

## Georg Gräffs Reisebericht Ostafrika 4/1909

(I. Teil Bogen 1-5) Nairobi, den 5.4.09

### Reisebeschreibung

Nach für mich nicht leichtem Abschied in Köln erreichte ich morgens Basel um nach kurzem Aufenthalt die Reise durch die Schweiz fortzusetzen. Bei klarem aber kaltem Wetter streifte ich die schönen Seen, deren Umrahmung in stark bereiften Bäumen bestand. Je höher ich hinaufkam desto angenehmer wurde die Temperatur. Die Gegend um den Gotthard herum präsentierte sich in der schönsten Form. Der schnelle Abstieg in die italienische Tiefebene kam für das Auge etwas überraschend. Die Ebene selbst hat keine besonderen Reize.

Mein Ziel war Genua. Etwa 2 Stunden vorher kam der Zug in alpines Gebirge. In vielen Windungen und durch lange Tunnel führte einen die Bahn in die schöne Stadt. Nach einer allgemeinen Besichtigung ging ich nach dem Campo Santo, dem berühmten Kirchhof von G. Wenn man den Vollgenuss dieser herrlichen, fast lebenden Marmordenkmäler haben will, muss man manche Tage da sein. Von Genua aus besuchte ich v.C. In Rapallo und verbrachte einen netten interessanten Nachmittag.

Gegen Abend setzte ich mich in den Nachtzug nach Rom. Bei schlecht schließenden, fortwährend klappernden Türen, einem stark schnarchenden vis à vis verbrachte ich frierend die Nacht. Froh war ich, als wir morgens in Rom waren. Auf v.C.s Rat hin überschlug ich einen Zug und schlenderte einige Stunden in dieser historischen Stadt herum. Am Mittag fuhr ich nach Neapel weiter.

Im Zuge sprach mich gleich ein italienischer Olt. an, in mir einen deutsche Offizier erkennend. Er hatte vorher schon mein Säbelfutteral gesehen, während ich einen Moment das Coupee verlassen hatte. Dieser Offizier war auf 8 Tage beurlaubt und fuhr jetzt wieder auf seinen Posten, das verschüttete „Reggio“ zu. Er erzählte sehr interessant, speziell von der schwierigen Bevölkerung in Kalabrien. Nur rücksichtsloses Vorgehen führe hier zum Ziel. Seine Beschreibungen über das Unglück selbst decken sich mit dem, was in den Zeitungen steht. In Neapel trennten wir uns.

Ich bezog ein mir gut empfohlenes Hotel und war nicht enttäuscht. Alle Wirte aber in Genua-Rom-Neapel klagen über die vielen Absagen der bereits angemeldeten Sommergäste. In Neapel hatte ich zufällig schönes Wetter. Die Stadt selbst hat mir wie Damen nicht gefallen. Sie ist zu schmutzig. Die Lage wie Umgebung ist ja herrlich. Einige Aufnahmen von mir sollen die Situation festhalten.

Am 31.1. machte ich auf dem mittlerweile dort eingetroffenen Dampfer „Bürgermeister“ dem Kapitän meinen Besuch. Am 1.2. ging ich nachmittags an Bord. Mein Kabinengenosse Stabsarzt Dr. Albary war bereits auch da. Die Kabinen waren groß und luftig. An demselben Tage 10 Uhr abends ging der B. Anker auf und adieu!, europäischer Boden, der neuen Heimat entgegen.

Der Dampfer ist ein gut eingerichtetes Schiff der D.O.A.L. Verpflegung und Bedienung waren gut. Die Zahl der I.Kl. Passagiere betrug 82 Pers., die Hälfte Engländer, der Rest Deutsche. Ich saß mit am Honoratiorentisch beim Kapitän, am selben Tisch Stabsarzt Albary, ein Herr O'Swald, Großkaufmann und Plantagenbesitzer, Sohn des Hamburger Senators, ein Hamburger Ehepaar (Vergnügungsreisende) und als Original einer alten Jungfer, eine Engländerin.

