Palmenfahrten

von Wilhelm Ruland

Leipzig
Eduard Heinrich Mayer
Verlagsbuchhandlung

Palmenfahrten

von

Wilhelm Ruland

Leipzig
Eduard Heinrich Mayer
Verlagsbuchhandlung

Buchdruckerei des österreichischen Lloyd in Triest.

Die Gesellschaftsreisen zur See, eine begrüßenswerte Neuerscheinung im Zeitalter des Verkehrs, gewinnen augenscheinlich an Beliebtheit. Von den jährlich wiederkehrenden größeren und kleineren Veranstaltungen nach den nördlichen und südlichen Gewässern sind manche in der Tat hervorragend geeignet, dem Teilnehmer zu bieten, was er von ihnen erwartete. Bei der Wahl zwischen Nord und Süd entschied ich mich für letzteres und hatte es nicht zu bereuen. Was ich mir von einer Frühlingsfahrt nach den Kanarischen Inseln versprochen, hat diese vollauf erfüllt. Die Länder und Inseln, denen die stolze Palme das Gepräge gibt, mögen in Wirklichkeit oft hinter den hochgespannten Erwartungen der nordischen Phantasie zurückstehen; aber die gewonnenen Eindrücke sind doch von einer nachhaltigen Stärke, die einen günstigen Maßstab für ihre Bewertung bildet.

Es hätte der unterm Schauen und Genießen flüchtig hingeworfenen Skizzen nicht bedurft, um von den ungezählten Wandelbildern der dreißigtägigen Meerfahrt die schönsten dauernd in der Erinnerung festzuhalten. Wenn ich die anspruchslosen knappen Tagebuchblätter trotzdem, so wie sie

entstanden sind, dem Druck übergebe, so geschieht es in der wohlgemeinten Absicht, diesem oder jenem eine Anregung zu bieten, wie ein Ferienmonat nutzbringend auszufüllen wäre. Von keiner Reise zu Wasser oder Land, eine Palästinafahrt ausgenommen, kam ich innerlich reicher zurück als von jenen palmenbestandenen Küsten und Eilanden. Und ich glaube, daß von meinen Bordgenossen viele darin gleicher Ansicht sind.

W. R.

24. April

Am Molo San Carlo in Triest liegt der Lloyddampfer „Thalia" unter Dampf, um hundertfünfzig Passagieren für die nächsten vier Wochen als schwimmendes Hotel zu dienen.

Das Reiseziel sind die Kanarischen Inseln; auf der Hinfahrt sollen Malta, Spanien und Madeira, auf der Heimfahrt Nordafrika und Korfu besucht werden. Wen würden diese Aussichten nicht locken, sich an der Fahrt nach jenen Palmenländern zu beteiligen? Der Weg nach Triest durch Berg und Tal ist ja keine Kleinigkeit. Immerhin ist er überreich an landschaftlichen Schönheiten. Zudem hat Österreich still und emsig uns Deutschen den Zugang zum Mittelmeer wesentlich erleichtert. Mit der Vollendung des Tauerntunnels stellt die neue Alpenbahn die direkte Verbindung zwischen Salzburg und Triest her und wird den bisherigen Weg um rund zweihundertfünfzig Kilometer, das ist nahezu ein Drittel, abkürzen. Die Tauernbahn bringt die Nordsee und das Adriatische sowie das Mittelländische Meer einander um dreihundert Kilometer näher als die Gotthardbahn mit dem Endpunkt Genua. Die Bahnentfernung von München nach Triest, die bisher fast ebensoviel betrug wie die nach Genua, wird künftig statt zwanzig lediglich zwölf Stunden, ab Gastein statt fünfzehn Stunden knapp die Hälfte betragen; der Fahrpreis von Berlin über Dresden nach Triest

erster Klasse um 80 Mk., zweiter Klasse um 50 Mk. billiger werden. So etwas prägt man bei erwachender Wanderlust gern dem Gedächtnis ein.

Einstweilen führt der Weg nach Triest noch immer über den Brenner durchs Pustertal. Mir nicht unlieb. Dem ewigen Heer der Italienreisenden verdanken wir ab München einen bequem zu erreichenden Frühzug. Auch dem geduldigen Schäflein wird es nicht leicht gemacht, sich in ihm einen halbwegs bequemen Platz zu sichern. Wir sind in der letzten Aprilwoche, und die Frühlingsfahrten der Norddeutschen nach dem Gardasee und Italien haben angesetzt. Im Speisewagen wird in drei Serien diniert, was einen Begriff von der Frequenz gibt. Die Fahrt ins Tiroler Land hinein, den Brenner hinauf und hinab wird allemal eine der gepriesensten Fahrten in alpinen Gebieten bleiben. Selten wird wie hier auf einer Strecke das Ziel eher erreicht, als der Reisende es sich gedacht hatte. Gegen neun Uhr fährt der Zug von München ab, nach zwei Uhr ist er bereits in Franzensfeste. Während des Aufenthaltes von zwanzig Minuten trennt sich kaum ein Dutzend Mitreisender, um den Personenzug ins Pustertal zu besteigen. Nachdem der Zug sich in Bewegung setzt, habe ich die sämtlichen Fahrgäste zweiter Klasse an den Fingern einer Hand abgezählt. Der Nachmittag ist weniger kurzweilig als der Vormittag. Aus dem freundlichen, reich besiedelten Talbecken grüßen, teilweise noch frisch verschneit, nacheinander Brunneck, dann Toblach mit seinen zersägten Dolomitenwänden, später im Dämmerschein des sinkenden Tages Lienz und gegen sieben Uhr abends der geräumige Bahnhof des altertümlichen Villach. Ich unterbreche die Fahrt und finde in einem der beiden altbekannten Hotels recht erträgliche Unterkunft.

25. April

Um acht Uhr morgens fährt ein Personenzug der neuen Karawankenbahn nach Triest. Wer um sieben Uhr fährt, ist bereits um Mittag, kurz vor zwei Uhr dort. Um es gleich zu sagen: es war die reizvollste Teilstrecke der ganzen Bahnfahrt, ein imponierender Beweis der Leistungsfähigkeit der österreichischen Staatsbahnverwaltung. Die neue Bahn kürzt seit zwei Jahren den Weg von Villach nach Triest um vier Stunden, was allerdings nur dadurch möglich ist, daß sie das Gebirge in dreiundvierzig Tunnels durchschneidet. Dabei erschließt sie landschaftlich hervorragende Gebiete von Kärnten, Krain und Istrien dem Reiseverkehr. Das malerische Veldes mit seinem berühmten See bleibt der neuen Strecke erhalten, die bei Rosenbach mit dem Karawankentunnel eine Stunde hinter Villach beginnt. In elf Minuten durchquert der Zug in einer Länge von etwa acht Kilometern das Gebirge. Eine gewaltige Gebirgsmaschine mit türgroßen Rädern unterstützt die Lokomotive. Sie hat einen wohltuend ruhigen Lauf, der Zug scheint mehr Schiff als Bahn. Beim Austritt sind wir in Krain. An den Stationen erscheinen neben deutschen slowenische Aufschriften. Die nächste Station hinter Veldes ist Wocheiner-Vellach, slowenisch Bohinjska-Bela. Die slowenische Sprache ist unstreitig klangvoll; Beweis gleich hinter einem weiteren Tunnel die nächste Station: Stiege, slowenisch Soteska. Ein nixengrünes Flüßchen, die Wocheiner-Save, begleitet uns; rechts schlängelt sich ein tadelloser Fußweg, der das Entzücken eines Radfahrers sein würde. Im Übrigen freue ich mich, keinen Reiseführer zu besitzen und so das Panorama links und rechts unbefangen genießen zu können. An den kleinen Stationshäusern grüßen

junge, heitere Gärten mit gepflegten Blumenbeeten und Gemüsefeldern, zum Teil noch im Entstehen begriffen. Der Bahndamm ist stellenweise durch riesige Zementwände, Mauern von Steinquadern und Faschinen vor Lawinenstürzen und Erdabrutschungen gesichert.

Wocheiner-Feistritz hat einen besonders schmucken Bahnhof mit zerrissenen Dolomitenmassen als Hintergrund. Rückwärts steht eine hochragende Kirche, abseits einige nüchterne Hotelneubauten. Einer nennt sich auf der Scheunen-Silhouette Grand Hotel. Der Ort könnte das Toblach der Julischen Alpen werden. Rasch nimmt uns wieder ein großer Tunnel für fünf Minuten auf. An seinem Ausgang winkt eine weitere Station: Podberdo, an grünleuchtende Matten geschmiegt. Das Stationsgebäude mit dem schlanken Erker an der Mittelfassade und den dreiteiligen Fenstern hat fast villenartigen Charakter. Geschmackvolle Gardinen hinter blühenden Topfpflanzen steigern den freundlichen Eindruck. Eine junge Frau und pausbackige Kinder lugen hinaus. Ein halbes Hundert Häuschen klettert vom Flußufer den rauhen Fels hoch hinan, jedes von tagwerkgroßen, wohlgepflegten Wiesen eingeschlossen, die dem Gestein mühsam abgewonnen sind. Das erste der Häuser, dicht am Tunnel, zeigt die Aufschrift Restauracija Strauß.

Die Fahrstraße folgt dem Zug getreu zur Rechten. Ihretwegen mußte sich manch trotziger Fels einer Amputation seines Fußes unterziehen. Neben der Straße folgt ein munterer Gebirgsfluß der Bahn. Reichliches Geröll deutet auf seine Stärke zur Zeit der Schneeschmelze. Die nächste Station ist bereits ganz slowenisch. Wenigstens weiß ich nicht, ob Huda Juzna ein oder zwei Ortsnamen sind. Welcher von beiden im letztern Fall wohlklingender ist,

mögen andere entscheiden. Auf dem Dach eines der unten liegenden Häuser steht in Riesenlettern Hotel Crna Prst. Der herrlich gewellte Bergrücken ist bis zur halben Höhe mit lachenden Wiesen bedeckt. Sie kontrastieren wirksam mit dem verwitterten, rostbraunen Gestein, das ein weiterer langer Tunnel durchschneidet.

Auf der nächsten Station St. Lucia-Tolmein marschieren zum erstenmal beide Sprachen im Einklang bis auf einen Vokal friedlich nebeneinander auf. Die Lage des Ortes ist großartig. Eine prächtige Brücke, erst Stein, dann Eisen, führt über den Isonzo. Eine Zeitlang geht's durch rauhe Felsen; ein Tunnel folgt dem andern; von Ansiedlungen keine Spur; nur die Bahnwärterhäuschen ragen auf wuchtigen Steinwällen über dem unten fließenden Wasser keck in die schroffe Felslandschaft empor. Die soliden Quaderbauten erhalten durch den rückwärtigen Steinwall und das zackige Eisengitter, das sie am Bahndamm umfriedet, das Aussehen einer winzigen Bastion.

Wasser und Zug beschleunigen ihr Tempo. Die im Wachstum vorgeschrittene Landschaft nimmt zusehends südlichen Charakter an. Obst- und Mandelbäume sind vorherrschend. Nach einem weiteren Tunnel erscheint die folgende Station nunmehr zur Linken, ebenso das Flüßchen, das uns beharrlich begleitet. Die Bauten werden in Gestalt und Farbe italienisch. Hinter der kühnen Isonzobrücke erscheint Görz. Es hat vor den bisherigen Stationen dreisprachige Aufschriften voraus. An dem stattlichen Bahnhof liest man Ausgang, Jzhod, Uscita. Aus der Ebene, in die der Zug jetzt eintritt, winken ausgedehnte Obstgärten, aus denen vereinzelt ernste Zypressen aufragen. Das Gebirge tritt zurück. Das berüchtigte kahle Felsgestein des rauhen Karstes beginnt. Bevor das Meer sich den

erwartungsvollen Blicken zeigt, will das Kalkplateau noch überwunden sein. Die Maschine keucht. Es geht bergan. Höhen und Schluchten, Wälder und Dörfer erscheinen zu unseren Füßen. St. Daniel-Kobdil—Stanjel-Kobdil lese ich auf der nächsten Station. Noch eine Stunde geht es aufwärts durch das steinreiche Karstgebiet. Dann ist die Höhe von Opčina erreicht, und auf der Scheidewand von Adria und Alpen erscheint, längst erwartet und dennoch unvermittelt, in seiner überwältigenden Schönheit das Meer.

Bis Triest erreicht ist, dauert's allerdings noch eine geraume Weile. Indes ist das Ende der Fahrt den Südhang des Karstes hinunter überreich an fremdartigen, landschaftlichen Bildern. Das schönste Schlußstück einer schönen Fahrt.

Reich und stolz steigt Triest am Meere empor, mit Millionenopfern berufen, den Handel der Levante an sich zu reißen. Es gibt sich ganz italienisch, damit muß man sich abfinden. Das Deutsche ist notwendiges Übel. In den besseren Geschäften findet sich wenigstens noch e i n deutscher Nothelfer, in den kleineren keiner. Die Hotels sind wieder einmal überfüllt, da eben ein Vergnügungsdampfer eingelaufen ist. Ich sichere mir mit Mühe und Not bei dem bekannten Volpich für eine Nacht ein Zimmer. Ein Abendspaziergang durch die belebten Straßen zeigt noch mehr das italienische Gepräge der Stadt. Ich schlendere dem Meere zu. Eines der Schiffe draußen im dunklen Hafen ist von Girlanden aus Glühbirnen überragt. Auf mein Befragen höre ich, daß es die „Thalia" ist, auf der, wie ich am folgenden Morgen erfahre, bereits ein Teil unterkunftsloser Gäste die erste Nacht verbringt.

26. April

Der Sonntag beginnt leicht bewölkt, verspricht indessen ein rechtes Sonntagswetter. Die Erwartung macht auch den Langschläfer zum Frühaufsteher. Die „Thalia" liegt, von Meeresblau und Himmelsblau eingerahmt, schwanenweiß am Molo San Carlo. Ich hole auf dem Staatsbahnhof meinen Kabinenkoffer und fahre gegen zehn Uhr an Bord. Der erste Eindruck, den das Schiff auf den Besucher macht, ist sehr anheimelnd. Die überlieferte peinliche Sauberkeit fällt sofort angenehm in die Augen. Der weiße Anstrich herrscht innen und außen vor. Dazwischen viel schimmerndes Messing. Die Einrichtung der Kabinen ist vom Grundsatz: Möglichster Komfort auf kleinstem Raum geleitet. Besonders sinnreich ist die geschmackvolle Waschtoilette. Auf dem Schiff herrscht bereits ein emsiges Hin und Her. Allein und zu mehreren fahren die Gäste an, die Kofferträger haben genug zu tun. Gegen Zwölf tönt in mein Auspacken Musik. Die Bordkapelle beginnt Abschiedsweisen zu spielen. Draußen am Molo haben sich inzwischen Hunderte, dann einige Tausende neugieriger Sonntagsgäste angesammelt. Die letzten Grüße wandern hin- und herüber. Punkt zwölf Uhr heult die Dampfpfeife. Langsam geht's hinaus. Unzählige Taschentücher flattern empor.

Noch ehe das Land den Augen ganz entschwunden ist, ertönen bereits die Mittagsfanfaren. Der vornehm in Weiß gehaltene Speisesaal mit vier langen Tischreihen ist für hundertachtzig Personen eingerichtet. Der Kommandant und die Schiffsoffiziere sind unter die Gäste verteilt. Ein Orchester von zwölf Köpfen besorgt diskret die Tafelmusik. Die Küche des Lloyd ist als erstklassig bekannt. Sechs bis sieben wohldurchdachte Gänge folgen mittags und abends einander. Der

verfeinerte Geschmack findet die auf den Schiffen üblichen Delikatessen aller Art. Wein- und Wasserpreise sind angemessen; die geschulte Bedienung verdient ehrliches Lob.

Inzwischen fahren wir die Küste Dalmatiens entlang. Sie ist von hohem Reiz. Sanft gewellte, waldige Hügel steigen am Meer empor. Deutlich zeigt sich bei Pola das gut erhaltene Amphitheater. Die dalmatischen Inseln winken zur Linken, bald groß wie ein Festland, bald klein wie ein Walfischrücken. Über dem Schauen vergeht die Zeit schnell. Um vier Uhr läutet die Glocke zum Tee. Reichliche Zugaben nach englischer Art locken von den blinkenden Tischen. Wer noch keine Unterhaltung gefunden, mag der Tafelmusik lauschen.

Der erste Meer-Sonnenuntergang ward veressen. Dafür entschädigt das Souper, das im übrigen als Diner gilt. Nach Tisch steht droben für jeden der Mokka bereit. Der eine beginnt eine Wanderung auf dem Promenadedeck, der andere macht sich's in den Polstermöbeln des Schreib- und Lesesalons bequem; andere suchen den behaglichen Rauchsalon auf, andere steigen zu der Bar hinan und sichern sich einen gemütlichen Zechwinkel, wieder andere entdecken den zierlichen Musiksalon, in dem ein Pianola mit einigen hundert Notenrollen zur Verfügung steht. Jedenfalls merkt ein jeder, daß Raum genug vorhanden ist, um sich nach Herzenslust allein oder mit anderen zu ergehen. Im übrigen zeigt der erste Abend, daß die Gäste unseres schwimmenden Hotels der Mehrzahl nach recht solide Menschen sind. Nach neun Uhr beginnen die Birnen in den Kabinen aufzuleuchten. Als ich gegen elf Uhr mit einem Plaudergenossen sacht in meine Kabine huschte, merkte ich, daß wir zu den letzten gehören.

27. April

Der Schlaf wollte erst um Mitternacht kommen; um Fünf strahlte bereits die Sonne durchs runde Kabinenfenster. Trotz der knappen Schlafdauer fühle ich mich frisch, wie wenn ich zu Hause nach solid und anstrengend verbrachtem Tagewerk volle zehn Stunden geschlafen hätte. Die Seeluft steigert sichtlich die erquickende Wirkung des Schlafes. Um sieben Uhr nähern wir uns der Insel Busi. Eine Grotte, angeblich schöner als die blaue Grotte von Capri, ist dort zu sehen. Fünf Bote, von zwei Pinassen gezogen, fahren mit etwa hundert Personen hinaus ans Land zur Besichtigung, eine artige Extragabe des höflichen Kommandanten. Einige, darunter ich, bleiben aus Bequemlichkeit an Bord und haben es nachträglich bereut.

Um acht Uhr erscheint Lissa mit der Hafenstadt Comisa, dessen Sardinenfischereibetrieb man vom Schiffe aus eingehend beobachten kann. Im Lauf des Tages verschwindet das Land immer mehr; nur hie und da erscheint noch ein winziges, steiniges Eiland. Auch das wird immer seltener. Der Nachmittag hält, was der junge Tag beim Erwachen versprochen hat. Wir haben zum erstenmal wolkenlosen Himmel, aus dem die Aprilsonne mit Juniwärme auf das Deck niederstrahlt. Das Meer erscheint wie eine stahlblaue, unermeßliche Scheibe; unser schimmerndes, weißes Schiff, das einzige Zeichen von Leben im weiten Rund, gleicht einem still dahinsegelnden Schwan. Alles sonnt sich behaglich wie junge Hunde. Viele halten Nachmittagsschläfchen von beträchtlicher Dauer.

28. April

Der Tag beginnt in wolkenloser Bläue. Kein Land zu sehen. Um elf Uhr am Abend vorher haben wir Brindisi passiert, wo adriatisches und ägäisches Meer seit jeher einander mehr oder minder stürmisch umarmen. Den Tag über fahren wir um die Südküste Siziliens herum. Ich beginne, dem guten Beispiel vieler folgend, den Morgen mit einem warmen Meerbad in einer der geräumigen Badekabinen, die den Gästen hier kostenlos zur Verfügung stehen. Tagsüber liege ich in jenem gedankenlosen Nichtstun, das nur an oder auf dem Meer restlos erlernt werden kann, in der Sonne. Andauernd herrscht eine Brise, die die Wärme angenehm mildert, namentlich auf dem Kommandodeck. Das Kommandodeck wurde in der Folge unser Solarium d. h. das Lieblingsplätzchen aller derer, die die wohltätige Wirkung des Sonnenlichtes an sich bereits erprobt haben oder noch erproben wollten. Außerdem ist man dort in der Nähe des Kompasses den Schiffsschwankungen und damit den drohenden Symptomen der Seekrankheit am wenigsten ausgesetzt. Endlich bietet sich hier für Wissensdurstige beider Geschlechter hinreichend Gelegenheit, ihre nautischen und sonstigen allgemeinen Kenntnisse bei den außerordentlich liebenswürdigen Offizieren und Kapitänen zu bereichern.

Die Münchener „Jugend" hat einmal die zehn Fragen zusammengestellt, die von den Passagieren allgemein an jeden Kapitän gerichtet werden. Sie sind von einer so niedlichen Richtigkeit, daß ich sie hier wiederhole:

1. Haben Sie schon einmal Schiffbruch erlitten?
2. Gibt es in dieser Breite Walfische?
3. Wie tief ist das Meer hier?

4. Was ist das beste Mittel gegen Seekrankheit?

5. Wie oft haben Sie den Ozean schon durchquert?

6. Darf ich auf die Kommandobrücke gehen?

7. Erinnern Sie sich an meine Großtante, die vor achtzehn Jahren auf Ihrem Schiffe fuhr?

8. Wieviel Knoten fährt das Schiff?

9. Werden wir einen Sturm bekommen?

10. Die Passagiere stellen wohl manchmal recht dumme Fragen an Sie?

Jeder meiner Bordgenossen wird bestätigen müssen, daß er mindestens einige der vorstehenden Fragen, mehr als es unserm charmanten Kommandanten und seinen Offizieren lieb gewesen sein mag, aus Wissensdrang zeitweise an diese gestellt hat.

Gegen Abend zeigt sich westlich von uns der Kegel des Ätna. Es ist selbstverständlich, daß einige scharfsichtige Passagiere auch leichte Rauchwölkchen über seiner Spitze bemerkt haben wollen. Wer nicht so glücklich war, wurde durch einen herrlichen Sonnenuntergang hinter den Bergen Kalabriens entschädigt. Der Abend brachte einen Tanz in der mit Fahnen und Lampions geschmückten Glasveranda. Die Veranstaltung zeigte bereits, in welch wohltuender Eintracht sich die buntgewürfelte Reisegesellschaft rasch zusammengefunden hatte. Der Nichttänzer sind allerdings wie immer so auch hier nicht wenige. Auch ich bekenne mich zu ihnen und ziehe eine Abendwanderung auf dem Promenadedeck dem Zusehen vor. Eine solche Wanderung mag wohl zu den reinsten Genüssen einer Seefahrt gehören. Die Betrachtung des gestirnten Himmels, dessen Schönheit hier die des Festlandes weit überragt, ist ein Labsal für Körper und Geist.

An ein Wort Wilhelms II. mußte ich hierbei immer wieder denken und die Wahrheit dieses Geständnisses anerkennen,

das etwa also lautet: „Wer jemals einsam auf hoher See auf der Schiffsbrücke stehend, nur Gottes Sternenhimmel über sich, Einkehr in sich selbst gehalten hat, der wird den Wert einer solchen Fahrt nicht verkennen. Manchen von meinen Landsleuten möchte ich wünschen, solche Stunden zu verleben, in denen der Mensch sich Rechenschaft ablegen kann über das, was er erstrebt und was er geleistet hat. Da kann er geheilt werden von Selbstüberschätzung, und das tut uns allen not."

29. April

Um fünf Uhr weckt mich gemäß Verabredung der Steward zum Bad. Der Ruf der Meerbäder hat sich so rasch an Bord verbreitet, daß der, der sie regelmäßig benützen will, zum Frühaufsteher werden muß. Um sechs Uhr sind bereits viele an Deck. Zum erstenmal erscheint Land:

Malta

Maltas sandfarbige, hügelige Küste wird sichtbar. Die große Ähnlichkeit mit der Küste Palästinas bei Jaffa drängt sich sofort jedem auf, der das Heilige Land kennt. Unverkennbar ist auch der orientalische Charakter der Landschaft. Um sieben Uhr fährt die „Thalia" in den Großen Hafen ein. Ein Kriegsschiff, der erste Zeuge britischer Macht, fährt majestätisch an uns vorüber, dem Hafen zu. Die Bastionen hissen zwei Flaggen. Ab und zu klingt Glockengeläute hinüber.

Die Ausbotung erfolgt durch die „Thalia"-Bote. Sie werden durch unsere Pinasse, die ein Offizier befehligt, rasch und sicher ans Land befördert. Wagen stehen für jene, die sich der bewährten Führung Cooks anvertrauen, an der Landungsstelle. Es sind durchwegs gute Landauer, für drei Personen eingerichtet, sauber mit Leinenbezügen ausgeschlagen, dabei durch einen Baldachin gegen die Sonne geschützt. Die Pferdchen sind zierlich, oft nicht über Eselsgröße, dabei sehr ausdauernd. Die steilen, allerdings musterhaft gepflegten Straßen fahren sie ohne Mühe hinan zur Strada reale, der Hauptverkehrsader der Hauptstadt Lavaletta. Bemerkenswert ist neben der quadratischen Regelmäßigkeit des Straßennetzes die Ausnützung des Bodens durch meist vierstöckige Häuser. Von der Strada reale zweigen links und rechts in fast gleichen Abständen schnurgerade, recht enge Seitengassen ab, die zur Linken und Rechten mit einem Ausblick aufs Meer enden. Das Stadtbild wird dadurch etwas einförmig, stellenweise fast langweilig. Privat- und Kaufhäuser haben italienischen Charakter. Auffallend ist die Sauberkeit in den Straßen sowie in den Läden, wie man sie hier an der Pforte zum Orient nicht erwartet hätte. Die Auslagen sind in der Mehrzahl hübsch, die Verkäufer nicht aufdringlich, im Gegenteil teilweise sogar direkt von orientalischem Phlegma. Von wohltuender Sauberkeit sind auch die Gaststuben, namentlich auf der Hauptstraße. Vogelhändler gibt's genug. Dutzende von Holzkäfigen mit zwitschernden Kanarien erblicken wir bald hier, bald dort; Katzen gibt's gleichfalls in Fülle. Mehr noch braune Ziegen mit strotzenden Eutern, deren Milch von schreienden Buben angeboten und rege begehrt wird.

Der erste Besuch gilt dem Palast des Gouverneurs. Ehemals war der stolze Bau Residenz des Großmeisters der

Johanniter. In dem innern Gartenhof erinnern blühende Blumen daran, daß wir uns der tropischen Zone nähern. Der große Saal ist in ein reichhaltiges Waffenmuseum umgewandelt. In der Mitte ragt auf einem Sockel die Marmorbüste des ersten Napoleon. Napoleon the great steht auf dem Sockel. Ein früherer Gouverneur hat dem Kaiser die Büste gewidmet. Die Widmung ehrt den Stifter wie die Regierung, die ihn dazu autorisierte.

Eben zieht mit klingendem Spiel gegenüber auf der Hauptwache die Wache auf. Voran musizierende Rotröcke, dann Kakileute, hochgewachsene, schlanke Gestalten in tadelloser Haltung. Die feingeschnittenen Züge, das blonde Haar und die hellen Augen verraten sogleich ihre nordische Heimat und berühren neben den Einheimischen, einer Kreuzung von Italienern und Orientalen, auf dem landschaftlichen Hintergrund den deutschen Beobachter ganz heimatlich. Der Sitzungssaal des Gouverneurpalastes wird, so wie er ist, bis auf die Wilhelm Busch-Typen, die die Herren Räte während des Vortrags eines Kollegen auf ihre weißen Löschblätter kritzelten, bereitwillig geöffnet. Die Wände schmücken Gobelins, die die Weltteile darstellen. Sie scheinen soeben fertiggestellt, sind indes bereits zweihundert Jahre alt und von unbezahlbarem Wert.

Der Wagen führt uns durch die nächsten Querstraßen zur alten Johanniterkirche, der Kathedrale San Giovanni. Ein dreischiffiger Renaissancebau, dessen Seitenschiffe die Grüfte vieler Malteser enthalten. Der Hochaltar zeigt in Marmor die Taufe Christi durch den Täufer. Zwei Thronsessel stehen davor, rechts für den Bischof, links mit dem britischen Wappen am Baldachin für den Gouverneur.

Der Wagen fährt durch einige schmucke Straßen mit lebhaftem Geschäftsverkehr zu einem kleineren, unscheinbaren

Gotteshaus. Die Tür ist verschlossen, der Pförtner muß erst herbeigerufen werden. Das stattliche Gebäude nebenan scheint eine Schule zu sein. Die Jugend tummelt sich auf dem Hofe; einige Knirpse lugen neugierig durchs Gitter. Unterhalten wir uns, bis der Küster erscheint, ein wenig mit ihnen. Ein italienischer und englischer Annäherungsversuch scheitert, obwohl beides die Landessprachen sind; wohl aber locken wir bald ein ganzes Rudel von Bübchen und Mädchen ans Gitter, die auf einige hingeworfene Kupfermünzen eine jauchzende Jagd nach Geld veranstalten, deren Heiterkeit selbst die seitwärts stehenden jugendlichen Lehrerinnen erfaßt.

Hübsche, gesunde Kinder sind's, fast sämtlich schwarze Krausköpfe mit lebhaften Augen in tiefbraunen Gesichtern, dabei auffallend sauber die einen wie die andern. Man könnte sich, den Soldo als Dolmetscher, stundenlang mit ihnen unterhalten; doch die Zeit ist knapp und die Kapelle inzwischen geöffnet.

Durch die Sakristei geht's abwärts in einen kellerartigen Gewölberaum, die Chapel of bones. Eine grausige Ausstattung nach dem Grundmotiv Memento mori. Links und rechts ist vom Boden bis zur Decke Schädel an Schädel gruppiert, an der Decke gekreuzte Arm- und Beinknochen; zu beiden Seiten des kahlen Altars (sein einziger Schmuck ist eine hölzerne Madonna, die einst am Bug einer Malteser Galeere stand) sind die Knochen gleich kistenweise aufgeschichtet. Zwischen Apsis und Seitenwand steht in einer Nische links und rechts ein komplettes Gerippe. Das eine war nach der Erzählung des Sakristans ein französischer Edelmann, der die Malteser 1563 bei der Belagerung durch die Türken befehligte, das andere war eine Malteserin, die damals heldenmütig ungezählte Verwundete pflegte, bis eine feindliche Kugel sie traf.

Über zweihundert Jahre ruhten die bei jener Belagerung Gefallenen auf dem Friedhof; dann verbrachte man ihre Gebeine in diese Kapelle, zugleich mit den von Kugeln durchlöcherten Schädeln jener Bürger Maltas, die später von den Franzosen bei Einnahme der Insel standrechtlich erschossen wurden; schauerliche Schaustücke einer seltsamen Geschmacksverwirrung. In beklommenem Schweigen schreiten wir die düstere Steintreppe hinauf und atmen mit dankbarem Behagen die duftgetränkte Lenzluft ein, die Kirche und Schule überstrahlt. Vom Schulhof nebenan tönen feine Kinderstimmchen. In geordneten Reihen marschieren lebhaft schwatzend Bübchen und Mädchen zur Klasse. Diesmal aber trifft mein Blick die junge Welt nur flüchtig; ich werde den Anblick der weißschimmernden Schädel nicht los, die sie drunten in dem Gewölbe an der schwarzgestrichenen Kirchenwand zur Ausschmückung verwendet haben.

Die flinken Pferdchen führen uns rasch zum schönsten Punkt Maltas, der Baracca, der höchsten Bastion. In ihrem Innenhofe, den offene Arkaden umschließen, plätschert ein Springbrunnen, von schwellenden Rosen, schneeigen Lilien und leuchtenden Geranien umwuchert. Der Rundblick auf die Insel und das Meer ist von einer Schönheit, die es schwer macht, sich von dieser Städte des Friedens zu trennen. Jenes Gefühl, das den Hochtouristen beim Ausblick auf den Alpenhöhen ergreift, überkommt den Beschauer hier mit aller Gewalt.

Um zwölf Uhr führen uns die Bote zum Mittagstisch auf die „Thalia" zurück. Der Nachmittag gilt einem wiederholten Bummel durch die Insel und einem nochmaligen Besuch der aussichtsreichen Baracca, die ja für zehn Penny mit dem Lift bequem zu erreichen ist. Erst bei Eintritt der

Dunkelheit geht's aufs Schiff zurück. Der Abend ist wundervoll: vor uns die wüstenfarbige Insel, langgestreckt im tiefblauen Meer, darüber der gleiche blaue Himmel, rückwärts die langsam ins Dunkel versinkende Stadt, in der nacheinander ungezählte elektrische Lichter aufflammen. Die „Thalia" wendet den Kurs südwestlich nach Algier.

30. April

Während der Nacht ist stürmische See. Der Morgenhimmel ist etwas bewölkt, dann tagsüber klar. Nach Berichten maltesischer Zeitungen herrscht im atlantischen Ozean ein heftiger Sturm, dessen Ausläufer wir jetzt von Gibraltar her verspüren. Die ersten Seekranken werden sichtbar. Ich bleibe den Tag über auf dem so ruhigen wie sonnigen Kommandodeck. Die andauernd scharfe Brise macht die Sonne ganz erträglich. Mittags zeigen sich bei Tisch zum erstenmal viele Lücken. Land ist nicht zu sehen. Nachmittags wird die gebirgige Insel Pantellaria, eine italienische Strafkolonie südlich von Sizilien, sichtbar. Gegen sechs Uhr legt sich die See und der Wind. Die Westspitze Nordafrikas, das felsige Kap Bone mit dem schimmernden Leuchtturm am Fuß des schwarzen Felsens erscheint. Zwei Klippen, die gleich darauf gegenüber auftauchen, besagen, daß wir an dem Hafen von Tunis vorbeifahren. Ein Dutzend Seekranke, die es gewesen sind und nicht werden wollen, soupieren an kleinen Tischen in ihren Klappstühlen auf dem Promenadedeck, wo die Luft bekömmlicher und die Schwankungen des Schiffes weniger verspürbar sind als im Speisesaal. Den herrlichen Tag beschließt ein gleicher Abend bei beruhigter See.

1. Mai

Der erste Maientag beginnt wolkenlos. Das Meer ist ruhig. Trotzdem verspüre ich beim Ankleiden den ersten Anfall der Seekrankheit, eile indes rechtzeitig nach oben an die frische Morgenluft und wende die Symptone ab. Die Sonne Afrikas macht sich bereits in frühester Morgenstunde bemerkbar. Land ist nicht zu sehen. Tagsüber bleibt die See ruhig, der Himmel rein. Ab und zu wird ein Streifen der afrikanischen Küste sichtbar, an der wir westlich vorbeifahren. Nachmittags veranstaltet das Schiffskommando probeweisen Feueralarm, sowie probeweise Rettung eines Überbordgefallenen. Beide Übungen werden mit größter Exaktheit ausgeführt. Namentlich die letztere erregt das größte Interesse der Passagiere. Ausbotung des Rettungsbotes und das Einbringen des Rettungsgürtels vollziehen sich unter der schneidigen Leitung des dazu abkommandierten Schiffsoffiziers in wenigen Minuten.

Algier

2. Mai

Um halb sieben Uhr in der Früh zeigt sich die gebirgige Küste von Afrika, bald darauf die Stadt Algier, vom Morgennebel halb verschleiert. Immerhin ist das weiße Riesendreieck, das von dem halbkreisförmigen Golf die belaubten Berghänge hinansteigt, in seiner einzigartigen Mischung von morgen- und abendländischer Baukunst gut erkennbar. Die berechtigten Wünsche aller, den afrikanischen Boden alsbald betreten zu dürfen, zügelt zunächst die Eröffnung des Cookvertreters, daß

unsere Bordzeit der Ortszeit um eine halbe Stunde voraus ist, sodaß die für acht Uhr bestellten Wagen demnach erst in einer Stunde eintreffen.

Inzwischen legt die „Thalia“ Anker. Ein Dutzend Araber nähert sich geschäftig dem Fallreep. Ich vermisse das Schreien und Schelten, das an anderen orientalischen Hafenplätzen aus arabischen Händler- und Botsmannskehlen den Landenden mißtönend entgegengellt und erinnere mich daran, daß das vor uns liegende Land seit siebzig Jahren eine französische Kolonie ist.

Mit zwei Pontons ist in einer Viertelstunde eine bequeme Landungsbrücke hergestellt. Inzwischen hat die Sonne den Nebel durchbrochen und läßt uns einen Vorgeschmack der weiteren Tagestemperatur frühzeitig empfinden.

Bald stellen sich die Wagen, je vier mit einem Führer, ein. Bequeme Zweispänner, deren einheimische Lenker das tadelloseste Französisch in Algier zu sprechen scheinen. Die Rundfahrt beginnt mit einer vorübergehenden Enttäuschung. Man vermeint, durch eine modern gebaute französische Hafenstadt zu fahren: breite, sauber gepflasterte Straßen, durchwegs drei- bis vierstöckige Häuser, die Fenster vielfach bis zum Boden der Etage reichend, mit einem einzelnen oder das ganze Stockwerk umrahmenden Eisenbalkon, die Läden groß, luftig, mit entsprechenden Auslagen, das Publikum rührig, europäisch, allerdings ein Gemisch von französischen und arabischen Elementen in sämtlichen Schattierungen: vom arabischen Dandy bis zum Burnusträger und dem in richtige Lumpen gehüllten arabischen Bettler und Bauern. Besonders reizvoll berühren sich Abend- und Morgenland in der, nebenbei bemerkt, behaglichen und ruhigen Straßenbahn. Der Straßenomnibus wird augenscheinlich in der Mehrzahl von

Arabern zweiter Klasse frequentiert und zwar ziemlich rege. Die vorbeifahrenden Omnibusse sind mit braunen Linnengestalten vollgefüllt.

Algier besitzt einen gesegneten Boden. Die grüne Berglehne, an der seine flachen Häuser und maurischen Villen emporklettern, kündet es dem Fremdling auf den ersten Blick an, noch ehe er vom Schiff aus das Festland betritt. Sein jardin d'essai, wie die unvergleichliche Pflanzung tropischer Bäume und Gewächse ebenso schlicht als zweckentsprechend genannt wird, kündet es noch beredter. Diese Oase inmitten einer steinernen Wüste von charakterlosen Bauten ist das vollendetste, was sich unter Tropenkulturen vorstellen läßt. Seine drei gigantischen Alleen von Palmen, Platanen und Gummibäumen dürften an Schönheit in der Welt nicht ihresgleichen finden. Die gesamte Bodenfläche dieses botanischen Gartens könnte bequem das Häusergebiet einer deutschen Mittelstadt einfassen. Dies Paradies, das sich über einem früheren Malariasumpf duft- und schattenspendend ausbreitet, ist die Visitenkarte der algerischen Hauptstadt und unzweifelhaft eine achtunggebietende.

Folgt als zweite Sehenswürdigkeit die Sommerresidenz des Gouverneurs. Ein üppiger, schöner Maurenpalast, der milchweiß aus einem märchenhaften Park hervorschimmert. Früher war der prächtige Bau die Sommerresidenz des Dei von Algier. Einer dieser Janitscharenfürsten, ich glaube der viertletzte ist es gewesen, mochte mit trauernder Sehnsucht der Alhambra gedacht haben, die vor einem halben Jahrtausend die maurischen Könige von Granada für sich und für ihre Günstlinge und Frauen errichteten. Und so baute er ein afrikanisches Königshaus, weniger kostbar und nicht so künstlerisch wie jenes vielgepriesene am Guadalquivir, dafür

aber weit herrlicher gelegen mit einem überwältigenden Ausblick auf Land und Meer zu seinen Füßen. In diesem luftigen und duftigen Haus mit seinen verwirrenden Formen und Farben, dem typischen Ausdruck orientalischer Sinnlichkeit, mögen die französischen Gouverneure sich als Legaten Frankreichs nicht wohl fühlen. Der Gouverneur wohnt abseits in einer stattlichen europäischen Villa.

Zwei weitere Paläste der ehemaligen Deis mit erquickenden Innenhöfen und Arkaden, heiteren Gemächern und Sälen, reich an architektonischer Filigranarbeit, dienen dem Gouverneur-General sowie dem Erzbischof von Algier als Residenz. Was Wunder, wenn auch Allah dem Christengott eines seiner Häuser abtreten mußte. Wir betreten eine stattliche Moschee, deren Kuppeln die Geschichte dreier Jahrhunderte unter sich vorüberrauschen hörten. Sie ist heute eine Marienkirche, Mariä vom Sieg geweiht. Während die Blicke an den ernsten Wänden haften, klingt das Organ eines greisen, bärtigen Priesters an unser Ohr, der vorn in den Bänken einer Schar achtjähriger Mädchen in französischer Sprache Religionsunterricht erteilt.

Doch zurück zur Sommerresidenz auf der Höhe der Vorstadt Mustapha. In ihrer Nachbarschaft befindet sich ein schlichtes, doch sehenswertes Gebäude, das Museum. Nicht besonders reichhaltig, aber kulturgeschichtlich von besonderm Wert. Die wenigen Räume bergen jene Altertümer aus punischer, römischer und altchristlicher Zeit, die seither in Algerien gefunden wurden. Manch kostbares Stück ist darunter, das in einer europäischen Sammlung auf den schaffenden und forschenden Geist zweifellos befruchtend einwirken müßte. Unter den Statuen, von denen leider keine unversehrt ist, fällt der Torso einer Venus auf: nur der Liebesgöttin kann

dieser schöne Frauenleib, des Kopfes und der Gliedmaßen beraubt,. angehört haben. Verschiedene Reliefs, Fresken, Sarkophage und Grabsteine müssen aus der ersten Zeit des Urchristentums stammen. Eine scheu verschleierte Symbolik leitet die Gedanken zu den heiligen Mysterien der jungen Religion hinüber, die in den beiden ersten Jahrhunderten auf dem nordafrikanischen Boden zahlreiche versteckte und offene Bekenner besaß.

Algier bildet in seinem Stadtplan geometrisch ein Dreieck und setzt die Dreiteilung in seiner Bevölkerung fort. An der Küste die handelsbeflissene Hafenstadt, die die reichen Schätze des gesamten Landes übers Meer befördert; droben auf der ruhigen, bewaldeten Höhe das Villenviertel Mustapha mit verschwiegenen, in Gärten gebetteten Landhäusern und neuzeitlichen Winterhotels; dazu das Araberviertel. Nur unbeschuht darf man des Arabers Moschee, nur zu Fuß kann man seinen Stadtteil betreten. Eine Welt für sich. Hinauf und hinab ein Gewirr von schrecklichen Häuschen, dies krumm, jenes winkelig, in jedem zweiten der fensterlosen Bauten ein Händler, Handwerker oder Krämer mit Urväterhausrat.

Falls Nahrungsmittel feilgeboten werden, künden entsetzliche Gerüche dies von weitem an. Schwatzende Mannsleute und jugendliche Faulenzer hocken in sichtlichem Wohlbehagen vor den Haustüren, ehrlich bestrebt, des Tages Kreislauf so mühelos wie möglich zu verbringen. Hin und wieder huscht eine weißverschleierte Frauengestalt vorüber. Ein blinder oder kranker Bettler, der, in wirkliche Lumpen gehüllt, am Stock vorbeitappt, oder schmierige Knirpse strecken bettelnd die Hände aus. Für die Mehrzahl der Bewohner allerdings ist der vorübergehende Europäer kaum der Beachtung wert. Diese Kasbah (ursprünglich der Name der arabischen Zitadelle,

der sich inzwischen auf das ganze Viertel übertragen hat) ist eine Sehenswürdigkeit und gewiß ein interessantes Stückchen Orient in unverfälschter Naturtreue mitten im Herzen einer europäischen Villen- und Handelsstadt. Indes mehr als einmal begehrt selten das europäische Auge sie zu sehen.

In einigen der ärmlichen Gäßchen, wo tagsüber Haus an Haus entschleierte Kabylenweiber mit leisem Lächeln den Vorübergehenden locken, soll nachts das Laster bedenklich hausen. Kenner der Verhältnisse raten entschieden davon ab, dort sittengeschichtliche Kenntnisse zu sammeln. Obwohl die Sittenreinheit seiner Frauen und Töchter über jeden Zweifel erhaben ist, gönnt der Moslem dem Christen auch seine Hetären nicht. Nicht ungern legt er sich im Schutz der Nacht mit Gleichgesinnten auf die Lauer nach jenen, die nach dem Beispiel betrunkener Matrosen in der Kasbah zweifelhaften Abenteuern nachspüren und ließ schon manchen weißen Romeo die Gunst seiner braunen Julia, beraubt und verprügelt, reuevoll nachempfinden.

Das Verschwinden des Araberviertels bedeutete nicht nur aus hygienischen Gründen für die herrlich gelegene Stadt keinen Verlust. So bleibt die Empfindung des Reisenden immer gemischt, wenn er auf der Place du gouvernement sowie auf den Boulevards am Meer das Publikum von Algier Revue passieren läßt. Neben eleganten Französinnen der ganzen und halben Welt mit feinen, pikanten Gesichtern und Europäern mit jüngsten Modewesten drängen sich mittelmäßige Kavaliere arabischer Abkunft, Männer mit verschlissenem Burnus und schmierigem Fez, alte Bettler, halbwüchsige Hausierer, ein Rudel jugendlicher Stiefelputzer — in Summa ein Gemisch von aufdringlicher Talmikultur und rückständigem Orient, das die Sinne ermüdet.

Wir alle fühlen uns, auf unser ruhiges, reinliches Schiff zurückgekehrt, abgespannt. War es der Lärm des Handelsviertels, wo jeder Lastwagen mindestens drei, oft auch die doppelte Anzahl Pferde zählt? War es der Staub, der nicht nur die paradiesische Flora, sondern auch unsere Kehlen und Lungen ermattete? Ist es die glühende Sonne Afrikas, die der über tausend Fuß hohe Bergrücken in seinen Poren aufsaugt und auf die Stadt zu seinen Füßen ausströmt? Ist es die überreiche Fülle fremdartiger Bilder, die wir in der Altstadt in uns aufgenommen haben? Es mag gewiß alles zusammen wirken. Und doch wird Algier wohl stets die Perle Nordafrikas bleiben. Als die „Thalia" abends gegen acht Uhr die Anker lichtete und langsam den Golf hinaus gegen Westen den Kurs nahm, lag die Stadt wie illuminiert an der schwarzen Lehne des Saheb. Die Boulevards am Meer, vor fünfzig Jahren nach Pariser Muster von Haußmann errichtet, erglühten in unzähligen elektrischen Lichtern, die sich sternengleich die Höhen hinan fortsetzten. Und all das Lichtermeer überragte hoch oben am nächtlichen Himmel wie ein Symbol die silberne Scheibe des Halbmondes.

3. Mai

Wir fahren an der Nordküste Afrikas vorbei, auf Malaga zu. Das Meer tiefblau und ruhig wie ein Landsee, die Sonne von wahrhaft afrikanischer Glut. Kein Land zu sehen. Vormittags ein Dampfer, der von Spanien zu kommen scheint, nachmittags ein anderer, der unsern Kurs nimmt. Heute sehe ich auch die ersten Delphine, gleich vier nebeneinander. Muntere Tierchen, die mit Vorliebe paarweise

dahinschießen, wie ein Riesenkarpfen von anderthalb Meter Länge. Sie schwimmen ruckartig teils über, teils dicht unter der Wasserfläche und scheinen auf die Schiffsabfälle sehr erpicht zu sein.

4. Mai

Morgens um sieben Uhr Landung. Malaga liegt, mit dem Hafen von der Kathedrale beherrscht, am Fuß malerischer Höhenzüge. Der erste Eindruck ist sehr freundlich: der geräumige Hafenplatz mündet in einen zwar sonnigen, aber echt südländischen Park mit stolzen Palmen- und Platanenalleen. Nicht weit vom Meer liegt die Kathedrale. Fünfzehn Marmorstufen führen zu den drei mächtigen Portalen. Ihrer Höhe und Breite entspricht das blendendweiße, dreischiffige Innere. Das Hauptschiff unterbricht nicht gerade vorteilhaft der reichgeschnitzte Chor. Der Hauptaltar ist ein Miniaturtempel mit Kuppeln und offenen Fronten. Die Dompfeiler sind monumental, bei der gewaltigen Höhe indes nicht drückend.

Eine Wanderung durch die Straßen zeigt, daß das alte, ehemals maurische Malaga zusehends einem neuen Stadtbild weichen muß. Da es frühmorgens ist, besuchen wir den Marktplatz. Orientalischer Lärm vermischt sich mit orientalischen Gerüchen zu einem wenig einladenden Ganzen. Auffallend sind verschiedene fremde Fischarten. Die zerfallene hölzerne Markthalle, in die keine deutsche Hausfrau sich hineintrauen möchte, zeigt unverkennbar die Hand eines arabischen Baumeisters. Wir verzichten angesichts des Staubes und der zunehmenden Hitze auf die Besteigung des Gibralpharo, d. i. Leuchtturmberges, dessen Festungsmauern

bei klarer Luft eine Fernsicht bis Afrika ermöglichen sollen, folgen dem ausgetrockneten Bett des Guadalmedina (zu deutsch Stadtfluß) nach dem erfrischenden Hafen und kehren zum Gabeln nach der „Thalia" zurück. Um elf Uhr erfolgt die Ausbotung derjenigen, die unter Führung Cooks einen Landausflug nach Granada beabsichtigen.

Granada

Zehn Minuten von der Landungsstelle am Hafen erwartet uns ein bequem und elegant eingerichteter Sonderzug nach Granada. Eine hochinteressante Fahrt. Der Knotenpunkt für alle Züge von und nach Malaga ist Bobadilla. Die volle siebzig Kilometer lange Fahrt bis Bobadilla geht teilweise durch eine wahre Höllenschlucht des kalkschiefrigen Küstengebirges, das wiederholt von Tunnels durchbrochen und durch hohe Brücken der Bahn gewonnen wird. Vorübergehend fahren wir durch tropische Pflanzenwelt. Trotz der Bergfahrt kommen wir pünktlich in Bobadilla an, dessen Bahnwirtschaft nach Kaffee, Orangen (eine Orange fünfundzwanzig Centimes!) und sonstigen Erfrischungen bestürmt wird.

Nach kurzem Aufenthalt Weiterfahrt. Bemerkenswerte Ortschaften passieren wir nicht. Das halbe Dutzend Stationen sind anspruchslose Häuschen, äußerlich sauber, im Innern vorweltlich eingerichtet. Die letzten dieser Orte bildeten einst die Schlüssel, maurisch gesprochen, das Auge von Granada. Von mancher ehemals maurischen Stadtfeste sind die Ruinen vom Zug aus noch heute sichtbar.

Pünktlich, in Spanien eine Seltenheit, läuft der Zug abends gegen sechs Uhr in Granada ein. Die Schneegipfel

der Sierra Nevada erglühen im sinkenden Tag. Hinter Granadas wenig einladendem Bahnhof erwarten uns zwei Dutzend erträgliche Wagen mit gutem Gespann. Der erste Eindruck der nach zehn Minuten anspruchslos beginnenden Stadt rechtfertigt den über sie gefallenen Ausspruch der lebenden Ruine. Erschreckender Staub bedeckt die ungepflegten Straßen. Bald wird's besser. Neu-Granada hebt an mit vierstöckigen Balkenbauten, allerdings ohne besonderes Gepräge, gleich denen von Malta und Algier dem Geschmack und Bedürfnis des Südländers angepaßt.

Wir fahren den Alhambrahügel hinan. Hinter dem verwitterten Torgebäude nimmt unerwartet ein nordischer Wald mit hundertjährigen Ulmen und anderen heimatlichen Bäumen uns auf. Erquickende Kühle umfängt uns. Leider dauert die Fahrt durch diesen deutschen Wald auf spanischem Boden kaum mehr als eine Viertelstunde. Am Ausgang erscheint unser Hotel, ein nüchterner Doppelbau, der gleich der Alhambra seine behaglichen, teils maurischen Innenräume nach außen nicht verrät. Dem Abendessen folgt auf die zehnstündige Bahnfahrt ein Spaziergang in dem lauschigen Alhambrapark, der von zahllosen Nachtigallen bewohnt ist.

5. Mai

Das Ereignis des nächsten Tages ist die Besichtigung der Alhambra. Die Wagen führen uns vom Hotel an einem schmucken Landhaus vorbei die Höhe hinan. Ihren Gipfel bedecken die ziegelroten (Alhambra = die rote), schlichtersten Ruinen und Gebäude, die ehemals den maurischen Königen von Granada als Residenz gedient haben. Das Interesse an

der Besichtigung wird durch das unscheinbare Äußere des vielgepriesenen Wunderbaues gesteigert. Im Gegensatz hierzu steht der vorgelagerte Renaissancebau, mehr ein Neubau von heute als eine vierhundertjährige Ruine. Karl der Fünfte, in dessen Reich die Sonne nicht unterging, empfing von dem letzten spanisch-maurischen König als seinem Gefangenen die Schlüssel der Alhambra. Aber das phantastische Araberschloß behagte dem Kaiser nicht, und er begann nebenan den Bau eines neuen Palastes. Schon ragte über dem Erdgeschoß, dessen Tor noch heute in mächtigen Lettern die Inschrift Karol V. zeigt, das erste Stockwerk. Da trat ein Erdbeben ein und verleidete dem Kaiser die Vollendung.

Die Alhambra läßt sich weder flüchtig betrachten noch skizzenhaft erschöpfend beschreiben. Sie ist und bleibt das hervorragendste arabische Baudenkmal auf europäischem Boden, und ihresgleichen wird nie mehr erstehen. Ihre sinnvoll stilisierende Flächenornamentik, das wechselnde Farbenspiel der metallisch glänzenden Kachelsockel, die reiche Geometrie der Kasettendecken und Türen wird allezeit unerreicht bleiben. Die Anlage ist die den Arabern und früher den Römern eigene: Innenhöfe, die von Säulen umstanden sind. Ein knapper Hinweis auf die schönsten Höfe und Säle möge genügen. Beginnen wir mit dem Myrtenhof. Um die Längsseiten eines Fischteiches, in dem muntere Goldfische schwimmen, ziehen sich beschnittene Myrtenhecken. In den Nischen der Galerien, die seine Schmalseiten umgeben, ruhten einst auf Teppichen und Polstern die Fürsten Granadas und freuten sich beim Plätschern des Wassers an der vielgestalteten Ornamentik der farbenschillernden Wände. Der Löwenhof, ebenfalls ein Rechteck, hat statt des Teiches in der Mitte ein kreisrundes, doppeltes Marmorbecken. Das untere größere

wird von zwölf wunderlich geformten Löwen getragen, die bezeugen, daß die Araber auch in der Blütezeit ihrer Künste als Bildhauer zurückgeblieben sind. Es wird allerdings von mancher Seite darauf verwiesen, daß der Islam seinen Bekennern verboten hat, lebende Wesen in Ton oder Stein nachzuformen. Den Löwenhof umgeben rings Säulenhallen. Im ganzen hundertvierundzwanzig schlanke Marmorsäulchen, an den beiden Arkaden der Schmalseiten schier verwirrend in ihrer Fülle und dennoch von strengster Regelmäßigkeit. Die ausgezackten Stalaktitenbogen der Säulen sind Meisterwerke.

Von den größeren Sälen ist bemerkenswert der quadratische Gesandtensaal, ehemals der Thronsaal mit prächtiger Kuppeldecke. Der Ausblick von seinen neun Fenstern über Stadt, Land und Gebirge ist so herrlich, daß man annehmen muß, dieser Saal war mit Bedacht zum Empfang der Abgesandten fremder Fürsten und Völker berechnet. An den hohen Saal der Abencerragen knüpft sich eine schauerliche Überlieferung. In seinem kreisrunden Marmorbecken, aus dem einst ein Springbrunnen aufschoß, lagen die Köpfe des Dynastengeschlechtes, das die Gegenpartei hier meuchlings ermordete und dessen Name ihre Richtstätte verewigt. Die Stalaktiten seiner Bogen bilden ein schillerndes Grottengewölbe. Er hat eine geradezu phantastisch kühne Kuppeldecke.

Ihm gegenüber und in der Anlage ähnlich ist der vielgepriesene Saal der zwei Schwestern. Seinen Namen hat er von den beiden strenggleichen Marmorplatten im Fußboden. Seine Kuppeldecke zeigt sternförmige Fenster. Zwei noch erhaltene Holztüren, sowie die berühmte Alhambravase, als der einzig erhaltene Zeuge der vollendeten arabischen Keramik, sind bemerkenswert.

Die Könige von Granada saßen selber zu Gericht, daher hat der langgestreckte Gerichtssaal gleichfalls künstlerisches Gepräge. Er enthält die weitgerühmten, auf Leder gemalten Königsbilder und Kampfszenen zwischen Mauren und Christen, deren mangelhafte Technik ebenso seltsam anmutet wie die steifen Tierbilder auf dem mächtigen Steinsarg, den man in diesem Saal aufgestellt hat. Unter und neben dem Myrtenhof befinden sich die Bäder. Es sind wohlerhaltene Räume, die Lebenskünstler erdacht haben. Die geräumigen Marmorbassins, die großen für den Kalifen, die mittleren für die Favoritinnen, die kleinen für die Kinder, sind samt der Wasserleitung und den Ruheplätzen, in denen nur noch die Diwans fehlen, so gut erhalten, daß man sie heute noch benützen könnte. Gut erhalten ist auch die Moschee, die später als Kapelle diente.

Eine Zypressenallee führt von der Alhambra aufwärts zum Generalife, dem Sommerschlößchen der Könige von Granada. Es ist von herrlichen Parkanlagen eingerahmt und enthält eine Reihe entzückender Räume mit herrlichen Aussichten. Lohnender noch als der Rundblick vom Generalife ist der vom Mirador, dem luftigen Aussichtspavillon, zu dem vom Park der Sommerresidenz eine ziemlich steile Treppe etwa zwanzig Meter zur Höhe führt.

Nach Tisch folgt eine Wagenfahrt nach der Kathedrale, dem Siegesdenkmal des christlichen Spaniens nach Vertreibung der Mauren. Rund zweihundert Jahre wurde an diesem Renaissancebau, dem schönsten auf der Halbinsel, gebaut. Sein Inneres erinnert an die Kathedrale von Malaga. Dieser Dom ist auf eigene Art zu seinem plastischen und bildnerischen Schmuck gelangt. Des großen Altmeisters Martinez Montana begabtester Schüler Alonso Cano wurde

in seiner Vaterstadt Valladolid der Ermordung seiner Gattin bezichtigt. Er floh nach Granada, fand dort in der Kathedrale in einer Zelle des Chors ein Asyl, hauste dort sechzehn Jahre und schmückte diese Zeit hindurch das Gotteshaus mit seinen Meisterwerken, nachdem er vorher die Turmfassade der Kirche vollendet hatte.

Die Fahrt geht weiter nach der Cartuja, einem weiten Karthäuserkloster, das außerhalb der Stadt auf einem grünen Hügel liegt. Das vierhundertjährige Gebäude ist gut erhalten. Der auffallend saubere Kreuzgang zeigt an den schneeweiß gestrichenen Wänden wenig künstlerische, lebensgroße Darstellungen der Martyrien, die die Karthäuser in England unter den Verfolgungen Heinrichs VII. erduldeten. Die Kirche ist mit Stuck in unverkennbar arabischer Entlehnung überladen. Die Sakristei enthält als Sehenswürdigkeit einen einzigartigen Reliquienschrein von Wandgröße aus Zedernholz mit eingelegtem Silber, Perlmutter und Elfenbein. Fünfunddreißig Jahre soll der fromme Künstler daran gearbeitet haben. Man glaubt es gern.

Es folgt die Fahrt nach dem Albaicin, einem weiteren der sechs Hügel, auf denen Granada gelegen. Einst das Villenviertel des maurischen Granada, heute das Viertel der Gitanos, der als Paria betrachteten und gänzlich unter sich hausenden Zigeuner. Die Hütten sind teilweise als Höhlenwohnungen in die senkrecht abgeschnittenen Berge hineingegraben. Bald erscheint zerlumptes Volk mit vielfach indianischem Typus, namentlich bei den Frauen, die die Wagen bestürmen und Leuchter sowie winzige Kessel aus Messing zum Verkauf anbieten. Oben, auf einer Art Dorfplatz wird gerastet. Alsbald sind die Wagen belagert. Einige Zigeunermädchen in buntem Tand vertreten in einem schnell

arrangierten Tanz mit angeborener Grazie die weltbekannten Karneval- und Opernzigeunerinnen. Selbst der Typus des Zigeunerkönigs in andalusischer Volkstracht, die sonst ausgestorben scheint, fehlt nicht in der Gestalt eines jungen, baumlangen Kerls, der vom Verkauf seiner Photographien lebt. Cervantes hatte wohl nicht so ganz Unrecht mit seiner launischernsten Bemerkung, der Zigeuner sei zum Dieb wie geschaffen: Spitzbuben seien seine Eltern, unter Dieben wachse er auf und sein Handwerk sei die Gaunerei. Immerhin fand der, der diese Zeilen schreibt, die Zigeuner besser als ihren Ruf.

6. Mai

Morgens gegen acht Uhr erfolgt die Abfahrt nach Gibraltar. Gegen elf Uhr Ankunft in Bobadilla. Eine Stunde Aufenthalt ist vorgesehen; im Freien unter dem Zeltdach erwartet uns ein anspruchsloses Mittagessen. Dann geht die Fahrt weiter nach dem inzwischen historisch gewordenen Hafenplatz Algeciras. Die mühsam bebaute Gegend ist ohne besonderen Reiz. Hin und wieder bemerkt man menschliche Ansiedelungen, manche darunter von niederdrückender Dürftigkeit. Hier und da tummeln sich vor den Hütten Herden von kleinen, braunroten Schweinchen. Wir passieren nur unbedeutende, kleinere Stationen. Obwohl wir den fahrplanmäßigen Zug benützen, herrscht fast kein Verkehr an den von Eucalyptus und Agaven eingezäunten Stationen. Gegen das Ende der Fahrt erscheinen Wälder von Korkeichen. Auch an den weiteren Bahnhöfen ist dieser ehemals so lohnende Exportartikel haushoch aufgeschichtet. Das Gebirge tritt langsam zurück. Mit einem Mal erscheint gleich einer

Riesensphinx in der Ferne der Fels von Gibraltar und gleich darauf tiefblau das freudig begrüßte Meer. Die Ankunft in Algeciras erfolgt wiederum mit überraschender Pünktlichkeit gegen sechs Uhr. Vom bescheidenen Bahnhof geht's direkt zu dem benachbarten Hafen auf den Lokaldampfer, der die Verbindung mit Gibraltar herstellt. Zahlreiche Engländer, die in Gibraltar ansässig sind, haben bereits auf dem Dampfer Platz genommen. Die halbstündige Fahrt bietet reichlich Gelegenheit, Gibraltar zu studieren. Der Fels ist der Ausläufer einer schmalen Landzunge. Er ist teils kahl, teils bewaldet, von weitem einem hingestreckten Löwen nicht unähnlich. Die Stadt liegt vor seinen Pranken drunten am Meer. Von der Festung ist nichts zu sehen als einige Schießscharten im Felsen, aus denen nötigenfalls die Kanonen speien. Der Fels, zu dem der Zutritt natürlich untersagt ist, soll im Innern völlig unterminiert sein. Jedenfalls ein auch dem Laien imponierendes Festungswerk.

Da Gibraltar Freihafen ist, passieren wir bei der Ankunft mit unserm Handgepäck ohne weiteres das britische Gebiet, werfen flüchtig einen Blick auf das fesselnde Rassengemisch von Spaniern, Engländern und Mauren und lassen uns dann in den bereit liegenden Boten der „Thalia" von der Pinasse zu unserem Schiff fahren, das draußen in der gebotenen Entfernung von nahezu einer halben Stunde vor Anker liegt. An Bord begrüßt uns die Schiffskapelle. Alles fühlt sich nach der anstrengenden Landtour wie im eigenen behaglichen Heim angelangt.

Nach dem Abendessen kommt auf die überstandenen Reisestrapazen der Landausflüge die belebende Seeluft doppelt zur Geltung. Nicht minder würdigen wir in Erinnerung an die spanische Küche die Verpflegung unseres schwimmenden

Hotels. Unmittelbar nach Tisch erfolgt die Abfahrt nach Cadiz. Gibraltar erstrahlt am Küstensaum im Glanz ungezählter elektrischer Lichter; nur der Fels hüllt sich in Dunkel. Ein einzelnes Licht flimmert wie ein Stern auf seiner höchsten Bastion. Die Fahrt durch die Meerenge ist vom Kommandodeck betrachtet ein eindruckreiches Schauspiel. Beim schwachen Schein des zunehmenden Mondes erblickt man rechts das flache Kap Tarifa als letzten Punkt der europäischen Küste. Links auf afrikanischem Boden die dunkeln Umrisse des Atlas, die rückwärts am Leuchtturm von Ceuta verschwimmen. Der Kommandant und alle Offiziere sind am Steuer. Die Einfahrt in den Atlantic ist eine Etappe unserer Vergnügungsfahrt. Ich bleibe mit mehreren, die die denkwürdige Durchfahrt durch die alten Säulen des Herkules in mondbeglänzter Maiennacht voll empfinden wollen, auf Deck, bis gegen elf Uhr der Sirius hinter der spanischen Küste am Horizont versinkt und eine wohltuende Ermüdung daran mahnt, die Kabine aufzusuchen.

7. Mai

Morgens um sechs Uhr wird die flache Westküste von Spanien sichtbar. Die schneeweiße Häusergruppe von Cadiz leuchtet am blauen Morgenhimmel. Die Ausbotung verzögert sich durch die Bequemlichkeit der Hafenbehörden um nahezu zwei Stunden, sodaß für jene, die unter Cooks Führung einen Landausflug nach Sevilla unternehmen wollen, der Anschluß an den Siebenuhr-Frühzug nicht erreicht wird. Während alles mit mehr oder weniger Geduld die Ankunft der Hafenpolizei abwartet, bietet sich reichlich Gelegenheit,

über die Geschichte der uralten Stadt nachzudenken. Ein Jahrtausend vor Christi wurde sie als Schiffsstation von den Phöniziern gegründet, als diese mit Zinn- und Bernsteinschätzen aus Britannien und vom Baltischen Meer abwärts fuhren. Fünfhundert Jahre später erbeuteten die Punier die Stadt als ersten Ort Spaniens mit dem Süden der Halbinsel. Zur Römerzeit ist Cadiz eine blühende Handelsstadt, die mit der Zahl ihrer Ritter gleich hinter Rom einherschreitet. Die Schönheit der gadesischen Tänzerinnen hat Catull besungen. Aus der jüngeren Geschichte der Stadt ist von besonderem Reiz, daß sie im achtzehnten Jahrhundert mit London um die Vorherrschaft im Welthandel wetteiferte, als die Goldschätze der neuen Welt in ihrem Hafen landeten. Das Cadiz von heute ist eine reinliche, wohlhabende und schöne Stadt. Eine Rundfahrt von einer Stunde Dauer zeigt sauber gepflasterte, staubfreie Straßen, gediegene Privathäuser mit luftigen, blumengeschmückten Innenhöfen nach arabischer Art, geschmackvolle Kaufläden, Schmuckplätze und Anlagen mit herzerfreuendem Blumen- und Baumbestand.

Ein erquickendes Ruheplätzchen, an dessen Umfassungsmauern sich die Meereswellen brechen, ist die palmenbestandene Alameida. Kein Stäubchen schädigt die üppigen Beete und nickenden Fächerpalmen. Der Boden ist staubsicher präpariert, sozusagen betoniert. Vorbei an mehreren stattlichen Militärgebäuden, deren Straßenschilder die karthagischen Heldennamen Hannibal, Hasdrubal und Hamilkar zeigen, führt eine breite Straße das Meer entlang zum Park Genoves. Auf diesen Park kann die Stadt der kolumbischen Ausfahrt stolz sein. Wer ihn nicht besuchte, hat Cadiz nicht gesehen. Wer auf der Höhe seiner Kaskaden nicht den Rundblick genossen hat auf das weiße Cadiz und das unendliche Meer,

der hat einen hohen Genuß versäumt. Der Spanier vergleicht Cadiz poetisch mit einer silbernen Schüssel: von der Höhe dieses Palmenhains wird einem das Bild verständlich. In dieser silbernen Schale ist der meerumbrandete Park Genoves die kostbarste Perle.

Die mit ihren Türmen das Stadtbild beherrschende Kathedrale von Cadiz, der auf der Heimfahrt noch ein flüchtiger Besuch gilt, gleicht den Domen von Malaga und Granada: ein pompöser, dreischiffiger Hallenbau von wuchtigen Dimensionen und den genannten Kirchenbauten in der reichen Renaissancegestaltung verwandt.

8. Mai

Ein unerwarteter scharfer Ostwind hebt in aller Frühe an. Die See geht im Lauf des Vormittags so hoch, daß ein Ausboten mit den Boten der „Thalia" nicht rätlich erscheint. Auf dem Festland scheint sciroccoschwere Luft zu herrschen; selbst auf der „Thalia" wird die Temperatur zum erstenmal ungemütlich, und das Drittel an Bord Gebliebener, das aus Bequemlichkeit auf den Abstecher nach Sevilla verzichtet hat, sucht einer nach dem anderen auf den verschiedenen Decks die schattigsten Winkel auf, um der beklemmenden Badstubenhitze zu entgehen. In dem Küstendampfer, der mit Fleischproviant anlegt, fahren nachmittags trotz des hohen Wellenganges einige ans Land. Die Rückfahrt verzögert sich, weil dem Dampfer beim Loswinden ein Tau in die Schiffsschraube geriet und ein anderer Küstendampfer vorerst nicht aufzutreiben ist, niemand aber wohlweislich wagt, sich einem der offerierten Ruder- oder Segelbote der

Schiffer anzuvertrauen. Eine, zwei, drei Stunden vergehen. Inzwischen erscheinen mit verstaubten Kehlen und hungrigem Magen die Ausflügler von Sevilla und erstürmen die Hafenkantine nach allem Eß- und Trinkbaren, was zu haben ist. Unterdes gelingt es dem Lloyd- und Cookvertreter, den Bergungsdampfer der Transatlantischen Kompanie für die Heimfahrt aufs Schiff zu gewinnen, die dann auch gegen zehn Uhr glücklich erledigt ist. Allerdings mußte die Hilfeleistung mit rund tausend Franken bezahlt werden.

Das verspätete Diner dehnt sich in heiterster Stimmung bis Mitternacht aus. Vorher lichtet die „Thalia" den Anker und nimmt den Kurs direkt südlich nach Madeira. Die Befürchtung, daß wir im atlantischen Ozean an der Küste Marokkos stürmischer See entgegengehen, ist allgemein, tut indes der vorgerückten Stimmung keinen Abbruch.

Sevilla wird von denen, die es besuchten, übereinstimmend als rege und reiche Stadt bezeichnet. Die ernste Schönheit seiner Kathedrale, nach der Peterskirche der größte Dom der Welt, sowie das Seitenstück der Alhambra, der guterhaltene maurische Königspalast Alcazar (d. i. des Cäsars), wird lebhaft gerühmt. Daneben heben real empfindende Bordgenossen das Nachtleben in den Hauptstraßen und vornehmen Cafes von Sevilla als bemerkenswerte Erscheinungen im andalusischen Volksleben hervor.

9. Mai

Der Tag beginnt als erster auf der Fahrt nebelig und bewölkt. Der atlantische Ozean zeigt sich wohl bewegter als das Mittelmeer, doch ist von dem befürchteten hohen Wellengang vorab noch nichts zu verspüren. Gegen zehn Uhr

klärt sich der Himmel rasch auf. Gleichzeitig wandelt sich die Meeresfarbe vom Schilfgrün ins Stahlblau. Trotz des klaren Wetters herrscht tagsüber andauernd bewegte See und verursacht eine entsprechende Anzahl leichter und vollendeter Seekranker. Von Land ist den Tag über nichts zu sehen.

10. Mai

Ein Sonntag, der bewölkt beginnt und sich erst gegen Mittag teilweise aufklärt. Dabei genießen wir prächtige Bilder: unten tiefblau mit wenig Wellengang das Meer, darüber, soweit das Auge reicht, geballte, grauweiße Wolkenbänke, oben der lichtblaue Morgenhimmel, der das gewitterhafte Gewölk unter sich immer tiefer hinabdrängt. Tagsüber hält das Farbenspiel zwischen Sonne und Wolken an und bewirkt eine erfrischende Temperatur, die den Organismus ungemein belebt. Bei dem Nachlassen der gestern epidemisch aufgetretenen Seekrankheit greift an Bord allgemein eine richtige Sonntagsstimmung um sich, sodaß das Kommando bei dem angekündigten Abendtanz auf ein dankbares und zahlreiches Publikum rechnen kann.

Madeira

11. Mai

Hornsignale wecken die Passagiere der „Thalia" bereits um sechs Uhr früh: Madeira in Sicht. Ein zerklüftetes Gebirge steigt in stolzer Höhe aus dem Meer. Saftgrün schimmern im Frühlicht des jungen Tages seine Hänge. Wo dunkle Wolken darüber lagern, werfen sie vorübergehend

mächtige Schatten in die Schluchten und bewirken großartige Lichtreflexe. Drunten an der Südküste, die sichelförmig das Festland umspült, hebt eine blendende Häusergruppe an und setzt sich, immer spärlicher werdend, bis weit über die Hälfte der Bergwände fort. Links und rechts fallen diese am Ende der Insel in nackten Klippen steil ins Meer.

Während das Schiff langsam in den vereinsamten Hafen einläuft, ist genügend Zeit, die einzigartige Formation der gefeierten Weininsel zu genießen. Ihr vulkanischer Ursprung ist auf den ersten Blick unverkennbar. Die Kraterform ihrer verschiedenen Bergkegel macht die Annahme zur Gewißheit. Gleich zwei Tempelsäulen im untergegangenen Pompeji stellt mit dem fernen Island das in eine üppige Pflanzenwelt gebettete Madeira die Trümmer jenes versunkenen Wunderlandes Atlantis dar, das nach dem Glauben der Alten in vorhistorischen Zeiten Europa und Afrika mit Amerika verbunden haben soll.

Rasch bringt uns die Pinasse der „Thalia" an die Landungstreppe des kleinen Molo. Eine Platanenallee führt nach der Hauptstadt Funchal. Ihr erster Eindruck ist sehr freundlich. Eine alte, schattige Baumanlage rahmt einfache, saubere Häuser ein. Die Auslagen, unter denen die vielbegehrten Madeirastickereien vorwiegen, sind recht einladend. Die Menschen von südlicher Artigkeit und südlichem Phlegma; dabei fehlt das aufdringliche Geschrei, das anderwärts Handel und Wandel der Südländer begleitet.

Eine auffallend schmalspurige Pferdebahn steht zur Abfahrt bereit. Daneben die eigenartigsten Fuhrwerke der Welt: viersitzige Schlitten, mit einem Baldachin von gefüttertem Wachstuch gekrönt und von zwei kräftigen Ochsen gezogen.

Ebenso seltsam als praktisch sind seit Generationen die Straßen Funchals gepflastert. Man nahm dazu die Millionen ausgewaschener eigroßer Kiesel, die das Meer ans Land spült, setzte sie mosaikartig zusammen und erwarb damit für die Bergstraßen Funchals einen dauerhaften, staubfreien, wenn auch etwas holperigen Fahrdamm, den die Schlitten im Lauf der Jahre richtig geölt haben.

Die alsbald beginnende, flotte Schlittenfahrt zeigt denn auch das Zweckmäßige dieser wunderlichen Beförderung. Die Schlitten gleiten tatsächlich auf dem speckigen Pflaster wie auf hartgefrorenem Schnee dahin. Das Tempo der gehörnten Zugtiere ist von wohltuender Gleichmäßigkeit. Sie traben weit flinker als man erwarten sollte und versteigen sich sogar an den abschüssigen Straßen zu einem munteren Galopp. Alle zwei bis drei Minuten wird die Maschine geölt: der halbwüchsige Kutscher, der mit einem derben Stock neben seinem Gespann einherläuft, läßt hin und wieder ein geöltes Tuch, das wie ein Soldatenmantel gerollt ist, geschwind unter den Schlitten gleiten, um mehr Schwung in die Sache zu bringen.

Am Stadtende erwartet uns die Zahnradbahn — an der Lokomotive grüßt uns der Name einer schwäbischen Maschinenfabrik — zur Fahrt nach dem Monte. Kaum eine andere Bergfahrt läßt sich an Großartigkeit des Rundblicks mit dem Monte von Madeira vergleichen. Eine erquickende Landschaft ruht behaglich zur Rechten und Linken, durch der Hände Fleiß mit strotzenden tropischen Kulturen besät; im Hintergrunde ragt die mächtige Berglehne mit ihren Schluchten und Gründen gegen den Himmel, und geradeaus in seiner ewig gleichen Schönheit liegt das unendliche Meer. Gewaltig wirkt die Aussicht vom Endpunkt der Bahn, einer

Bergkirche in einer Höhe von zweitausend Fuß. Hier erscheint dem Beschauer das felsige Eiland tatsächlich als winziger Punkt auf dem Globus angesichts der uferlosen Größe des atlantischen Ozeans.

Die Bergkirche ist ein Jahrhunderte besuchter Wallfahrtsort der Bewohner Madeiras. Sie ist vielleicht die am schönsten gelegene Wallfahrtskirche der Welt. Aber sie ist arm innen wie außen, arm wie die Insulaner selber. Jene mögen das gewiß empfinden; am Tage vor unserer Ankunft war hier droben großes Fest; mit Fahnen, in deren Trikolore das siebentürmige Wappen der Braganzas eingefügt ist, mit Lampions und Blumen, herrlichen Blumen in verschwenderischer Fülle, wurde die dürftige Kirche verschönt. Ein ganzer Fürstenpalast ließe sich in all seinen Gängen und Gemächern mit den Rosen ausschmücken, die hier für dies einsame Kirchlein zum Preis der Himmelskönigin aufgeboten wurden.

Die Abfahrt wird zur Rodelpartie; ein dreisitziger, offener Schlitten, von zwei Führern an Stricken gehalten, gleitet auf den glitschrigen Bergstraßen je nach dem Gefäll der abschüssigen Bahn bald hurtig, bald sacht hinunter. Die sehnigen Trabanten nebenan verdienen ihr Brot wirklich im Schweiße ihres Angesichtes. Ist schon das Lenken des Schlittens, namentlich an den Straßenecken, eine beträchtliche Leistung, so kann einem der Gedanke, daß so ein armer Teufel sein Vehikel nachher auf dem Kopf wieder aufwärts tragen muß, die Fahrt, die ohnedies beängstigend genug ist, vollends verleiden. Da sind die schlittenden Ochsen besser dran. Sie sehen wohlgepflegt und gutgenährt aus, blicken zufriedener drein als mancher Münchener Droschkengaul und schütteln die oft barbarischen unverdienten Stockhiebe ihrer

übermütigen Führer mit stoischer Gelassenheit von ihrem Dickfell ab. Die abschließende Fahrt nach Reids Palasthotel zum Mittagstisch scheint auch für sie die Mittagspause zu bedeuten. Man möchte es aus dem lustigen Trab schließen, den sie dem Endziel unserer Fahrt entgegen anschlagen.

Reids Palasthotel ist ein englisches Musterhotel mit behaglichen Räumen, darunter einem Speisesaal, dessen diskrete Vornehmheit vielen großstädtischen Hotels im fernen Europa als Vorbild dienen könnte. Aus Chronistenpflicht sei erwähnt, daß das Diner, von Cook besorgt, einstimmig als erstklassig bezeichnet wurde.

Als Tischwein figurierten selbstverständlich ausschließlich einheimische Marken und — darf man so unartig sein, es zu registrieren? — mancher mußte sich nachher beim Dessert wie weiland Vater Noe gestehen, daß die feuerige Wirkung des süßen Madeira seine kühnsten Träume übertroffen hätte. Von der Hotelterrasse genießt man einen Ausblick über den parkähnlichen Garten und das ihn umbrandende Meer, der in seiner Schönheit unvergeßlich ist. Der Hotelpark ist, ohne Übertreibung, eine Sehenswürdigkeit ersten Ranges. Der Reichtum seiner tropischen Gewächse ist geradezu märchenhaft. Man wandelt wie verträumt auf seinen Mosaikwegen zwischen duftschweren Blumenbeeten, und es wird schwer, sich von seinen Ruhebänken, auf denen hie und da still ein schlanker Brite sitzt, zu trennen. Aber die Zeit drängt.

Den Weg nach dem Hafen zurück nehmen wir zu Fuß. Auf der Straße lugen, hinter hohen, weißen Mauern versteckt, schlichte, alte Landhäuser und lassen die Pracht ihrer Gärten nicht durch fremde Augen entweihen. Zwei lachende, große Gärten mit freundlichen Bauten im Hintergrund stehen indessen offen, und wir können der Augenweide nicht

widerstehen. Das eine ist das Casino, das andere der botanische Garten, beide mit Anlagen von königlicher Pracht, die der verschwenderischen Natur sichtlich spielend abgewonnen wurden. Noch ein drittes Gartentor steht unterwegs offen. Eine breite, uralte Zypressenallee, deren ernste Schönheit den Vorübergehenden unwillkürlich zum Stehen zwingt, führt geradewegs zu einem unscheinbaren Hallenbau. Links und rechts strecken auf wild wuchernden Hügeln ärmliche Holzkreuze die schwarzen Arme zum blauen Himmel. Das Doppelgitter der Kapelle ist geöffnet. Ein Sarg steht drinnen. Auch er ist nach Landessitte geöffnet. Ein junges Weib, Blumen im Haar, schläft in ihrer letzten Wohnung. Draußen ertönen Amselrufe. So singt der einsame Vogel auch daheim an unseren Gräbern.

Teneriffa

12. Mai

Bei klarem, heißem Himmel zeigen sich nachmittags die dolomitisch gezackten Bergspitzen der Nordküste Teneriffas. Von mächtigen Passatwolken umschattet, fallen sie schluchtenreich in gewaltigen Riffen ins Meer. Der Golfstrom macht in Verbindung mit den Passatwinden eine Landung an der Nordküste unmöglich. Daher umfahren wir diese östlich. Hinter dem ständig wechselnden Gewölk erscheinen vorübergehend die Umrisse des Pic, nach dem, wie begreiflich, alles erwartungsvoll ausschaut. Erst als die Ostspitze der Insel umfahren ist, wird das weißblinkende Häusergebiet der Hafen- und Hauptstadt Santa Cruz sichtbar, das an den Bergwänden der Südostküste aufsteigt.

Um halb sechs Uhr wirft die „Thalia“ in dem Hafen neben einigen Seglern und Dampfern Anker. Ein Teil der Passagiere fährt alsbald ans Land.

Die Mole deutet auf einen regen Export. Der erste Eindruck der kanarischen Hauptstadt ist recht günstig. Man betritt zunächst den geräumigen Marktplatz, ein regelrechtes Viereck, mit Marmor gepflastert. Vorn schmückt ihn eine stattliche Mariensäule; vier Männergestalten umstehen die Jungfrau betend. Sie stellen vier einheimische Könige des untergegangenen kanarischen Volksstammes der Guanchen dar. Gegenüber ragt ein mächtiges, weißes Marmorkreuz (Santa Cruz) empor. Von den gefälligen Häusern ringsum trägt eines die Bezeichnung Casino. Sein Inneres enthält behagliche Räume und Säle, deren Eleganz die Wohlhabenheit der Bevölkerung verrät. Auch ein Spielsaal fehlt nicht. Alle Abende nach halb Zehn rollt hier die Roulette.

Die geradlinigen, sauberen Straßen der Stadt sind ohne besonderes Gepräge. Arabische und indische Gegenstände, sowie die bekannten Teneriffastickereien werden von vorwiegend braunen Händlern angeboten. Nach Tisch besucht ein Teil der Passagiere die Militärmusik auf der vorerwähnten Plaza de la Concipsion. Die junge Welt von Santa Cruz macht um diese Zeit hier Corso. Man bemerkt jüngere und ältere Stutzer in erträglichem Gewand und unter dem schönen Geschlecht manche anziehende Gestalten mit prächtigen, spanischen Gesichtern und geschmackvollen Toiletten. Die Mehrzahl von uns fährt nach neun Uhr mit den „Thalia“-Boten an Bord zurück. Andere bleiben zurück und steigen unternehmend den Spielsaal hinan. Gegen Mitternacht kehrten, teils freudvoll, teils leidvoll, etliche Spätlinge vom Casino in ihr schwimmendes Hotel zurück.

13. Mai

Am nächsten Morgen gegen neun Uhr erfolgt mit der elektrischen Straßenbahn die Abfahrt nach Laguna, der alten Hauptstadt der Insel. