

für die

Literatur des Auslandes.

N^o 87.

Berlin, Sonnabend den 20. Juli

1844.

Java.

Aus dem Tagebuche eines Deutschen auf Java.

I. Batavia.

Die Hallen liegen nieder — die Garten sind zerstört.
Umland.

Batavia liegt einige tausend Schritt von dem schlammigen See-Strande entfernt in einer wiesigen Fläche, welche ringsum von Moräften und unter Wasser stehenden Reisfeldern umgeben ist. Ein sehr langer Kanal, der von einer doppelten Reihe starker Pfahl- und Mauerwerke gebildet wird und ziemlich weit in die See hinausläuft, gewährt die Einfahrt nach der Stadt; ihn muß jeder Reisende, welcher Batavia besucht, passieren.

Das Bild der nächsten Umgebung dieses Kanals (Zeehoofd genannt) berechtigt zu äußerst geringen Erwartungen. Der Anblick ist traurig und öde. An dem Pfahlwerk, welches hier und dort von dem beständigen Anströmen der Brandung bedeutend gelitten hat, kleben Kustern und grüne Scepilze, die großen Riegel, welche es zusammenhalten, verrotten und fallen ins Wasser; kurzes, vertrocknetes Gras und krüppeliges Unterholz bedecken das Land zu beiden Seiten, — eine vereinzelte Strand-Batterie, mit deren Aufbau man beschäftigt ist, und hier und dort eine ärmliche Hütte von Bambus sind die einzigen Spuren menschlicher Nähe. In dem schmutzig grünen Wasser des Kanals liegen in langer Reihe die kleineren Küstenfahrzeuge und chinesischen Fischerböte vor Anker — hier und dort ein schlank gebautes Kreuzboot, welche die Regierung gegen Seeräuber auswendet. Erstere sind schmutzig und laß und verfaulen — grüner Schlamm wuchert auf dem Holzwerk. Vom Deck starren drei oder vier malayische Matrosen mit javanischen Stroh-Zigarren im Munde in gleichgültiger Ruhe die vorbeitreibenden Boote und Prauen an — geflochtene Strohsiegel liegen zum Trocknen in den Strahlen der Sonne ausgebreitet — ein Lampongischer Affe ergötzt sich mit Klettern und Zähnefleischen in dem ärmlichen Lauwerk — dann und wann passiert eine Frau oder kleines Fahrzeug mit Waaren, um sie an Bord der Schiffe zu bringen, welche auf der Höhe in Ladung liegen — ein schmales Canu, mit Früchten, Papageien und Affen beladen, womit der Besizer nach der Höhe hinauffährt, um damit Handel zu treiben — ein einzelnes Schiffsboot, welches unter dem monotonen Gesange der malayischen Bootleute an langen Lauen nach Art der holländischen Ziehshuten längs der Pfahlwerke gezogen wird; — solcher Gestalt ist der erste Eindruck, welchen Batavia auf den Fremdling hervorbringt.

Die jetzige Stadt Batavia besteht aus einigen wenigen, aber ziemlich regelmäßig gebauten Straßen. Die Häuser sind meistens weiß angestrichen und beinahe ohne Ausnahme zwei Stockwerke hoch. Verschiedene, durch Mauerwerk eingezogene Kanäle durchschneiden die Stadt nach verschiedenen Richtungen, aber das Mauerwerk fällt stellenweis in Stücken und stürzt in den dunkelschlammigen Fluß hinab, der lautlos vorüberzieht. — Einzelne hochgewölbte Brücken verbinden die verschiedenen Straßen und gestatten den unten passirenden Fahrzeugen und Böten aller Art den Durchzug.

Die ansehnlichste und bedeutendste Straße der Stadt ist die am sogenannten „großen Fluß“, wengleich auch dieser große Fluß nichts mehr und nichts besser ist, als seine geringeren Gefährten, ein leichter, schmutziger Kanal, der nur während der Regenzeit zu einem rascheren Laufe anschwillt. Er bildet die Mitte dieser Straße, so daß dadurch eigentlich zwei Straßen entstehen, jede mit der Front nach dem Wasser zugekehrt. Sie sind ziemlich breit, aber ungepflastert, so daß während der Regenzeit ein dicker, beinahe undurchbringlicher lehmiger Schmutz dieselben bedeckt. Die Geschäfts-Lokale der Faktorei der niederländischen Handels-Gesellschaft und der angesehensten Kaufmannshäuser Batavia's drängen sich hier dicht an einander. Längs der Häuserreihe laufen breite Trottoirs und regelmäßig gepflanzte Baumreihen, welche den Weg beschatten; — hart am Strande des Flusses ziehen sich in langer Linie die sogenannten Loodsen hin. Dies sind mit Ziegel gedeckte Schauer, getragen von hölzernen Pfeilern, welche dazu dienen, um die Waaren, welche hier täglich empfangen oder verladen werden, vor plötzlichen Regenschauern zu schützen. Die Fahrzeuge, womit die Waaren vom Bord der Schiffe geholt oder dahin gebracht werden, heißen Prauen; sie können auf dem bereits öfter erwähnten Kanal bis vor die Speicher der Kaufleute vordringen und werden dort durch Cullis oder Tagelöhner unter den Augen der Eigentümer entladen oder verladen. Die Häuser sind in dieser Gegend der Stadt groß und massiv gebaut. Wenn man hineintritt, so findet man geräumige Säle und ausge-

