Zeitschrift: Oltner Neujahrsblätter
Herausgeber: Akademia Olten
Band: 28 (1970)

Artikel: Auf einem Handelssegler im Arabischen Meer
Autor: Meier, Heinz
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-658776

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: 03.07.2025

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

Auf einem Handelssegler im Arabischen Meer

Von Heinz Meier

Wenn ich einmal «gross» bin, fahre ich mit solch einem Schiff. Diese Fahrt war nun vorbei. Ich musste laut lachen, trotz der eher misslichen Lage, in der ich mich befand. Dies also war das Ende eines in Erfüllung gegangenen Bubentraumes. Da lag ich versteckt zwischen zwei niederen Stranddünen an der Küste einer kleinen Insel mitten im Persischen Golf. Ein paar hundert Meter draussen wartete das Schiff auf Abdul Hussein, den Kapitän, der mich mit dem Beiboot an Land gebracht hatte. Durch den Feldstecher konnte ich sehen, wie er nun an Bord kletterte, erst wurde das Beiboot hinaufgezogen, dann der Anker, und das Schiff fuhr los, hinüber nach Kuweit. Ein wenig wehmütig schaute ich ihm nach, bis es am Horizont verschwand, der untergehenden Sonne entgegen.
Inzwischen war es fast dunkel geworden, der Strand schien verlassen, und so wagte ich im kristallklaren Wasser ein Bad. Wenn man sich nach mehr als 3 Wochen wieder einmal richtig waschen kann, so stört es einen nicht, wenn die Seife im Salzwasser nicht schäumt. Nach dem Nachtessen, man gab mir eine Handvoll Datteln, einige Tschepatis (ind. Fladenbrot) und eine Feldflasche voll Wasser, kroch ich in den Schlafsack, nahm den Rucksack als Kissen, und während ich noch in den prächtigen Sternenhimmel schaute, schlief ich ein.

Abb. 1
Eine Boom während eines Sturmes in der Strasse von Hormuz. Gut erkennt man das Jochsteuer und das langgezogene Bugspriet.

Schon gestern, als wir auf die Insel zufuhren, sah ich auf deren höchster Stelle grosse Öltanks, daneben einen Bungalow. Wo es solche Anlagen hat, lässt es sicher auf Europäer oder Amerikaner schliessen. Jetzt begriff ich, man wollte mich diesen übergeben. Bevor ich zu diesen Öltanks kam, musste ich eine felsige Steilküste erklettern. Es war am frühen Morgen und schon heiss, und ich schwitzte ordentlich, als ich endlich am obern Rand der Felsen ankam. In Deckung hinter einem Stein verbrannte ich mein Tagebuch und die Quittung des Kapitäns für den «Passagierpreis», denn darauf war sein Daumenabdruck als Unterschrift. Falls ich in falsche Hände geraten sollte, wollte ich nichts auf mir haben, das den Kapitän hätte verraten können. Bis in Rufweite schlich ich mich an den Bungalow heran. Durch den Feldstecher sah ich im Innern des Gebäudes einen europäisch aussehenden Mann. Welches Glück! Ich winkte und rief: «Hallo!» Er trat heraus: «What's the matter?» Er musterte mich kritisch. Kein Wunder, vertrauenerweckend sah ich sicher nicht aus, so abgemagert, verschwitzt und unrasiert, wie ich war. Nun musste ich ihm alles erzählen: dass ich gestern abend mit einer Dhau von Indien nach Bushire kam, dass mein Visum seit 3 Tagen abgelaufen sei und dass die Zollpolizei in Bushire mich deshalb nicht hereinliess und dass ich jetzt nicht mehr wisse, wie es weitergehen soll. «Don't worry, come on.» Ich war froh.
Dhaus oder Dhows nennt man jene uralten Schiffstypen, die noch heute wie zu biblischen Zeiten die Gewässer des Indischen Ozeans befahren. Arabische, ägyptische, phönizische, persische, indische und chinesische Handelssegler durchglitten schon die Meere zwischen den Küsten Ostafrikas und

