**Zeitschrift:** Jahresberichte der Geographisch-Ethnographischen Gesellschaft in Zürich

**Band:** 4 (1903-1904)

**Artikel:** Die Eisenbahn von Djibouti nach Harar

**Autor:** Kollbrunner, Ulrich

**DOI:** https://doi.org/10.5169/seals-82303

**Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

**Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

**Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

**Download PDF:** 02.07.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch**

# Die Eisenbahn von Djibouti nach Harar.

Von Ulrich Kollbrunner.

---

Im nordöstlichen Innern Afrikas existiert ein christliches Reich, das mehr als 15 Jahrhunderte lang seinen Glauben und seine Unabhängigkeit gegen das anstürmende Heidentum und den fanatischen Mohammedanismus verteidigt hat und bis in die letzte Zeit hinein zur Abgeschlossenheit von der Kultur und dem Verkehr verurteilt war. Es ist dies Äthiopien oder Abessinien. Es erhielt nun eine Verbindung durch einen Schienenstrang mit dem Roten Meere, ein Verkehrsmittel, das den Reisenden den schwierigsten und gefährlichsten Teil des Weges nach Abessinien in einem Tage zurücklegen lässt. Bevor wir uns indessen diese Eisenbahn näher ansehen, müssen wir ihre Geschichte kennen lernen; denn sie ist so interessant, wie das Werk selbst.

Das ganze Litorale längs des Roten Meeres war einst in ägyptischem Besitz. Als aber unter Arabi Pascha in Ägypten eine ernste politische Bewegung ausbrach und später infolge davon im Sudan das traurige Reich des Mahdi erstand, sah sich England wegen der islamitischen Gefahr veranlasst, das Küstenland am Roten Meere entweder selber zu besetzen oder durch andere besetzen zu lassen. So kam Italien ohne weiteres in den Besitz von Massaua; Frankreich hatte schon in den vierziger Jahren Obok gekauft, nahm aber erst jetzt eigentlichen Besitz davon; England erweiterte seine Besitzungen in Zeila und Berbera. Mit dem allmäligen Vordringen der drei Kolonialmächte gegen das Innere, das natürlich nur unter genügendem Schutze durch Militär stattfinden konnte, kam Äthiopien immer mehr in Berührung mit der Welt und damit in ein ganz neues Stadium seiner Entwicklung.

Bis zu dieser Zeit war der Verkehr an den Küsten des Roten Meeres und des Indischen Ozeans ein äusserst mangelhafter gewesen. Zirka alle Monate kam ein alter ägyptischer Dampfer nach Massaua herunter; er brachte es also nicht bis zur Tadjourabai. Die Verbindung mit Arabien war womöglich noch schlechter, da sie nur durch mangelhafte Barken, die entweder mit Windstillen oder grauenhaften Stürmen zu kämpfen hatten, vermittelt wurde. Die erstern konnten bewirken, dass bis acht Tage Fahrzeit nötig wurden; die letztern waren im stande, das Fahrzeug in 36 Stunden über die Meerenge zu blasen (Erlebnisse von Ilg). Kam dann der Europäer gerädert, ausgetrocknet und seekrank an der afrikanischen Küste an, so fiel er dort in die Hände eines ägyptischen Paschas, Statthalters oder Gouverneurs, der ihm alle Schwierigkeiten für die Weiterreise in den Weg legte, ihn zurückbehielt, ihm die Mitnahme der zur Verteidigung nötigen Waffen und Munition verbot und ihn in jeglicher Weise schröpfte. Als Ilg im Jahr 1878, nach entsetzlicher Überfahrt, auf welcher ihm während der »Nachtruhe« acht Centimeter lange Schwabenkäfer übers Gesicht liefen und riesige Ratten das Schuhwerk anfrassen, von Aden kommend in Zeila anlangte, behielt ihn der dortige ägyptische Pascha Abu Bekr vier Monate lang in dem Wanzen- und Skorpionenneste zurück und erlaubte schliesslich nur die Mitnahme je eines Gewehrs und einiger Patronen pro Mann. Bei solchen Einschränkungen konnten nur grosse Karawanen, die eine ausserordentlich starke Bedeckung zu zahlen vermochten, den äusserst gefährlichen Weg durch die Gebiete der Somali- und Dancalivölker unternehmen, und bei den enorm teuern Transportkosten nur solche Waren befördert werden, die im Verhältnis zu ihrem Volumen und Gewicht einen sehr grossen Wert besassen, also Elfenbein, Gold und Zibet. So war es sowohl oben in Abessinien als auch unten am Roten Meere jedesmal ein Ereignis, wenn sich eine solche Karawane in Bewegung setzte, und es konnte im eigentlichen Sinne von Glück gesprochen werden, wenn sie wohlbehalten am Bestimmungsorte ankam. Eine Kamellast von 150 Kg. kam mit der Kamelmiete, dem Treiber, dem Unterhalt, der Bedeckung und den Tributen an die verschiedenen Häuptlinge für eine Strecke von zirka 700 Kilometern auf 1500 Franken zu

stehen, während die Eisenbahn bei grossen Aufträgen und in Ausnahmefällen mit dem Transport pro Tonne durch die ganze Wüste schon bis auf 30 Franken heruntergegangen ist. Gewöhnlich dauerte es ein halbes Jahr, bis wieder eine Karawane abging, und diese brauchte 6 Wochen, um nach Abessinien zu gelangen.

Der Postverkehr war unter solchen Umständen natürlich auch sehr mangelhaft, und man hatte einen glücklichen Tag, wenn endlich wieder einmal ein Lebenszeichen aus Europa anlangte. Die eingeführten Waren hatten natürlich ungeheure Preise und waren nur dem Hofe und den abessinischen Grossen zugänglich; auf der andern Seite kamen Gold, Zibet und Elfenbein in Abessinien nie zu namhaften Preisen. Da Massaua dem nördlichen Abessinien weit näher liegt, als das südliche Schoa dem Roten Meere, die gefährliche Strecke also viel kürzer war, konnte sich über jene Linie ein regerer Verkehr entwickeln; immerhin genügte auch dieser den betreffenden Landesteilen keineswegs.

Die Änderung, die sich an der Küste des Roten Meeres seit den Zeiten des Mahdireiches vollzog, freute aber die Äthiopier keineswegs. Immer hofften ihre Herrscher, einmal ans Meer zu gelangen, und das wäre unter einer morschen ägyptischen Herrschaft eher möglich gewesen, als nach den Besitzergreifungen durch europäische Mächte. Allein sie hatten jedenfalls die für einen raschen Verkehr zu bringenden Opfer unterschätzt, so dass der neue Zustand der Dinge noch schneller den bestehenden Übelständen abhalf. So sorgten Frankreich, Italien und England einmal dafür, dass längs der Küste eine geordnete Verbindung eintrat; dann machten sich diese Mächte ernsthaft an gesicherte Verkehrswege nach dem Innern.

Allein die Besitznahme Massauas durch die Italiener im Jahre 1885 und der unglückliche Vertrag zwischen Abessinien und Italien vom Jahr 1889 — oder eigentlich die Übersetzung des Art. 17 durch Antonelli — schufen in Äthiopien eine solche Stimmung, dass ein Krieg unvermeidlich war, ein Feldzug, der im Jahr 1896 eine für den Gegner Italiens günstige Lösung brachte.

So konnte von einem regen Verkehr über Massaua keine Rede mehr sein, und Menilek wendete seine Blicke mehr dem Süden seines Reiches zu. Es mögen ihn dabei auch persönliche

Sympathien geleitet haben, war er doch zuerst König von Schoa. In seinem Bestreben wurde er lebhaft unterstützt von unternehmenden französischen Kaufleuten, die aber ihr Augenmerk immer noch auf Obok richteten und das weit besser liegende Djibouti ganz übersahen oder unterschätzten. Die Route von Obok nach Abessinien erwies sich bald als sehr unvorteilhaft. Wilde Gebirgsrücken ziehen sich längs der Küste hin, und in der Wüste kämpfte man mit bitterem Wassermangel. Man sah ein, dass man diesen Weg verlassen musste und grosse Opfer umsonst gebracht hatte.

Es existierte allerdings eine andere, verhältnismässig gute Karawanenstrasse von Zeila nach Schoa; aber diese war unsicherer als irgend eine andere wegen der zahlreichen Stämme der Somali und Dancali, die weder den englischen Herrn an der Küste noch den Herrscher von Äthiopien fürchteten, sondern sich absolut wild und frei benahmen, da sie in der Tat vollständig unabhängig waren.

Auch das Gebiet von Harar war nach der ägyptischen Eroberung im Jahr 1875 noch unsicherer, als zuvor. Es wurden hier erbliche Fürsten als Emire installiert, und einen besonders schlechten Namen hat sich unter ihnen Abdullahi Abdel Schacrur gemacht, der jetzt noch in Harar lebt. Der Italiener Porro stand in Djibouti an der Spitze einer acht Mitglieder starken Mission. Er unterhandelte lange mit Abdullahi, und endlich gab dieser die Erlaubnis zum Eintritt in sein Land. Er liess die Italiener mit viel Pomp und mit einer starken Militäreskorte abholen und nach Artu bei Gildessa führen. Dort wurde den Fremden bedeutet, dass sich ihre Bewaffnung in „Freundesland“ nicht schicke, weshalb sie ihre Gewehre abgaben. Durch eine geschickte Bewegung wurden darauf die Italiener von ihren Dienern getrennt und sofort in verräterischer Weise von ihren Pferden heruntergeschossen. Italien tat keine Schritte zur Erlangung von Sühne; die Tat ist bis zur Stunde ungerächt geblieben.

