangoon River, einen Nebenarm des Irrawady, ein, welcher ähnlich versandet wie der Hugly, nur eine ganz langsame Fahrt gestattete.

Nach einigen Stunden warfen wir am ersten Weihnachtsfeiertag auf dem Strom vor **Rangoon**³² Anker.

³¹ A „gat“ or „ghat“ is a kind of embankment consisting of large series of steps leading down to a river and is used for religious rites (ie., ritual bathing or ablutions) or cremations at the waterside, allowing ashes to be washed away by the river.

Rangoon, die Hauptstadt Birmas mit ca. ¼ Million Einwohnern, welche zum größtenteil aus Nicht-Birmesen besteht, bietet durch die Mannigfaltigkeit seiner Völkerrassen ein völlig verschiedenes Bild von den Städten Vorderindiens.

Gepflasterte Straßen besitzt Rangoon nicht, jedoch schön beschattete Sandwege zu beiden Seiten der Fahrstraße. An Sehenswürdigkeiten bietet Rangoon nur die Pagoden, an erster Stelle die große goldene Pagode, die heiligste in ganz Hinterindien, welche etwas außerhalb der Stadt auf einer Anhöhe liegt und eine Höhe von 321 Fuß über der Plattform erreicht.

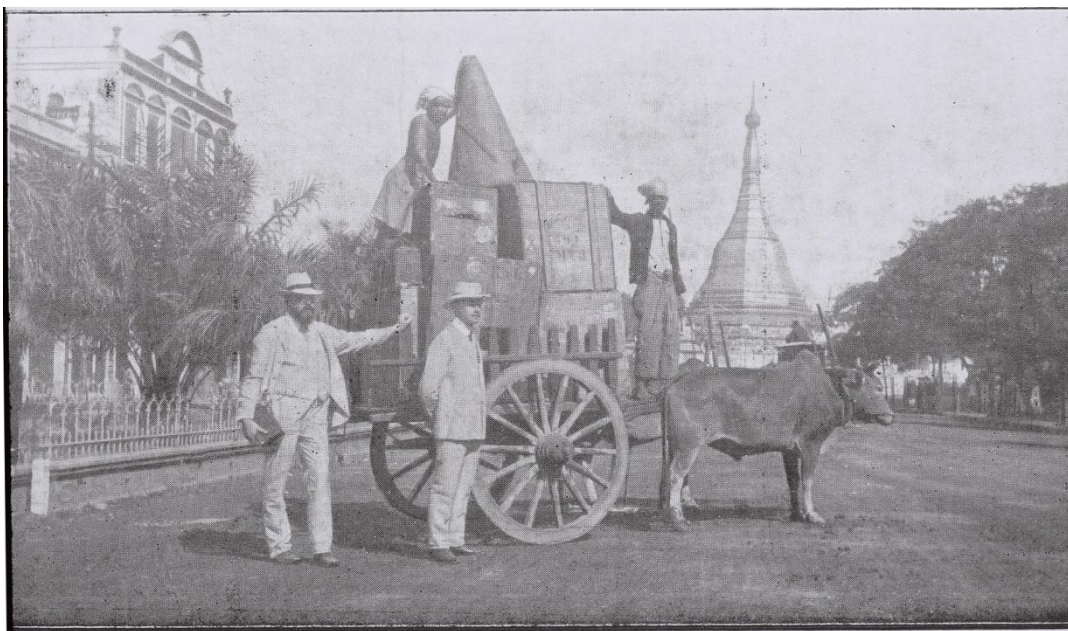
Die Pagode ist über und über vergoldet und soll angeblich im innersten Kern echte Haare Buddah's eingemauert enthalten und daher stammt die besondere Wertschätzung, deren sich dieser Tempel im ganzen Osten erfreut.

Die Plattform der Pagode ist von angebauten Nischen und Kapellen in zwei Reihen umgeben und rings herum erheben sich Statuen knieender Elephanten, Kolossalfiguren, Riesentieren, phantastischen Ungeheuern, abwechselnd mit Buddahbildern, gekrönten Säulen und Masten.

Sämtliche Nischen enthalten Buddahstatuen in allen Größen und Stellungen.

Die Kapellen sind teils in Ziegel, teils in Gips, meist aber in Teakholz aufgeführt, von einer Reihe von 5 oder 7 sich nach oben verjüngenden Giebeldächern, deren Firstkanten reich geschnitzt sind, gekrönt, bunt bemalt oder mit glitzernden Spiegelstückchen belegt.

Das bunte Bild wird belebt von Andächtigen, welche die am Eingang oder auf der Plattform gekauften Blumen, Früchte oder Kerzen als Opfer darbringen.

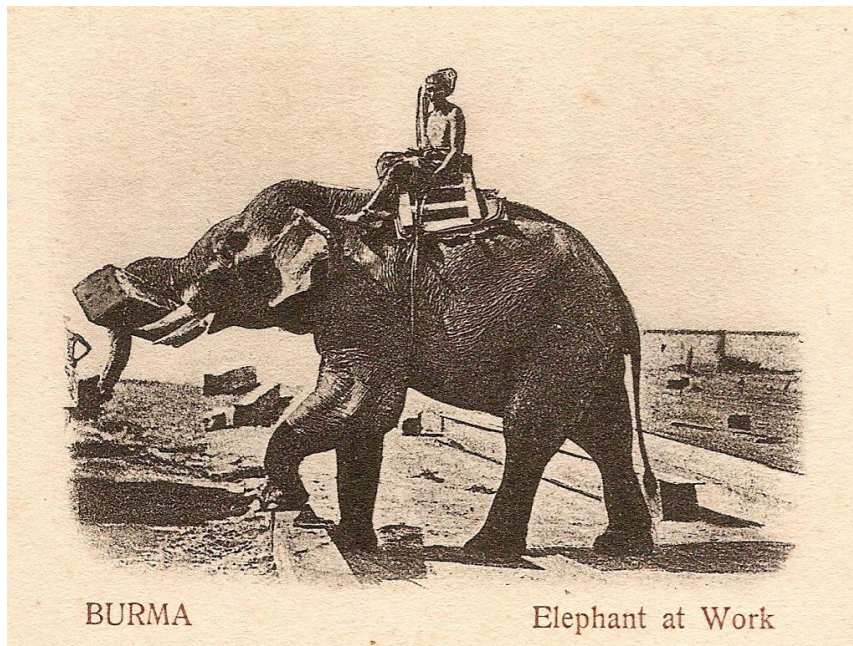


Die Beka-Expedition in Rangoon. (Im Hintergrunde die Signal-Pagode)

³² Nowadays also called "Yangon".

On the left: Heinrich Bumb

Hier in Rangoon sahen wir die ersten Arbeitselefanten, welche auf großen Holzlagerplätzen beschäftigt sind, doch scheint die Zahl der hierzu verwandten Tiere ständig in dem Maße abzunehmen, in welchem Maschinen rationell angewendet werden.



Am meisten auffallend für Fremde sind die sogenannten „*Burris*“, dütenförmige Riesencigarren von 8–10 Zoll Länge, welche von Männlein und Weiblein sogar von 7-8 jährigen Kindern, tapfer geraucht werden.

Die Hauptspeise der Birmesen, welche durchweg Vegetarianer sind, besteht in Reis und Gemüse aller Art, wozu als Delikatesse *Nga-gee* tritt. *Nga-gee* ist eine ölige Breimasse aus eingegrabenen und halb verfaulten Fischen stammend, denen man zuweilen Frösche, Schlangen und selbst Paria-Hunde beimengt.

Gleich vom ersten Tage an lernten wir die 3 Landplagen Unter-Birmas in ausreichendem Maße kennen.

Erstens, die massenhaften frechen Krähen, welche ganz ungeniert die geöffneten Fenster als Eingang in die Zimmer benutzen und welche sich sofort über die Reste des eben genossenen Frühstücks hermachen, ohne sich durch unsere Anwesenheit stören zu lassen.

Zweitens, die noch zahlreicheren Mosquitos, welche es verstehen, allen Mosquitonetzen zum Trotz, dem armen Fremdling furchtbar zuzusetzen, und

Drittens, die *Duck-Ducks*³³, kleine niedliche Eidechsen von 4–8 Zoll Länge, welche an den Wänden und an der Decke des Zimmers – angeblich – dem Insektenfang obliegen, an welche man sich auch mit der Zeit gewöhnt und welche nur unangenehm werden, wenn sie Nachts ihre Jagd bis aufs Bett ausdehnen.

An Fahrgelegenheiten bietet Rangoon nur hölzerne, einspännige Wagen mit Holzjalousien und ohne Glasfenster. Die Dampftrambahn wird nur von Eingeborenen benutzt.

Der Erholungsplatz der Europäer bildet der Dalhousie-park, welcher in einer Talmulde etwas außerhalb der Stadt liegt und in welchem, auf gut gehaltenen Fahrwegen an kleinen, reizend gelegenen Teichen entlang der allabendliche, recht elegante Corso stattfindet. Die, ganz im Charakter des englischen Parkes gehaltene Anlage, ist umgeben von reizenden Villen der hier ansässigen Europäer.

Das typische birmesische Wohnhaus ist meist ein Holzbau, auf Stelzen errichtet, sodaß das mit einem Gitter oder Matten abgeschlossene Erdgeschoß fast stets, soweit es nicht zu Wagenremisen benutzt wird, unbenutzt bleibt. Die Wohnräume befinden sich im ersten Stock, die erhöhte Lage der Wohnräume hält dieselben trocken und luftig.

Im Gegensatz zu den indischen Aufnahmen, welche, wie die europäischen, aus einzelnen Piecen bestanden, werden in Birma nur ganze Theaterstücke in Serien von 50 bis 60 Rekords verlangt.

Jede Theaterkompagnie besitzt ihr Zug- und Kassenstück und wir haben von 3 Kompagnien je eine ganze Komödie aufgenommen.

Auch hier sind die Künstler, wenigstens in ihren Forderungen, schon ganz europäisch. Forderte doch jede Kompagnie für einen Tag die Kleinigkeit von 3000 Rupien.

In einem, von uns für diesen Zweck gemieteten Bungalow rückte nun die ganze Truppe in der Stärke von ca. 25 Personen mit ihren eigentümlichen Musikinstrumenten an.

Es kostete große Mühe den Mitwirkenden begreiflich zu machen, um was es sich eigentlich handelte und die Instrumente derart zu gruppieren, wie sich dieselben für die Aufnahmen am besten eigneten.

Nach endlosen Proben und öfteren Chargieren, besonders der Musik, klappte endlich alles und nun gingen die Aufnahmen bei 36° im Schatten verhältnismäßig flott von statten. Die gerade nicht beschäftigten weiblichen Mitglieder der Truppe lagerten sich in einer Ecke des Raumes auf einen Teppich und vertrieben sich damit die Zeit, gegenseitig – ganz ungeniert – sich ihrer

³³ Possibly geckos: "Many species are well known for their specialized toe pads that enable them to climb smooth and vertical surfaces, and even cross indoor ceilings with ease (it is believed that the van der Waals force may contribute to this capability). These antics are well-known to people who live in warm regions of the world, where several species of geckos make their home inside human habitations. These species (for example the House Gecko) become part of the indoor menagerie and are often welcome guests, as they feed on insects, including mosquitoes." (excerpt from Wikipedia)

„Beißerchen“³⁴ zu entledigen.. Dabei immer ihre 8 Zoll langen „Burri's" in Brand haltend, – ein Idyll! –

Nach 11 tägigem Aufenthalt, wovon wir 4 Tage auf den Singapore-Dampfer warten mußten, verließen wir Birma am 5. Januar auf der „Virawa“³⁵, einem Frachtdampfer, welcher 40 000 Säcke Reis geladen hatte, und nur eine beschränkte Anzahl Passagiere aufnahm.

Die „Virawa“ der British-India Steam Navigation Co. kann den Ruhm in Anspruch nehmen, das schlechteste Schiff zu sein, welches bisher von uns benutzt wurde. Die Speisen zum größten Teil ungenießbar. Die Kabinen wimmelten von Ameisen und Schwalben. Der Salon wurde mehr von den lärmenden, bedienenden Kulis in Anspruch genommen, als wie er den Passagieren zur Verfügung stand und von einer Reinlichkeit war an Bord dieses Schiffes überhaupt nicht zu reden.

Die „Virawa" fuhr mit einer „Schnelligkeit" von 7 bis 8 Knoten in der Stunde und statt fahrplanmäßig am 11. Januar in Singapore einzutreffen, langten wir am 11. in **Penang**³⁶ an, wo der Dampfer einen Aufenthalt von 22 Stunden nahm.

Wohl oder übel mußten wir die erzwungene Wartezeit über uns ergehen lassen und benutzten die Zeit um uns Penang, „die Insel der Arecanuß“³⁷, anzusehen.

Penang macht bereits einen vorherrschend chinesischen Eindruck. Hier trafen wir, neu für uns, als Beförderungsmittel fast nur Rickschah's, von Chinesen gezogen, an.

Hier in den Tropen regnete es regelmäßig 2 Mal täglich, die hierdurch hervorgerufene Treibhaustemperatur wirkte außerordentlich ermattend und die geringste körperliche Anstrengung rief reichliche Transpiration hervor.

