

halte für Kapitän und Reisende, darunter für letztere der Schlafrum, dessen Fußboden ein halbes Meter unter dem Hauptdeck liegt und auf diese Art eine Lücke zum Durchkriechen aus dem unteren in den oberen Raum läßt. Ein wenig vor der Mitte des Fahrzeugs steht der große Mast, ein starker, roh zugerichteter Baumstamm, der ein außerordentlich großes lateinisches Segel¹ an einer mächtigen, schräg aufsteigenden Rahe trägt; ein kleinerer Mast auf dem Hinterdeck wird selten, nämlich nur bei ganz flauer Brise gebraucht. Will man das Segel wenden, so muß man auch die Rahe, an welcher jenes mit Stricken festgebunden ist, niederlassen, umdrehen und darauf wieder emporholen; bei dieser umständlichen Handhabung verliert das Schiff gewöhnlich mehr, als es vorher durch Segeln scharf beim Winde gewonnen. Ein Kreuzen mit solchen Küstenschiffen ist also höchst unersprißlich; dagegen segeln sie trefflich vor dem Winde. Dabei wird ein hoher Baum querüber gelegt, um das breite Segel zu spannen und die große Leinwandfläche völlig zur Ausnutzung zu bringen.

Arabische Schiffer fahren, falls es irgend angeht, längs der Küste hin, vorzugsweise in dem ruhigen Wasser hinter den in Ostafrika so häufigen, mit der Küste gleichlaufenden Inselfetten oder Riffen. Hier fühlen sie sich, trotz ihrer großen Unkenntnis des Fahrwassers, sicher; denn sie bangen nicht vor dem Auflaufen auf eine der zahlreichen Sandbänke, weil sie wissen, daß ihr Schifflein dem widersteht und mit nächster Flut wieder freikommt. Außerhalb der oft engen und nur für kleine Fahrzeuge geeigneten Straßen hingegen zeigen sie sich ungemein ängstlich, teils weil sie besorgen, sie möchten außer Sicht des Landes die Richtung verlieren und verschlagen werden, teils weil sie die hohen Bogen des weiten Weltmeeres fürchten, denen ihre offenen Boote schutzlos preisgegeben sind. Müßen sie dennoch einen breiteren Meeresarm überschiffen, so steuern sie nicht gerade auf ihr Ziel los, sondern segeln so lange als möglich längs der schutzbietenden, von unseren Schiffen so sehr gefürchteten Küste hin und stechen da in die See, wo die Überfahrt am kürzesten. Nun erst holen sie den kleinen Kompaß hervor — vorausgesetzt, daß ein solcher überhaupt vorhanden — setzen ihn in ein mit Hirsekörnern gefülltes Ristchen, um eine nahezu wagerechte Stellung zu erzielen, und werfen wirklich dann und wann einen Blick auf die Nadel.

Abends läßt, falls nicht besondere Umstände obwalten, der wackere Schiffshauptmann den ersehnten Ruf ertönen: „Tia nanga!“ — „Werft den Anker!“ Das Fahrzeug hält, die Rahe wird herabgelassen, das Segel, um es zu schonen, losgebunden und unter Sang und Lantamschlag in einem Sacke geborgen; die Mannschaft begibt sich ans Land, um Getreide durch Stampfen zu enthülsen und für die Abendmahlzeit herzurichten. Ausnahmsweise kocht man das Essen auch an Bord, im Bauche des Schiffes; bei schlechtem Wetter aber und bei hohem Wogengang auf offener See ist dies nicht möglich; dann hält die Mannschaft gezwungenes Fasten, bis wieder bessere Witterung eintritt

¹ d. h. dreieckiges Segel.