Menilek musste, um solchen Zuständen ein Ende zu machen und den wilden Völkerschaften nach und nach beizukommen, seinen Besitz gegen Osten ausdehnen und sich dem Meere nähern. Er eroberte daher im Jahr 1887 Stadt und Provinz Harar, in welchem Kriege sich besonders Ras Makonnen auszeichnete. Dafür wurde er hier auch als Statthalter eingesetzt. Mit kräftiger

Hand schuf er in kurzer Zeit Sicherheit und Ruhe, so dass die Gebiete zwischen Harar und Zeila ihre Schrecknisse total verloren haben. Menilek wollte auch das eroberte Land mit dem eigentlichen Abessinien verbinden, weshalb er eine ganze Armee zur Herstellung einer „Strasse“ von Harar nach Adis Abeba kommandierte. In drei Monaten war das Werk hergestellt, allerdings kein Verkehrsmittel in europäischem Sinne. Der 100 Wegstunden lange Strassenbau und die Sicherung gegen das Meer hin brachten Harar einen ungemeinen Aufschwung, und es wurde der erste Handelsplatz des Reiches. Es entstand bald ein fühlbarer Mangel an Kamelen, welche einzig die eigentlichen Lasttiere vorstellen. Sie erzielten ungemein hohe Preise.

Weil sich ein Weg von Obok aus ins Innere als eine unglückliche Unternehmung herausgestellt hatte, kam ein französischer Kaufmann auf den Gedanken, das auf der andern Seite der Tadjourabai liegende Djibouti, ein bis jetzt wenig geschätztes Nest von Eingebornen, zum Ausgangspunkt für Karawanen zu machen. Kaiser Menilek griff diese Idee lebhaft auf; einmal war ihm ein neuer Weg sowieso willkommen; dann musste derselbe aber auch eine wertvolle Rivalität zwischen Frankreich und England hervorrufen, da das französische Djibouti und das englische Zeila nur 60 Kilometer auseinanderliegen.

Djibouti hatte zunächst noch eine andere Bedeutung. Seit dem verhängnisvollen Vertrag von Utschali sah Äthiopien einem ernsten Konflikt mit Italien mit Bestimmtheit entgegen. Es musste sich daher Waffen verschaffen. Allein diesem Vorhaben stellten sich die Berliner Akte und der Brüsseler Vertrag entgegen, die beide den Kolonialmächten zur Pflicht machten, die Waffeneinfuhr nach Afrika möglichst zu verhindern. Italien, welches den kommenden Krieg auch voraussah, hielt sich natürlich streng an die Verträge; auch England, das doch von Abessinien nichts zu befürchten hatte, liess keine Waffen durchgehen. So musste man sich denn an die Mitte halten und in Djibouti Waffen einführen, immerhin in allen Formen raffiniertesten Schmuggels, da auch von den Franzosen kein offener Bruch der Vorschriften zu erwarten gewesen wäre.

Nachdem der Krieg gegen Italien siegreich beendet war, begann für Abessinien eine neue Ära. Italien musste das Land

als selbständige, unabhängige Macht anerkennen, und die europäischen Mächte traten jetzt aus ihrer Zurückhaltung heraus. Ein Land um das andere schickte eine Gesandtschaft nach Adis Abeba, so dass ausser Italien bald Frankreich, England und Russland, ja selbst die Türkei, vertreten waren. Ein Handelsvertrag um den andern wurde abgeschlossen und somit das Bedürfnis zu einer guten Verbindung Abessiniens mit Europa immer grösser.

So kam endlich, endlich die Zeit heran, da Minister Ilg an die Verwirklichung seiner Pläne gehen konnte! Tropfenweise hatte er seinem Herrn in langen Jahren die Überzeugung beigebracht, dass, wenn er die grossen Schätze seines Landes — es hat beispielsweise bis 18 Meter tiefen Humus — zur Geltung bringen wolle, er Abessinien durch eine Eisenbahn mit dem Meere verbinden müsse. Menilek fürchtete eben lange, eine Bahn könnte zum Einfallstor werden, während die wasserlose Wüste immer noch einen schützenden Wall vorstelle. Auch fehlte es nicht an „wohlmeinenden" Leuten, die ihn ängstlich machten und Ilgs Projekte durchkreuzten. Aber Ilg kam immer und immer wieder auf die Frage zurück und erhielt im Jahr 1894 vom Kaiser die Konzession zum Bau einer Eisenbahn von der Wüste bis nach Harar, von da bis nach Adis Abeba und von dieser Residenz bis zum Weissen Nil. (Wir wollen hier ausdrücklich betonen, dass **nur Ilg und niemand anders** diese Konzession erhielt.) Allein die bevorstehenden Verwicklungen schoben die Gründung der Gesellschaft und den Bau abermals hinaus, so dass es einer Hiobsgeduld bedurfte, bis Ilg an die Verwirklichung seines Planes gehen konnte.

Aber Geduld bringt Rosen! Der Sieg Menileks über die Italiener brachte nun raschen Fluss in die Sache. Als günstigstes Tracé erschien die Linie von Djibouti aus, wo die Franzosen 90 Kilometer tief Hinterland haben. Man musste also die Erlaubnis haben, auch ihr Gebiet zu durchqueren. Während die französische Regierung aber bei einer frühern Anfrage kaum einen abschlägigen Bescheid gab, beeilte sie sich nach dem Tage von Adua am 27. April 1896, zuzusagen. Und wie sollte sie das nicht tun? Jeder, der nach der französischen Kolonie kommt, die sich „Côtes françaises des Somalis" nennt, sieht sofort ein, dass sie sich einzig und allein im Verkehr mit Äthiopien entwickeln kann; denn hinter der Küste sind

kahle Höhenzüge, hinter den Bergen nur Geröll- und Steinflächen. Wenn also je zwei Partner solidarisch waren, so traf es hier zu.

Ilg eilte nach Paris, um eine Eisenbahngesellschaft zu gründen. Allein er musste aufs neue erfahren, wie viele ernten wollen, ohne vorher gesät zu haben, wie manche in Kolonialunternehmungen machen wollen, ohne vorher Geld auszuwerfen. Mit englischem Gelde wäre es weit rascher gegangen; aber gewisse Rücksichten liessen von dem unternehmenden England absehen. Endlich gelang durch Unterstützung einiger französischer Privatmänner, deren Namen einen guten Klang hat, die Gründung der »Compagnie impériale des Chemins de fer éthiopiens«, und Ende 1897 konnte mit dem Bau begonnen werden. Aber schon nach drei Jahren stellten sich finanzielle Schwulitäten ein. Infolgedessen blieb der Bau einige Monate eingestellt. Die Engländer hatten ein scharfes Auge auf diese Situation, und sofort bildete sich eine Gesellschaft, die das Werk fortführen wollte. Allein das liess dann doch der französische Nationalstolz nicht zu; man fand in Frankreich, dass die Bahn eigentlich nicht nur Sache einer privaten Gesellschaft, sondern der ganzen Nation sei. So bewilligte denn die französische Regierung eine jährliche Subvention von einer halben Million Franken auf die Dauer von fünfzig Jahren und eine weitere Summe von drei Millionen Franken zur sofortigen Rückzahlung der bereits in dem Unternehmen steckenden englischen Gelder. Von jetzt ab ging es mit den Arbeiten rasch vorwärts, und am 24. Dezember 1902 fuhr der erste fahrplanmässige Zug in Diridaua ein.

Das ist die interessante Vorgeschichte und Geschichte der Bahn, die man der Vollständigkeit halber nicht wohl verschweigen konnte.

Sehen wir uns nun das Terrain etwas näher an. Unmittelbar hinter Djibouti erheben sich steinige, ziemlich parallel laufende, absolut kahle Höhenzüge, die Längstäler bilden und etwas an den Jura erinnern, nur dass dieser Vegetation und eine grössere Höhe zeigt. Dann wird die Gegend ebener, aber ganz schwarz. Das grosse und kleine Gestein sieht hier aus, als hätten erst gestern ungezählte Vulkane den Inhalt ihres Bauchinnern ausgeworfen. Später vollzieht sich ein merkwürdiger Wechsel. Schon von weitem erblickt nämlich das Auge ein wohltuendes Grün,

mit welchem auch fern abliegende, eine auffallende Rundung der Kuppen zeigende Gebirgszüge bedeckt sind. Aber dieses Grün rührt nicht her von Graswuchs. Überall nur Gestein und Geröll. Die grüne Farbe muss herkommen von einem Jahrtausende alten Oxydationsprozess, der weiter oben, in Abessinien selbst, bei kupferhaltigem Material die gleiche Wirkung zeigt. Erst nach der schwarzen und grünen Wüste erscheint nun die eigentliche Sandwüste, wie sie im Buche steht. Keine Spur von einem lebendigen Dasein; dafür Tausende und Abertausende von sehr grossen Termitenbauten, die sich aus der Ferne ausnehmen wie geräumige Eingebornenhütten. Sie haben einen Durchmesser bis zu sechs, eine Höhe bis zu fünf Metern. Die Termiten oder „weissen Ameisen" führen einen Staat, wie die wirklichen Ameisen, tragen die Sandkörnchen mit Bienenfleiss zusammen, sondern beim Aufbeigen oder Mauern als Mörtel einen bindenden Saft ab und bereiten sich dadurch ein so solides Haus, dass selbst die furchtbaren Wirbelwinde der Wüste ihm nichts anhaben können. Nach und nach kommt etwas Pflanzenwelt zum Vorschein; abessinische Wildwasser bohren sich weit hinaus in die Wüste, welche etwas Gefäll hat, ihre Bette; das Dig Dig (die kleinste Gazelle der Welt) und die Wüstengazelle jagen verscheucht davon; in den Lüften erscheinen massenhaft gefiederte Räuber; die Vorberge von der Provinz Harar werden sichtbar; die Pflanzenwelt wird reichlicher, überreich, tropisch, und man sieht bald die Gebäude der Endstation Diridaua in einer Art Bergkessel daliegen.

Das ist eine Skizzierung der Gegend in kurzen Zügen. Kehren wir nun wieder zum Roten Meere zurück, um Bahn, Volk, Stationen und Verkehr etwas genauer anzusehen. Wir beginnen mit dem Ausgangspunkt Djibouti.