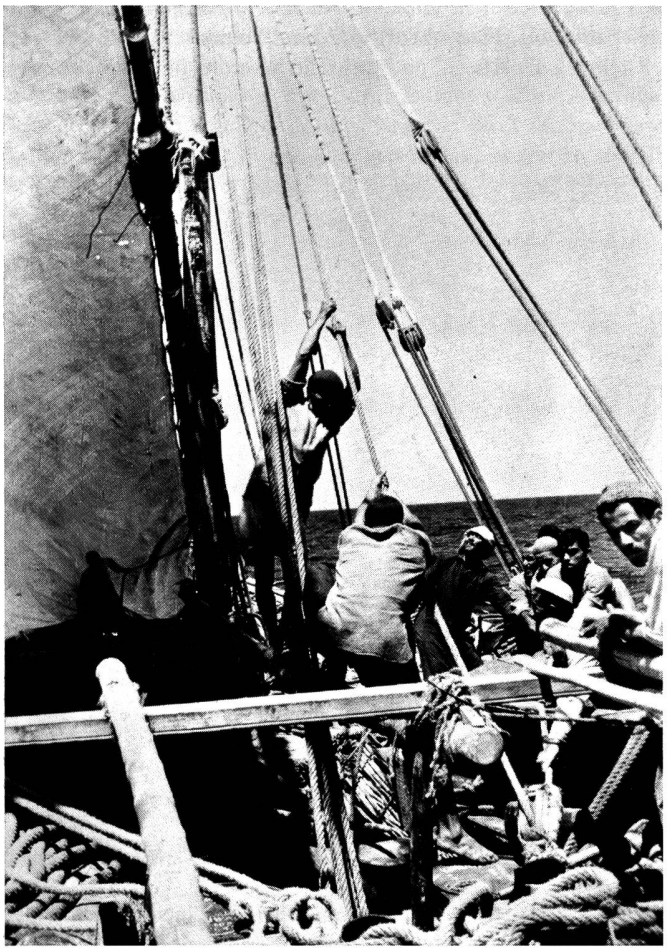


Abb. 2
Mit Gesang wird die Rah am Mast hochgezogen.

