

# LITERATURA BRASILEIRA DE EXPRESSÃO ALEMÃ

(Coordenação geral: Celeste Ribeiro de Sousa)

## **HILDA SIRI**

**1918-2007**

(Celeste Ribeiro de Sousa)

**2008**

## **Der Raddampfer Porto Alegre**

**Hilda Siri**

Vor dem zweiten Weltkrieg gab es in Porto Alegre, der Hauptstadt von Rio Grande do Sul, dem südlichsten Staat der brasilianischen Föderation, zwei große Schifffahrts-Gesellschaften, welche die fünf großen Flüsse befuhren: die von ‚Becker‘ und die von ‚Arndt‘.

Der große, schnittige Raddampfer gehörte der ‚Companhia Fluvial Becker.‘ Er wurde auf Bestellung von einer Werft am Rhein gebaut, seine Bestandteile auf einem Überseefrachter transportiert und dann in einem Dock von Becker zusammengestellt. Seine Maße mussten den Gegebenheiten des Guaíba und den in ihn mündenden fünf Flüssen gerecht werden.

Der Guaíba ist das Sammelbecken der Flüsse Jacuí, Taquari, Caí, Rio dos Sinos und Gravataí, die, so vereint in die Lagoa dos Patos fließen, ein großer See, der diese gewaltigen Wassermassen dem Meer entgegen wälzt. Alle fünf sind streckenweise schiffbar. Frachter

und Passagierdampfer, meist gemischt, verbinden die Hauptstadt mit den großen Handelszentren und Industrien des Hinterlandes.

Der ‚Porto Alegre‘, wurde nagelneu und für die damalige Zeit luxuriös, nur auf dem größten der Flüsse, dem Jacuí eingesetzt. Der Kiel musste wegen der Seichtigkeit des Flussbettes, besonders im Sommer, flach sein, um nicht so leicht auf Sandbänke aufzulaufen, die sich häufig verschoben, obwohl die Fahrtrinne ständig ausgebaggert wurde. Daher auch die Wahl der Schaufelräder, die beiderseits des Rumpfes angebracht, das Schiff antrieben. Die Räder wiederum wurden von einer Dampfmaschine bewegt, die auf dem unteren Deck in der Höhe des Wasserspiegels angebracht war. Sie war zum Schutz mit einer Art Käfig von Eisenstäben umgeben; darin arbeiteten die Heizer und ihre Gehilfen. Daneben lagen Stapel von Brennholz, mit dem der Dampfkessel geheizt wurde. Das Holz war immer noch die billigste Energiequelle. Die Passagiere konnten der Bedienung und der Funktion der Dampfmaschine, durch das Gitter zuschauen.

Das Zwischendeck überdeckte das untere in seiner ganzen Dimension. Dort hielten sich die Passagiere am meisten auf. In der Mitte befand sich ein großer Aufenthaltsraum mit einem langen Esstisch, umgeben von Gerdau Stühlen, wo die Mahlzeiten eingenommen wurden; und den Wänden entlang standen gepolsterte Bänke, die besonders an Regentagen besetzt waren. Bei schönem Wetter hielt man sich lieber an der Reling oder achtern auf, wo viele Holzbänke standen, meist von Arbeitern und armem Volk besetzt, deren Transportmittel für lange Strecken eben immer noch der Dampfer war.

Auf dem Oberdeck befand sich die Kommandobrücke und sechs Kabinen für die Offiziere und Passagiere, die Wert auf einen individuellen Aufenthaltsraum legten. Der Kapitän, namens Karls wohnte ständig auf dem Schiff.

Ein flaches, breites Ruderboot, auch ganz hübsch lang, das außer zwei Matrosen wohl acht Passagiere aufnehmen konnte, wurde vom Dampfer nachgezogen und auch eingesetzt, wenn unterwegs, wo keine Landungsbrücke war, Leute an Bord wollten.