Letztere zog sich immer sehr jugendlich an, machte Scherze mit den Herren und trug durch ihre originellen Reden sehr zur Erheiterung des Tisches bei. Besonders der Kapitän wusste sie sehr nett zu nehmen. Mich hatte sie in ihr Herz geschlossen. Ich entflohr ihr wo ich konnte. Selbst in Dar-es-Salam sagte sie mir beim Abschied: „Na, Herr Gräff, morgen sind Sie ja eingezogen, da werde ich sie besuchen und Sie können mich herumführen.“ Furchtbarer Gedanke – Ich traf auch die nötigen Gegenmaßnahmen, so dass ich ihr entkam.

Das Leben an Bord gestaltete sich sehr nett. Die Mehrzahl der Engländer waren freundliche, rücksichtsvolle Herren. Zwei Braune waren natürlich auch dabei, um die kümmerte man sich nicht. Eine interessante Persönlichkeit war der englische Generalkonsul von Sansibar. Unter den Deutschen befanden sich 4 ganz junge Ehepaare, die noch in den Flitterwochen waren. Außerdem ein Südwestafrikaner, Lt. Grabau, der in Leos Kompagnie in Otawi gestanden hat. Mit ihm habe ich mich angefreundet, da er ein ruhiger, netter Mensch war. Außerdem war ich lange mit seinem Bruder (Olt.z.S.) in W'haven zusammen. Ferner fuhr ein Lt. Osman mit, der ein Jahr von Haus aus beurlaubt, bei seinem Bruder in D.O.A. sich umsehen wollte. Osman war gleichfalls sehr nett, nur etwas missvergnügt über den heimatlichen Dienst. Mehrere englische junge Offiziere trugen sehr zum gemeinsamen Gedankenaustausch über ihre und unsere Kolonien zur Unterhaltung bei.

Auch die Zweite Klasse beherbergte eine Reihe mittlere aber bescheidene Leute. Zusammengekommen ist man mit ihnen bei den gemeinsamen Bordfestlichkeiten. Unter ihnen befand sich ein an Schulden verkrachter Dragoner-Lt.a.D.Krumbach (*höchst übler Deutscher, Hochstapler!-Leo 1.5.09*). Er wollte sein Glück in D.O.A. versuchen u. ist mittlerweile auf einer Pflanzung angestellt. Wie alle diese Herren war er sehr vergnügt, lebenslustig und vor allem hatte er den Mut und das Vertrauen zu sich, dass er wieder auf die Beine kommt, ohne seinem Vater zur Last zu fallen.

Die III.Klasse beherbergte schon einige wildere Menschen, die andauernd mit Dolchmesser und hohen Stiefeln u. wilder Miene herumliefen und dadurch ihr Aussehen als zukünftige wilde Afrikaner jedem zur Schau trugen. Mit ihnen kamen wir nicht in Berührung.

Für musikalischen Genuss war auch gesorgt. Eine aus Stewards zusammengesetzte Kapelle genügte für nicht zu feine Ohren dem Bedürfnis an Musik. Im Übrigen bestand die Haupttätigkeit im Lesen, Schlafen und Essen. Ab und zu vertrieb man sich die Zeit mit Bord-Spielen.

Bei regnerischem Wetter verließen wir Neapel. Am anderen Morgen präsentierte sich der Stromboli, schwache Rauchwolken ausstoßend und an der nördlichen Seite Lava auswerfend. Das trübe Wetter und die doch für den Ph.Apparat weite Entfernung ließ nur eine schwache Photographie entstehen. Etwas nach 1 Uhr näherten wir uns der Straße von Messina. Schnee- und Regengestöber drückten den Genuss der herrlichen Ufer sehr herab. Die Straße sieht man zunächst gar nicht, da die Spitze auf der sizilianischen Seite weit überragt. Da biegt das Schiff auf einmal scharf rechts um und fährt uns durch einen engen Kanal bei Scylla in die eigentliche Straße. Wir fahren so nahe an Land vorbei, dass wir deutlich die Verheerungen des Erdbebens mit bloßem Auge sehen können. Meine Aufnahmen sind leider nichts geworden/stark unterbelichtet u. verwackelt.