Als sehenswert wurde uns „Penang Hill" empfohlen. Am Fuß des Berges, welcher 2500 Fuß hoch ist und Penang völlig beherrscht, empfingen uns chinesische Kulis, welche mittelst Tragstühlen mit uns den Aufstieg begannen. In Zickzacklinien, überall von Urwaldvegetation umgeben, welche selbst jeden Aus- und Rundblick wehrt, ging es den Weg in verhältnismäßig kühler Morgentemperatur hinan.

³⁴ Lice.

³⁵ Passenger cargo vessel built in 1890.

³⁶ Island off the east coast of Malakka with capital Penang (George Town).

³⁷ Betel-nut.



Auf dem Gipfel des Berges befindet sich ein Hotel, „*The Gray*“, von welchem eine prächtige Aussicht auf Penang, der Reede und dem Meer, sich darbietet.

Am Fuße des Penang Hill befindet sich der Botanische Garten, welcher, außer einer reichhaltigen Orchideen-Sammlung wenig bemerkenswertes bietet.

Zufällig befand sich am Wasserfall des Gartens eine Gesellschaft lustiger japanischer und chinesischer Damen welche sich in der kühlen Ecke bei Musik und Gesang vergnügten und welche ein willkommenes Objekt für unsere Kamera boten. Wahrhaft idyllisch liegen die Villen der Europäer an dem Wege nach Penang Hill.

Die feucht warme Temperatur läßt die Palmen, Bananen und Schlingpflanzen üppig in den Gärten wuchern, die vorne durch den schön beschatteten Weg und öfter unterbrochen durch kleine Palmenwälder, begrenzt werden und mit der Rückseite an das Meer stoßen, so frische Meeresluft mit tropischer Vegetation in glücklichster Weise vereinigend.

Am nächsten Tage ging es weiter nach **Singapore**, welches wir in weiteren 2 Tagen endlich erreichten.

Singapore bildet mit Penang und Malakka die „*Straits-Settlements*“. „*Die Niederlassungen an der Meeresenge*“ ist auf einer Insel gelegen und vorherrschend von Chinesen und Malayen bewohnt.

In Singapore fanden wir Telegramme vor, welche uns bestimmten, sofort nach Batavia, auf Java, weiter zu fahren. Wir hatten das Glück mit dem Dampfer „*de Klerk*“³⁸ der Königl.

³⁸ Built in 1900 by the Nederlandse Scheepsbouw Mij., Amsterdam.

Niederländischen Dampfschiffs-Gesellschaft, bereits am nächsten Tage, Sonntag, den 14. Januar 1906, Anschluß zu erhalten.

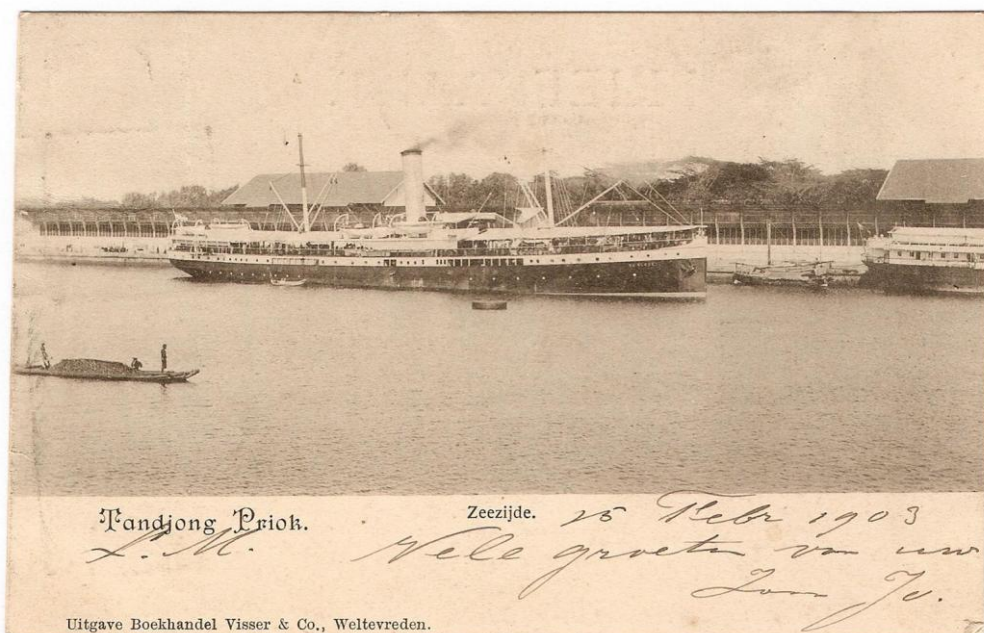
Auf den holländischen Schiffen sind die Reinlichkeit, die geräumigen Kabinen und die schmackhaft zubereiteten Speisen besonders zu loben.

Am Sonntag Abend, kurz nach ½9 Uhr, verkündete uns die Dampfpfeife das Passieren des Aequators.

Eine quer über das Deck gespannte Leine „die Linie“ würde in drolliger Parade von sämtlichen Passagieren mit einem Glas Champagner in der Hand passiert und wir befanden uns auf der südlichen Hälfte der Erdkugel.

Die am Vorabend etwas unruhige See ebnete sich, der Wind ließ nach – kurz – man merkte es ging bergab.

Nach 48-stündiger Fahrt erreichten wir morgens bei Sonnenaufgang **Batavia**, oder richtiger „**Tandjong Priok**“, eine **Hafenvorstadt**, von welcher uns eine Eisenbahn in ca. 25 Minuten nach Batavia, „der Königin des Ostens“ und „dem Grab der Europäer“, brachte.



Der neue, in gesunder Lage angelegte Stadtteil von Batavia, genannt „Weltevreden“, „wohl zufrieden“, in welchem auch sämtliche Hotels liegen, steht in sanitärer Beziehung übrigens keiner anderen Stadt Ostasiens nach.

Batavia mit seinen holländischen Trachten, mit seinen kleinen, inmitten üppiger Gärten idyllisch liegenden, ein Stockwerk hohen Häuschen, welche in jedem Jahre frisch gestrichen werden müssen, mit seinen peinlich sauberen Straßen, würde ganz einem holländischen Städtchen gleichen, wenn nicht an jeder Wassertreppe oder auf Bambusflößen stehend, zahlreiche Eingeborene, Männer, Frauen und Kinder, sich badend oder mit der Wäsche sich beschäftigend, uns an Java erinnern würde.

Nach der, in den englischen Kolonien und auf englischen Schiffen bestehenden steifen Etiquette, empfanden wir die Zwanglosigkeit der holländischen Sitten besonders angenehm. Die täglichen Mahlzeiten beginnen mit kaltem Kaffee, der in kleinen Portionen mit warmer Milch serviert wird, und welcher dadurch hergestellt wird, daß ganz fein gestoßene Kaffeebohnen durch kaltes Wasser langsam filtriert werden. Dann folgt von 7 bis 9 Uhr ein einfaches Frühstück mit Eiern, Wurst, Schinken, Käse, dem um 1 Uhr die sogenannte Reistafel, das englische Tiffin ersetzend, folgt.

Diese Reistafel ist eine ganz originelle, spezifisch holländische Einrichtung und besteht darin, daß man sich einen Suppenteller mit mehr oder weniger Reis füllt und dazu gebratene Eier, Fricadellen, Omelette, gebratenes Geflügel, Krebse, Gurkensalat, hartgekochte Eier, in Zucker gedünstete Rindfleischwürfel, Tomaten, Pickles, allerlei Salate, Beefsteaks nimmt.

Dies ganze wird nun zerkleinert und tüchtig durcheinander gemischt, sodaß es kaum noch einem Gericht für vernünftige Menschen gleichkommt, und – mit Löffel und Gabel – gegessen.

Nach Ueberwindung der ersten Skrupel, haben wir die Reistafel auch gegessen und gefunden, daß sie sehr gut schmeckt.

Das Diner, gewöhnlich aus 10 bis 12 Gängen bestehend, wird erst gegen 9 Uhr eingenommen.

Die Zwanglosigkeit der holländischen Sitten in Niederländisch-Indien geht so weit, daß von den hier wohnender Europäerinnen der *Sarong* der Eingeborenen allgemein adoptiert ist. Der *Sarong*, ein bunt bemaltes oder bedrucktes natloses Leinen, wird von den Eingeborenen als einzigste Kleidungsstück straff um die Hüften, eng anschließend, getragen und reicht unten bis drei Handbreit zum Fuß. Hier über wird von den Europäerinnen nur eine Leinenjacke in ganz einfacher Form angelegt. Die nackten Füße stecken in Strohpantoffeln.

So repräsentieren sich, mit einigen wenigen Ausnahmen, die europäischen Damen, nicht allein beim Frühstück, sondern selbst zur Reistafel bis in den Nachmittag, um dann erst Toilette zu machen.

Java ist berühmt wegen seiner zahlreichen und ausgezeichneten Früchte und wir aßen, als neu für uns, die *Mangustin*³⁹, etwa apfelgroß, mit glatter, braunvioletter starker Schale, enthaltend mehrere, von einem weißlichen Gelée umgebenen Kerne, ferner *Rambuten*⁴⁰, deren weißliches

³⁹ *Garcinia mangostana*.

⁴⁰ Rambutan (*Nephelium lappaceum*), a lychee-like fruit.

Gelée nur einen Kern umschließt, dessen Schale jedoch an die der Kastanie erinnert und endlich die *Durian*-Frucht⁴¹, in der Größe einer Ananas, die stachelige Schale umschließt in vier Längsabteilungen weiße Cremewürstchen, in denen etwa fünf Kerne enthalten sind. Der Geschmack der weißgelben Masse wurde uns wie Nußcreme geschildert. Gegessen haben wir die *Durian* nicht, denn der Geruch dieser Frucht ist ein so intensiver, nach – faulen Eiern – daß wir nur bis zu einer Entfernung von zwanzig Schritt uns heranwagten.

Java, die „*Perle Indiens*“, soll im Innern in landschaftlicher Beziehung das Schönste auf der Welt repräsentieren. Leider hatten wir in Batavia nur 4 Tage Zeit, um unsern Anschlußdampfer zu erreichen, während wir sonst noch eine Woche auf die Abfahrt des nächsten Dampfers hätten warten müssen.

Wir nahmen hier in zwei Tagen eine Anzahl sogenannter „*Stamboul*“-Lieder auf und eine Serie javanesischer Gesänge mit der charakteristischen Gammelang [= *gamelan*]-Begleitung.

Alltäglich zwei Mal ging in Batavia ein Tropenregen nieder, Regen kann man es wohl kaum nennen, gießen wäre besser gesagt, aber trotzdem wird man keine rechte Vorstellung von einem Tropenregen haben.

Die gesamte Atmosphäre ist einfach Wasser – nichts als Wasser. Sämtliche Stoffe samt Inhalt setzen Schimmel an und bei unserer Rückkehr nach **Singapore** mit dem Dampfer „*Van Swoll*“⁴² hatten wir reichlich Beschäftigung unsere Garderobe einigermaßen wieder in Stand zu setzen und zu trocknen.

In Singapore waren inzwischen die Vorbereitungen für unsere Aufnahmen getroffen und wir konnten in drei Tagen unsere Aufnahmen in Malayisch und Swatouchinesisch vollenden um noch den Dampfer „*Deli*“ des Norddeutschen Lloyd nach Bangkok zu erreichen.

Endlich wieder deutschen Boden, deutsche Sprache, – deutsche Sauberkeit – welch letztere besonders wohltuend wirkte.

Kaum hatte die „*Deli*“ „*die Nase aus Singapore herausgesteckt*“, wie unser liebenswürdiger Kapitän sich ausdrückte, so setzte ein ganz kräftiger Nordostmonsun ein, welcher uns nicht gerade seekrank, aber doch etwas see-unwohl machte und welcher noch den ganzen nächsten Tag

⁴¹ The *durian* is the fruit of several tree species belonging to the genus *Durio* and the Malvaceae family (although some taxonomists place *Durio* in a distinct family, *Durionaceae*). Widely known and revered in southeast Asia as the "king of fruits", the durian is distinctive for its large size, unique odour, and formidable thorn-covered husk. The fruit can grow as large as 30 centimetres (12 in) long and 15 centimetres (6 in) in diameter, and it typically weighs one to three kilograms (2 to 7 lb). Its shape ranges from oblong to round, the colour of its husk green to brown, and its flesh pale yellow to red, depending on the species. The edible flesh emits a distinctive odour, strong and penetrating even when the husk is intact. Some people regard the durian as fragrant; others find the aroma overpowering and offensive. The smell evokes reactions from deep appreciation to intense disgust. The odour has led to the fruit's banishment from certain hotels and public transportation in southeast Asia. (excerpt from Wikipedia)

⁴² Built in 1897 by Wigham, Richardson & Co., Newcastle on Tyne.

anhielt. Am dritten Tage kamen wir in dem Meerbusen von Siam unter Land und die See beruhigte sich etwas. Hier sahen wir die ersten – pardon – echte rechte Seeschlangen von brauner Farbe, 2 bis 5 Fuss lang, von denen es im Meerbusen von Siam geradezu wimmelt. Nach 3½ tägiger Fahrt landeten wir früh morgens 7 Uhr in **Bangkok**, der Haupt- und Residenzstadt des Königreichs Siam, nachdem wir die Flut an der Barre des Menam abgewartet hatten.