Djibouti, gegenwärtig eine Stadt von etwa 10,000 Einwohnern, zählte während des Bahnbaues gegen 20,000. Es besteht aus einem europäischen und aus einem Eingebornen-Stadtteil. Dieser letztere ist ungemein interessant. Die Hütten, aus Häuten, Ästen, Wurzeln und Schilf bestehend, sind durch rechtwinklig sich schneidende, schnurgerade Strassen in tiefe „Baublocks" abgeteilt. In dem Gewimmel der Farbigen befinden sich Heiden, Mohammedaner und Christen; Galla, Somali, Dancali, Abessinier, Nubier, Araber, Neger und alle Sorten von Mischlingen. Die

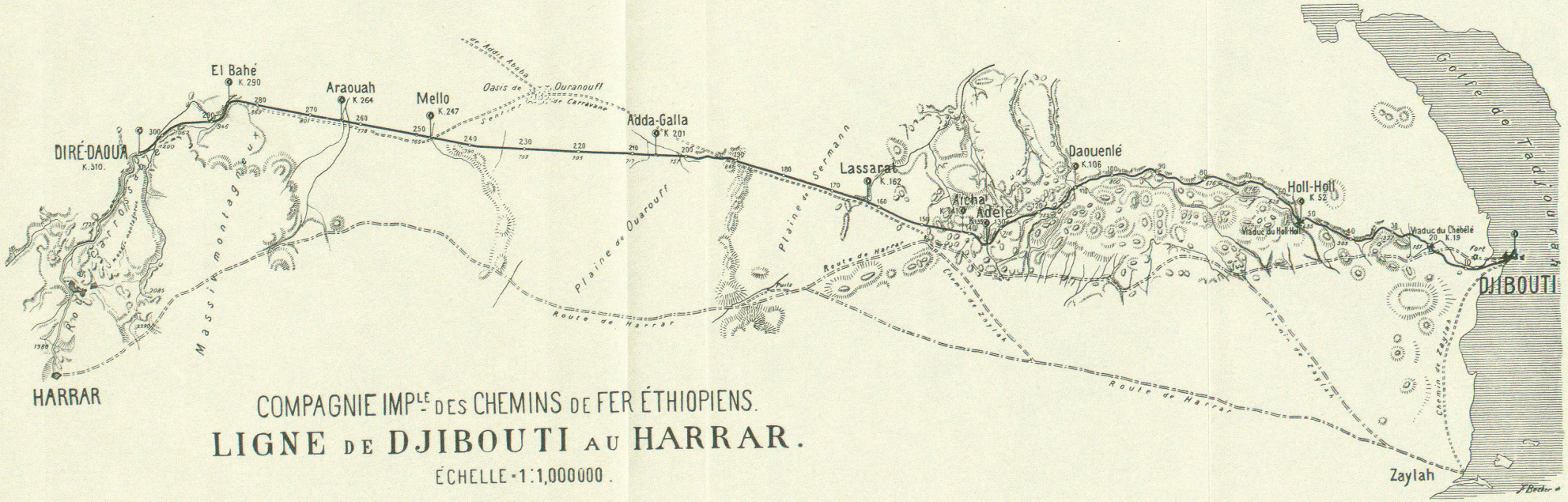
Franzosen haben die Leute fein säuberlich sowohl in Bezug auf ihre Religion wie auch ihre Abstammung voneinander geschieden. Die Händel und Raufereien sind daher bei Berücksichtigung der Menge und Dichtigkeit der Bevölkerung recht selten; die Sicherheit ist eine ganz gute. Jedes Volk hat da seine bestimmten Feste, Gebräuche, Tänze und Gesänge, und der Ethnograph kann nicht gerade irgendwo interessantere Studien machen als hier. Während sich die Heiden und koptischen Christen, also die Galla und Abbessinier, etwa betrinken, wenn sie zu Alkohol gelangen, bleiben die Mohammedaner nüchtern. Die Ordnung wird aufrecht erhalten durch eingeborne Polizisten, die ihre blaue Mütze kokett auf dem schwarzen Krauskopf tragen und furchtbar stolz sind darauf, dass man sie zu so wichtigem Posten berufen. Von was diese Leute alle leben, ist mir ein Rätsel; Arbeit ist ihnen ein unbekanntes Ding, während des Tages Herumliegen und Schlafen ihre Hauptbeschäftigung.

Im europäischen Viertel, wo sich etwa 1000 Weisse niedergelassen haben, sind die Geschäftshäuser, namentlich griechische, wie Pilze aus dem Boden emporgeschossen. Durch besondere Wohnlichkeit zeichnen sich die Gebäude der Regierung aus; die Messageries Maritimes, deren Schiffe einzig von allen Gesellschaften in der Tadjourabai ankehren, hat grosse Installationen getroffen; am Strande sind gewaltige Kohlendepôts angelegt; fünf Leuchttürme an der riesigen Bai zeigen den Schiffen den Weg; ein breiter Ausladungsquai gewährt genügend Raum für die passierenden Waren; ein prächtiger Bahnhof mit luftigen Veranden fällt angenehm auf, und nebenan befinden sich sehr gut eingerichtete Reparaturwerkstätten. Djibouti hat auch ein gutes Spital, das unter vorzüglicher Direktion steht, ebenso ein Absonderungshaus, im weitern eine Eisfabrik und einige Kalkbrennereien und Ziegeleien.

Im Hafen tauchen die Vögel und Somaliknaben mit gleicher Geschicklichkeit; auf den Strassen wird nur im Galopp geritten. „Fröhlich pfeift die Lokomotive durch die zitternde, heisse Luft, geschäftig Material hin- und herschiebend; gewaltige Dampfer liegen beschaulich im ruhigen Hafen, bis ein tiefbrummender, warnender Ruf die ausgestiegenen, gemütlich promenierenden Passagiere wieder an Bord zurückruft; eilig sucht der naive

Somaliknabe, wie der schlaue Jude noch einen unerfahrnen Überseer zur Abnahme einiger Straussenfedern zu bewegen; kleine, aber lebhafte Pferdchen ziehen graziöse Gefährtchen im raschen Trabe davon; sogar Velos machen die Strassen unsicher, und melancholisch schaut der Wüstensohn, auf seinen Hirtenstab gestützt, all diesem Treiben zu, höchstens etwas erschreckt durch den ungewohnten Lärm und das hastige Leben, in seiner innersten Seele sich aber zurücksehnend nach den schönen Zeiten beschaulichen, ruhigen, sorglosen Daseins in Gottes freier, schöner Natur, da noch kein Weisser ihn gelehrt, etwas anderes zu wünschen, als was ihm mühelos zum Genuss von Allah und seinem Propheten geboten worden." (Ilg.) Und über all diese Fremdartigkeit herrscht der ledige Gouverneur Bonhoure, dessen Haushund eine zahme Löwin ist.

Verlassen wir nun Djibouti und bewegen wir uns ins Innere. Vom Meere weg führt ein Flügelgeleise zum Plateau du serpent hinauf, wo die eigentliche Bahn beginnt. Der Damm fürs erstere verschlang allein 1½ Millionen Franken. Die Linie führt nun zwischen dem Strand und dem Eingebornenviertel zum 7 Kilometer entfernten Ambouli, wo reichlich Wasser vorhanden ist. Dort wurde eine acht Meter im Durchmesser haltende Cisterne ausgehoben, von welcher radienartig Gräben mit Gefäll ausgehen, um das Sammelgebiet grösser zu machen. Das Wasser wird in Ambouli zur Bewässerung benutzt und dann aber zum weitaus grössten Teil nach Djibouti geleitet, weshalb dieses mit dem unentbehrlichen Nass reichlich versorgt ist, obwohl die äthiopischen Regen den Hafenort nicht mehr erreichen, sondern schon neunzig Kilometer hinterhalb Djibouti aufhören. Wir verlassen die Gemüsegarten und die mit den Nestern der Webervögelchen beladenen Bäume von Ambouli, wenden uns südwestlich, kreuzen die Karawanenstrasse nach Harar und erreichen bei km 19 das tief eingeschnittene Rinnsal des Chôr Schebeleh, welches das erste grössere Objekt erfordert, nämlich einen Viadukt von 156 m Länge. Die von den Bahnarbeitern nun verlassenen Blockhäuser sind in Baracken für die Bahnpolizei umgewandelt worden. Um guten Willen zu machen, rekrutierte man sie teilweise aus den durch den Bahnbau um ihren Erwerb gekommenen Kameltreibern von dem mächtigen Somali-Stamme der Issa. Die Bahn erreicht



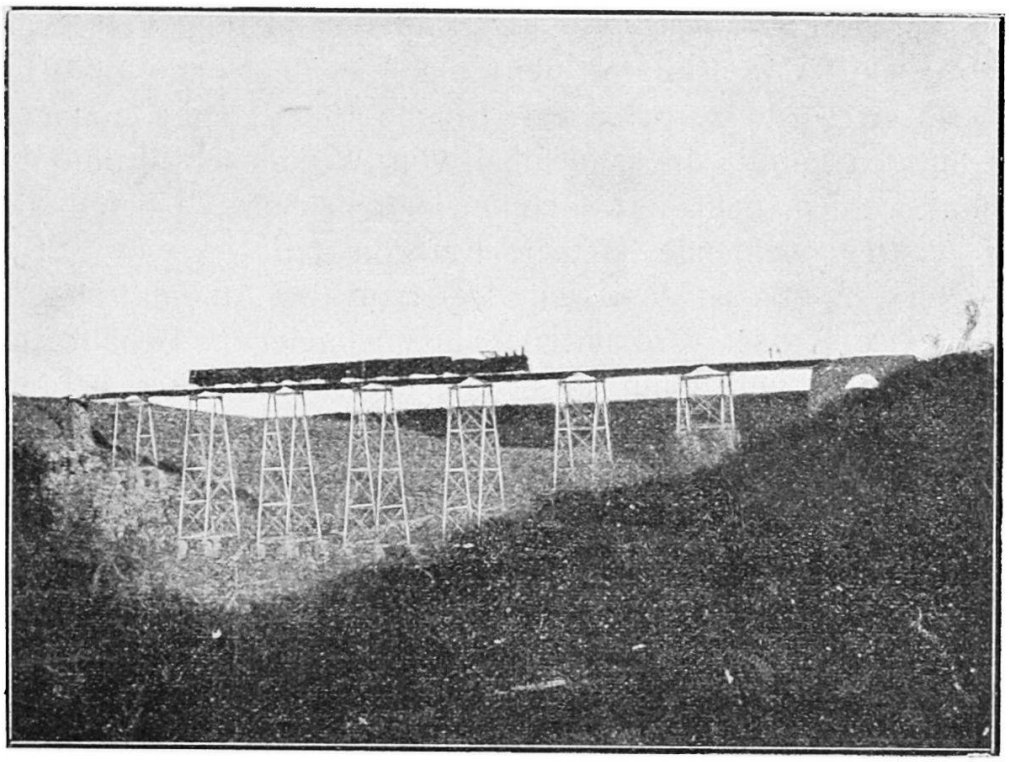

COMPAGNIE IMPLE DES CHEMINS DE FER ÉTHIOPIENS.