Nach Passieren der Straße breitet sich Messina auf der sizilianischen – Reggio – Palmi etc. auf der anderen Seite vor uns aus. Überall dasselbe Bild, wie ihr es genügend aus Photographien und Zeitschriften kennen werdet. An einzelnen Stellen sieht man große Zeltlager. Es herrscht nasskaltes Wetter. Einige Kriegsschiffe liegen noch vor Anker. Die Ufer treten allmählich zurück und entziehen die Stätte der Verwüstung unseren Blicken. Vom Ätna war nichts zu sehen, bis zur halben Höhe vollkommen in Wolken gehüllt. Nur der Fuß war in schwachen Umrissen erkennbar.

Unser Kurs änderte sich mehr nach Osten, die See wurde bewegter. Als wir soweit waren, dass die Adria uns ihre Grüße entgeschicken konnte, bekamen wir eine üble See. Von der Adria aus wehte der berüchtigte „Boras“ und brachte unser Schiff gründlich zum Schlingern und Stampfen. Die Folge davon war, dass bei den Mahlzeiten nur ein geringer Teil erschien. An Deck musste man sehr aufpassen. Teilweise war es gar nicht zu betreten. Verschiedene kleine Verletzungen, darunter ein Armbruch, waren die Folge davon. Mir macht die See nichts aus, ich habe es sogar gern, mir muss es zu den Mahlzeiten still sein, da das Bohemieren beim Essen doch den Genuss stört. Diese Wetter dauerte mehrere Tage, der Schiffsarzt war permanent mit Beruhigungsreden an der Arbeit, speziell bei den Damen, die immer Schlafpulver von ihm haben wollten.

Endlich kamen wir wieder bei Kreta unter Land und die Gewalt des Meeres war dadurch gehemmt. Je mehr wir nach Süden kamen, um so mehr ließ die unangenehme Kälte nach. Schon früh zeigte uns die gelbe Färbung der See an, dass wir uns vor dem gewaltigen Nildelta befanden. Von der flachen Küste sahen wir nur einige Leucht- und Signaltürme. Gegen Nachmittag trafen wir in Port Said ein.

Ich ging gleich an Land, um vom Leuchtturm aus die Aufnahme von der Einfahrt in den Kanal zu machen. Sonst ist in P.S. nicht viel los. Ein internationales Nest, in dem nach allen Arten versucht wird, einen zu beschwindeln oder zu allerhand internationalen Sitten zu verführen. Nach einem Rundgang setzte ich mich mit einem Herrn in ein offenes Kaffee und sah dem sehr lebhaften Treiben auf der Straße zu. Am selben Abend gingen wir wieder an Bord. Um 11 Uhr abends bei wunderbarem Mondschein fuhren wir in den Suez-Kanal ein. Eine Zeit lang genoss ich noch den schönen Anblick und begab mich zur Ruhe.

Am anderen Morgen sah ich aus meinem Bullauge hinaus und direkt vor mir ein Sandwall zum Greifen nahe. Ich zog mich schnell an und ging mit dem Apparat an Deck, um während der Fahrt die abgesandten Photographien zu machen.

So weit man sehen kann, nichts als Land und Steine. An einigen Stellen verbreitert sich der Kanal zu künstlich angelegten Ausweichstellen. Nur das Passieren des Bittersees erinnert nicht an einen Kanal. Ganz wenig sieht man auch hier und da einzelne Oasen mit Ansiedlungen. Etwa auf der Hälfte des Kanals bei Ismailia stößt die Bahn von Kairo auf den Kanal, folgt dann diesem bis Suez. Von dieser Stelle aus führt ein vom Nil abgeleiteter Flußwasserkanal den Kanal entlang, was zur Folge hat, dass man einzelnen nett angelegten Gärten und Wiesen begegnet. Den ganzen Kanal entlang führt neben dem Kanal ein Weg, auf dem man von Zeit zu Zeit Soldaten auf Kamelen reiten sah. Die Wüste selbst unterscheidet sich nicht von der in S.W.A.