Leider war unser Aufenthalt in Bangkok nur von sehr kurzer Dauer und diese Zeit zum größten Teil vom Geschäft in Anspruch genommen, sodaß wir von all dem Interessanten, was Bangkok bieten soll, nur sehr wenig gesehen haben.

Die Einfahrt auf dem Menam bietet, da das Ufer auf beiden Seiten bis weit ins Land völlig flach ist und aus Palmenwäldern besteht, wenig Bemerkenswertes.

Bangkok liegt auf einer, teilweise sumpfigen Ebene an den Ufern des Menam und ist von zahlreichen Kanälen durchschnitten, auf denen sich auch der Hauptverkehr abspielt. Die Häuser sind meist auf Pfählen oder auf Stelzen am Wasser errichtet oder sogar auf Bambusflüssen gebaut die am Ufer befestigt sind.

Vom Flusse und seinen Nebenarmen bietet sich zahlreiche Gelegenheit, das Leben der Eingeborenen in den nach dem Wasser zu offenen Häusern, zu beobachten.

Diese sind vorn gewöhnlich mit einer Veranda versehen, auf der häufig Blattpflanzen aufgestellt sind, dahinter öffnet sich ein freier Einblick in die Läden, Werkstätten und Wohnräume.

Die Tracht der Männer und Frauen ist fast ganz die gleiche. Beide tragen das Haar kurz geschoren, beide tragen den hier „*Palay*“ genannten Sarong. Die Frauen unterscheiden sich in der Kleidung nur dadurch, daß sie, nach einer neuerdings erlassenen königlichen Verfügung, welche übrigens schon in der Residenzstadt Bangkok nicht allgemein durchgeführt wird, ein Tuch lose um die Brust des sonst nackt gelassenen Oberkörpers, tragen. Die Siamesen sind kleine gedrungene, stämmige Gestalten.

Die Geschäfte liegen ausschließlich in Händen der Chinesen und Europäer.

Tempel, hier „*Wats*“ genannt, soll es in Bangkok ca. 700 geben, wir haben nur den imposantesten, den Wat Tscheng, welcher am rechten Ufer des Menam, gegenüber dem königlichen Palast liegt, besucht. Umgeben von phantastischen Tempeln und Kapellen steht auf reich verzierten Terrassen, sich allmählich nach oben verjüngend, eine circa 200 Fuss hohe Pagode. Vier gleichartige, aber nur halb so hohe Bauten verziern die Ecken. Die Pagode ist mit schön bemaltem chinesischem Porzellan bekleidet, welche jedoch teilweise im Verfall begriffen ist. Aus den Hauptnischen der Pagode treten dreiköpfige Elefanten hervor. Die Pagode ist umgeben von Tempeln, Säulenhallen, welche zum Teil mit wunderschönen, recht plastisch erscheinenden Mosaiken bekleidet sind. Die Tempel sind von mehreren mit Marmor gepflasterten Säulenhallen umgeben, in welchen hunderte vergoldeter Buddahstatuen, Phantasietiere, Elefanten, Hunde etc. etc. Aufstellung gefunden haben. Im Innern der Tempel

befindet sich an der Rückwand meistens eine große vergoldete Buddahfigur, segnend dargestellt, vor der in bunter Mannigfaltigkeit Opfergaben, wie Petroleumlampen, Büsten, Gefäße mit Reis, Glaskandelaber, Bronzeuhren, Kristallschalen, angeordnet sind. Die Innenwände des Tempels sind mit farbenprächtigen und recht gut erhaltenen Fresken geschmückt.

Die Regenzeit war bei unserer Ankunft in Bangkok beendet, die Temperatur fast unerträglich, Schwärme von mosquitos schienen nur auf unsere Ankunft gewartet zu haben, um unbarmerzig über uns herzufallen, und dazu waren die Verhältnisse des einzigen Hotels „*Oriental*“⁴³ so orientalisches wie möglich – einfach unter aller Kritik. Kein Wunder, daß wir Bangkok leichtes Herzens so rasch wie möglich verließen, da geschäftlich auch kein Grund vorlag, unseren Aufenthalt länger auszudehnen. Wir fuhren am 31. Januar 1906 wieder mit der „*Deli*“ nach **Singapore** zurück. Hier hatten wir einen sechstägigen Aufenthalt, welchen wir benutzten, um uns Singapore und dessen nähere Umgebung anzusehen.

In Singapore tritt uns vorwiegend der Chinese, in Massen, entgegen. Der Detailkaufmann, der Handwerker, die 10.000 Rickschahmänner, alles Chinesen, die es infolge ihrer Regsamkeit und ihrer Genügsamkeit zu etwas bringen und den Ureinwohner, den Malayan, ganz in den Hintergrund gedrängt haben. Singapore mit seiner prächtigen Reede, mit seinem Stadtviertel am Hafen, mit seinen Schiffskontoren, Agenturen der bedeutendsten Schiffahrtlinien, macht einen seinem Handel entsprechenden Eindruck.



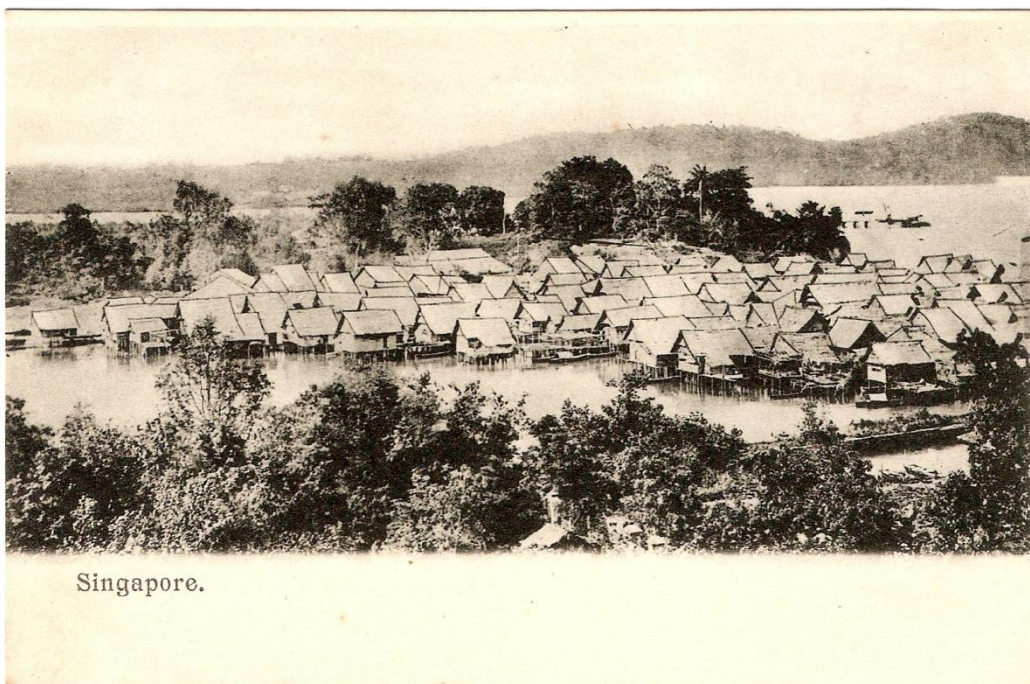
Tanjong Kattong [= *Tanjong Katong*], bekannt durch seine üppig bestandenen Palmwälder, dient den Europäern als beliebter Sommeraufenthalt, besteht aber außer einem Hotel und einem vorzüglichen Badestrand nur noch aus einem öden Malayendorf.

⁴³ Founded in 1876. The original building is now called the “*Authors Wing*”.

Interessanteres bietet ein Ausflug nach dem, in einer Stunde mit der Eisenbahn zu erreichenden **Yahore**, auf dem Festland liegend, der Hauptstadt des Sultans von Yahore.⁴⁴

Hier wurde uns in zuvorkommendster Weise die Besichtigung des Palastes gestattet der in seiner Einrichtung fast europäisch ist. Eine schön gelegene mohammedanische Moschee und die Spielhäuser, welche an einen Chinesen verpachtet sind, bilden die weiteren Sehenswürdigkeiten des durch seine eigenen Briefmarken in weiteren Kreisen bekannt gewordenen Sultanats.

Der Besuch eines auf Pfählen, mitten im Wasser, errichteten Malayendorfes, gab uns Gelegenheit, einige interessante Gruppenbilder zu knipsen.



Am 12. Februar konnten wir mit einem „*Intermediate*“ Steamer der P. u. O., dem Frachtdampfer „*Java*“, Singapore verlassen.

Das Essen war, wie so oft auf den P. u. O.-Dampfern, miserabel, die Reinlichkeit mäßig.

Nach sechstägiger Fahrt, am 18. Februar 1906, langten wir wohlbehalten in **Hongkong** an.

Hongkong, seit 1841 englisch, ist eine 16 km lange, 3 bis 8 km breite und im Victoria Pick 560 Meter hohe Felseninsel, mit der am Nordrande gelegenen Stadt „*Victoria*“, welche meistens als Hongkong bezeichnet wird. Ringsum von malerisch geformten hohen Felsen eingeschlossen,

⁴⁴ Nowadays Johor or Johore is a Malaysian state.

ist der ca. 10 Quadratmeilen große, einem Binnensee gleichende Hafen von Hongkong einer der schönsten der Welt.

An einem schmalen Ufersaum befinden sich die meisten europäischen Geschäfte und Banken in modern errichteten monumentalen Häuserblocks, unter denen besonders der prächtige Kuppelbau der Hongkong und Shanghai Bank hervorragt.

Der Strand und die mit diesem parallel sich erstreckende Queens Road sind die einzigen befahrbaren Straßen der Stadt, die sich, rasch ansteigend, amphitheatralisch in Terrassen, an den Bergen aufbaut und bis zum Pick mit Villen, von schattigen Gärten umgeben, besetzt ist.

Den Verkehr auf den beiden ebenen Straßen vermitteln Trambahn und Rickschahs, wir sahen während unserer Anwesenheit nur zwei von Pferden gezogene Wagen: auf den bergan steigenden Straßen sogenannte Chairs, von 2 oder 4 Kulis getragene, zwischen langen Bambusstangen befestigte Rohrsessel, und zu den höher gelegenen Villen und Hotels eine Drahtseilbahn, welche durch ihre sehr steile Auffahrt überrascht.

Das Klima war hier gänzlich verschieden von demjenigen Singapores und am Morgen unserer Ankunft besonders unangenehm. Dichter Nebel, mit Regen vermischt, und eine plötzliche Kälte, welche uns nötigte, unsere Winterkleidung schleunigst anzuziehen, sowie ein ziemlich starker Sturm empfing uns. Dieses Wetter blieb auch während unseres ganzen Aufenthaltes in Hongkong uns treu und nur an zwei oder drei Tagen war es uns vergönnt, einige Stunden im hellen Sonnenschein die ganze Pracht des Fernblicks von dem Victoria Pick zu genießen.

Ein besonders schöner Weg führt von der Drahtseilbahnstation Bowen Road um die Berge, ca. eine Stunde weit, etwa 500 Fuß hoch über dem Meere, an einer schön bewaldeten Bergwand und an steilen Abhängen entlang an Wasserreservoirs und Filterbecken vorbei, überschreitet er zahlreiche Schluchten an schön angelegten Bogenbrücken.

Während des ganzen Weges bieten sich immer wechselnde, reizende Ausblicke auf die unten liegende Stadt, den Hafen und die gegenüber liegenden Berge des Festlandes Kaulun [= Kowloon]. Die Straße endet schließlich an einer Bergwand gegenüber dem „glücklichen Thal“, welches ringsum ganz von grün bewaldeten Bergwänden eingeschlossen ist, an dessen Abhängen, eingebettet in freundliches Grün, die christlichen, jüdischen, mohamedanischen, Parsi- und Hindu-Begräbnisplätze sich befinden. In der freien Ebene befindet sich auch ein schöner Rennplatz und Spielplätze.

Das Auftreten der Europäer an den Küstenplätzen Chinas hat im allgemeinen keinerlei neue Bedürfnisse unter den Chinesen hervorgerufen, keine Umwandlung in deren Sitten, Anschauungen, Trachten und Genüssen veranlaßt.

Eine Verschmelzung zwischen Europäern und Chinesen hat nicht im Geringsten stattgefunden und das Verhältnis der beiden Rassen zu einander ist nur da ein befriedigendes, wo der dem Chinesen eigene Handelsgeist und seine Gewinnsucht Gelegenheit hat, seine Rechnung zu finden.

Im Verkehr des Chinesen mit dem europäischen Kaufmann weiß ersterer alle seine Vorteile geschickt zu wahren bevor er einen Abschluß macht: aber ein einmal eingegangener Kontrakt ist absolut heilig für ihn, und es bedürfte selbst kaum seiner Unterschrift, sein Wort genügt; seine kaufmännische Ehre ist sehr stark ausgebildet.