# LIGNE DE DJIBOUTI AU HARRAR.

ÉCHELLE : 1 : 1,000000.

Leere Seite
Blank page
Page vide

jetzt Gegenden, in welchen zahlreiche Schaf- und Ziegenherden weiden. Zur Regenzeit grünt und blüht es hier; in der Trockenperiode dagegen sieht man nichts als Dürre und Wüste. Die Tiere finden trotzdem ihre Nahrung, wenn auch die Pflanzen selbst mit dem bewaffneten Auge nicht zu erkennen sind, weil sie eben durch die Eintrocknung vollständig die Farbe des steinigen Bodens angenommen haben. Die Schäfchen sind immer getrennt von den Muttertieren und stehen unter der Aufsicht von Kindern. Die Schafe werden von den Weibern gehütet und können bei dieser Einrichtung nicht immer von den Jungen geplagt werden. An andern Orten sah ich die Euter der Ziegen und Schafe zu gleichem Zwecke in Futterale eingebunden.



**Viadukt von Holl-Holl.**

Am Abend werden die Tiere zu Lachen und Tümpeln oder einem ergrabenen Brunnen getrieben; zu Tausenden kommen sie heran, gehen in gleicher Reihenfolge, wie sie gekommen, zur Tränke, warten geduldig, wissen genau ihren Ort und wickeln sich in aller Stille und Gemütlichkeit wieder auseinander. Die Weiber der Eingebornen flechten ausserdem aus Binsen Matten

und hübsche Körbchen, während die dortigen Herren der Schöpfung rein nichts tun. Die Schafe gehören alle der afrikanischen Fettschwanzrasse an und haben einen schwarzen Kopf und weissen Leib.

Die Bahnlinie durchzieht nun ziemlich ebenes Terrain, fährt über einige kleinere Rinnsale, geht südwärts und erreicht die Haraschaberge, dann die Gurumoebene, endlich bei km 52 den Viadukt von Holl-Holl. Dieser hat eine Länge von 14 km., zeigt eine leichte, elegante Gitterwerkkonstruktion und überbrückt den gleichnamigen Chôr in einer Höhe von 30 m. Auf der benachbarten Anhöhe ist ein Eingebornendorf entstanden; bei der Station findet man auch einige Kleinhändler und Cantiniers. Bereits hat sich hier ein lebhafter Tauschhandel eingebürgert. Die Eisenbahn bringt Reis, Butter und Datteln und trägt dafür Schaf- und Ziegenfelle, welche von den Somali an der Sonne getrocknet werden, zur Küste zurück. Die Eingebornen fangen sogar an, ihre luftigen Gurgi, die manchmal von Windhosen in die Luft entführt werden, gemauerten Hütten vorzuziehen. Überall sieht man zerstreut weidende, kleinere Kamelherden.

Bei „km 70“ ist das zweite Reservoir (bei Ambouli also das erste). Das Wasser wird jeweilen in hochgelegene Behälter hinauftransportiert und dann in grosse eiserne Behälter heruntergelassen, welche von starken Güterwagen extra nachgeführt werden. Welches Gefühl in der Trockenzeit: überall Dürre, Hitze, Austrocknung, Durst, Wasserlosigkeit, und plötzlich ein herunterströmender Bach mit seinem Plätschern und Gurgeln! Die Bahn macht viele Serpentinen und folgt auch den Terrainfalten, um jeden Tunnel zu vermeiden. Es kommt kein einziger derartiger Durchbruch vor. Viele Abbiegungen kann sich jedoch der Reisende absolut nicht erklären. Man bewegt sich in total ebener Gegend und plötzlich kommt eine Kurve zum Vorschein. Warum?

Das Gebiet ist also durchzogen von den wilden Somali und weiter einwärts von den noch gefährlicheren Dancali. Alle sind Mohammedaner. Nach dem Koran darf an einem Grabe nichts mehr geändert werden. Wie nun die französischen Ingenieure zu tracieren begannen, stiessen sie häufig auf Gräber. Diese Nomaden beerdigen nämlich die Toten gerade da, wo der Tod eintrat, d. h. sie legen sie auf den Boden und beigen eine

ganze Pyramide von Steinen auf sie hinauf, damit sie von den Hyänen nicht gefressen werden können. Je bedeutender die zu bestattende Person war, um so grösser sind die Steine, und um so höher die Pyramide. Wurde aber sogar ein Häuptling, ein Scheich, ein Heiliger, ein Wanderpriester oder Marabout „in die kühle Erde“ gebettet, so umgab man seine Pyramide noch mit einer sehr umfangreichen kreisförmigen Trockenmauer, deren Steine natürlich auch alle heilig und unverletzlich sind, also nicht verändert werden dürfen. Die französische Gesellschaft trat mit den Häuptlingen und Angehörigen der Verstorbenen in Unterhandlung und offerierte ihnen bedeutende Summen für die Erlaubnis zur Deplacierung der Gräber; aber nicht ein einziger brauner Islamit bewilligte das Gewünschte, auch wenn er seine Gattin nur um einige Ziegen oder Schafe erstanden hatte. Die Franzosen durften den Fanatismus der Gläubigen nicht reizen, liessen die Gräber in Ruhe und umgingen sie.

Die Linie führt durch Lavatrümmer und Tuffgestein und erreicht bei km 88 die Haltestelle Ali Sabat und damit die Grenze zwischen französischem und äthiopischem Besitz. Ein Grenzfort gibt uns den Wechsel an. Von da geht es weiter im tief erodierten Chôr Dahila, vorbei am Fusse des Udangoberges und hin zur ersten auf äthiopischem Gebiet liegenden Station Daouanlé, wo die Fahne seiner Majestät Menileks II., die rot-grün-gelbe Trikolore der Abessinier weht. Abessinische Soldaten präsentieren das Gewehr beim Heranbrausen des Zuges und empfangen gleichsam den Reisenden im Namen des Kaisers. Der luftige Bahnhof birgt ein Buffet mit ganz guter Küche und eine absolut reine Atmosphäre macht dem Wanderer den Aufenthalt in der Wüste angenehm.

Die höchste Steigung der Linie, die nun bald eintritt, beträgt 25 ‰, der kleinste Krümmungsradius 150 m. Bei der Gotthardbahn ging man bis auf 26 ‰ hinauf und bei einzelnen Schmalspurbahnen in der Schweiz bis auf 70 m Krümmungsradius hinunter. Die Linie fährt jetzt durch sehr bergiges Terrain, an nackten Felshängen aufwärts, durch kleinere felsige Schluchten, über sandige Chêran und zeigt bei km 132 die Station Adeléh, die natürlich ihren abessinischen Wachtposten hat. Nach der Haltestelle von Aicha treten die Höhenzüge wieder etwas auseinander, und die

Bahn durchzieht einförmige Ebenen und das Plateau von Mordalah, nach welchem die Station Lassarat kommt. Sie durchquert die Hochfläche gleichen Namens, führt geradlinig durch die Sermannebene an den Fuss des Harrgebirges zur Station Col du Harr, steigt in Windungen zur Ebene von Warrûf heran, die nach der Regenzeit von üppigem Graswuchs bedeckt ist.

Bei der Station Adagalla, km 200, hat die Linie schon 881 m Meereshöhe erreicht. Sie führt weiter nach Süden, geht über viele Wasserläufe, die aber nur in der Regenzeit diesen Namen verdienen, erreicht den bedeutenden, tief eingeschnittenen Mello mit gleichnamiger Station und fährt über den Dschaldessa und Araua, zwei Flüsse, die wie der Mello nur zur Regenzeit Wasser führen, aber nach langer Zeit der Ruhe dann nur um so wilder werden.

Häufig sieht man die trügerische Fata morgana. Einmal hatte ich ganz den Eindruck, als sähe ich die Nilufer in der Gegend von Helwan. Lange erhielt sich das Trugbild vor meinen Augen. Von Zeit zu Zeit steigen auch Sandhosen auf. Ich konnte die Bildung einer solchen beobachten. Blätter, Halme und andere leichte Gegenstände fangen zuerst an zu hüpfen; dann springen sie im Kreis herum. Plötzlich werden sie emporgehoben, und nun erfolgt ein eigentliches Ansaugen von allem Beweglichen. Nicht nur der Wüstensand steigt in die Luft; oft werden sogar die Eingebornenhütten „entwurzelt“ und in die Lüfte gehoben, so dass Äste, Wurzeln, Matten, Lumpen und Häute herumfliegen. Oben entsteht eine gelbliche Färbung, die stundenlang anhält. Auf meiner Rückreise vereinigten sich zwei benachbarte Sandhosen zu einer langen Wand; diese rückte langsam gegen unsern Zug heran und überschüttete denselben, so dass unsere Schleimhäute und Nasenlöcher noch schlimmer auszusehen kamen.

Die Forts oder Wachthäuser sind zweistöckige, turmartige Gebäude mit kleinen, vergitterten, Schiessscharten gleichsehenden Fensterchen. Schon mehr als einmal mussten sich die Wächter hinter diese schützenden Mauern zurückziehen; von dort aus setzten sie aber den Verfolgern, die nur mit Lanze und Schild ausgerüstet sind, scharf zu.

