

Reisen im Licht der Sterne

Roman

Bearbeitet von
Alex Capus

1. Auflage 2015. Buch. 224 S. Hardcover

ISBN 978 3 446 24899 1

Format (B x L): 13,3 x 21 cm

Gewicht: 338 g

schnell und portofrei erhältlich bei

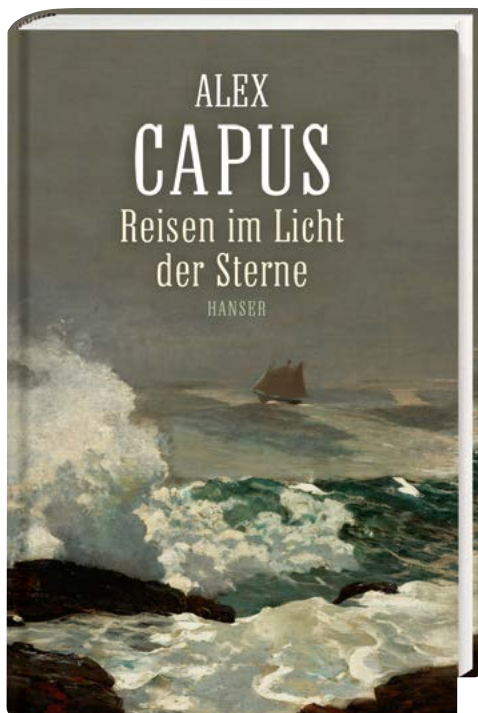

DIE FACHBUCHHANDLUNG

Die Online-Fachbuchhandlung beck-shop.de ist spezialisiert auf Fachbücher, insbesondere Recht, Steuern und Wirtschaft. Im Sortiment finden Sie alle Medien (Bücher, Zeitschriften, CDs, eBooks, etc.) aller Verlage. Ergänzt wird das Programm durch Services wie Neuerscheinungsdienst oder Zusammenstellungen von Büchern zu Sonderpreisen. Der Shop führt mehr als 8 Millionen Produkte.

Leseprobe aus:

Alex Capus

Reisen im Licht der Sterne



Mehr Informationen zum Buch finden Sie auf
www.hanser-literaturverlage.de

© Carl Hanser Verlag München 2015

HANSER



ALEX
CAPUS

Reisen im Licht
der Sterne

Carl Hanser Verlag

Das Hörbuch erscheint zeitgleich bei Der Hörverlag,
gelesen von Max Moor.

1 2 3 4 5 19 18 17 16 15

ISBN 978-3-446-24899-1

© Carl Hanser Verlag München 2015

Alle Rechte vorbehalten

Umschlag: Peter-Andreas Hassiepen, München

© Winslow Homer, On a Lee Shore, 1900,

Photography by Erik Gould, courtesy of the Museum of Art,
Rhode Island School of Design, Providence

Satz im Verlag

Druck und Bindung: CPI books GmbH, Leck

Printed in Germany



MIX
Papier aus verantwortungs-
vollen Quellen
FSC® C083411

Reisen im Licht der Sterne

»Was hängt der hier auf dieser Scheißinsel rum? Ich sage euch: DER sucht hier keine Ostereier. Auf den wartet zu Hause ein Palast und ein Heer von gepuderten Arschkriechern; und wenn er nicht dorthin zurückkehrt, so muss er dafür einen verdammt guten Grund haben. Könnt Ihr mir folgen?«

Captain Davis in Robert Louis Stevensons *The Ebb-Tide*,
geschrieben 1890, im ersten Jahr auf Samoa.