Beachtenswert ist, daß bei Lieferungen nach China nicht nur eine genaue Einhaltung der Qualität, sondern auch der Aufmachung durchaus nötig ist, und zwar gewissenhaft bis in die kleinsten Details hinein, selbst an der Farbe des zum Umschlag benutzten Papierses darf nichts geändert werden. Der Chinese zeigt seine konservative Veranlagung auch in dieser peinlichen Einhaltung der einmal eingeführten und bekannten Aufmachung.

Die Angestellten in den Banken und fremden Handlungshäusern sind fast ausschließlich Chinesen. Der chinesische „*Comprador*“ nimmt eine eigenartige Vertrauensstellung in den europäischen Geschäften ein. Er engagiert die Angestellten und sagt für sie gut. Er vermittelt den Verkehr zwischen den europäischen Chefs und den Angestellten einerseits und den chinesischen Käufern oder Verkäufern andererseits. Er prüft die Kreditfähigkeit der ersteren, die von diesen gegebenen Accepte, Wechsel und andere Sicherheiten und kommt für deren richtigen Eingang auf. Er ist an jedem Geschäft mit einem Prozentsatz beteiligt, hat meistens eine hohe Kautions gestellt und repräsentiert so zu sagen eine Art lebenden Versicherungsbureau.

Geschäftlich fanden wir in Hongkong eine sehr starke amerikanische Konkurrenz vor. Die Columbia Graphophone Co. hatte erst kürzlich in Hongkong ihre Neuaufnahmen, man sprach von 1000 Piecen und von Honoraren im Betrage von 50.000 Dollar, beendet⁴⁵. Die „Victor“, die „Grammophon“, gleichzeitig mit „Zonophon-Records“, die „Odeon“, waren vertreten.

⁴⁵ Columbia's recording engineer Charles Wesley Carson spent a total of 15 months (from June 1904 to September 1905) in China, making hundreds of records (from: *The Development of Chinese Records from the Qing Dynasty to 1918* by Du Jun Min, 2008).



Das "Beka"-Gepäck in China. The man in the middle with beard and hat is Heinrich Bumb.

Wir konnten in Hongkong für Süd-China Records in Canton[es]ischer Sprache und solche im Swatar- und Guakon-Dialekt aufnehmen.

Während die Chinesen eine gemeinsame Schriftsprache besitzen, sind die Dialekte der verschiedenen Landesteile doch derart verschieden, daß z. B. ein Cantonese einen Swatar - Chinesen ebenso wenig versteht wie wir einen Lappländer.

Einen eigenartigen Anblick bieten die rein chinesischen Straßen, enge schmutzige Gäßchen, dadurch, daß die Firmenschilder nicht wie bei uns an den Häusern befestigt sind, sondern an Querstangen befestigt in Form von länglichen schmalen Schildern in die Straße herabhängen. Lange Bambusstangen, an welchen die ganze Haus- und Leibwäsche, auch solche allerintimster Art, zum Trocknen aufgehängt ist, bilden die weitere originelle Dekoration.

Das Aussehen der Chinesen ist ungefähr überall dasselbe. Männer und Frauen tragen faltenreiche weite Beinkleider, die bei den Männern am Knöchel eng zusammengebunden sind, darüber einen Kittel, welcher seitlich geschlossen ist; die Aermel sind stets so lang, daß sie bis über die Hand hinausreichen.

Die Stoffe bestehen gewöhnlich aus indigoblauer Baumwolle oder aus schwarzem Glanzkattun. Bessere Stände kleiden sich in helllila Baumwolle oder Seide.

Eine runde, schwarze, steife Seidenkappe, auf deren Spitze verschiedenfarbige Schnur oder Perlenkugeln den Rang des Trägers anzeigen, dient den Männern als Kopfbedeckung. Frauen gehen stets barhaupt, das Haar wird bei ihnen glatt nach hinten gekämmt und dort in einem Knoten getragen, während Unverheiratete es in Zöpfen herabhängen lassen.

Der Kopf der Männer ist kahl geschoren bis auf den Scheitelzopf, den jeder Chinese als seinen größten Stolz betrachtet.

Die Vornehmeren der Chinesinnen lassen ihre Füße in früher Jugend durch starkes Einschnüren verunstalten, um „Lilienfüße“ von oft nur zwei Zoll Länge zu erreichen.

Es gelang uns, eine chinesische Schauspieltruppe aus Canton auf 10 Tage und eine solche aus Swatar⁴⁶ auf vier Tage zu engagieren. Ein ganzes Haus, welches für unsere Zwecke sich eignete, war nach langem Suchen auch endlich gefunden und die Aufnahmen konnten beginnen.

Das Parterre des Hauses wurde zur Packkammer proklamiert, im ersten Stock machten es sich die Cantonesen auf ihren Strohmatten bequem, schliefen, rauchten Opium, kochten ihren Reis und – spuckten; während im zweiten Stock die Aufnahmen von 9 bis 4 Uhr täglich stattfanden.

Nach beendigten Aufnahmen in Cantonesisch nahmen wir eine Serie „Damengesänge“ auf, dann folgten „Künstler“ aus Swatar.



Die südchinesischen Aufnahmen finden gleich den birmesischen in Serien statt.

Endlich nahm auch dieser „wundersame künstlerische Genuß“ ein Ende und noch ganz blöde von dem Spektakel der verschiedenen Gongs, Becken und Klopfhölzern, packten wir leichten Herzens unsere Koffer.

Zur Abfahrt des nächsten Dampfers blieben uns zwei Tage, welche wir benutzten, um das 85 Meilen von Hongkong entfernte Canton, die größte Stadt Chinas, zu besuchen.

Wir benutzten einen der sehr komfortabel eingerichteten Nachtdampfer, welcher gegen 9 Uhr abends Hongkong verließ und am anderen Morgen gegen 9 Uhr in **Canton** eintraf.

⁴⁶ Swatow.

Schon früh morgens auf den Beinen, konnten wir bemerken, daß das bisherige Hellgrün des Seewassers in das Gelb des Flußwassers übergegangen war.

Die Ufer zu beiden Seiten des Perl- oder Cantonflusses sind flach und mit Zuckerrohr oder Reis bestellt.

Auf dem Fluß und seinen Nebenarmen herrschte reges Leben, welches stärker wurde, je mehr wir uns **Canton**⁴⁷ näherten.

Wir fuhren an der Insel Shamion [= *Shamian*], der Fremden-Niederlassung, vorüber und legten am Quai an.

Gleich an Bord engagierten wir uns einen Führer, welcher uns nach kurzer Zeit in einigen Sänften unterbrachte, um uns in wenigen Stunden Canton zu zeigen. Ohne Führer und ohne Tragsänfte sich in das Labyrinth Cantons hineinzuwagen, würde ein ziemlich riskantes Unternehmen sein.

Unser weniges Gepäck blieb an Bord und nur etwas Frühstück wurde mitgenommen.

Die Stadt Canton ist von einer 10 km langen gezinnten und früher befestigten Mauer umzogen und durch Quermauern in einzelne Stadtteile getrennt, deren sämtliche die einzelnen Stadtteile trennenden Tore bei Sonnenuntergang geschlossen werden.

Canton ist der Sitz des Vizekönigs und des Tartaren-generals für die Kwan-Tung-Provinz, seine Einwohnerzahl wird verschieden geschätzt, auf 2 bis 4 Millionen.

Die Vorstadt, in die wir zuerst gelangten, besteht aus einem Labyrinth von Gassen und Gäßchen, deren breiteste knapp das Ausweichen von zwei Sänften erlauben, meistens aber so eng sind, daß man mit ausgebreiteten Armen beide Seiten der Straße berühren kann. Schlüpfrige Steinplatten bilden die Pflasterung und oben sind sie meistens mit Binsen und Bambusmatten überdeckt.

Die Häuser sind meist schmal, doch tief, vorn offen und zeigen meist im Hintergrund der Läden den Hausaltar mit vergoldeten Götterbildern, die von mancherlei Flitterwerk umgeben sind.

Das Leben und Drängen in den engen Gassen ist unbeschreiblich. Käufer und Verkäufer sprechen bei ihrem Handel viel und laut, und das Mundwerk der Sänfenträger steht den ganzen Tag nicht still.

Die verschiedenen Gewerbe und Verkaufsgegenstände sind meist nach Straßen getrennt.

Hier findet man nur Läden mit frischen Fischen, Krabben, Garnelen, dort nur Schuhe aller Art, anderwärts Fächer oder Neglaimschmucksachen⁴⁸, Möbel aus Schwarzholz, mit Marmor oder

⁴⁷ Guangzhou.

⁴⁸ Probably jewelry made of jade (jadeit and nephrit).

Perlmutter eingelegt, dort ist eine Straße angefüllt mit Sargniederlagen, dort eine Straße mit Garküchen, die alle Wohlgerüche Arabiens ausströmen, dann wieder ganze Straßen mit Feuerwerk und den in China so beliebten Crackers. Flötenförmige Opiumpfeifen und die eigenartigen Tabakwasserpfeifen füllen besondere Läden, Musikinstrumente mit Schlangenhaut überzogen. Gongs, Bambusflöten, Trommeln füllen andere Läden. Läden, in denen auf Reispapier ganze chinesische Erzählungen in bunten Wasserfarben gemalt sind, wechseln mit Gemüseständen und Fleischerläden.

Bieten die Läden schon genug des Interessanten, so ist es noch lohnender in den Seitengäßchen die Handwerker bei ihrer Arbeit aufzusuchen. Wir sahen ganze Straßen angefüllt mit Seidenwebern, welche an dem einfachen Handwebstuhl mit Balkentreter und Schiffchenwerfer kostbare chinesische Seiden und Damaste fertigten. Wir sahen Elfenbeinschnitzer, welche geduldig Tag für Tag das spröde Material sägen, schneiden und schnitzen, und welche oft Jahre zur Vollendung einer Arbeit gebrauchen. Am originellsten fanden wir Kugeln, welche sich in einander drehen und welche an der Oberfläche mit Spitzenmustern bedeckt sind und von denen es solche mit 20 Sphären gibt, immer eine sich in der anderen drehend.

Eigenartig sind ferner die Schmuckgegenstände aus Silberfiligran, in welche mit feinsten Pincetten kleine hellblaue und violette Federn des Königsfischers eingesetzt werden, mit denen ein türkisenartiger Effekt erzielt wird.

In offenen Läden läßt sich der Chinese Kopf und Bart rasieren und die Ohren reinigen, alle Handwerksstätten sind nach der Straße offen, und machen dadurch das ganze Leben und Treiben zu einem höchst eigenartigen.

In der Westvorstadt besuchten wir zunächst den „*Tempel der Fünfhundert Genien*“, welcher wie alle anderen chinesischen Tempel aus einer Anzahl hinter einander liegender Höfe besteht, die von Holzgalerien und den Priesterwohnungen eingefaßt sind.

In den Vorhöfen sind große ungeheuerliche Göttergestalten als Türhüter an die Wände und an die Tore gemalt. Im letzten Hofe steht die Tempelhalle, in welche sich auf Regalen an den Wänden 500 lebensgroße Statuen aus vergoldetem Holz befinden.

Alle chinesischen Tempel sind sehr zerfallen, Sträucher und Gräser haben sich bereits in den Fugen aller Stockwerke eingeknistet.

Bei der Nordseite der Stadt steigt das Terrain ziemlich steil an und wir gelangten zu der, die Bergausläufer umziehenden Nordmauer, in deren äußerste Ecke die „*Fünfstockpagode*“ eingefügt ist, ursprünglich nur ein Wachturm jetzt in fünf Stockwerken als Tempel eingerichtet.

Hier verzehrten wir mit größtem Appetit das mitgebrachte Frühstück, während ein schöner Rundblick über die ganze Stadt, die Stadtmauern und den Strom sich uns darbot.

Auf dem Rückweg von hier gelangten wir zu der „*Totenstadt*“. Dieselbe enthält innerhalb einer großen ummauerten Gartenanlage einen Tempel, dessen zahlreiche Flügel in viele einzelne Zimmer eingeteilt sind. Jedes einzelne Zimmer enthält einen, mit Blumen und brennenden Räucherkerzen geschmückten Altartisch und dahinter, meist durch einen Vorhang oder Wandschirm verborgen, ein oder zwei Särge. Da die Särge sehr gut verkittet sind, so herrscht nicht der geringste üble Geruch.

Frische Blumen, frischer Tee und neue Opferkerzen werden den Toten täglich dargebracht.

In diesen Zimmern müssen die Toten, welche hier häufig von ihren Verwandten besucht werden, so lange warten, bis das Orakel dem Priester die günstige Zeit für die Beerdigung bestimmt. Die Mieten dieser Zimmer sind erheblich. Die Zeit bis zur Beerdigung beträgt zuweilen drei Jahre.

Arme Leute beerdigen ihre Toten sofort.

Nahe bei dem Osttor kamen wir zum „*Tempel des Schreckens*“, welcher dem Schutzgott der Stadt geweiht ist. In seinem Vorhof befinden sich zahlreiche Trödler und Wahrsager.

Dicht bei dem Tempel des Schreckens befindet sich die im Jahre 1324 aufgestellte Wasseruhr, vier stufenartig übereinander stehende Kupferurnen, aus denen das Wasser tropfenweise abfließt. In der letzten ist ein graduierter Schwimmer, welcher mit dem Steigen des Wassers die Stunden anzeigt.

Während unseres Streifzuges trafen wir auch nicht einen einzigen Europäer, und wir, waren öfter der Gegenstand zahlreicher Menschenversammlungen.

Vollständig wirr im Kopf von all dem Lärm, Treiben und Drängen und dem vielen Neuen, aber doch hochbefriedigt von dem, was wir gesehen [*hatten*], langten wir gegen 4 Uhr nachmittags bei unserem Steamer am Quai wieder an, welcher gegen 5 Uhr die Heimreise antrat und uns am anderen Morgen wieder in **Hongkong** landete.

Drei Stunden später, am Freitag, den 9. März [1906], lichtete der „*American Maru*“, ein Dampfer der „*Toyo-Kisen-Kaissa*“, die Anker und durch die Strasse von Formosa⁴⁹ gings nach Shanghai.

Die Dampfer dieser Gesellschaft sind in jeder Beziehung die besten, welche wir auf unseren Reisen antrafen und erst an Bord dieser Dampfer kam uns so recht zum Bewußtsein, wie rückständig in jeder Beziehung die bisher von uns benutzten Dampfer der P. und O.-Linie, die nur noch von ihrem alten Ruf zehrt, sind.

Nach ruhiger Fahrt trafen wir am Montag, den 12. März 1906, abends, in **Wusong** ein.

Hier wurde Anker geworfen und erst am nächsten Morgen ging die Fahrt auf einem kleinen Tender, die noch übrigen 12 Meilen in dem Wusong-Fluß, einem Mündungsarm des Jangtse [*Kiang*], bis nach **Shanghai** weiter.

⁴⁹ Taiwan.

Die Stadt „Shanghai“, d. h.[= *das heißt*] „*dem Meere nahe*“, erfreut sich einer ebenso eigenartigen als ausgezeichnet arbeitenden Selbstverwaltung. Shanghai wird verwaltet von 9 Räten verschiedener Nationalität, welche die Aemter als Ehrenstellen verwalten und jährlich von denjenigen Fremden gewählt werden, welche Land im Mindestwert von 500 Taels besitzen oder Steuern auf einen Mietswert von mindestens 500 Taels zahlen.

Die zahlreichen, in der Fremdenansiedlung wohnenden Chinesen haben kein Stimmrecht, es ist ihnen jedoch neuerdings die Konzession gemacht, bei der Verwaltung eine beratende Stimme abgeben zu können.

Die französische Ansiedlung, welche auch räumlich getrennt von der internationalen Ansiedlung liegt, steht unter der Gerichtsbarkeit ihres Generalkonsuls.

Infolge der in Shanghai erst vor kurzem niedergeschlagenen Chinesenaufstände, befanden sich die Europäer in etwas nervöser Aufregung. Täglich wurde im verstärkten Freiwilligenkorps exerziert, die Zahl der Sikh-Polizisten wurde auf 1000 erhöht, die etwas abseits des Zentrums gelegenen Villen waren noch teilweise geräumt, Kriegsschiffe fast aller Nationen lagen vor der Stadt.

Der mit steinernen Ufermauern und schattigen Alleen eingefasste 80 Fuß breite und etwa 4000 Fuß lange „*Bund*“, welcher an der ganzen Länge mit Piers und Anlegeplätzen versehen ist, bildet die Hauptstraße des Geschäftsverkehrs. Stattliche Monumentalbauten von Banken und Reedereien wechseln ab mit Repräsentationsbauten, da Klubs und mit behördlichen Anstalten. Vom Bund aus nach dem Innern zu entwickelt sich die Stadt in meist geraden, sich rechtwinkelig schneidenden Straßen und das ganze Terrain der Ansiedlung, bis zur Grenze des „*Verteidigungsbaches*“, ist fast ganz bebaut, meist von Chinesen. Nachdem deren Niederlassung in der Konzession der Fremden anfänglich direkt ausgeschlossen war, hat man sie später, da man das Land an sie vorteilhaft verkaufen konnte, mehr und mehr zugelassen, bis sie heute 98 Prozent der Einwohnerschaft bilden.

Als Korso wird der schöne Alleeweg nach Bubbling Well, an welchem zahlreiche freundliche und elegante Gartenwohnungen der Europäer und vielbesuchte Teegärten der Chinesen liegen und welcher an Tennis- und Rennplätzen vorbeiführt, bevorzugt.

Neu in die Erscheinung tretend sehen wir hier zum erstenmal die in ganz Nord- und Mittelchina benutzte Fahrgelegenheit, die aus einer Art Scheerenschleiferwagen bestehende Schiebkarre mit einem Rad und Sitzbrettern zu beiden Seiten, auf denen, von einem, den Karren schiebenden Mann, zuweilen bis zu sechs Personen gefahren werden.

Das alte Shanghai, die Native City, wie alle chinesischen Städte mit Graben und gezinnten Mauern umzogen, stößt dicht an die französische Niederlassung an.

Einen eigenartigen Eindruck machen die Gräber der Chinesen, welche hier, teilweise in Form bis zu 12 Fuß hohen, spitz zulaufenden Rasenhügeln, vorkommen. Zuweilen sind die Särge auch frei in niedrigen Ziegelhütten oder in Bambusmatten eingehüllt auf dem Felde nieder-

gestellt. Jede Familie hat auf ihrem Felde einen eigenen Begräbnisplatz. Da man diese Plätze etwa sechs Generationen hindurch zu respektieren pflegt, so wird dadurch ein garnicht unbedeutender Teil des Ackerlandes der Kultur für lange Zeit entzogen.

Nach Passieren der Brücke und des Tores gelangt man in eine Reihe recht enger, schmutziger Straßen, welche man nur zu Fuß oder in einer Sänfte passieren kann.

Als Sehenswürdigkeiten werden ein Buddah- und ein Confucius-Tempel gezeigt, die aber beide kein größeres Interesse erregen.

Nahe der Stadtmauer finden wir verschiedene Teehäuser in teilweise reichem Holzbau, mit geschweiften vorspringenden Dächern, darunter als Hauptsehenswürdigkeit das berühmte Mandarinen-Teehaus, malerisch inmitten eines mit grünen Wasserpflanzen dicht überzogenen Teiches gelegen, durch eine vielfach gewundene Brücke zugänglich.

Diesem gegenüber verschiedene Teegärten und der Mandarinenclub mit künstlichen Tropfsteingrotten, geschwungenen Brücken und Holzpavillons. Das Ganze wirkt recht eigenartig, es ist aber doch wirklich zu schmutzig, um öfter hierher zu gehen.

Zu den Verhandlungen mit den diversen Theatertrupps und den bekannten Künstlern, gebrauchten wir ca. eine Woche. Forderungen von 300 Taels für ein Lied waren garnichts außerordentliches.

Wir nahmen hier auf: Piecen, teils in einzelnen Liedern, teils in Serien von 10 bis 16 Records in Pekinese, Shansinese und Kiangnanesische, den drei Hauptsprachen von Nord- und Mittelchina.

Nach ca. dreiwöchentlichen Aufenthalt verließen wir Shanghai am 6. April 1906 mit der „*Nippon Maru*“, einem Schiff der „*Toyo-Kissen-Kaissa*“, um nach Japan hinüberzufahren, wo Yokohama unsere letzte Aufnahmestation in Ostasien sein sollte.

Kurz vor der Abfahrt des Dampfers setzte ein starker Nebel ein, welcher uns nötigte, die Nacht vor Anker in Wusong liegen zu bleiben. Am nächsten Morgen ging dann die Fahrt weiter, tagsüber und die nächste Nacht durch Nebelwolken, bis am Nachmittag des zweiten Tages, unweit Nagasacki, die Nebel wieder so dicht wurden, daß eine langsame Fahrt geboten schien.

Endlich Land in Sicht, alle Augen blicken gespannt. Links und rechts weiße Brandung, aus denen schattenhaft steile Felsinsel näher kamen.

Die Fahrtgeschwindigkeit wird auf das geringste Maß beschränkt, langsam, ganz langsam geht es weiter.

Jetzt kommt längsseit ein Segelboot mit fast nackten Eingeborenen in Sicht, welche ängstlich, heftig gestikulierend abwinken und nach rückwärts deuten. Ihre Zurufe werden nicht verstanden und wir fahren weiter, immer gerade aus.

Die Beunruhigung der Passagiere wird merklich größer, das fortwährende Geheul der Schiffspfeife, welches nun schon zwei Tage währt und allen auf die Nerven fällt, erweckt

häßliche Ahnungen und aller Augen sind bestrebt, die Nebelwand zu durchdringen, jetzt vorn rechts sieht man eine weiße Brandung, eine Minute später erkennt man einen, unmittelbar aus dem Meere steil aufsteigenden Felsblock an unserer rechten Seite vorüberziehen, aller Augen der Schiffsmannschaft bemühen sich, an der Felsformation die Insel zu erkennen, um zu konstatieren, wo wir uns befinden. Doch plötzlich – ganz nahe vor uns – jetzt auch links – immer deutlicher sehen wir weißen Gischt an dunklen Felsen emporbrausen.

Auf der Kommandobrücke überstürzen sich die Signale für den Maschinenraum, scharfe Kommandos ertönen, die Schiffsschraube arbeitet mit voller Kraft rückwärts, das ganze Schiff zittert und bebt, die Anker rasseln in die Tiefe – ein Augenblick der höchsten Spannung – endlich steht das Schiff.

Vor uns und zu beiden Seiten in ca. Schiffslänge scharfzackige hohe Felsen.

Wir blieben die Nacht über hier vor Anker liegen. Zufällig erinnerten wir uns, vor genau sechs Monaten zu derselben Zeit einem Eisenbahnzusammenstoß bei Belgrad glücklich entronnen zu sein.⁵⁰

Am nächsten Morgen erst konnten wir unsere gefährliche Lage in ihrem ganzen Umfange erkennen. Bei Tagesanbruch ging die Fahrt mit größter Vorsicht langsam zurück und ehe die meisten Passagiere aufstanden, war unser Dampfer schon vor **Nagasacki**, wohin eine äußerst gefährliche und sehr viel Aufmerksamkeit erfordernde Einfahrt führt.

Zwischen vielen kleinen Inseln hindurch kommen wir in eine Bucht, aus der es scheinbar keinen Ausweg gibt, doch unvermutet biegen wir scharf um eine kegelförmige Insel und es öffnet sich der ca. 5 km lange, in seiner Einfahrt aber nur ca. 400 Meter breite Meeresarm des Hafens von Nagasacki, eines der schönsten und sichersten der Welt.

Freundlich bewaldete gegen 1200 Fuß hohe und ziemlich steil abfallende Berge fassen auf beiden Seiten den Hafen ein. Für Kohlen, Docken und Schiffsreparaturen ist Nagasacki der Hauptplatz Japans.

Der Aufenthalt unseres Dampfers wurde von 12 auf 6 Stunden verkürzt, infolge der verlangsamten Fahrt und des unfreiwilligen Aufenthalts.

Ein *Sampan*⁵¹ bringt uns an Land und eine Rickschah, „*Kuruma*“ hier genannt, übernimmt unsere weitere Beförderung.

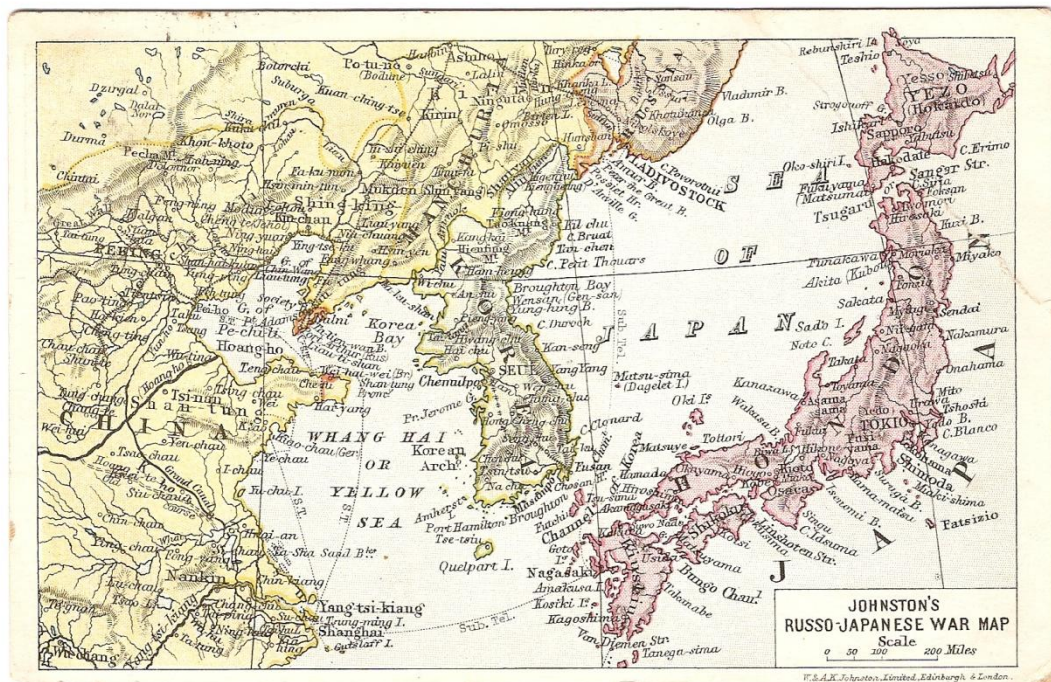
Nagasacki, ein freundliches Städtchen, dessen Reinlichkeit, wenn man von China kommt, doppelt auffällt, baut sich vom schmalen Ufersaum aus in reizenden, von Bächen durchströmten Thälern bis über die Berge auf.

⁵⁰ See illustration on page 2.

⁵¹ A sampan is a Chinese wooden flat-bottom boat, propelled by oar(s), pole or sails.

Zuerst wurde der berühmteste Schintotempel der O-Suwa besucht, welcher malerisch im Westen der Stadt an der Berglehne, auf einer mit hohen, meist Kampfereibäumen bestandenen Terrasse, liegt.

Der Zugang besteht aus einer geraden Flucht breiter Steinfliesen, an deren Fuß einer der mächtigsten bronzenen Pforten des Landes, ein Torii steht, während 3 weitere große steinerne Torii noch folgen. Auf der ersten Terrasse fanden wir inmitten Laternen aus Stein und Bronze, Seeminen, Torpedos, Granaten, Opfertgaben aus dem jüngsten Kriege⁵², die bronzenen Statue



eines lebensgroßen Pferdes und einen länglich steinernen Wassertrog, an welchem sich die Gläubigen Hände und Mund reinigen, bevor sie zu dem eine Terrasse höher liegenden Tempel, hinaufsteigen.

Derselbe ist schmucklos, in reinem Schintostil erbaut und den Europäern nur bis zur ersten Gebetstufe zugänglich.

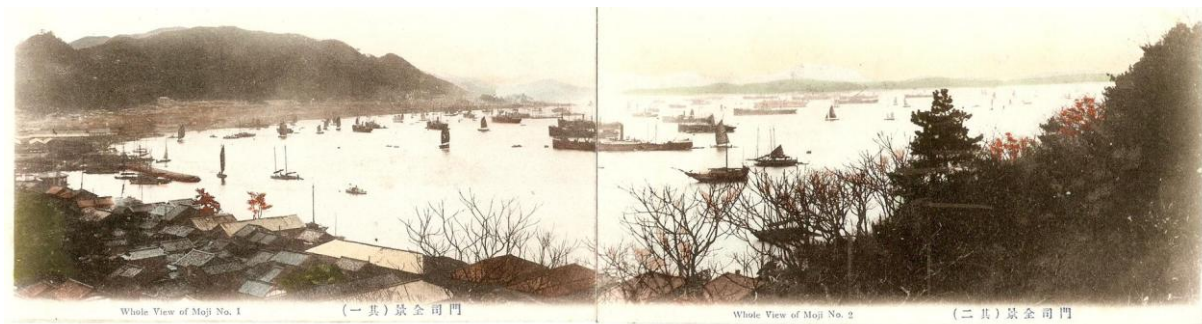
Zu beiden Seiten ist der Tempel umgeben von Teehäusern und Bierschenken, die vielfach nur aus offenen Schuppen bestehen mit einer oder mehreren 1½ Fuß hoch über dem Boden errichteten und mit Matten oder wollenen Decken belegten Tafeln, auf denen man sitzend, hockend oder liegend, seinen Tee einnimmt und einen prächtigen Ausblick auf die unten liegende Stadt, die Bai, genießt.

Dann ging es per Rickschah auf holperiger Landstraße über die hinter Nagasaki ansteigenden Berge und weiter bergab durch eine malerische Schlucht, deren Quellen gestaut sind und teils

⁵² The 1904-1905 Russo-Japanese War.

zur Bewässerung der in Terrassen angelegten Reisfelder, teils zum Betrieb großer Wasserräder dienen.

Nach ca. 1½ Stunden erreichten wir **Mogi**, ein freundliches Fischerdorf am Schimabara Golf, wo wir unter schattigen Kiefern in der ersten Etage eines echt japanischen Gasthauses unser Tiffin einnahmen.



Zu erwähnen ist in Nagasaki noch die Curiostraße, wo recht reges Leben herrscht und wo alte und vielfach auch falsche japanische Kuriositäten, Porzellan, Briefmarken an Europäer zu verkaufen versucht wird.

Wunderbar fanden wir die herrlich in Blüte stehenden Kirschbäume, von denen ganze Alleen an rauschenden Bächen entlang und einzelne Bäume in ihrer ganzen Pracht des Frühlings schmuckes einen wunderbaren Gesamteindruck bildeten.

Leider war das Photographieren in Nagasaki streng verboten und selbst einen unschuldigen Kirschbaum auf die Platte zu bringen, sollte, wie aus den ängstlichen Warnungen und Abmahnungen unseres Führers und der Rickschahmänner hervorging, schon mit dem Tode bestraft werden.

Da Nagasaki stark befestigt ist und als das Einfallstor Japans gilt, so unterdrückten wir, um Kollisionen mit den Behörden zu vermeiden, schweren Herzens unseren Wunsch nach Selbstaufnahmen.

Am Nachmittag fuhren wir von Nagasaki ab, um am nächsten Morgen durch die schmale Meerenge von Simonoseki in die berühmte malerische „Inlandsee“ einzufahren.

Die vielfach ausgebuchteten Ufer sind meist auf beiden Seiten sichtbar. Die Felsen haben meist Buckelform und sind stark gefurcht, fast alle sind mit freundlichem Grün bedeckt, teils mit Wäldern, teils mit terrassenförmigen Anpflanzungen bestanden.

Die Ufer sind mit idyllisch gelegenen Fischerdörfern besetzt und zahlreiche Segelboote beleben das Meer, welches mit Hunderten von kleinen Inseln übersät ist.



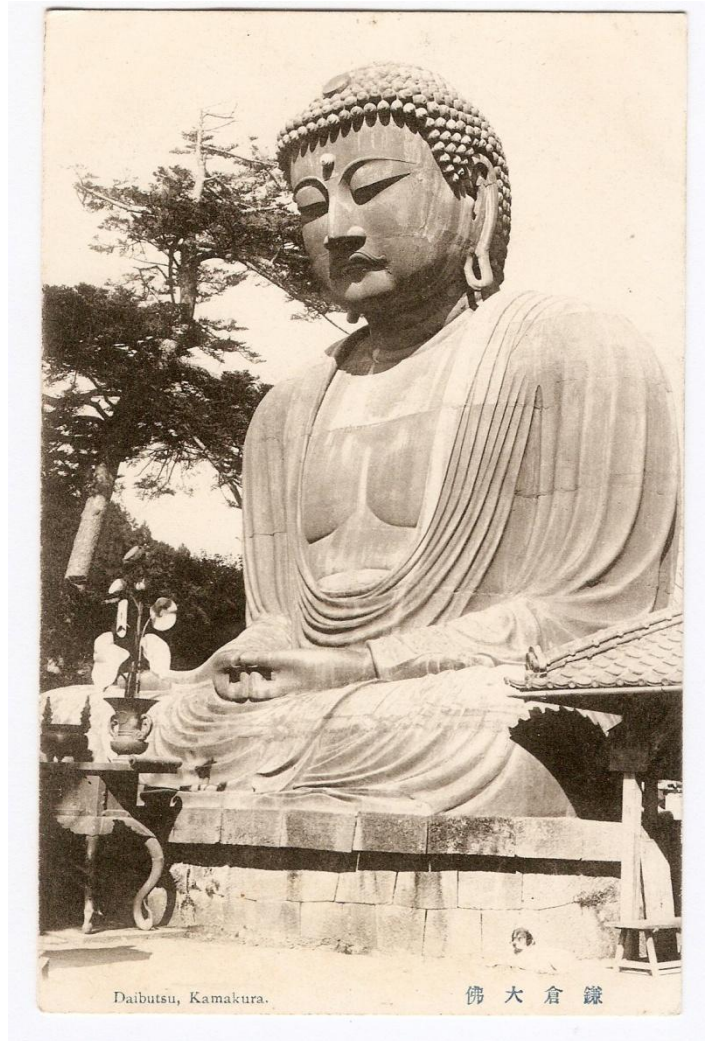
Am nächsten Morgen ankerten wir vor **Kobe**, dem „Göttertor“, welches mit dem westlich davon gelegenen „Hyogo“ eine Doppelstadt von zirka ¼ Million Einwohnern bildet.

Hinter dem am Ufer gelegenen Fremdenviertel schließt sich die ausgedehnte japanische Stadt mit ihren kleinen Häusern und den breiten, meist mit Weiden und der in Traubenform violett-weiß blühenden Paulownias⁵³ eingefassten Straßen, bis an den im Hintergrund ziemlich steil aufsteigenden Felsen, an. Unser erster Besuch galt dem ca. ½ Stunde entfernt an der Berglehne liegenden Nunobiki-Wasserfall, auf welchem sich in einer schön bewaldeten Schlucht, von einem quer über den Fluß gebauten Teehaus eine malerische Aussicht bietet.

Dann besuchten wir die auf demselben Wege liegenden „Satsuma“ Porzellan-Fabrikanten, welche ganz exorbitante Preise für ihre allerdings eigenartig schönen Waren verlangten.

Weiter wurde der Ikuta-Tempel, der Nanko-Tempel mit dem Aquarium, der Nosukuji Tempel mit [der Daibutsu Statue, dem großen Buddah](#), besucht, welche auf einer Plattform zwischen Felsblöcken in einem Tempelgarten von einem Papierfabrikanten gestiftet ist und die respektable Höhe von 48 Fuß hat.

⁵³ Tree named after Anna Pavlovna, daughter of Czar Paul I.



Gegen 3 Uhr befanden wir uns wieder an Bord unseres Dampfers „*Nippon Maru*“, welcher bald die Anker lichtete und uns in weiteren 2 Tagen in **Yokohama** zu landen.

Am Nachmittag des letzten Tages kam die bekannte klassische Vulkanpyramide des Fudjiyamu in Sicht, das weiße Schneehaupt des 12.400 Fuß hohen, jetzt nicht mehr tätigen Vulkans war durch die Frühlingswärme bereits mit einigen dunklen Streifen durchfurcht.

Yokohama, von der Wasserseite aus gesehen, macht einen ganz europäischen Eindruck.

Vom Bund, an welchem die Hotels, die Schiffahrtsagenturen etc. in massiven Häusern sich befinden, zieht sich die Stadt in regelmäßiger Blockanlage landeinwärts.

Im Westen der Stadt erhebt sich ein 150 Fuß hoher Hügelzug, der „Bluff“, auf welchem, in schattigen Gärten die Hospitäler, die Konsulate und Privatwohnungen der Europäer sich befinden.

Die nähere Umgebung von Yokohama bilden freundlich bewaldete Hügelketten, auf welchen meist Tempel sich befinden, oft inmitten blühender Kirschbäume, welche z. Z. [zur Zeit] unserer Ankunft im schönsten Blütenschmuck standen.

Einen reizenden Ausflug bildet der Besuch des Mikado-Hotels, welches von einem Deutschen geführt wird, per Rickschah in zirka einstündiger Fahrt, über den Bluff, vorbei an den idyllisch gelegenen Gärten der Fremdenkolonie, an Landbesitzungen der Japaner, an einer vielfach ausgebuchteten Talsenkung entlang, welche mit Reisfeldern inmitten freundlicher Dörfer bestellt ist, mit vielfach wechselnden malerischen Ausblicken auf das Meer, bis zum Mikado-Hotel, welches an der Berglehne direkt am Meer liegt. Yokohama bildet den Haupthafenplatz für Tokio, der Haupt- und Residenzstadt des Mikado, welches mit der Bahn, mittelst neu eingerichteter Schnellzüge in zirka ½ Stunde erreichbar ist.

Während Yokohama durch seine Schiffsverbindungen und Handelsbeziehungen, speziell am Bund und seinen Nebenstraßen, stark europäisiert erscheint, bildet **Tokio**, als Beamtenstadt und Sitz der Zentralregierung ein mehr japanisches Bild.

In der Mitte von Tokio liegt die durch hohe Zyklopenmauern und breite Festungsgräben vollständig abgeschlossene Mikadostadt, deren Zugang durch Zugbrücken und große mit Eisen beschlagene Pforten, die stark an das Mittelalter erinnern, scharf bewacht wird. Der Eintritt ist nur den zur Audienz befohlenen gestattet. Um die Mikadostadt folgt ein breiter Ring, welcher auch wieder von hohen scharfkantigen Steinmauern und breiten Wassergräben umzogen ist und auf welchem öffentliche Bauten, wie Ministerien, das Parlamentshaus, der Justizpalast, die Präfektur und andere in meist rotem Ziegelstein, welche in ziemlich unvermitteltem Gegensatz zu der altjapanischen Architektur stehen, von Berliner Architekten, aufgeführt sind.

Um diesen Kern schließt sich nun ringsum die eigentliche Stadt an, aus kleinen, meist einstöckigen Holzbauten der Japaner bestehend.