Obwohl man in der brennenden Wüste sehr viel Wasser ausdünstet, merkt man doch nichts von Schweiss. Die Luft ist so trocken, dass sie jede Feuchtigkeit sofort vom Leibe wegnimmt. Man fühlt sich daher in der sandigen Öde trotz aller Hitze sehr wohl. In der unendlich reinen Luft können keine Bakterien aufkommen, und der Rauch industrieller Grossstädte färbt die Leibwäsche nicht. Der Durst ist allerdings ein arger Quäler; doch soll man dem peinigenden Gefühl nicht ohne weiteres nachgeben und das Wasser nie unfiltriert oder ungekocht trinken.

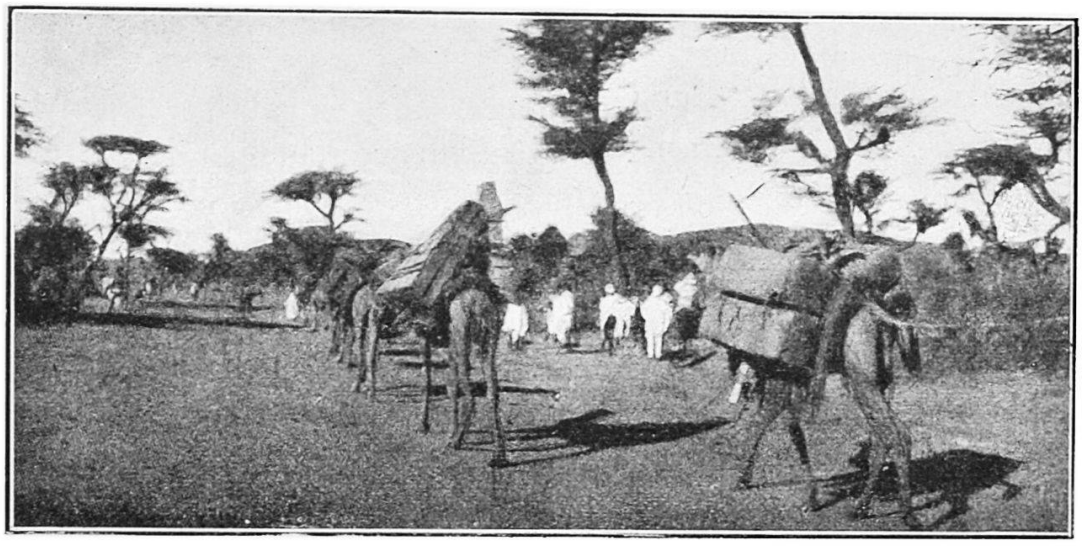
Weniger angenehm sind die unglaublichen Temperaturstürze der Wüste. Während am Tage die Temperatur bis zu 55° C. steigen kann, sinkt sie des Nachts auf 8° und tiefer herab, so dass man sich bei der geringsten Unvorsichtigkeit ernsthaft erkälten kann. Geht die Sonne um 6 Uhr unter, so ist es um 7 Uhr schon angenehm, um 9 Uhr schon kühl, um 12 Uhr manchmal schon empfindlich kalt. So schnell erfolgt die Ausstrahlung der Wärme.

Zu den Annehmlichkeiten gehört auch nicht das giftige Gewürm, das die Wüste birgt. Selbstverständlich fehlen die Giftschlangen nicht, und die Eingebornen sehen es als ein gutes Zeichen an, wenn beim Abmarsch einer Karawane ein solches Reptil über den Weg schleicht. In Adagalla und bis nach Errer hinauf hat es handgrosse Taranteln, und bis 12 Centimeter lange Skorpione sind keine Seltenheit. Am häufigsten sind die mit zwei Giftstacheln versehenen Tausendfüssler, die überall „hundert Gelenke zugleich regen".

Wir haben hier die eigentliche Wüste etwas näher betrachtet, weil wir sie jetzt verlassen und nach und nach zu Vegetation und Leben kommen. Bei Dschildessa verlässt nämlich die Bahn die Distrikte der Somali und tritt in die Gebiete der Galla ein. Man sieht die Vorberge der Provinz Harar, begegnet reichen Uferwaldungen, sieht die ersten Pflanzungen der Ackerbau treibenden Bevölkerung und erhält einen Vorbegriff von dem fruchtbaren Hochland, das folgen wird. Die Bahn steigt stetig, zeigt bei km 285 schon 1000 m Meereshöhe und erreicht bei km 290 die Station El-Bah, wo es reichlich Wasser hat. Dann fährt sie über die Ebene von Sandar und gewinnt bei km 308,7 die Endstation Diridaua (etwa Adis Harar genannt) in 1193 m Höhe.

Die ganze Strecke wird durchfahren in 14 Stunden. Man steigt morgens um 6 Uhr in Djibouti ein und langt abends um 8 Uhr in Diridaua an. Bei Nacht wird nicht gefahren. Eine Ausnahme machen nur die zwei Stunden von 6—8 Uhr abends. Die Stationen mit ihren Entfernungen sind folgende:

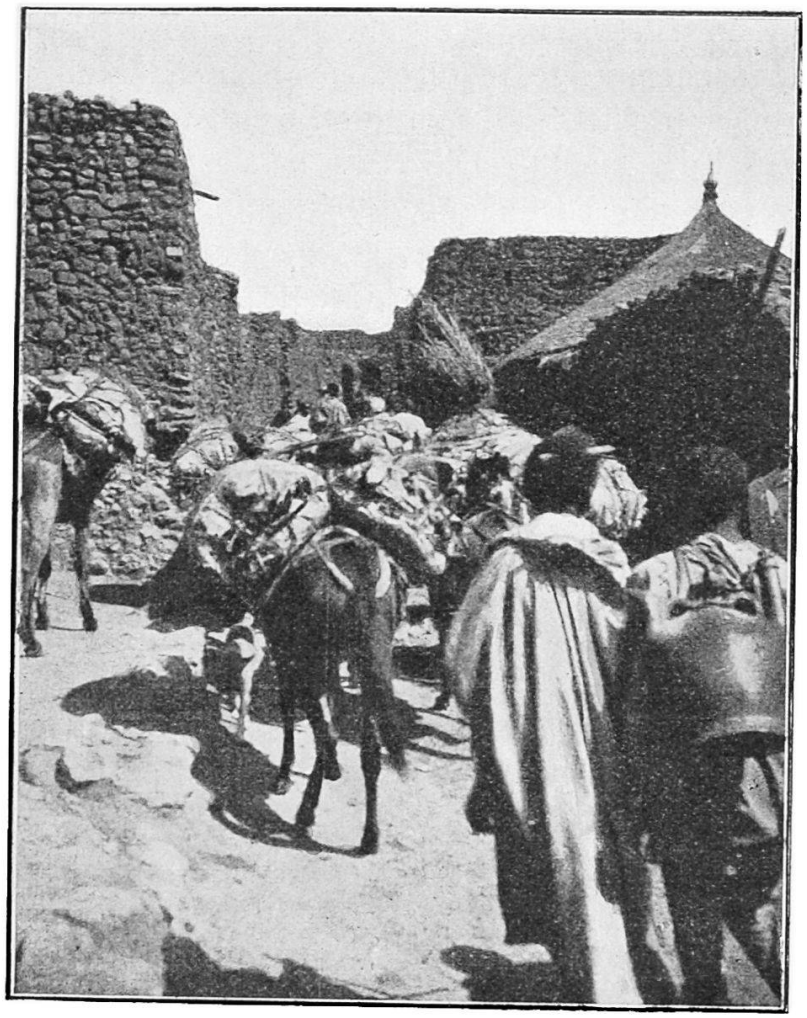
| | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| 1. | Djibouti. | | 9. | Lassarat | 22 km |
| 2. | Ambouli | 7 km | 10. | Col du Harr | 25 „ |
| 3. | Holl Holl | 45 „ | 11. | Adagalla | 12 „ |
| 4. | Kil 70 | 18 „ | 12. | Mello | 47 „ |
| 5. | Ali Sabat | 18 „ | 13. | Araua | 16 „ |
| 6. | Dauanleh | 18 „ | 14. | El-Bab | 27 „ |
| 7. | Adeleh | 26 „ | 15. | Diridaua | 10 „ |
| 8. | Aicha | 9 „ | | | |



**Strasse von Diridaua nach Harar.**

Die kürzeste Station Djibouti-Ambouli hat somit 7 km, die längste Adagalla-Mello 47 km Länge. Die Fortführung der Linie bis nach Harar ist vorläufig unterblieben, weil die Kosten für diese Strecke sehr grosse wären. Man müsste den 2300 m hohen Höhenzug Egu übersteigen, um nach dem 1840 m hoch liegenden Harar zu kommen. Wahrscheinlich wird die Hauptlinie direkt nach Adis Abeba geführt und das links liegende Harar nur durch eine Flügelbahn mit jener verbunden werden.

Wir haben die Anfangsstation Djibouti ziemlich genau betrachtet; wir wollen uns auch die nominelle Endstation Harar etwas ansehen.



**Strassenbild aus Harar.**

Harar, die zweitgrösste Stadt Ägyptens, mit etwa 40,000 Einwohnern, ist rings von einer sechs Meter hohen Mauer umgeben, durch welche fünf Tore führen, die abends sechs Uhr geschlossen werden. Im Völkergewühl erblickt man den stolzen Herrn des Landes, den waffentragenden Abessinier, den unterworfenen Galla, den kräftig gebauten Schankala, den hellern Araber, den krausen Somal, den unbändigen Danacil, weiter eine Masse undefinierbarer farbiger Gesichter, dann die Handel treibenden Griechen und Armenier und die Vertreter aus den „Kulturstaaten“ Europas.