Südostasiens, bevor vorübergehend die antiken Typen europäischer Schiffe aufkreuzten. Arabische Dhaus wie auch indische «Country-Craft-Vessels» sind wahrscheinlich Urformen des Kielschiffes, hervorgegangen aus dem Einbaum.
Älter ist nur die chinesische Dschunke, ein Bretterboot, welches aus dem Floss weiterentwickelt wurde.
Nach Alexanders des Grossen Indienfeldzug, in der hellenistischen Zeit, verschmolz der Orient mit dem Mittelmeerraum zu einem Wirtschaftsgebiet von weltweiter Bedeutung. Nun wurde auch von Westen aus der Seeweg nach Indien erkundet. Zuerst vorsichtig der Küste entlang, dann, als Hippalus, ein griechischer Seemann (etwa 100 vor Christus), Kenntnis erhielt über die Monsunwinde, konnte man in Direktfahrt über das Arabische Meer segeln. Dies war eine grosse Zeiteinsparung. Natürlich kannten die östlichen Seeleute diese Winde schon lange. Während des römischen Imperiums setzten die regelmässigen Handelsfahrten ein. Gross war der Bedarf an Luxusgütern: Weihrauch aus Südarabien, Elfenbein und Edelhölzer aus Ostafrika, Perlen, Gewürze, Edelsteine aus Indien und Rohseide aus China. Exportiert wurde Zinn, Wein, Getreide, Glas, Korallen und Bernstein. Mit der ausgehenden Antike vom 4. Jh. nach Christus verlor der Westen seinen Einfluss auf den Handel im Indischen Ozean. Araber, Perser und Inder gewannen ihre frühere Monopolstellung zurück, wobei die Araber wohl dominierten, bedingt durch ihre Expansion nach dem Tode Mohammeds im Jahre 632 nach Christus. Der Osten wurde zum fernen Fabel- und Märchenland. Erst mit dem Auftauchen oder Wiederauftauchen europäischer Segler am Ende des 15. Jahrhunderts wendete sich das Blatt wieder zugunsten des Westens, und zwar nach Vasco da Gamas Afrikaumseglung und Landung in Calicut an der indischen Malabarküste.
In eben jenem Calicut kletterte ich an Bord der «Mushad», einer Kuweit-Boom. Die Boom (speziell in Kuweit gebaut) ist nebst der Baggala der gebräuchlichste Typ der Hochsee-Dhaus, die heute noch von Arabern und Persern für Fernfahrten benützt werden (s. Abb. 1). Merkmal der Boom ist das Spitzgat (spitz zulaufendes Heck), die Steuerung mit Hilfe eines Jochs und das gerade, verlängerte Vorsteven. Die Inder fahren mit ähnlichen Typen wie Kotia, Ghunja oder Dhingi, Schiffe, die alle aus Teakholz mit primitiven Werkzeugen und ohne Pläne gebaut werden, reine Zimmermannsarbeit. Allen gemeinsam ist das dreieckige, sogenannte Lateinsegel, vermutlich eine Erfindung der Araber. Diese relativ kleinen Schiffe fahren nur in der nicht-stürmischen Zeit des Nordost-Monsuns von November bis April, dann aber in beiden Richtungen. Von den Häfen des Persischen Golfes und der Südküste Arabiens aus reisen sie nach Indien und zurück, so mussten sie ein Segel entwickeln, mit dem es sich möglichst gut kreuzen liess, und dazu eignet sich das Lateinsegel am besten.
Das Zeitalter der Technik hat jedoch auch diese Schiffe erfasst, und so sind heute schon viele, besonders die Kuweit-Booms, mit Dieselmotoren ausgerüstet, wenn auch schon bald «antiken».
Ich war, ehrlich gesagt, ein wenig enttäuscht, weil auch unsere Boom motorisiert war. Trotzdem, das sah ich bald, entbehrte die Fahrt nicht der Romantik. Das Schiff fuhr unter der Flagge von Kuweit, hatte aber eine persische Crew von 12 Mann, den Sohn des Kapitäns eingeschlossen. Dieser konnte als einziger lesen und schreiben, denn wenn er nicht mit seinem Vater unterwegs ist, besucht er die Schule in Bushire. Mit ihm und einem Matrosen, welcher früher einmal in der Ölraffinerie in Abadan arbeitete, konnte ich mich mehr schlecht als recht auf englisch verständigen.
Heutzutage ist die Fracht prosaischer als in alten Zeiten, mit Ausnahme des Goldes, das gelegentlich noch geschmuggelt wird. Im Jahresrapport der Handelskammer von Calicut werden nur Datteln aus Basra als Import verzeichnet. Exportiert werden dagegen: Holz, Ziegel, Fischöl, Kokosfasern-taue, Pfeffer, Tamarinde, Bambus u.a.m. Als Bestimmungshäfen sind angeführt: Aden, Mukalla, Bahrein, Kuweit, Quatar, Dubai. Ausser den ersten 2 Orten liegen alle am Persischen Golf. Indische Schiffe fahren zudem, hauptsächlich mit Ziegeln, bis Ceylon und zu den Malediven-Inseln hinaus.
Unsere Boom «Mushad» war randvoll mit Brettern, Balken und Brennholz beladen, obenauf lagen noch Bambusbündel, Taue aus Kokosfasern und die Seekisten der Mannschaft. Der kleine noch übriggebliebene ebene Platz wurde des Nachts als Schlafstelle benutzt. Da dann aber jeder Winkel belegt war, musste ich mein «Bett» auf dem Dach des Steuerhäuschens einrichten, mit der bewährten Schlafsack-Rucksack-Kombination. Wenn das Schiff allzustark schwankte, musste ich allerdings