Mein Vater ist Normanne, genauso wie sein Vater und sein Großvater und dessen Vater auch; allesamt große, starke und schwerblütige Männer, deren Schweigsamkeit nicht auf besonderen Tiefsinn hinweist, sondern nur auf Schweigsamkeit. Den Sommer verbrachte unsere Familie stets auf einem kleinen Gehöft in der Basse Normandie, das in grauer Vorzeit eine angeheiratete Tante geerbt hatte. Es muss am frühen Morgen des 6. Juni 1964 gewesen sein, am zwanzigsten Jahrestag von D-Day, als mein Vater mich auf den Rücksitz seines feuerwehrroten Renault Dauphine verfrachtete, dann seinen Vater auf den Beifahrersitz komplimentierte und uns über kurvige Landstraßen nordwärts zur Küste fuhr; wohin genau, weiß ich nicht. Ich habe vage Erinnerungen an Uniformen und Blasmusik und feierliche Reden. Ich weiß noch, dass ich an jenem Tag zum ersten Mal das Meer sah und dass ich es nicht sonderlich beeindruckend fand; und unvergesslich ist mir, mit welcher Begeisterung Großvater, Vater und ich Seite an Seite über den Strand schlurften, mit den Füßen im Sand scharrtten und nach Zeugnissen der alliierten Invasion suchten. Wir fanden Granatringe, Schrapnellsplitter, Gürtelschnallen, Patronen. Projektile, Uniformknöpfe, Schraubenmutter, Ösen. Bruchiges Leder, Grünspan, rostiges Eisen. Wir steckten alles in unsere Hosentaschen, und ich vermute, dass unsere Wangen glüh-

ten – meine vor kindlicher Begeisterung, die meines Vaters vor Verlegenheit über die kindische Schatzgräberei und Großvaters Wangen vor Scham über unsere pietätlose Gier.

Abends nach dem Essen saßen wir nebeneinander in der Küche am offenen Kamin und starrten ins Feuer, hatten die Hände in die Hosentaschen vergraben und fingerten an unseren Granatringen und Schrapnellsplintern herum, die wir, ich weiß nicht, weshalb, vor unseren Frauen, Müttern, Großmüttern verborgen hielten. Die große, gusseiserne Platte, die hinter dem Feuer an der Wand stand, strahlte wohlige Wärme ab – und vielleicht war es an jenem Abend, als Großvater die Rede darauf brachte, dass sich hinter solch gusseisernen Platten zuweilen die kostbarsten Gold- und Silberschätze verbergen. Dass es kein besseres Versteck als dieses geben konnte, leuchtete mir ein; denn welcher Räuber würde es wagen, seine Arme durchs Feuer zu strecken und die heiße Eisenplatte anzufassen?

Seit jenem Abend sind vierzig Jahre und achtunddreißig Tage vergangen. Großvater ist vor bald zwanzig Jahren gestorben, und mein Vater ist ein ganzes Stück älter geworden; ich selbst bin in der Zwischenzeit wohl mehr oder weniger der geworden, welcher mein Vater und mein Großvater einmal waren. Von jenem normannischen Kaminfeuer aber trennt mich in dem Augenblick, da ich dies schreibe, nicht nur die verflossene Zeit, sondern buchstäblich der Planet Erde. Ich sitze am anderen Ende der Welt vor dem »Outrigger Hotel« hoch über Apia, Samoa, schaue nordwärts hinaus auf die unendliche Weite des Südpazifik und ergebe mich dem Gedanken, dass von hier bis zum Nordpol, über gut ein Viertel des Erdumfangs, nicht mehr viel kommt. Jede Menge Wasser, ein bisschen Hawaii und die Beringstraße und dann das Packeis.

Ich bin hier, um zu beweisen, dass es Robert Louis Stevens »Schatzinsel« tatsächlich gibt, und zwar ganz woanders, als Heerscharen von Schatzsuchern sie über Generationen gesucht haben – und dass Louis einzig und allein deshalb die letzten fünf Jahre seines Lebens auf Samoa verbrachte, weil er selber ein Schatzsucher war.

Und während die Sonne im Meer versinkt, füllt sich mein Herz mit den Empfindungen jenes Abends am Kaminfeuer vor vierzig Jahren: mit der kindlichen Begeisterung des Schatzgräbers, mit der väterlichen Verlegenheit über das eigene kindische Treiben und mit der großväterlichen Scham darüber, dass ich in fremder Leute Angelegenheiten wühle, die seit hundert Jahren tot sind und sich nicht mehr wehren können.