Nach 18stündiger Fahrt hatten wir den Kanal passiert und gingen kurze Zeit in Suez vor Anker. Im Kanal selbst begegneten wir noch 2 großen Pilgerschiffen aus Mekka. Dann saßen wir an einer scharfen Krümmung einmal  $\frac{1}{4}$  Stunden fest. In dem weichen Sande schadet das dem Schiff aber nichts. Infolge zu geringen Wasserstandes hat das Schiff zu wenig Wasserwiderstand am Ruder und reagiert nicht mehr auf das Steuern. Ein Moment, wofür der betreffende Offizier nichts kann.

Suez selbst liegt etwas weiter im Inneren. Soll ganz nett angelegt sein. Der Eindruck von weitem war ein guter.

Je mehr wir nach Süden kamen, um so schneller wurde es dunkel. Unser Weg führte uns in den Busen von Suez. Zu beiden Seiten sah man deutlich die Ufer. Die Nacht entzog sie unseren Blicken. Am anderen Morgen weckte mich ein Herr sehr früh, es war 5 Uhr, damit ich den Sinai (2100 m hoch) mit seinen Vorbergen ansehen sollte. Zum Photographieren war es zu weit und auch zu dunstig. Der äußeren Form nach scheint es ein außerordentlich wild zerklüftetes, in seinen höchsten Erhebungen zackiges Gebirge zu sein. Vegetation soll nicht vorhanden sein. Um so mehr muss man das Volk bewundern, das in dieser Einöde 3 Jahre ausgehalten hat. - Schade, dass sie nicht noch da sitzen. -

Die See wurde gegen Ende des Busens immer breiter, bis wir auch hier keine Ufer mehr sahen. Wir befanden uns im Roten Meer, das in wunderschöner blauer Farbe sich präsentierte. 5 volle Tage brauchten wir zur Durchquerung. Mit der Temperatur hatten wir Glück. Es war auszuhalten, da wir leichten Wind von vorn hatten. Ganz vereinzelt traten mitten im Roten Meer einzelne Inseln auf. Am 5. Tage erschienen auch wieder in der Ferne Berge, die Inseln wurden häufiger, wir näherten uns der Straße von Bab-el-Mandab (Straße der Tränen). Leider fuhren wir am Abend durch diese steinige und enge Fahrwasser. Am Strande und auf der Insel Barim waren viele Lichter, Zeugen menschlicher Ansiedlungen. Noch eine Nacht und wir warfen morgens 5 Uhr vor Aden Anker.

Das Gebirge, gleichfalls wild zerklüftet, trägt überall Spuren gewaltiger vulkanischer Tätigkeit. Die Hafenstadt von Aden präsentiert sich sehr nett. Seine künstlich angelegten Gärten und baumbepflanzten Straße geben diesem internationalen Teil ein freundliches Aussehen.

Mit Lt. Grabau und einem anderen Mitreisenden fuhr ich an Land und strebten per Droschke der Stadt Aden und den berühmten Tanks zu. Nach einer halben Stunde passierten wir das berühmte Felsenfenster und vor uns lag die typische Araberstadt Aden. Die Stadt selbst ist schmierig, da alle Unreinlichkeiten nicht beseitigt werden. Der Gestank ist dementsprechend. Die Bevölkerung gleichfalls schmutzig.

Im Gegensatz hierzu steht die unter englischer Aufsicht befindliche Wasserversorgung der Stadt in Tanks (s. Bilder). Die zahlreichen Bilder von Aden verdanke ich meiner Frechheit. An Bord wurde ich gewarnt, da die Engländer viele Befestigungen haben. Ich versuchte es ruhig. An zwei Punkten ging ich direkt auf den englischen Posten zu und sagte, ich dürfe wohl dieses aufnehmen. Unter seinen Augen sind meine netten Bilder entstanden.