Die Ruderer fuhren dann das Boot ans Ufer, wo sie es vertäuten, und verbanden es mit einer breiten ‚Prancha‘ (Laufplanke) mit dem Festland, über die dann die Passagiere hinübergingen.

Der Dampfer ‚Porto Alegre‘ legte um sechs Uhr morgens an der ‚Praça dos Bombeiros‘ im Zentrum von Porto Alegre ab und nahm in der Bucht die Richtung nach dem Jacuí im Westen. Die ‚Ilha do Pavão‘ und ‚Ilha das Flores‘ entlang ging es flussaufwärts. Auf dem Strom schwammen häufig Brocken blaublühender Wasserpflanzen ( Agua Pé ), die sich von den von ihnen bewucherten seichten Randgewässern losgetrennt hatten. Zuerst lief er die ‚Ilha da Pintada‘ an, dann die Landungsbrücken von Charqueadas die von der Firma Fick Irmãos gebaut waren, wie fast alle Landungsbrücken an den Flüssen und deren Pfähle von Willi mit dem Rammbock eingerammt worden waren. Es folgten die ‚Granja Carola‘ von Secco und Cia, ‚Passo do Cai‘ von Perci Mundt, ‚Porto do Chimarrão‘, wo sich die Backsteinbrennereien von Nickhorn befanden. Dann kam Triunfo, damals noch ein unscheinbares Nest.

Die Reise endete gegen Mittag in Santo Amaro, wo ein längerer Aufenthalt vorgesehen war. Dort wartete der Kapitän auf den Eisenbahnzug von Santa Maria, der oft Verspätung hatte. Santa Maria war der Treffpunkt der Eisenbahnlinien des Staates; wo Züge vom Norden Brasiliens und von den Grenzgebieten von Uruguay und Argentinien kommend sich trafen, Passagiere umsteigen, und nach Süden weiterfahren konnten.

Der Dampfer verspätete sich nie. Gegen Abend legte er wieder in Porto Alegre an.

Vor oder nach der Abfahrt von Santo Amaro war das Mittagmahl, berühmt durch das gute Fischgericht. Viele Leute,

besonders aus dem Mittelstand, machten häufig einen eintägigen Ausflug auf dem Dampfer nach Santo Amaro und zurück, hauptsächlich wegen des guten Essens. Aber natürlich auch wegen der Landschaft und dem Aufenthalt in der frischen Luft.

Gleich nach der Abfahrt von Porto Alegre gab es einen vorzüglichen Kaffee mit frischen knusprigen Brötchen. Zu Mittag dann den ‚Ensofado de pintado‘ (ein welsartiger Fisch in Zwiebel und Tomatensauce zubereitet), von dem, selbst die Menschen, die im Kindesalter diese Flussfahrt machten, heute noch schwärmen. Zwischendurch konnte man sich bei den Kellnern Erfrischungen bestellen.

Apropos: Kellner! Die ganze Mannschaft, sogar der Kapitän Karls, war uniformiert und sah schmuck und sauber aus. Nur die Heizer arbeiteten hemdsärmelig oder mit nacktem Oberkörper.

Nachdem der Dampfer den Guaíba verlassen hatte, die Silhouette der Großstadt im dichten Nebel verschwunden war und er zuerst an den Inseln vorbei den Jacuí hochfuhr, hatte man den Eindruck, als fahre er durch einen üppig bewachsenen Garten. Blühende Lianen hingen von den Bäumen hinab ins Wasser und ließen sich von den Fluten treiben; daneben grüntem und blühtem saftige Wiesen auf denen – bunt – Rinder und Pferde weideten. Hatte man Glück, konnte man auf einer Lichtung einen Rudel Rehe grasen sehen. Dann kamen rote, frisch bearbeitete Äcker und grüne schon bepflanzte Felder, durchrieselt von blinkenden Bächen. Hin und wieder ein blühender Sumpf, bewässerte Reisfelder und an den Hügeln Orangen und Tabakpflanzungen oder der sattgrüne Urwald, betupft von Blüten blühender Bäume oder Parasiten.