Apia, 12. Juli 2004

Friedlich vor Anker

Bis auf hundertneunzig Meilen hatte sich die *Equator* am 2. Dezember 1889 ihrem Ziel genähert, dann kam sie nicht mehr voran. Das kleine, kaum siebzig Tonnen schwere Handelsschiff schlingerte an Ort und Stelle in der aufgepeitschten See, Sturmböen stürzten aus allen Richtungen auf die flatternden Segel, und es fiel schwerer Regen bei vierzig Grad Hitze und hundert Prozent Luftfeuchtigkeit. Das war kein Klima für einen lungenkranken Schotten wie Robert Louis Stevenson; hätte er seinen Ärzten gehorcht, wäre er zur Kur in die kalte und trockene Alpenluft der Lungenklinik Davos gefahren, wo er schon zwei Winter verbracht hatte und fast gesund geworden war. Stattdessen saß er im Schneidersitz auf den feuchten Planken unter Deck, rauchte eine Zigarette nach der anderen und schrieb einen Brief an seinen Jugendfreund Sidney Colvin, Kunstprofessor in Cambridge. Er war barfuß und nackt bis auf eine schwarzweiß gestreifte Hose und ein ärmelloses Unterhemd, und um die Hüfte hatte er eine rote Schärpe gebunden. Neben ihm lag in unruhigem Schlaf seine seekranke Frau Fanny und neben ihr in jugendlichem Frieden der einundzwanzigjährige Lloyd Osbourne, Fannys Sohn aus erster Ehe. Das Schiff roch beißend nach fermentierter Kokosnuss, und es wimmelte von Läusen und daumengroßen Kakerlaken.

»Das Ende unserer langen Reise rückt näher. Regen, Wind-

stille, eine Bö, ein Knall – und die Vormarsstange ist weg; Regen, Windstille, eine Bö, und fort ist das Stagsegel; noch mehr Regen, noch mehr Windstille und weitere Böen; eine ungeheuer schwere See die ganze Zeit, und die *Equator* schlingert wie eine Schwalbe im Sturm; unter Deck ist ein einziger großer Raum, der bedeckt ist von nassen Menschenleibern, und der Regen ergießt sich in wahren Sturmfluten aufs leckende Deck. Fanny hält sich sehr tapfer inmitten von fünfzehn Männern. (...) Wenn wir nur für zwei Pence brauchbaren Wind hätten, wären wir schon morgen zum Abendessen in Apia. Aber wir schlingern vor uns hin ohne das leiseste Lüftchen, und dann brennt auch wieder die Sonne über unseren Köpfen, und das Thermometer zeigt 88 Grad ...«

Seit anderthalb Jahren bereiste Stevenson die Südsee, hatte die Marquesas, Tahiti, Hawaii und zuletzt die Gilbert-Inseln besucht, um Reisereportagen für amerikanische Zeitschriften zu schreiben. Er tat dies zur allseitigen Unzufriedenheit: Die Leser der Zeitschriften waren enttäuscht, dass der Autor der »Schatzinsel« ihnen derart langfädige und schulmeisterliche Abhandlungen zumutete; die Verleger waren enttäuscht über den ausbleibenden Verkaufserfolg; und für Louis selbst war die Arbeit eine qualvolle Pflicht, deren Ende er herbeisehnte. Er wollte nach Hause, erst nach London, dann nach Edinburgh. Mit keinem Gedanken dachte er zu der Zeit daran, sich auf Samoa niederzulassen. Und nichts deutete darauf hin, dass er nur sechs Wochen später, im Alter von neununddreißig Jahren, sein gesamtes verfügbares Vermögen in den Kauf eines Stücks undurchdringlichen Dschungels investieren und dort den Rest seines Lebens verbringen würde. Ganz im Gegenteil.

»Ich habe nicht im Sinn, sehr lange auf Samoa zu bleiben.

Meine Studien werde ich wohl, soweit sich das voraussagen lässt, auf die jüngste kriegerische Geschichte beschränken. (...) Es ist möglich, wenn auch unwahrscheinlich, dass ich noch rasch einen Besuch auf Fidschi oder Tonga mache, oder sogar beides; aber in mir wächst die Ungeduld, dich wiederzusehen, und ich will spätestens im Juni in England sein. Wir werden, so Gott will, über Sydney, Ceylon, Suez und wahrscheinlich Marseille heimkehren. Einen Tag oder zwei werde ich wohl in Paris Station machen, aber das ist alles noch weit weg; obwohl – es rückt allmählich näher! So nahe, dass ich meine Droschke schon über Endell Street rattern höre. Ich sehe, wie die Tür aufgeht, und fühle, wie ich hinunterspringe und die monumentale Treppe hochlaufe und – hosianna! – wieder zu Hause bin.«

Die Flaute hielt weitere drei Tage an. Erst am Morgen des 7. Dezember 1889, am sechszwanzigsten Tag auf See, kam Upolu in Sicht, die lange und schmale Hauptinsel Samoas, gebirgig und von dichtem Dschungel überwuchert. Vom Land herüber wehte der Geruch von Kokosnussöl, Holzfeuern, tropischen Blüten und von Brotfrucht, die auf heißen Basaltsteinen gebacken wird. Die Hafenbucht war gesäumt von einer einzigen, mit weißem Korallenkies bedeckten Straße, an der, halb verdeckt durch eine Doppelreihe Kokospalmen, die Hauptstadt Apia lag: einige Dutzend weißgestrichene Holzhäuser, fast alle von Europäern bewohnt, die meisten von ihnen Deutsche. Das größte Gebäude war der Sitz der »Deutschen Handels- und Plantagen-Gesellschaft für Südsee-Inseln zu Hamburg«, das von Apia aus den pazifischen Kokosnuss-Markt beherrschte. Daran reihten sich ein paar Wellblechdächer, dann das deutsche, das englische und das amerikanische Konsulat, gefolgt von der französischen Bruderschaft

römisch-katholischer Priester und ein paar Kirchen aus Vulkanstein sowie dem Postamt, an dem ein Schild mit der Aufschrift »Kaiserlich Deutsche Postagentur« hing, und dann fünf oder sechs Läden für Lebensmittel und Haushaltswaren. Nach einer Stadt sah das nicht aus; eher nach einem etwas improvisierten Badeort. Es gab sechs Spelunken und Bars, in denen man Gin, Brandy und Soda sowie deutsches Bier (Flensburger und Pschorrbräu, die Flasche für eine Mark fünfzig in deutschem Geld) bekam; weiter eine Billardhalle und eine Bäckerei sowie zwei Hufschmiede und zwei Baumwollentkörnungsanlagen. Etwas außerhalb der Stadt stand der deutsche Biergarten »Lindenau«, dessen Pschorrbräu immer dann angenehm kühl war, wenn das monatliche Postschiff aus San Francisco Eis mitgebracht hatte, und nahebei betrieb der deutsche Kegelklub seine Kegelbahn. Die wichtigste Attraktion in Apia aber war in jenen Jahren das alte Dampfkarussell am Hafen, letztes Überbleibsel einer US-amerikanischen Schaustellertruppe, die sich unter Zurücklassung des Arbeitsgeräts in alle Winde zerstreut hatte, als der Direktor die Löhne nicht mehr zahlen konnte. Ein französischer Barbesitzer übernahm das Karussell zu einem Spottpreis, und von da an stand es jeweils am Wochenende unter Dampf. Die jungen Männer des Städtchens spendierten ihren Mädchen für fünfundzwanzig Pfennig eine Fahrt auf einem wilden Löwen oder einem edlen Ross, und während das Karussell sich drehte, verkündete dessen Orgel endlos, dass das Männerherz ein Bienenhaus sei.