Vor den Toren drängen sich Ochsenherden, liegen die Herren der Schöpfung im Schatten, erscheinen Scharen von Wasser tragenden Weibern und Kindern, warten die Gallafrauen mit Eiern, Hühnern, Gemüsen und Durrahstroh auf die Douaniers und bewegt sich beständig eine buntscheckige, neugierige oder faulenzende Menschenmenge. Von allem Eingeführtem wird 10 % Eingangszoll entrichtet, der dem hier residierenden Gouverneur Ras Makonnen zufällt. Die Kaffeekarawanen mit Hunderten von Eseln und die Lasttierzüge überhaupt, deren Ladung der Zollrevision mehr Arbeit verursacht, bewegen sich zur Douane im Innern der Stadt und werden dort taxiert.

Die Umfassungsmauern Harars schliessen nicht so dicht, dass nicht allnächtlich die Hyänen in die Stadt hineinkommen und die willkommenen Strassenreiniger machen könnten. Geht ein Maultier ab, so lässt man es nur im offenen Hofe oder zieht den Kadaver auf die Strasse hinaus. Am folgenden Morgen ist er verschwunden. Unangenehm berührt die grosse Zahl der Aussätzigen; Harar soll die aussatzreichste Stadt der Erde sein. Obwohl Ras Makonnen mit Hülfe europäischer Wohltätigkeit diesen Unglücklichen ein ganz nettes Quartier geschaffen hat, erscheinen sie doch immer auf den Strassen und Marktplätzen Harars, liegen herum, schlafen überall, erregen beim Fremden Schrecken und Abscheu beim Loslegen ihrer Lumpen und erinnern beständig an diesen Schrecken des Orients. Gut, dass der Aussatz nicht erblich und nur sehr wenig ansteckend ist.

Harar hat sehr viele Mohammedaner, weshalb die Gebetsausrufer an verschiedenen Orten auf die flachen Dächer steigen und die Gläubigen zur Pflicht ermahnen. Makonnen hat einen alten und einen neuen Palast. Doch hält er sich fast immer im alten auf. Hohe Besuche werden im neuen untergebracht; doch ziehen diese meistens vor, ausserhalb der Stadt im Zelte zu übernachten, da selbst der Palast eines Gewaltigen vor gewissen rührigen Lebewesen des Morgenlandes nicht geschützt werden kann. Wenn Harar einmal an die Eisenbahn angeschlossen ist, so wird der jetzt schon lebendige Verkehr einen geradezu grossartigen Aufschwung nehmen und die Stadt ein ganz anderes Gepräge bekommen.

Die Schwierigkeiten, die der Bau bot, waren ganz enorm. Ilg glaubte die Arbeiter in Unteritalien und Sizilien zu erhalten; aber er täuschte sich: die Leute fürchteten eine Wüstenhitze, die an der Sonne bis 55° steigen kann. So suchte er sich denn seine Leute in Algerien, Tunesien, Syrien, Arabien, Indien und verschmähte selbst chinesische Kulis nicht. Aber diese Gesellschaft war ein Mosaikbild. Die besten Repräsentanten der einzelnen Völkerschaften oder Stämme hatte man so wie so nicht bekommen; zudem verstanden diese „Pioniere der Kultur" von einem Eisenbahnbau rein nichts. Ilg musste daher mit der von ihm gegründeten Gesellschaft Vorarbeiter, Werkführer, Aufseher und Chefs auftreiben, die endlich für schweres Geld aus Italienern, Maltesern und Griechen rekrutiert werden konnten. Die Ingenieure waren alle Franzosen. Mit der Zeit wurde aus der genannten Mannschaft ein Stock brauchbarer Leute als Steinmetzen, Maurer und Felssprenger angelernt und mit 2—3 Franken per Mann und Tag belohnt; selbst der gewöhnliche Handlanger erhielt täglich einen Franken an einem Orte, wo man für 10 Rappen einen Tag leben kann.

Besondere Sorgen verursachte die Wasserbeschaffung. Das unschätzbare Nass musste an vielen Orten bis 30 km weit auf Kamelsrücken hergetragen werden und zwar nicht bloss das Trinkwasser für die Arbeiter, sondern auch das Wasser für die Mörtelbereitung. Wenn die Wasserkarawane nicht genau zur erwarteten Zeit eintraf, wurden die Arbeiter unruhig und fürchteten, verschmachten zu müssen. Genau so war es beim Bau des Suezkanals. Lesseps half dort der Wassernot durch Erbauung des Süsswasserkanals ab.

Die Gesellschaft versuchte auch die Wüstensöhne für die Arbeit zu gewinnen. Viele sagten zu, waren aber zu nichts tauglich, als zum Zusammenlesen von Steinen, mit welchen sie die Kamele und Maultiere beluden, und zum Transport von Sand und Kalk. Aber diese wurden doch wenigstens etwas von der Kultur beleckt und bildeten keine Gefahr mehr für die Arbeiter. Die noch wilden Somali und Dancali verschmähten stolz Arbeit und Verdienst, verachten und hassen ihre Brüder, die sich schmachvoll unter das Joch von Weissen beugen und kommen mit geradem Rücken, einen langen Stab wagrecht über den Schultern

tragend, zur Linie heran, um verächtlich auf die beim Unterhalt der Bahn immer noch beschäftigten „zahmen“ Nomaden herunterzuschauen.

So ist es denn weder einem weissen noch einem farbigen Arbeiter zu raten, sich links oder rechts von der Bahnlinie zu entfernen. Auch die entwürdigten Wüstensöhne würden bei ihren freien Stammesangehörigen eine böse Aufnahme finden. Ein Somali oder Dancali, der einen Weissen umgebracht hat, darf als Auszeichnung einen Ring am Arme tragen. Hat er mehrere Opfer umgebracht, so darf er ebensoviele Ringe als Armschmuck zeigen. Je mehr Ringe er trägt, umsomehr ist er geachtet, und um so eher bekommt er das schönste Mädchen seines Stammes zur Frau. So hat sich denn hinter den Termitenhaufen, wo sich diese wilden Naturkinder auf die Lauer legen, schon manche blutige Scene ereignet.

Übrigens haben die Eisenbahnarbeiter auch etwa das Möglichste getan, um den Hass der Eingebornen zu wecken. Das ewig Weibliche war vor ihnen nirgends sicher, und etwa hätte sich ein drohendes Gewitter verzogen, wenn die Herren für gewaltsam eroberte Liebe auch einen Obulus entrichtet hätten. Aber aus Übermut, Unterschätzung der Gefahr oder schlecht angebrachter Sparsamkeit verweigerten sie die geringste Entschädigung; daher gab es etwa Überfälle, Revolten und wegen der Unsicherheit Arbeitseinstellungen. Die Bewachung — durch abessinische Soldaten, die mit geladenem Gewehr und aufgepflanztem Bajonett neben den Arbeitern standen — musste daher immer verstärkt werden und kostete jedes Jahr über 200,000 Fr., in den fünf Baujahren 1,200,000 Fr.

Natürlich hätten die Eingebornen auch beim brävsten Verhalten der Eindringlinge eine feindselige Haltung angenommen. Sie sahen voraus, dass ihr Monopol für den Warentransport durch die Wüste aufhören würde. Wie sollten sie nun ihre Kamele vermieten, als Kameltreiber Geld verdienen, wie den Karawanen von Stamm zu Stamm Tribut abnehmen? Sie legten daher dem Bau der Eisenbahn in den Weg, was sie nur konnten, hoben Schienen aus, schleppten Steine aufs Geleise, rissen Telegraphenstangen um, beschlichen die Arbeitsstätten und stahlen Geräte. Da verkündete Kaiser Menilek, dass er, wenn noch ein

einziges Mal so etwas vorkäme, mit einem grossen Heere eine allgemeine Razzia in der Wüste unternähme und jedem Eingefangenen die rechte Hand und den linken Fuss amputieren liesse. Diese Drohung verfehlte ihre Wirkung nicht. Viel hat zu einem bessern Verhältnis beigetragen, dass in der Wüste alle Welt den Namen Ilg kennt und weiss, dass dessen Träger den Weg per Karawane schon 21 Mal machte, ohne einen Tropfen Blut zu vergiessen.

Als Minister Ilg mit Unterstützung des französischen Reisenden und Kaufmanns Chefneux die Compagnie impériale des chemins de fer éthiopiens gegründet und die 99 Jahre dauernde Konzession an dieselbe abgetreten hatte, wurden unter andern mit Menilek folgende Bedingungen vereinbart:

1) Keine andere Gesellschaft oder Regierung bekommt je das Recht zum Bau von Konkurrenz-Eisenbahnen in Äthiopien.

2) Die Gesellschaft kann ihre Tarife selber aufstellen; immerhin dürfen deren Ansätze die bisherigen nicht übersteigen.

3) Der Gesellschaft wird das ausschliessliche Monopol für den Transport von Djibouti nach Harar zugesichert.

4) Der Eisenbahnlinie nach wird der Gesellschaft ein 1000 Meter breiter Streifen Landes unentgeltlich abgetreten. Allfällige Wälder, Erzlager, Kohlenflöze und Wasserläufe dürfen in diesem Gebiete von der Gesellschaft ausgebeutet und benutzt werden.

5) Alle zum Bau und Betrieb der Bahn notwendigen Materialen sind von jedem Zoll befreit.

6) Die äthiopische Regierung verpflichtet sich, bei Übernahme der Bahn in Staatsbetrieb nach Ablauf der Konzession das Rollmaterial und die Vorräte preiswürdig zu bezahlen.

In einem Vertrag mit der französischen Regierung stand geschrieben, dass beim Bau die französische Industrie in erster Linie berücksichtigt und der Bedarf an Lokomotiven lediglich durch französische Fabriken gedeckt werden sollte. Auf den Antrag Ilgs wurde dennoch die Lokomotivfabrik Winterthur zur Konkurrenz eingeladen und ihre Offerten und Produkte stachen so sehr ab vor den französischen Eingaben, dass trotz der bei den Franzosen sehr stark ausgebildeten Sorge für das eigene Land doch alle Lokomotiven von Winterhur bezogen wurden. Seltsam wurde ich jeweilen angemutet, wenn das pustende Dampfross

mitten in der Wüste anhielt, von neugierigen Wilden angestaunt wurde, einen abessinischen Namen trug, aber unter demselben die Aufschrift: „Lokomotivfabrik Winterthur“ zeigte. Auf dem Kamin fehlte mir nur noch die Fahne mit dem weissen Kreuz im roten Felde.

Während vor einem Vierteljahrhundert jährlich vier Karawanen, zwei aufsteigende und zwei an die Küste zurückkehrende, den ganzen Import und Export mit einem Transaktionswerte von kaum einer halben Million Franken besorgten, hat sich bis jetzt der jährliche Import auf 30, der Export auf 20 Millionen Franken gesteigert. Der Import umfasst hauptsächlich Baumwollstoffe, Wollstoffe, Seidenstoffe, Nahrungsmittel, Waffen und Glaswaren. Die am meisten gesuchten Baumwollstoffe sind die einfachen weissen Gewebe, die ihren Weg bis ins Niltal hinüber finden. Ferner verkaufen sich Indienne, gestreifte feinere Baumwollstoffe, Taschentücher, Baumwollfaden, Mousseline etc. In Wollstoffen werden persische, syrische und europäische Teppiche abgesetzt, sowie schwarzes Wolltuch und Flanell. Seidenstoffe werden aus Frankreich, der Schweiz und Syrien eingeführt. Beliebt sind leuchtende Farben und schwarz. Von den Nahrungsmitteln sind in erster Linie die Gewürze zu nennen, und unter diesen besonders das Salz; dann kommen Mehl, Olivenöl, Wein, sogar Bier. Unter den Waffen spielen natürlich die Kriegswaffen die Hauptrolle; die Sportwaffen sind wegen der hohen Preise nur wenigen zugänglich. Von den Glaswaren sind zu nennen die Birilli, kleine Fläschchen; weiter Gläser, Perlen und Spiegel. Dann partizipieren am Import noch Papier, Öl, Emailgeschirr, Pfannen, Decken, Parfümeriewaren, Essenzen, Seife, Petroleum, Lampen, Schuhe, Strümpfe, Farben, Messer und Schweizeruhren.

Der Export umfasst neben Elfenbein, Zibet und Gold auch Kaffee, Wachs, Ochsenhäute, Ziegenhäute und Schaffelle. Wenn die Eisenbahn das ganze Land durchzieht, so kommen die verschiedenen Getreidearten, vorab das Durrahkorn, dann Pfeffer, Cusso, Baumwolle, Holzessenzen, Hölzer, Honig, Tabak, Ton, Hornvieh, Maultiere, Schafe und Pferde*) an die Reihe.

---

*) Die Pferde unterliegen zwar gerne dem Sonnenstich und den Hitzschlägen. Ein Schweizer brachte einmal 170 Pferde nach Djibouti, die für Madagaskar bestimmt waren. Täglich starben aber 3—5 Stück; sie waren allerdings auch ungenügend untergebracht.

Die einfachen Fahrpreise betragen: I. Klasse 110,4 Fr.; II. Klasse 32 Fr.; III. Klasse 11,75 Fr. Die Eingebornen sitzen auf die Güterwagen hinauf und in die Tierwagen hinein und zahlen 5 Rappen pro Kilometer. Die Erlegung des doppelten Preises erster Klasse bewirkt bei zwei gleichzeitigen Reisenden einen Salonwagen I. Klasse. Zu bemerken ist, dass die Nomaden recht häufig die Züge benutzen.

Für Massengüter existieren sehr billige Spezialtarife. So haben Baumwollwaren, Salz, Petroleum in der Einfuhr, und Felle, Häute, Kaffee, Rohbaumwolle und sogar Elfenbein in der Ausfuhr besonders niedrige Ansätze, die bis 30 Franken pro Tonne heruntergehen. Mit dem Kamel, das eine Viertelstonne trägt, käme der Transport einer Tonne von Djibouti nach Diridaua auf 300 Franken zu stehen.

Wie haben sich die Zeiten geändert! Früher musste man nach Aden hinunterfahren, dort eine erbärmliche Barke mieten, mit Arabern nach Djibouti segeln, dort eine Karawane bilden und dann eine vier- bis fünfwöchentliche Wüstenreise antreten. Dieselbe war sehr teuer, bot die grössten Gefahren und stellte an den Reisenden ungewöhnliche Anforderungen. Jetzt verlässt man Marseille mit einem Dampfer der Messageries Maritimes, landet bequem in Djibouti, macht eine kurzweilige Fahrt durch die Wüste und erreicht Harar nach einer Reise von im ganzen 13 Tagen.

Der Zug, mit welchem ich von Diridaua nach Djibouti zurückfuhr, bot ein fremdartiges Bild. Nach den Personenwagen kamen zwei mit Elefantenzähnen beladene Güterwagen. (Je zwei Zähne waren mit Ochsenhäuten umwickelt und zusammengebunden.) Dann folgten Wagen mit blöckenden Schafen, grossgehörnten Ochsen, stark leidenden Pferden, ein Wagen mit zwei scheuen Zebra, ein Wagen mit den zwei eisernen Wasser-Caissons und drei Wagen mit verschiedenen abessinischen Produkten, auf welchen alle Sorten von Farbigen sassen.

Von meiner Hinfahrt einige kurze Mitteilungen. Als ich in Djibouti ankam, war die Bahn nicht fahrbar. Wilde Gewitter und ungeheure Regengüsse hatten kurz vorher in den abessinischen Vorgebirgen die trockenen Rinnen in Ströme verwandelt. Diese schossen weit in die Wüste hinaus, gruben breite Bette,

tiefe Löcher, zahllose Gräben, unterspülten die Eisenbahnlinie, bildeten aus dem Sande riesige Lachen und rissen an verschiedenen Orten die Brücken weg. Ich wendete mich an Ilgs Freund, Herrn Chefneux, um trotzdem befördert zu werden. Er gab mir zu verstehen, dass der Transport bei den bestehenden Schwierigkeiten für mich nichts weniger als ein Genuss sein würde; ich bestand aber auf der Abreise. Am folgenden Morgen um sechs Uhr stand ein Extrazug — zum erstenmal für mich — bereit; Inspektor Hohlfeld war mein Begleiter; sieben mit geladenem Gewehr bewaffnete Abessinier bestiegen den Vorderwagen, und fort ging's in die Wüste. Ich fühlte mich in meinem Salonwagen wie ein Fürst. Als aber die Station Adagalla erreicht war, konnte der Zug der Zerstörungen wegen nicht mehr weiter. Ich musste übernachten und am folgenden Tage durch eine von 16 Somali gestossene Draisine weiter befördert werden. Acht Stunden briet und dürstete ich auf diesem Vehikel an der Sonne; endlich erreichten wir die Station Mello mit gleichnamigem Flusse. Hier war die Brücke weggerissen, weshalb die Draisine verlassen werden musste. Am andern Ufer stand eine Lokomotive mit einem leeren Steinwagen für mich bereit. Dieser letztere nahm mich nun auf und trug mich zur Endstation Diridaua, wo ich am zweiten Tage abends ½ 9 Uhr ankam. Eine andere Spedition war eben unmöglich gewesen.

Die nun ausgebaute erste Sektion der Bahn in einer Länge von 310 Kilometern soll ihre Verlängerung finden durch die 450 Kilometer lange zweite Sektion von Diridaua zur Hauptstadt Adis Abeba. Alle Vorarbeiten sind bereits fertig. Die Trace führt zunächst am Fusse des fruchtbaren Tschertscher vorbei zum Havaschfluss, der in ungefähr 900 Meter Seehöhe überschritten wird, zieht dann 120 Kilometer weit durch Mimosenwälder und geht durch den südlichen Teil der Afarsteppe, die in der Regenzeit von meterhohem Gras und ungeheuern Rinderherden bedeckt ist. Dann windet sie sich durch die Fantalehberge aufwärts zur Landschaft Karagu, erklimmt den Ostabfall des Hochlandes und zieht durch die fruchtbare Ebene von Modscho hin zur äthiopischen Metropole, die über 2400 Meter hoch liegt. Menilek hat sich anerboten, den Unterbau von der Hauptstadt bis zum Havasch herunter selbst zu erstellen.

Die dritte Sektion, welche eine Fortsetzung bildet bis zum Weissen Nil und 750 Kilometer Länge hat, dürfte den Verkehr vom Roten Meere her eher ablenken, als vermehren, da die von den Engländern geplante Linie Alexandria-Kairo-Chartum-Beni Schongull - Kaffa - Rudolfsee - Uganda - Kapstadt vielleicht einen grossen Teil desselben in sich aufnähme. Während auf diese Weise Afrika von Norden nach Süden durchquert wird, planen die Amerikaner eine vollständige Verbindung von Osten nach Westen, indem die abessinische Bahn beim Weissen Nil abgenommen und zum Tsad-See, durch Kamerun und zum Guinea Busen geführt werden soll.

Die Zukunft birgt also noch grosse Pläne.

Vermöge des Charakters der Galla, der eigentlichen „Bauernsame“ Abessiniens, wird das Land immer nur Rohprodukte erzeugen und seinen Bedarf an Industrieartikeln auch bei zunehmender Zivilisation vom Ausland beziehen. Es mag hier auch ein Irrtum korrigiert werden. Menilek hat nach seinen Siegen über die Galla diesen das Land nicht vollständig weggenommen und ihnen dasselbe bloss pachtweise zur Bebauung zugewiesen, sondern jeweilen das Areal eines Häuptlings in drei gleiche Teile geteilt, wovon ein Teil allerdings zur Krone überging, ein Teil in den Händen des Häuptlings verblieb und das letzte Drittel parzelliert wurde, so dass die einzelnen Stücke sowohl von Abessiniern als auch von Galla erworben werden können.