Der lautlos strömende Fluss war bewegt, lebendig. Fische sprangen auf und bildeten bei ihrem Aufprall Kreise in den Fluten. Unter der Wasseroberfläche wimmelten häufig silbrige Schwärme von ‚Lambaris‘ (Stichlingen). Wildenten und andere Enten bevölkerten die Ufer und überflogen pfeifend in Staffeln das Schiff. Sah man genau

hin, konnte man an den Ufern Wasserratten beobachten, die träge ins Wasser plumpsten oder ‚Capivaras‘, die sich possierlich gruppenweise tummelten oder in langen Sprüngen das Weite suchten. Krokodile durchschnitten die Strömung, erklommen schwerfällig die Böschung und sonnten sich im rötlichen Sand des Strandes. Schüssel große Schildkröten paddelten eifrig im flachen Gewässer und hin und wieder durchschwamm eine mächtige Wasserschlange den Fluss.

Selbst kreischende Papageien und ihre Verwandten, die geckerigen ‚Periquitos‘, zogen in Schwärmen vorüber. Stolze Störche standen einbeinig am Strand, das andere Bein unter die Flügel gezogen. Weiße Reiher und rosa Flamingos zogen majestätisch ihre Bahn oder fischten gemächlich im flachen Wasser. Nicht zu vergessen die ‚Quero-queros‘, die mit ihrem Ruf den Dampfer ankündigten; die Wasserhühner, die Fischtaucher, Martim-pescador, Biguás, Schwalben und was es nur an Vögeln gab.

Dann über Charqueadas, wo Dörrfleisch auf Stangen aufgehängt trocknete, die Schwärme von Aasgeiern, die offene Kreise über die stinkende Stätte zogen, hackend niederstürzten oder auf kahlen Ästen abgestorbener Bäume saßen.

Über dem feuchten Sand am Strand schwebten stellenweise Wolken bunter Schmetterlinge. Das Auge konnte sich nicht satt sehen an allem, was da kreucht und fleucht.

Um 1930 verkaufte Becker seine Werft und seine Reederei an die Schiffahrtsgesellschaft Arndt und kehrte nach Deutschland zurück.

Die ‚Navegação Fuvial Arndt Cia Ltda‘ entstand aus kleinstem Anfang in Taquari, eines der ältesten Städte von Rio Grande do Sul. Ihre Gründer waren Jacó Arndt und seine Söhne Leopold und Adalbert; letzterer starb vor kurzem im Alter von 103 Jahren. Heute ist der Sitz der Firma in Porto Alegre. Arnt behielt auch den Raddampfer ‚Porto Alegre‘, setzte ihn aber auf anderen Routen ein, hauptsächlich auf dem Taquari, wo er noch jahrelang täglich viele Orte anlief, sowie das Asyl Pela Bethanien, (gegründet von Pastor

Michael Haetinger, das fast ein Jahrhundert von der Familie Haetinger verwaltet wurde), Estrela und Lajeado.

Die Zeit der Eile trat an. Kraftfahrzeuge auf guten Strassen liefen dem Flussverkehr den Rang ab.

Der schöne Raddampfer ‚Porto Alegre‘ ist schon lange außer Betrieb. Eine schöne Erinnerung aller, denen es vergönnt war, mit ihm durch den Garten Eden zu fahren und das wunderbare Fischgericht zu kosten.

**Fontes:**

Siri, Hilda. Der Raddampfer Porto Alegre. In: *Brasil-Post*, São Paulo, 06.01. 1990, p. 11.

Zwanziger, Iris. Der Raddampfer Porto Alegre. In: *Die alte Truhe*. 2<sup>a</sup> ed. Campinas, edição da autora, 2000, p. 160-163.