Damit waren die Sehenswürdigkeiten Adens erschöpft. Das Hinterland bietet gar nichts. Ich ging wieder an Bord, um das sehr interessante Treiben im Hafen zu betrachten. Wie in allen anderen Häfen auch ist das Schiff belagert von schwimmenden Kaufläden. Ich habe nichts gekauft, da ich doch noch später genügend Gelegenheit dazu habe. (Schluss des ersten Teils)

#### Nairobi, den 8.4.09 II. Teil (Bogen VI-Schluss) Fortsetzung der Reisebeschreibung

Von Aden aus stand uns eine längere Seefahrt bevor ohne etwas Interessantes zu sehen. Die Schiffsleitung veranstaltete mit Unterstützung eines aus den Passagieren gebildeten Komitees ein Fest auf 3 Tage verteilt. Zugleich sollte dies die Äquatortage sein. Eine Äquatortage nach genauem seemännischem Brauch hat nicht stattgefunden. An den Spielen und Essen wie Tänzern nahmen auf Aufforderung auch die Gäste der II. Klasse teil. Diese Spiele und Wettkämpfe habe ich alle mitgemacht. Ich hatte das Gefühl, dass man bei so etwas als noch einigermaßen rüstiger Mann sich nicht ausschließen dürfe. Nebenbei haben sie mir auch viel

in dem Punkt, hienach durch das Schmelzen der  
 Willkür in Kolonien. Dies wird sich nicht  
 Program für den ersten Teil. Einmal nach dem  
 über das Hauptstück, das den Teil und dem  
 vor in dem Teil ungen. Haupt. In Haupt  
 Annahme was mit. 4 Haupt was was teile  
 nach dem Teil, und was nicht nach dem  
 Alle diese aber in dem - dem - Haupt  
 Programm über die ersten Teil ungen das dem  
 Programm über die ersten Teil ungen das dem  
 ist für die Teil ungen. Die Haupt Teil  
 Teil was nicht nach dem. In die Teil  
 die dem was ungen ist für die Teil  
 Programm über dem was nicht nach dem  
 Schmelzen der Teil.

I.  
 Norden, den 5/10 09

I. Teil, - dem 5/10 09.

### Die Teil ungen

Auf den mit nicht nach dem Teil ungen  
 Teil, nach dem ist Teil ungen was mit  
 dem ungen Teil ungen die Teil ungen in  
 Teil ungen. die dem über dem Teil ungen  
 Teil ungen die Teil ungen, dem ungen  
 die dem ungen dem dem Teil ungen  
 Teil ungen Teil ungen in der ungen Teil  
 die dem ungen, die dem ungen Teil ungen  
 dem ungen Teil ungen Teil ungen Teil ungen  
 dem ungen Teil ungen in der ungen Teil ungen

Am 2ten März 1879  
 Am 3ten März 1879  
 Am 4ten März 1879  
 Am 5ten März 1879  
 Am 6ten März 1879  
 Am 7ten März 1879  
 Am 8ten März 1879  
 Am 9ten März 1879  
 Am 10ten März 1879  
 Am 11ten März 1879  
 Am 12ten März 1879  
 Am 13ten März 1879  
 Am 14ten März 1879  
 Am 15ten März 1879  
 Am 16ten März 1879  
 Am 17ten März 1879  
 Am 18ten März 1879  
 Am 19ten März 1879  
 Am 20ten März 1879  
 Am 21ten März 1879  
 Am 22ten März 1879  
 Am 23ten März 1879  
 Am 24ten März 1879  
 Am 25ten März 1879  
 Am 26ten März 1879  
 Am 27ten März 1879  
 Am 28ten März 1879  
 Am 29ten März 1879  
 Am 30ten März 1879  
 Am 31ten März 1879

Am 1ten April 1879  
 Am 2ten April 1879  
 Am 3ten April 1879  
 Am 4ten April 1879  
 Am 5ten April 1879  
 Am 6ten April 1879  
 Am 7ten April 1879  
 Am 8ten April 1879  
 Am 9ten April 1879  
 Am 10ten April 1879  
 Am 11ten April 1879  
 Am 12ten April 1879  
 Am 13ten April 1879  
 Am 14ten April 1879  
 Am 15ten April 1879  
 Am 16ten April 1879  
 Am 17ten April 1879  
 Am 18ten April 1879  
 Am 19ten April 1879  
 Am 20ten April 1879  
 Am 21ten April 1879  
 Am 22ten April 1879  
 Am 23ten April 1879  
 Am 24ten April 1879  
 Am 25ten April 1879  
 Am 26ten April 1879  
 Am 27ten April 1879  
 Am 28ten April 1879  
 Am 29ten April 1879  
 Am 30ten April 1879  
 Am 31ten April 1879