streckte Räume, wo Waaren und Produkte aus allen Theilen der Welt aufgestapelt liegen. Die Gemächer sind hoch und luftig; über den Thüren und Fenstern sieht man künstliches Schnitzwerk mit einer jahrelangen Staubkruste bedeckt, worunter noch hier und dort die Spuren früherer Vergoldung hervorschimmern; denselben Schmutz tragen die Treppengeländer. Der Fußboden ist belegt mit rothen gebadenen Fliesen, und mächtig große Glasihären führen aus einem Gemach ins andere. Alles spricht hier von vergangener Größe — die gute alte Zeit blüht dem Beschauer aus der Vergoldung und dem zierlichen Schnitzwerk entgegen, denn in diesen Räumen wohnten und weilten vor Jahren die Holländer der guten alten Zeit, die weißbepuderten Kaufherren der Ostindischen Compagnie, deren Schiffe den Ocean nach allen Richtungen besahnen, die Holländer aus jenen Tagen, wo der unermessliche Handelsverkehr dieses kleinen Ländchens es zum Stapelplatz der ganzen Welt machte, wo Fürsten und Könige zitterten vor der Macht holländischer Bürger. Doch die große Zeit ist vorbei — Jahre sind in rascher Folge darüber hinweggeflit und haben mächtige Veränderungen mit sich gebracht. So auch in Indien. Da, wo früher jene großen Kaufleute lebten und dachten, im stolzen Bewußtseyn ihrer Macht — lagern jetzt nur Waaren-Stapel — Zucker, Kaffee, Reis zu Bergen aufgethürmt. Die hohen Gemächer sind zu Speichern und Waaren-Niederlagen umgestaltet; die vergoldeten Zierrathen, worauf die Eigner oft mit Stolz geblickt haben mögen, sind verstaubt und schämen sich der Gegenwart, der Holzwurm zerfrisst sie, und Spinnen umweben sie ungehört; die großen Flügelthüren verrotten in ihren Angeln, und nur während weniger Stunden des Tages schallt menschlicher Schritt und menschliches Leben in diesen öden Räumen wieder.

Batavia ist in neuerer Zeit, hauptsächlich in den letzten 25 Jahren, gänzlich von Europäern verlassen. Die ganze Bevölkerung hat sich einige englische Meilen landeinwärts nach Weltevreden gezogen, und nur die Geschäfts-Lokale der Kaufleute und ein geringer Theil der Büreaus der Regierung rufen einen Theil der europäischen Bevölkerung in den Stunden von acht Uhr Morgens bis fünf Uhr Nachmittags dahin zurück. Man lernte allmählig einsehen, daß die ungesunden Ausdünstungen der vielfältigen Kanäle und Flüsschen, welche Batavia durchschneiden, und besonders des schlammigen See-Strandes und der umliegenden Reisfelder nicht anders als schädlich auf die Gesundheit der Bewohner einwirken konnte, und es wurde von Seiten der Regierung auf Mittel gesonnen, diesem Uebelstande so viel wie möglich abzuhelfen. Die Kanäle und Gräben, welche man nicht zum Verkehr unumgänglich für nothwendig hielt und worin stehendes Schlammwasser oft in den brennenden Strahlen der indischen Sonne in Faulniß überging und die Luft verpestete, wurden zugeworfen. Der größte Theil der Büreaus der Regierung, so wie sämtliche Kasernen und Offiziers-Wohnungen, wurden nach Weltevreden verlegt, und nur die nöthigsten Büreaus, welche nicht entfernt werden konnten, blieben in Batavia. Zu diesen gehören das Zoll-Büreau, die ausgebreiteten Entrepôts und Speicher der Regierung und die Polizei-Büreaus. Allmählig folgte auch die Bevölkerung diesem Beispiel; man zog sich mehr und mehr von dem See-Strande zurück, neue Gegenden entstanden in der Nähe von Weltevreden, Häuser wurden gebaut, und auf diese Art entstand Weltevreden, Rydwyl, Noordwyl, Tanabang, Gramat und andere Viertel der neuen Stadt, welche jetzt ein großes Ganze bilden, während Batavia allmählig gänzlich verlassen ward, so daß schon seit Jahren kein Europäer mehr während der Nacht sich innerhalb seiner Ringmauer aufhält.

Einen besonderen Theil der jetzigen Stadt Batavia bildet das sogenannte chinesische Camp, d. h. das von der Regierung ausschließlich dieser Nation angewiesene Stadtviertel. Wengleich sich auch zwischen den europäischen Häusern der Stadt einzelne von Chinesen bewohnte Häuschen und Läden eingedrängt haben, so ist die Zahl dieser doch im Verhältniß zu der großen Masse nur sehr gering. Das chinesische Camp liegt in unmittelbarer Nähe des bereits erwähnten großen Flusses und erstreckt sich in unabsehbarer Ausdehnung in nicht großer Entfernung vom See-Strande hin. Es besteht aus Tausenden und aber Tausenden kleiner Häuser und Häuschen, die, eng auf einander gepreßt und gleichsam in einander verwachsen, ein Labyrinth von Gängen, Straßen und Häusergewirre bilden, worin sich nur sehr wenig Europäer zu recht zu finden wissen und welches von vielen Tausenden dieser indischen Juden bewohnt wird. Hunderttausende von Chinesen sind auf der ganzen Insel vertheilt, von denen gewiß ein sehr großer Theil auf Batavia und die Umgegend zu rechnen ist. Ich glaube nicht zu übertreiben, wenn ich die Zahl der in dieser Gegend ansässigen auf 40—50,000 anschlage. Auch das chinesische Camp wird von einer Menge Gräben und Kanäle durchschnitten. Die Häuser