Bei dem voraussichtlichen Aufschwung, den die Rohprodukte Abessiniens nehmen und die die Eisenbahnlinie hauptsächlich alimentieren werden, wollen wir auch diese noch etwas näher betrachten. Das Land kultiviert etwa 36 verschiedene Sorten von Getreidearten und Hülsenfrüchten. Von den erstern ist das Durrahkorn weitaus am wichtigsten. Sein kräftiger Stengel trägt braunschwarze Kolben, die bis über 8000 ganz kleine, kugelige Sämchen tragen. Sie geben ein sehr schmackhaftes, nahrhaftes Brod. Die herrliche Banane mit ihren baumartigen Stauden erzeugt eine Frucht von der Form einer riesigen Himbeere, die bis zu 110 gurkenähnliche Teile zählt und an hohem, weit ausspringendem Bogen hängt. Die Bananen sind ungemein ergiebig, kann doch eine einzelne Pflanze 40 Kilogramm dieser wohlschmeckenden Früchte tragen. Sie haben in frischem Zu-

stande etwas Erdbeergeschmack und werden von den Eingebornen häufig einige Tage in den Boden vergraben, um sie gelb und noch angenehmer zu machen. Das Zuckerrohr wird mehr von den Europäern gebaut; doch hat z. B. auch Ras Makonnen grosse Pflanzungen. Alle drei Feldfrüchte, Durrah, Banane und Zuckerrohr werden ungemein von den grauen Affen heimgesucht, weshalb die Galla den Leopard, den gefährlichsten Feind dieser Diebe, gar nicht ungerne sehen. Die Provinz Harar erzeugt einen ausgezeichneten Kaffee, der nun immer mehr zur Geltung kommt. Sein Preis steht zwar noch sehr tief — ich kaufte in der Stadt zwei Säcke zu 40 Rappen das Kilo — und doch wird er häufig nach Aden transportiert und von dort als Mokka exportiert. In den südlichen Gallaländern hat es wilde Kaffeewäldchen, an deren Boden Bohnenschichten von mehreren Centimetern Mächtigkeit liegen. Diese werden mit besserer Verbindung und Kultur nach und nach verschwinden und sorgfältig unterhaltenen Pflanzungen Platz machen. Der Anbau von Baumwolle liegt erst noch in den Anfängen; die abessinische Baumwolle soll aber in der Güte gleich nach der ägyptischen kommen. Das Land erzeugt auch vorzügliche Holzarten, von welchen das Tet, ein Nadelholz, einzig von den Termiten nicht angegriffen wird und daher die mannigfaltigste Verwendung findet. Ein bedeutender Ausfuhrartikel muss der Honig werden, da es überall von wilden Bienen wimmelt und ihre Produktion geradezu erstaunlich ist. (Ilg erntete vor zwei Jahren 200 Hektoliter Honig.) Tabak ist bis jetzt nur noch wenig gebaut worden, obwohl er sich mit den besten Sorten messen kann. Die Abessinier dürfen eben eines Jahrhunderte alten Verbotes wegen nicht rauchen; doch werden sie dasselbe nach und nach wohl übertreten, wenn sie immer mehr mit Europäern in Berührung kommen. Die ungeheuern Viehherden werden einen grössern Wert repräsentieren, wenn die gehörnten Vierfüssler mit ihrem Fettpolster hinter dem Halse in leichter und rascher Weise das Meer erreichen; die Maultiere werden bald auch in Europa durch ihre Stärke, Zuverlässigkeit und Ausdauer Aufsehen erregen. Die Ochsenhäute, Ziegenhäute und Schaffelle bilden bereits wichtige Exportartikel. Das Elfenbein wird nie in übermässiger Fülle erscheinen, aber auch nie verschwinden, wenn die Gebote Menileks

auch nach seinem Tode befolgt werden. Der Kaiser gibt nämlich einem Jäger die Erlaubnis nur zum Abschusse eines einzigen Elefanten. Ist ein Tier erlegt, so muss das Jagdgesuch erneuert werden. Menilek möchte eben der Ausrottung des Dickhäuters vorbeugen. Nun hat allerdings in den 26 Jahren, da Ilg in Abessinien weilt, ein einziger Europäer das Gebot oder Verbot respektiert; alle übrigen weissen Jäger morden in blindem Blutdurst und um der „spätern Ehre“ willen, soviel ihnen in die Hände fällt. Aber die Abessinier können doch wenigstens mit den Elefanten nicht umspringen, wie sie wollen, und wenn immer mehr Jäger nach Äthiopien kommen, so wird der Kaiser sicherlich darauf dringen, dass auch diese Herren sich endlich nach den Gesetzen des Landes richten. Zibet gewinnen die Galla direkt vom freien Tier, indem sie sehr wohl wissen, wo es durchgeht und an welchen Bäumen es seine Drüsentaschen leer drückt — übrigens würden sie ja auch durch den Geruch geleitet — oder sie halten die Katze wie ein Haustier in hölzernen Käfigen, in welchen es sich kaum rühren kann. Haben sich dann seine Drüsen gefüllt, so packen sie es mit einer Astgabel, drücken es zu Boden, pressen ihm die kostbare Materie aus und sammeln sie in kleine Hörnchen. Das Gold wurde bis in die jüngste Zeit hinein einfach gelesen aus dem Sande von Flüssen, Bächen, Quellen und Schuttkegeln, also nicht gewaschen. Erst in neuerer Zeit hat man auch das Waschen des Goldes und die bergmännische Gewinnung desselben begonnen. Es hat besonders viel Gold in Beni Schogull und im südwestlichen Teil der Gallaländer. Die Goldkörnchen werden zu Cylinderchen zusammengeschmolzen, die ein bestimmtes abessinisches Gewicht ausmachen und nach unserem Gelde zirka 93 Franken Wert haben. Merkwürdig ist die mir von Ilg mitgeteilte Tatsache, dass das Gold immer etwas Platin enthält.

Wenn man von dem wichtigsten zukünftigen Verkehrsmittel Abessiniens spricht, so darf auch des Telephons, das Harar mit Adis Abeba, und des Telegraphen, der Djibouti mit Adis Abeba verbindet, gedacht werden. Schon 1896 bauten Ilg und Chefneux das Telephon unter den grössten Schwierigkeiten. Elefanten reissen die Stangen aus; weidendes Vieh drückt sie schief; Affen turnen auf den Drähten; meterlange Bartflechten fallen in

der Regenzeit mit schwerem Gewicht auf die Leitung; die Eingebornen machten im Anfange sogar die Isolatoren zur Zielscheibe für Wurf und Gewehr. Erst als Menilek den menschlichen Schädigern mit Amputation von Fuss und Hand drohte, hatten die Stangen vor ihnen Ruhe. Selbstverständlich sind die Unterbrüche häufig; doch wird die Linie verhältnismässig rasch immer wieder von den schwarzen Telephonbauern hergestellt. Als ich mich von Harar aus mit Ilg, der in Adis Abeba war, am Telephon unterhielt, verstand ich jedes Wort, das er im Bureau zwischenhinein zum Telegraphendirektor sprach und die Entfernung beträgt doch 450 Kilometer!

Menilek hat auch, um dem beim steigenden Verkehr grösser werdenden Bedürfnis nach Kleingeld abzuhelfen, im Jahr 1897 eine eigene Münzserie schlagen lassen und damit die Salzstücke von der Form eines Wetzsteins, die sogenannten Amule, von welchen ein Kilogramm eine Münze von 40 Rappen Wert vorstellt, mehr oder weniger verschwinden lassen. Der „Menileklaler“ wird in 1/2, 1/4, 1/8 und 1/20 Taler eingeteilt.

Hier mag auch der Einwurf widerlegt werden, dass in Abessinien keine Unternehmung, also auch ein Eisenbahnbau nicht, sicher sei vor gewaltsamen Umstürzen oder einer Revolution, die nach Menileks Tode ausbrechen werde. Der Kaiser hat seine Nachfolge gesichert. Da er keine direkten Leibeserben hat — es starb ihm ein Sohn im Alter von zehn und eine Tochter im Alter von achtzehn Jahren — liess er vor einem Jahre sämtliche Ras nach Adis Abeba kommen und besprach mit ihnen die Tronfolge, da er schon 60 Jahre alt sei. Er äusserte den Wunsch, der einzige Sohn von dem Bruder der Kaiserin, von Ras Michael, möchte nach seinem Tode seine Stelle einnehmen. Alle Ras waren mit dieser Nomination einverstanden und mussten nun in Gegenwart des Abuna und der übrigen höchsten Geistlichkeit, die Hand auf die Bibel gelegt, schwören, dass sie nach Menileks Tode zu diesem Nachfolger stünden, sich nicht gegen ihn erhöben und sich gegen jeden allfälligen Gegner desselben wendeten. An der Heilighaltung dieses Gelöbnisses ist bei der abessinischen Strenggläubigkeit und Achtung vor den kirchlichen Satzungen absolut nicht zu zweifeln, und so wird sich in Abessinien ein Tronwechsel ohne Blutvergiessen und Landesunglück vollziehen.

Kehren wir zum Schlusse noch einmal zu unserm Freund und Landsmann Ilg zurück. Welch unendliche Geduld und Ausdauer musste er haben, bis er sein Werk der Eisenbahn soweit geführt! Wie manchmal sammelte er die zerrissenen Fäden und knüpfte sie wieder zu einem stärkern Ganzen zusammen; beim baldigen Beginn der Arbeiten muss ein Krieg das Ganze wieder in Frage stellen; zahllose Intrigen durchkreuzen seine Pläne; die ersten zwei Lokomotiven von Winterthur verschwinden samt dem „Basuto“ im biscayschen Meerbusen; der Kaiser kommt wegen der vorgerückten Jahreszeit nicht zur Einweihung; elementare Ereignisse von unbekannter Gewalt zerstören teilweise den Bau — alle Schwierigkeiten werden mit bewunderungswürdiger Energie überwunden. Möge weiter ein glücklicher Stern über dem Mann, der dem Schweizernamen soviel Ehre macht, walten und ihm vergönnt sein, das begonnene Werk bis nach der Hauptstadt seines zweiten Vaterlandes — das Ziel seiner Wünsche — zu führen!

Leere Seite
Blank page
Page vide