Als die *Equator* in den von Korallenriffs durchzogenen Hafen einfuhr, kamen ihr einige Samoaner in eleganten Auslegerbooten entgegen. Sie sangen zur Begrüßung wehmütig-fröh-

liche Lieder in ihrer schönen Sprache, die für die deutschen Kolonisten wie Italienisch klang, und stießen im Takt dazu ihre Paddel ins Wasser. Die Männer waren groß und kräftig und hatten feine, gitterartige Tätowierungen von der Hüfte bis zu den Knien; es sah aus, als trügen sie unter ihren Schürzen dunkle Kniehosen. Die Frauen hatten Hibiskusblüten im Haar und waren nur leicht tätowiert mit kleinen Sternen an der Schulter, auf dem Bauch oder an der Wade. Den Auslegerbooten folgte ein europäisches Hafenboot, in dessen Heck ein großer Mann mit Panamahut, leuchtend blauen Augen und weißem Leinenanzug stand. Das war der Amerikaner Harry J. Moors,¹ der seit vierzehn Jahren in Apia ansässig war und mit allem Handel trieb, was sich irgendwie kaufen und verkaufen ließ. Er besorgte den deutschen Kolonisten australisches Bier, den Franzosen neuseeländischen Hummer, den Briten französischen Rotwein, den Samoanern Schusswaffen und bunten Baumwollstoff. Er verkaufte Kokosnuss und Ananas in alle Welt und vermittelte Immobilien, Reitpferde, Schiffspassagen und Bankkredite. Harry Moors hatte mehrere Filialen auf anderen Inseln und kannte im Südpazifik alles und jeden. Er zog heimlich seine Fäden in der Kolonialpolitik, schmuggelte Waffen für Aufständische, organisierte Ringkämpfe und Theateraufführungen und sollte der erste Kinobetreiber in Apia werden. Er kannte sämtlichen Tropenklatsch, und natürlich hatte er längst erfahren, dass Stevenson anreisen würde; sein alter Freund Joe Strong, mit dem er in Hawaii viele Nächte durchzechte hatte und der zufällig der

1 H. J. Moors (1854–1926) gelangte 1875 als Angestellter der Deutschen Handelsgesellschaft nach Samoa. Sein Enkel Patrick Moors führt heute das Hotel »Betty's« in Apia.

Schwiegersohn des weltberühmten Dichters war, hatte ihn brieflich gebeten, sich um die Schwiegereltern während der zwei Wochen, die sie auf Samoa zu verbringen gedachten, ein wenig zu kümmern. Dass aus den zwei Wochen mehrere Jahre werden würden, konnte niemand ahnen. Als Harry Moors' Hafenboot längsseits der *Equator* anlegte, stiegen die Stevensons eilig über die Bordleiter zu ihm hinunter. Nach einer kurzen Begrüßung bat Louis, dass man an Land gehen möge, ohne auf das Gepäck zu warten; denn sie waren fast vier Wochen auf See gewesen und konnten es nicht erwarten, endlich wieder festen Boden unter die Füße zu bekommen. Vorsichtig steuerte Harry Moors das Boot zwischen den stählernen Wracks von vier Kriegsschiffen hindurch, die als bizarre Mahnmale das Hafenbecken säumten. Neun Monate zuvor waren die Schiffe in einer stürmischen Nacht gekentert infolge kolonialistischen Starrsinns und militärischer Unvernunft. Und das kam so:

Seit Mitte des 19. Jahrhunderts hatten sich die Völker Samoas einen blutigen Bruderkrieg geliefert. Dafür brauchten sie Waffen, und diese lieferten ihnen deutsche Handelsleute bereitwillig – im Tausch gegen Grundbesitz, von dem die Samoaner keinen Begriff hatten. Im März 1870 beispielsweise erwarb das Hamburger Handelshaus Godeffroy & Companie auf der Hauptinsel Upolu bei Salefata einkommadreier Quadratkilometer Land samt Kokospalmen und Brotfruchtbäumen und einem kleinen Fluss, der erstklassiges Trinkwasser führte, zum Kaufpreis von einer Snider-Pistole und hundert Schuss Munition – ein umso vorteilhafteres Geschäft, als die Pistole aus der firmeneigenen Waffenschmiede in Belgien stammte. Auf diese und ähnliche Weise erwarb Godeffroy & Companie in wenigen Jahren über hundert Quadratkilometer