Die Hauptgeschäftsstraße bildet die Ginza und deren Verlängerung die Nyobaschi, zu welcher eine Holzbrücke mit einem originellen hohen Tor führt, sowie die diese kreuzenden Nebenstraßen.

Das japanische Wohnhaus, welches stets nur für eine Familie bestimmt ist, wirkt in seiner Gleichmäßigkeit außerordentlich monoton, es besteht fast immer nur aus einem Erdgeschoß und einem Stockwerk darüber, aus Holz aufgeführt, ohne Fundament, ohne Keiler und ohne Schornstein.

Meist findet man nur einige in die Wand eingelassene nur Schiebetüren versehene Regale, welche für Kleider und Betten bestimmt sind.

Hinter fast jedem japanischen Wohnhaus befindet sich ein kleiner Garten, der aber nie als Obst- und Gemüsegarten sondern stets nur zum Ansehen dient. Einige kurios beschnittenen Zwergbäumchen, ein Wässerchen mit einem Stein als „Insel“ darin, ein Miniaturbrückchen, eine Steinlaterne, sind fast immer die festen Bestandteile darin.

Z. Zt. [Zur Zeit] unserer Ankunft waren alle Hotels in Tokio schon seit Wochen überfüllt. Es fand hier in einigen Tagen die Parade des siegreich von den Schlachtfeldern der Mandchurei zurückgekehrten Heeres vor dem Mikado statt. Eine der seltenen Gelegenheiten, an welchen „Der Sohn des Himmels“ sich dem Volke zeigt. Erst einige Tage nach Beendigung der Revue, zu der übrigens eigene Briefmarken und Postkarten ausgegeben wurden, war es uns möglich in Tokio unterzukommen.

Ein Häuschen war inzwischen für unsere Zwecke eingerichtet und die Aufnahmen konnten beginnen.

Das Parterre des Hauses, welches vornehm mit Glasscheiben ausgestattet war, während man sonst im allgemeinen nur Papierfenster antrifft, bildete die „Empfangsräume“ für die Künstler und Künstlerinnen, während im ersten und einzigsten Stock die Aufnahmen stattfanden. Die japanischen Aufnahmen waren die langweiligsten und zeitraubendsten unserer ganzen Reise.

An 2–3 stündige Verspätungen der Künstler waren wir bereits gewohnt, aber wenn hier die Künstler endlich gekommen waren, dann ging es unter endlosen Verbeugungen, Komplimenten und Begrüßungen erst zum Tee, dann wurde ein Pfeifchen geraucht und nach einer weiteren Stunde wurde des eigentlichen Besuchszweckes erst gedacht.

Kaum waren die Künstler und deren Begleitinstrumente richtig vor uns plaziert und eine vorgenommene Probe und deren Wiedergabe von den Sachverständigen als „sehr gut“ deklariert, dann kamen Aenderungen, endlose, sich ständig wiederholende Aenderungen entweder in der Stellung der Künstler, oder in der Stellung der Musikinstrumente, in der Besetzung der Instrumente, in der Anordnung der Aufnahmetrichter, und so fort. Die den Chinesen anhaftende Gewohnheit des „ewigen Besserwissens“ ist dem Japaner in noch höherem Grade zu eigen.

Deutschland hat dem Land „der aufgehenden Sonne" oder wie die Engländer sagen „dem Land der aufgegangenen Sonne" alle seine Bildungsstätten weit geöffnet und war recht stolz darauf, ihm seine besten Söhne als Instruktoren für sein Heer und seine Flotte, Ingenieure zur Einrichtung seiner Fabriken, Professoren zur Bildung seiner Jugend, senden zu können. Den zum Studium nach Europa gekommenen Japanern zeigte man, was sie überhaupt nur sehen wollten, man überbot sich an Liebenswürdigkeiten diesen kleinen gelben Asiaten gegenüber.

Kaum glaubten die Japaner jedoch genug gesehen zu haben, so beeilten sie sich, es selber zu machen.

Die Europäer wurden, nicht immer in schöner Form entlassen und sobald ein europäischer Artikel in größerem Maße in Japan zur Einfuhr gelangte, entstanden im Inland Konkurrenzfabriken, welche billiger arbeiteten, Fracht und erhebliche Zölle sparten und die europäische Einfuhr unmöglich machten.

Das hindert freilich nicht, daß bei den ständig und rapid wachsenden Bedürfnissen Japan für Europas Industrie noch immer ein lohnendes Geschäft bieten wird, denn wenn die Einfuhr an Ganzfabrikaten ganz wesentlich abgenommen hat, so haben doch Halbfabrikate und Rohmaterialien eine derartige Zunahme erfahren, daß der Gesamtimport sich in aufsteigender Richtung bewegt. Als Kaufmann ist der Japaner sehr unzuverlässig, es mag zum Teil seinen Grund darin haben, daß früher der Kaufmann in Japan zur niedrigsten Kaste gehörte. Das Gefühl der kaufmännischen Ehre ist dem Japaner vollständig unbekannt. Die Europäer haben deshalb alle Ursache im kaufmännischen Verkehr mit dem Japaner die größte Vorsicht walten zu lassen.

Der japanische „*Banto*" nimmt ungefähr die gleiche Stellung des chinesischen „*Kompradors*" ein, jedoch mit dem Unterschied, daß der *Banto* Geschenke auf Käufe und Verkäufe empfängt und die in dem Geschäft erworbenen Kenntnisse, selbst direkte Geschäftsgeheimnisse, nur zu häufig zu seinem eigenen Nutzen verwertet.

Von den geistigen Eigenschaften des japanischen Volkes sind besonders hervorzuheben seine Vaterlandsliebe, sein Bildungsstreben, das heitere Familienleben, die außerordentliche Höflichkeit unter einander und die Freude an Naturschönheiten.

Andererseits ist der Japaner sehr ungebildet, eitel und dünkelhaft, sehr mißtrauisch, unbeständig und immer auf der Suche nach etwas Neuem.

Wie bei den Chinesen so sind auch bei den Japanern eine Reihe von Gewohnheiten den unserigen gerade entgegengesetzt:

Das japanische Buch beginnt mit der letzten Seite und man liest von rechts nach links, die Zeilen laufen nicht quer, sondern von oben nach unten.

Japanische Briefe werden so adressiert, daß oben zuerst der Name des Landes, dann nacheinander Provinz, Stadt, Wohnung und ganz unten der Name des Empfängers gesetzt wird.

Der Tischler hobelt nach sich zu, statt von sich ab. Trinkgelder (Teegeld genannt) gibt man bei seiner Ankunft sofort und nicht erst bei der Abreise.

Pferde besteigt man von der rechten Seite, die Mähne ist nach der linken Seite gekämmt und im Stalle stehen die Tiere mit dem Kopf nach der Tür.

Das Auge der japanischen Nähnaedel ist an der Spitze, nicht am Kopfende.

Der japanische Schlüssel schließt nach der umgekehrten Richtung, und das Schloß ist nicht in der Tür, sondern am Türpfosten angebracht.

Die Handmühle wird von rechts nach links gedreht

Wenn man in Japan Stoffe kauft, so wird das ganze Stück aufgerollt, und das gewünschte Maß vom inneren Ende abgeschnitten.

Die Trauerfarbe ist nicht schwarz, sondern weiß.

Händedruck und Kuß sind in Japan und China ebenso unbekannt wie unser Achselzucken.

Die Hauptstadt besitzt vier große Parks, deren jeder in seiner Art eine Sehenswürdigkeit bildet.

Der ausgedehnte Shyba Park besteht aus alten hohen Laub- und Nadelholzbäumen, zwischen denen sich in feierlicher Stille die berühmten Grabanlagen von 6 Schogunen (Dynastien) befinden.

Durch ein reichgeschnitztes Haupttor treten wir auf den viereckigen Tempelplatz, der ringsum von rotgemalten Holzgalerien umgeben ist und der angefüllt ist mit Stein- und Bronzelaternen, welche Weihgeschenke von *Daimyos*⁵⁴ repräsentieren, der außerdem einen Glockenturm und den steinernen Wassertrog für rituelle Waschungen enthält.

Durch ein weiteres Tor gelangen wir in ein Bethaus, welches rot lackiert und phantastisch reich geschmückt ist, und von diesem zum höher gelegenen Sanctum, in welchem sich in vergoldetem Schreine die Holzstatue des betreffenden Schogune und davor seine Namenstafel befindet.

Die Statuen sind Geschenke des Mikado und werden als Heiligtümer geschätzt.

Das Innere des Tempels ist mit feinsten Matten belegt und in Schwarzlack und Gold gehalten.

Die Säulen und Schreine sind ganz vergoldet, die Wände mit kostbaren Goldlack-Gemälden verziert, die Decke in reicher Schnitzarbeit kassiert. Die oberen Kanten der Wände bestehen aus durchbrochener Schnitzarbeit, Blumen und Tiere darstellend. Die Anordnung ist bei allen Erinnerungstempeln ziemlich die gleiche.

⁵⁴ *Daymio(s), Daimyo(s) or Daimio(s)* is a Japanese feudal lord and large landowner.

Die eigentlichen Gräber liegen hinter den Tempeln im Bergwald, zu denen man auf langen, breiten, steinernen Treppen hinaufsteigt, in feierlicher Stille, von hohen Bäumen beschattet. ernst und würdevoll.

Vom nördlich vom Shyba Park gelegenen Maggole-Klub hat man eine gute orientierende Aussicht über Stadt und Meer.

Der zweite und größte Park Tokios, der Ugeno Park, liegt am Ende der breiten Straße Shyobashi Dōri⁵⁵ im Norden der Stadt auf einen Hügel.

Auch in diesem Park befinden sich die Gräber und Tempel von sechs Shogunen in gleicher Anlage wie im Shyba Park.

Hier befindet sich auch das National-Museum im maurischen Stil errichtet.

Der populärste der 1275 Tempel Tokios ist der Kwannon Tempel im Asakusa Park, wo das Jahrmarktsleben und Treiben den Tempelbegriff aber bei Weitem überwiegt.

Unter den Bäumen des anschließenden Parkes findet man nur geringe Anklänge an den eigentlichen Zweck der Anlage. Eine Pagode, ein Stall mit einem hölzernen heiligen Pferd, Lotosteiche mit heiligen Schildkröten, ein solcher mit Goldfischen und dann ein massiver Aussichtsturm. Ringsum herrscht das reine Jahrmarktstreiben, Teehäuser, Karussells, Schnellphotographien, Buden mit allem möglichen und unmöglichen Eßbaren, Panoptiken, Zauberer, Zirkusse, Theater, Ringer-Vorstellungen.

Neu angelegt ist der Hibiga Park, mehr im Innern der Stadt, welcher viel besucht ist. Interessant war die Ausstellung der Siegesbeute der Japaner vor der Mikadostadt. 70.000 Gewehre in Pyramiden aufgestellt, von mehreren hundert Kanonen in allen Größen von dem kleinsten Maschinengewehr mit Brustschild bis zum größten Belagerungsgeschütz, umrahmt, ganze Parkplätze ausfüllend.

Soweit das Auge reichte, Munition, Munitionswagen, Protzkasten, Baggagewagen in endloser Menge. Pyramiden und Ehrenpforten, ganz aus russischen Gewehren oder aus Säbeln hergestellt, wurden vor dem Kudan Tempel von den Japanern stolz bewundert.

Eins der zahlreichen naiven Sprichwörter Japans sagt: „Gebrauche das Wort „herrlich“ nicht, bevor du Nikko gesehen [hast]“, und Nikko, 145 km nördlich von Tokio gelegen, war denn auch am ersten Sonntag unser Ausflugsziel.

Nach ca. 3½-stündiger Fahrt erreicht man Usonomiga, von hier beginnt die Bahn den Aufstieg in die grünen Berge und nach weiteren zwei Stunden erreicht man **Nikko**, ein kleines Städtchen, welches ringsum von grünbewaldeten Bergen eingefaßt ist.

Nikko war von Alters her ein heiliger Ort, erlangte aber erst seine besondere Bedeutung seit der Zeit, als die Gräber der berühmtesten ersten und dritten Shogune hier ihre Stelle fanden.

⁵⁵ „*Toori*“ is Japanese for street or road. It becomes „*Doori*“ when preceded by a qualifying word.

Ein langgestreckter Weg führt bergauf durch den Ort bis an die bewaldete Schlucht des grünen Flusses, über den die heilige rote Lackbrücke nach dem alten, ehrwürdigen, von hohen Kryptomerien [= *Japanese Red Cedars*] gebildeten Tempelhain führt. Durch eine Allee 300jähriger hoher düsteren Kryptomerien betreten wir den Tempelhain, welcher uns zum Mausoleum des ersten Shoguns führt.



Die Anlage der Shogungräber entspricht derjenigen im Shyba und Ugeno Park, nur ist sie hier weit ausgedehnter und reicher in der Ausführung.

Nikko besitzt weiter keine Sehenswürdigkeiten, durch seine idyllische Lage bevorzugt, wird es jedoch stets für die sehr für Naturschönheiten schwärmenden Japaner ein Wallfahrtsort bleiben.