heruntersteigen, um nicht über Bord geworfen zu werden. Dann hiess es in irgendeiner Ecke zusammengerollt die Nacht verbringen. Ein solch kleines Schiff schwankt beständig. Von Promenieren auf Deck war keine Rede. Das Laufen glich eher einem Balancieren. Kurz nach der Abfahrt aus Calicut streikte die Motorpumpe. Mit Benzinkanistern musste das eingedrungene Wasser mühsam aus dem Kielraum heraufgeholt werden. Wir tuckerten deshalb 3 Tage der Küste entlang, bis wir in Karwar (etwas südlich der ehemaligen Grenze Portugiesisch-Goas) Gelegenheit hatten, die Pumpe zu reparieren. Als in Karwar die Hafenpolizei entdeckte, dass ich keinen Ausgangsstempel im Pass hatte (in Calicut dachte niemand daran, durch eine Passkontrolle zu gehen), wäre meine Schiffsreise beinahe beendet gewesen. Mit der Armbanduhr konnte ich mich jedoch wieder loskaufen. Nachdem die Pumpe wieder funktionierte, fuhren wir hinaus in die offene See, Richtung Arabien. Selbst für Leute, die von Seefahrt etwas verstehen, muss es erstaunlich sein, wie die Kapitäne dieser Monsunsegler, die ausser einem altertümlichen Kompass, aber ohne jegliche anderen Navigationshilfsmittel, selbst ohne Karte, ihr Ziel genau finden. Da zeigt sich wohl die jahrtausendealte Tradition. Herrlich war es, tagelang nur Himmel und Wasser um sich zu haben. Ich sass öfters zuvorderst neben dem Bugspriet, schaute dem Spiel der Wellen zu und liess mir die Füsse von der Gischt bespritzen. Auch Geburtstag feierte ich auf hoher See, nur konnte ich es niemandem klarmachen. Ich verteilte der Crew die eigens für dieses Ereignis mitgenommenen Ananas, Mangos und eine Büchse Schokoladepudding, und auf ihr Staunen antwortete ich einfach mit «It's all right». Am selben Tag fuhren wir für kurze Zeit, einer Reparatur am Dieselmotor wegen, nur mit halber Kraft, d. h. statt ungefähr mit 7 km pro Stunde nur noch im Schrittempo. Da konnte ich nicht widerstehen und machte, nur mit den Unterhosen bekleidet, einen Köpfler über Bord. Als ich auftauchte, war das Schiff schon vorbei, stoppte jedoch. Abdul Hussein schrie: «No good, fish, fish.» Dazu machte er mit den Händen schnappende Bewegungen. Man warf mir ein Tau zu und zog mich aufs Deck. Obwohl ich selbst nie Haie sah, begriff ich ihn; denn diese Leute müssen es ja wissen.

Abb. 3
Zwei indische Kotias vor Matrah, an der Küste Omans. Indische Segler sind noch vorwiegend ohne Motoren.

Trotz des Motors ist die Boom immer noch ein Segler, das sah ich zu meiner grossen Freude, als der Kapitän offenbar günstigen Wind fand. Auch als Laie merkte ich, dass die Crew im Segelsetzen routiniert war. Jeder wusste, wo sein Platz war, und zum Rhythmus eines persischen Shanties wurde die Rah am Mast hochgezogen (s. Abb. 2). Ein Matrose kletterte hinauf und durchschnitt die Schnur, mit der das Segel an die Rah gebunden war. Knatternd riss der Wind die Schnur der ganzen Länge nach, und das Segel blähte sich im Herunterfallen. So wurde es doch noch möglich, dass ich wenigstens einmal, und dies für kurze Zeit, unter Segel fuhr. Nachdem ich mich bereits an das Motorengeräusch gewöhnt hatte, war das jetzige, traumhaft stille Dahingleiten der Boom ein für mich ganz neues, grossartiges Erlebnis.
Am 10. Tage, wir hielten unsere Siesta wie immer nach dem Mittagessen, schrie der Steuermann etwas aus seinem Häuschen hinaus und deutete nach vorn. Mit dem Feldstecher sah ich am Horizont einen rötlichgelben Streifen, die Küste Omans. Beim Näherkommen erkannte ich deutlich ein Kap, es war Ras al Hadd.
Am Nachmittag des folgenden Tages liefen wir in Matrah ein. Es lagen schon andere Dhaus vor Anker, indische Kotias (s. Abb. 3) und einige Booms. Von allen Schiffen her rief man uns zur Begrüssung das gemütliche, langgezogene «Salaam» entgegen. Die ganze Besatzung ging an Land. Gerne hätte ich mir dieses Hafenstädtchen am Fusse kahler, sonnenverbrannter Berge näher angeschaut. Ohne Visum durfte ich aber das Schiff nicht verlassen. Als die Leute wieder zurückkehrten,

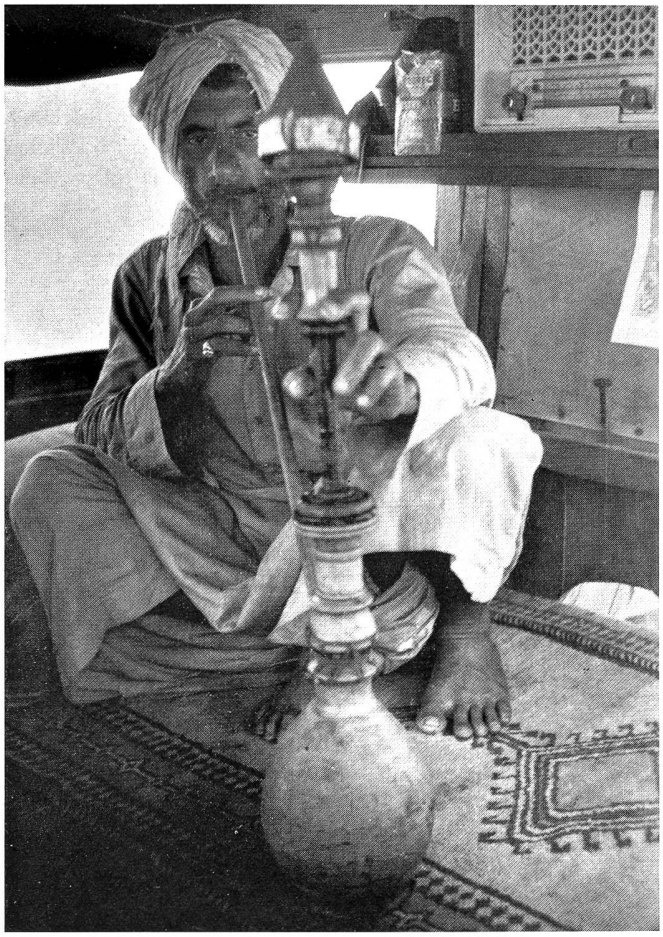
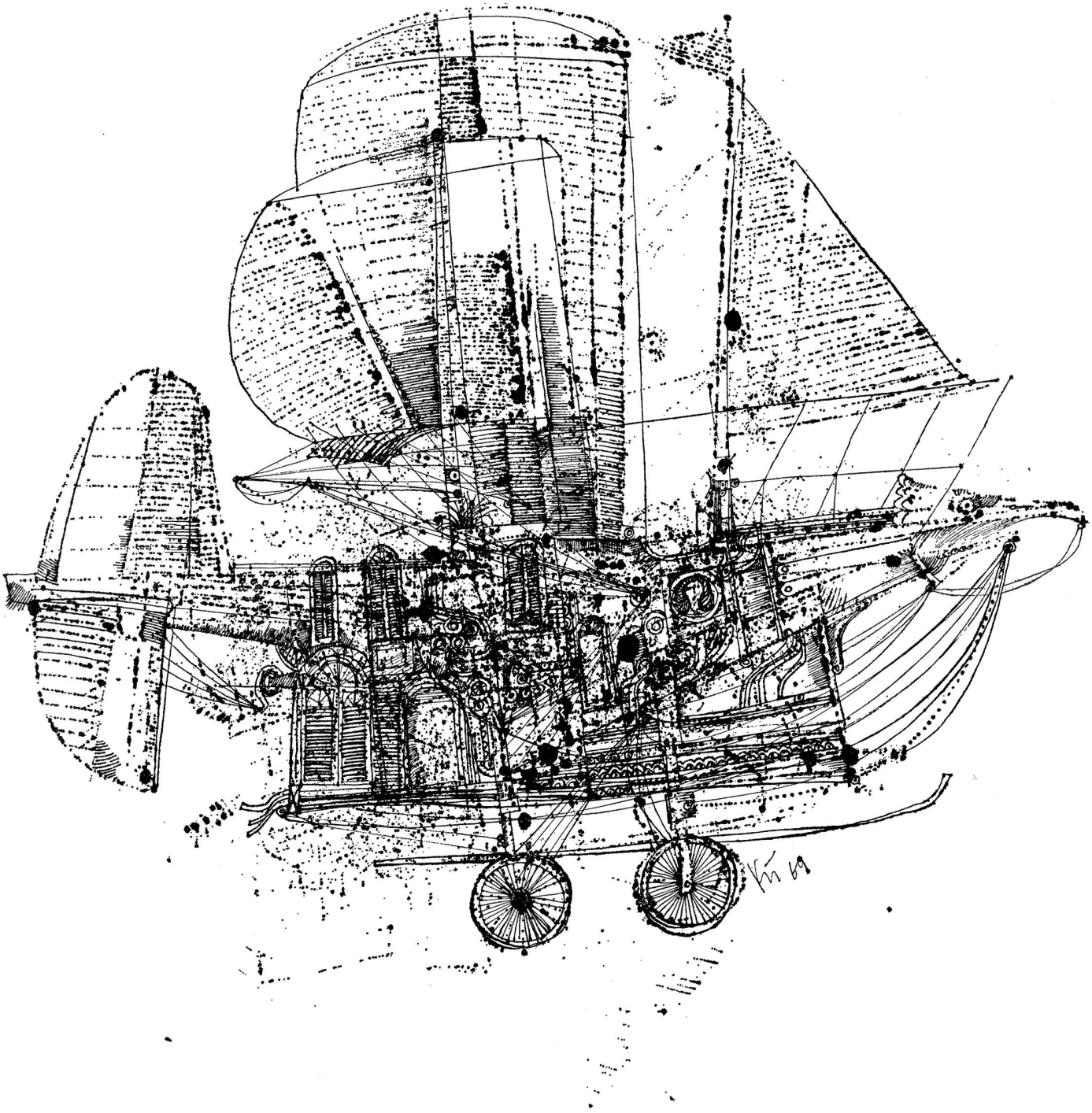


Abb. 4
Unser Kapitän Abdul Hussein mit der Wasserpfeife, Nargileh oder Hooka genannt.
(Photos: Heinz Meier)

brachten sie frisches Wasser und frische Fische mit. Zum Nachtessen gab es dann zur Abwechslung eine wunderbare Fischsuppe. Das Essen war überhaupt nicht schlecht, nur jeden Tag dasselbe. Am Morgen wurde in einer Kochnische auf einem Blech Fladenbrot gebacken. Dazu gab es «Tschaj» (Tee). Am Nachmittag bestand das Menü aus Reis mit gesalzenen Crevetten und Chili, Brot und Tee, und am Abend war's wieder dasselbe wie am Morgen. Oftmals wurden auch Datteln oder getrockneter Salzfisch als Vorspeise offeriert. Zum Mittagessen setzte man sich in 2 Gruppen um eine Matte, auf der der Reis aufgehäuft war, und jeder schaufelte sich mit einem Stück Fladenbrot einen Mundvoll weg. Nach der Mahlzeit und nach dem Tee wurde an der Nargileh, der Wasserpfeife, gesogen (s. Abb. 4).

Bei der Einfahrt in die Strasse von Hormuz gerieten wir in einen Sturm. Für grosse Schiffe wäre dies eine Bagatelle gewesen, wir jedoch tanzten auf den Wellen wie eine Nussschale. Der Kapitän kehrte um und wollte nach Matrah zurück. Wir begegneten einer anderen Boom, die uns gefolgt war. Man forderte sie durch Zeichen auf, ebenfalls umzukehren, was sie befolgte, und so warteten wir in stillerem Wasser, bis der Sturm sich legte. Die Fahrt den Golf hinauf, entlang der persischen Küste und ihren nackten, in allen Farben gleissenden Bergen, bleibt unvergesslich. An mehreren Orten dieser Küste wurde gestoppt. Die meisten Leute der Besatzung, auch der Kapitän, stammten aus dieser Gegend. Überall wurde Krimskrams aus Indien ausgeladen: Plastikschuhe, billige Tücher, aber auch Bambus und Brennholz. Die Fahrt zog sich in die Länge. Ich wollte in Bushire an Land gehen, weil ich ein persisches Visum hatte, von dort käme ich zweifellos gut weiter. Aber ein verfallenes Visum ist kein Visum, und es verfiel, bevor wir in Bushire waren, um zwei Tage!

Mit gemischten Gefühlen betrat ich das Zollgebäude in Bushire. Man zeigte volles Verständnis für meine Situation. Trotzdem wies man mich höflich, aber bestimmt zurück. So bestieg ich zum zweitenmal das Schiff. Nach einer Fahrt von wenigen Stunden stoppten wir vor einer kleineren Insel. Noch einmal, jetzt jedoch endgültig, verabschiedete ich mich von der Crew. In aller Eile wurde das Beiboot hinuntergelassen. Abdul Hussein sprang hinein und ich ihm nach. Mein Rucksack wurde mir noch zugeworfen, und schon steuerten wir auf die Insel zu. Nochmals ein herzlicher Händedruck, dann ein Satz an Land, und Kapitän Hussein fuhr ohne mich zurück. Ein tolles Abenteuer war damit zu Ende.

Literaturhinweise

Allan Villiers: «Die Söhne Sindbads», bei Hans Dulk, Hamburg
Ian Cameron: «Sie segelten nach dem Abendstern», Henry Goverts Verlag GmbH, Stuttgart
Walter Raunig: «Orienthandel im Altertum», Führer durch das Museum für Völkerkunde Basel
P. Lächler und H. Wirz: «Die Schiffe der Völker», Walter-Verlag, Olten