Land, rund ein Fünftel allen urbaren Bodens auf Upolu. Damit war die Hauptinsel faktisch in deutscher Hand, und die junge Kolonialmacht Deutschland nahm das Inselreich als »Schutzgebiet« in Anspruch. Dagegen wehrten sich sowohl die rivalisierenden samoanischen Chiefs als auch die pazifischen Kolonialmächte USA und Großbritannien. Als Reichskanzler Otto von Bismarck Deutschlands Interessen mittels Entsendung dreier Kriegsschiffe Nachdruck verlieh, schickte auch US-Präsident Grover Cleveland ein Geschwader nach Samoa. So ergab es sich, dass im März 1889, neun Monate vor Ankunft der Stevensons, sechs Kriegsschiffe im Hafen von Apia lagen: die US-amerikanische Dampffregatte *Trenton*, begleitet von der Korvette *Vandalia* und dem Kanonenboot *Nipsic*; auf deutscher Seite die Korvette *Olga* sowie die Kanonenboote *Adler* und *Eber*. Die Welt hielt den Atem an in Erwartung des Funkenschlags, der einen ersten deutsch-amerikanischen Krieg entfachen würde. Mit einigen Tagen Verspätung, am 15. März, traf auch noch die britische Fregatte *Calliope* ein, um für Queen Victoria Präsenz zu markieren. Da der Hafen schon ziemlich voll war, musste die *Calliope* weit draußen bei der Einfahrt ankern – eine Demütigung, die sich bald als segensreich erweisen sollte. Denn nun begab es sich, dass an jenem Nachmittag plötzlich das Gekreis der Seevögel verstummte, und dass der Himmel sich grün verfärbte und alles Vieh an Land sich im Gebüsch verkroch. Die Kapitäne der sieben Kriegsschiffe beobachteten sorgenvoll, wie das Barometer dramatisch rasch in die nie gesehene Tiefe von 29,11 Inches Quecksilber fiel. Sie erkannten übereinstimmend, dass ein gewaltiger Hurrikan im Anzug war und dass es das einzig Vernünftige gewesen wäre, die Fregatten, Korvetten und Kanonenboote auf

offener See in Sicherheit zu bringen. Nun brachte es aber US-Admiral Lewis A. Kimberley nicht über sich, den Hafen zu räumen, solange die Deutschen da waren. Den deutschen oberkommandierenden Kapitän Ernst Fritze seinerseits hinderte sein Schwur auf Kaiser und Vaterland, als Erster die Anker zu lichten. In dieser Lage wäre ein klärendes Gespräch hilfreich, ja lebenswichtig gewesen; aber dazu fehlte beiden Seiten erstens der Wille und zweitens die Fähigkeit. Kapitän Fritze war ein zurückhaltender Mensch, der kaum Englisch sprach und deshalb außerstande war, in nähere Beziehung zum US-Kommandanten zu treten. Der Amerikaner seinerseits war des Deutschen zwar ebenso wenig mächtig, empfand aber trotzdem Fritzes Unkenntnis des Englischen als persönliche Herablassung – und so blieben alle sechs deutschen und amerikanischen Schiffe schicksalsergeben im Hafen und erwarteten den Hurrikan in tödlicher Nähe der Korallenriffe. Gegen Abend wurde es unheimlich still. Die See lag wie flüssiges Blei in der Bucht. Die Eingeborenen zogen ihre Boote an Land; sie waren gewarnt, seit vor vielen Stunden Millionen von Kakerlaken und Ameisen schuttsuchend in ihre Hütten gekrabbelt waren. Der Kommandant der britischen Fregatte hatte in letzter Minute ein Einsehen und floh hinaus aufs offene Meer, wo sein Schiff den Sturm unbeschadet überstehen sollte. Über die Deutschen und Amerikaner aber brach in der folgenden Nacht ein Hurrikan herein, der schreckliche Fluten in den nach Norden offenen Hafen schob. Gewaltige Wellen stürzten auf den Strand nieder, Schaum und Gischt peitschten mehrere hundert Meter landeinwärts über die ächzenden Holzhäuser der Kolonisten hinweg. Die Schiffe stemmten sich in der pechschwarzen Nacht gegen die Wassermassen, ihre Dampfmaschinen arbeiteten