Nachdem auch hier unsere Aufnahmen beendet waren, konnten wir nun endlich an die Heimreise, welche über Amerika erfolgen sollte, denken. Mit dem Dampfer „*Hongkong Maru*“ ging unsere Fahrt von **Yokohama** über Honolulu nach San Francisco, 17 Tage auf dem großen Ozean ohne außer dieser einen Station [*Honolulu*] auf der ganzen Fahrt etwas anderes als Wasser gesehen zu haben⁵⁶. Nach achttägiger überaus langweiliger Fahrt, auf welcher wir, zum Ausgleich unserer Erdumkreisung in der gleichen Richtung wie die Erddrehung, den 14. Mai zweimal verlebten, erreichten wir die Hawai-Inseln und legten in **Honolulu** 24 Stunden an. Die

⁵⁶ On their way back to Europe, Heinrich Bumb, his wife Elisabeth and Willy Bielefeld left Yokohama on 8 May 1906. They arrived at San Francisco on 24 May 1906. Wilhelm Hadert had already left Yokohama a month earlier on 3 April 1906, and arrived at San Francisco on 1 May 1906.

kleine Inselgruppe, in der unermesslichen Größe des stillen Ozeans fast verschwindend, hatten wir uns natürlich ganz urwüchsig vorgestellt.

Anstatt der erträumten Palmhütten trafen wir jedoch nur kleine schmucke Holzvillen im Schweizerstil an, statt der erwarteten Wilden in Strohmatte, sahen wir uns zivilisierten Herren und Damen gegenüber, welche in europäischer Tracht – merkwürdigerweise tragen alle eingeborenen Frauen modernste Reformkleider – sich ganz amerikanisch fühlten.⁵⁷

Honolulu zeigt sich ganz als amerikanisches Badestädtchen und macht mit seiner in saftigem Grün der tropischen Vegetation liegenden kleinen Villen und Einfamilienholzhäuschen einen ganz europäischen Eindruck. Ein prächtiger Badestrand mit großem Wellenschlag sind weitere Vorzüge dieser amerikanischen Besetzung.

Der Volksstamm der Hawaiianer befindet sich im Aussterben und soll zur Zeit nur noch 43.000 Seelen betragen.

Wir machten Abends die Bekanntschaft des dortigen Musikdirektors Herrn Berger, eines Berliners und früheren Musikers vom 2. Garde Regiment, welcher mit seiner aus ca. 40 Eingeborenen bestehenden Kapelle in einem öffentlichen Park, vor der Hotelterrasse, wirklich gute, teilweise klassische Musik machte.

Am nächsten Tage ging die Fahrt weiter nach **San Francisco**, der halb zerstörten Stadt, von dessen Unglück wir noch kurz vor der Abfahrt von Japan die ersten Nachrichten erhalten hatten⁵⁸.

Es ist unmöglich, all die Not, all das Elend, welches wir dort während des einen Tages sahen, zu schildern. Durch Zeitungsnachrichten ist ja das Erdbeben und seine Folgen eingehend beschrieben.

Der Anblick der verwüsteten Straßen, der ruinenhaften Häuser und der niedergeschlagenen Bevölkerung war furchtbar.

Sobald es uns möglich war, kehrten wir dieser Stätte des Grauens den Rücken, um mit der Southern Pacific Railroad drei Tage und drei Nächte nach Denver zu reisen.

Am Abend des ersten Abfahrtstages führte uns der Zug durch die lachenden Fluren Kaliforniens, vorbei an Palmen, Bananen, um in der Nacht mit uns die Sierra Nevada „die beschneite Gebirgskette“ zu erklimmen und am nächsten Morgen erwachten wir in einer Schneelandschaft; es schneite lustig und große Schneeflocken schlugen an unser Koupeefenster. Auf der Paßhöhe, in großartiger Gebirgslandschaft durchfährt die Bahn einen aus Holzstämmen hergestellten Schutz-Tunnel von 37 Meilen Länge. Die Bahn führt stellenweis an Abgründen entlang auf schmalen Felsrändern, welche kaum Raum für die Schienen lassen.

⁵⁷ In 1898 under President McKinley the Hawaii Islands were annexed by the US and in 1959 Hawaii became the 50th American State.

⁵⁸ On 18 April 1906 a devastating earthquake hit San Francisco, killing thousands of people.

Der zweite Tag führte uns durch die Ebenen Nevadas und öden Salzwüsten der Goldgräberdistrikte, bis wir am Morgen des dritten Tages auf einem neu angelegten 80km langen künstlichen Damm den großen Salzsee durchquerten um gegen Mittag in **Salt Lake City**, die Hauptstadt des Staates Utah, die Stadt „*der Heiligen der letzten Tage*“ oder Mormonen, einzulaufen.

Hier hatten wir einen vierstündigen Aufenthalt, welchen wir benutzten, um uns die Merkwürdigkeiten der Mormonen-Residenz, das Tabernakel, den Tempel und die Häuser der sieben Frauen des Brigham Young⁵⁹ anzusehen.

Abends ging die Fahrt weiter durch das Wasatch-Gebirge, um den nächsten ganzen Tag durch die großartigste Gebirgslandschaft weiter zu führen, durch Cañons, welche 10 km lange Engpässe bilden, dessen senkrechte Granitfelsen für die Bahn und den tosenden Strom kaum Raum lassen.

An der engsten Stelle des Cañons Royal George, wo der Zug ein paar Minuten hält, steigert die Felsen fast 800 m empor.

Die Bahn fährt hier über eine Brücke, deren Träger in den glatten Wänden des Cañons verankert sind.

Nach dem Austritt aus der Schlucht folgt die Bahn dem schäumenden Arkansas an phantastischen Felsen-Klippen vorbei, bis wir gegen Abend **Denver** erreichen, wo wir ausstiegen, um uns einen Tag von den Strapazen der Reise zu erholen.

Dann ging es weiter über **Omaha** nach **Chicago** am Michigan-See, am Ufer des Sees entlang über **Detroit** nach **Buffalo**, und von hier am Hudson River, dem amerikanischen Rhein, entlang nach **New-York**.

Am 7. Juni [1906] bestiegen wir den Dampfer „*Amerika*“ zur letzten Wasserfahrt, um am 17. Juni in **Berlin** glücklich und gesund nach achtmonatlicher Fahrt wieder einzutreffen.

In Nord und Süd,

In Ost und West, –

To Hus dat best!⁶⁰

⁵⁹ Brigham Young (1801-1877) succeeded Joseph Smith, who was lynched in 1844.

⁶⁰ **Notizen.** Herr Heinrich Bumb, der Gründer der Beka-Fabrik, ist am 10. September [1906] aus dieser Gesellschaft ausgetreten. Herr Bumb wirkt seit ca. 10 Jahren in der Deutschen Sprechmaschinen-Industrie: er war einer der ersten, welcher seiner Zeit mit scharfen Blick die Vorzüge der Platten vor den Walzen erkannte und als erster neben der Grammophon-Platte die Zonophon-Platte in Deutschland einführte. Zu dem Zweck gründete er neben seiner alten Firma Bumb & Koenig die Zonophon Gesellschaft. Der Nachfrage konnte bald durch den Import des amerikanischen Fabrikats nicht mehr genügt werden und die amerikanische Gesellschaft entschloß sich eine Fabrik in Berlin zu errichten. Herr Bumb war inzwischen der erste, welcher in Deutschland Platten-Apparate baute. Durch die Erfolge ermutigt, wurde dann die erste deutsche Platten-fabrik von der Firma Bumb &

Source: *PHONOGRAPHISCHE ZEITSCHRIFT*, 7. Jahrgang, Nummer 27-37 (1906)

| | |
|--|---|
| PhZ 6. Jahrg., No. 42, p. 925 (18 October 1905) | Eisenbahn-Unfall der Beka-Expedition |
| PhZ 6. Jahrg., No. 45, p. 997 (8 November. 1905) | <i>Am 2. November ... (Hadert)</i> |
| PhZ 7. Jahrg., No. 20, p. 440 (17 May 1906) | <i>Autogramme auf Schallplatten</i> |
| PhZ 7. Jahrg., No. 25, pp. 531-533 (21 June 1906) | <i>Morgenländische Musik</i> |
| PhZ 7. Jahrg., No. 26, pp 547-549 (28 June 1906) | <i>Morgenländische Musik (Schluss): Beka-Grand-Record</i> |
| PhZ 7. Jahrg., No. 27, pp. 561-563 (5 July 1906) | <i>Unsere Reise um die Erde</i> |
| PhZ 7. Jahrg., No. 28, pp. 582-584 (12 July 1906) | <i>Unsere Reise um die Erde</i> |
| PhZ 7. Jahrg., No. 29, pp. 602-604 (19 July 1906) | <i>Unsere Reise um die Erde</i> |
| PhZ 7. Jahrg., No. 30, pp. 622-623 (26 July 1906) | <i>Unsere Reise um die Erde</i> |
| PhZ 7. Jahrg., No. 31, pp. 643-645 (2 August 1906) | <i>Unsere Reise um die Erde</i> |
| PhZ 7. Jahrg., No. 32, pp. 662-664 (9 August 1906) | <i>Unsere Reise um die Erde</i> |
| PhZ 7. Jahrg., No. 33, p. 692 (16 August 1906) | <i>Unsere Reise um die Erde</i> |
| PhZ 7. Jahrg., No. 34, pp. 718-720 (23 August 1906) | <i>Unsere Reise um die Erde</i> |
| PhZ 7. Jahrg., No. 35, pp. 759-760 (30 August 1906) | <i>Unsere Reise um die Erde</i> |
| PhZ 7. Jahrg., No. 36, pp. 788-789 (6 September 1906) | <i>Unsere Reise um die Erde</i> |
| PhZ 7. Jahrg., No. 37, pp. 808-809 (13 September 1906) | <i>Unsere Reise um die Erde</i> |

Koenig errichtet und später zu deren Vertrieb die Beka-Rekord-Gesellschaft gegründet. Alles Unternehmungen, welche dem jeweiligen Zeitbedürfnis entsprachen und welche mitbestimmend waren für die Entwicklung der ganzen Sprechmaschinenbranche. Erst in jüngster Zeit wurden bekanntlich diese beiden Firmen vereinigt und diese Fabrik muß nun als eine der ersten der Welt betrachtet werden. Herr Bumb, der nunmehr aus der Beka-Rekord-Gesellschaft ausgeschieden, gedenkt sich wieder frei zu betätigen und seine Erfahrungen technischer und kommerzieller Art auszunutzen, nachdem er durch seine kürzlich beendete Reise um die Welt der deutschen Industrie neue Absatzgebiete erschlossen hat. Man darf erwarten, daß Herrn Bumb's weitere Tätigkeit auch fernerhin dem Aufblühen der Phonographen-Industrie zum Nutzen gereichen wird (*Phonographische Zeitschrift* 7. Jahrg., No. 37, p. 809 of 13 September 1906).

23 ORIGINAL ILLUSTRATIONS IN PHONOGRAPHISCHE ZEITSCHRIFT

- PhZ No. 27, p. 561 Konstantinopel, von Galata aus gesehen.
- PhZ No. 27, p. 562 Sphynx und Cheops-Pyramide in Gizeh (Egypten) mit der „Beka“-Expedition.
- PhZ No. 27, p. 563 Palmenwald bei Kairo mit den Mitgliedern der „Beka“-Expedition.
- PhZ No. 28, p. 582 Die indischen Vertreter der „Beka“-Gesellschaft.
- PhZ No. 28, p. 583 Eingeborenen-Läden in Bombay.
- PhZ No. 28, p. 584 Eine Sängerin aus Bombay mit Mann und Freunden.
- PhZ No. 29, p. 602 Darjeeling (Im Hintergrunde die 8000 Meter hohen Gletscher des Himalaya)
- PhZ No. 29, p. 603 Transportmittel in Darjeeling.
- PhZ No. 29, p. 604 Die Beka-Expedition in Rangoon (im Hintergrunde die Signal-Pagode.)
- PhZ No. 30, p. 623 Die Sprechmaschinen-Künstler in Batavia mit den Schlag-instrument „Gamelang“.
- PhZ No. 30, p. 623 Ein Javanisches Warenhaus.
- PhZ No. 31, p. 644 Rikschahs (Von Menschen gezogene Droschken) in Singapore.
- PhZ No. 31, p. 645 Strassenszene in Bangkok.
- PhZ No. 31, p. 645 Tempel mit Porzellan-Mosaik (Wat Tscheng) in Bangkok.
- PhZ No. 32, p. 662 Das „Beka“-Gepäck in China.
- PhZ No. 32, p. 663 Die Kantonesische Kapelle.
- PhZ No. 32, p. 663 Kantonesische Sänger.
- PhZ No. 33, p. 692 Eigenartige Droschken in China.
- PhZ No. 34, p. 718 Eine Damenkapelle in Penang.
- PhZ No. 34, p. 719 Eine berühmte chinesische Kapelle.
- PhZ No. 35, p. 759 Japanische Künstlerinnen.
- PhZ No. 36, p. 788 Tokio. Vorträge eines Columbia-Phonographen im Freien.
- PhZ No. 37, p. 808 „Honolulu“: Händlerin mit Ketten.