mit voller Kraft und kämpften gegen die Wellen, um den mörderischen Zug auf die Ankerketten zu mindern – eine Nacht lang, einen Tag, noch eine Nacht. Längst waren alle Lichter ausgegangen, jede Verständigung zwischen den Schiffen unterbrochen; und auch an Bord war sie nicht mehr möglich, da der Orkan die Befehle der Kommandanten ungehört in die Nacht hinaustrug. Dann drang Wasser in die Maschinenräume und löschte das Feuer unter den Kesseln, die Ankerketten rissen, die Schiffe schlugen gegeneinander und gegen das Riff, Schiffsschrauben wurden verbogen und Steueruder abgerissen, und am Morgen des dritten Sturmtages waren vier Schiffe am Riff zerborsten und zwei an den Strand geworfen. Einundfünfzig amerikanische und hundertfünfzig deutsche Matrosen kamen ums Leben. Die zwei gestrandeten Schiffe – die deutsche *Olga* und die amerikanische *Nipsic* – wurden zwei Wochen später zurück ins Wasser geschleppt und kamen wieder flott. Die vier anderen blieben liegen und sollten noch Jahrzehnte später das Hafenbecken versperren.² In Deutschland und den USA war der Schrecken über die Katastrophe derart groß, dass alle Kriegspläne beigelegt und die Inseln Samoas zur neutralen Zone erklärt wurden.

- 2 Die *Nipsic* diente der US Navy noch zwanzig Jahre im Hafen von Puget Sound (Washington) fest vertäut und überdacht als Gefängnisschiff. 1913 verkaufte die Navy das Schiff an einen Privatunternehmer, der sie zum Schleppkahn umbaute. Die *Olga* kehrte zurück in deutsche Gewässer, diente als Artillerieschulschiff in der Nord- und Ostsee und wurde 1908 abgewrackt. Die *Adler* liegt bis auf den heutigen Tag im Hafen von Apia. Noch 1971 ragte ihr Gerippe schwarz in den Himmel empor, dann wurde sie bei der großen Hafenaufschüttung mit Sand und Vulkangestein bedeckt. Sie ruht unter dem großen Parkfeld östlich der Zentralbank von Samoa.

An jenem 7. Dezember 1889 war das ganze Städtchen auf den Beinen, um die *Equator* und die Neuankömmlinge zu begrüßen. Louis, Lloyd und Fanny machten einen ersten Spaziergang durch den Ort und ließen sich begutachten vom bunten menschlichen Strandgut, das die Straße und die Bars bevölkerte. Etwa dreihundert Weiße lebten in Samoa. Einige Dutzend waren Kaufleute im Dienst der Deutschen Gesellschaft; die erkannte man an ihren tadellos weißen Anzügen, den glattrasierten Wangen und den sorgfältig gewienerten Schnurrbärten. Einen scharfen Gegensatz zu ihnen bildeten die meisten anderen Ansiedler, die unrasiert waren, sich so bequem als möglich in verschossene Schlafanzüge kleideten und irgendwie ein Auskommen fanden als Gastwirte, kleine Pflanzer oder als Händler, die bei den Eingeborenen Kokosnüsse kauften und sie an die Deutsche Gesellschaft weiterverkauften. Wie in jedem Südseehafen schließlich gab es auch in Apia ein paar Dutzend *Beachcombers*: desertierte Matrosen, konkursite Händler, gescheiterte Künstler, entflohene Häftlinge und verkrachte Aristokraten aus aller Herren Länder, die hier gestrandet waren und ihre Tage und Nächte unter selbstgebastelten Palmenblattdächern verbrachten, sich von den wilden Früchten des Dschungels nährten und gelegentlich ein paar Stunden auf einer Plantage arbeiteten, wenn anderswie durchaus kein Schnaps zu beschaffen war.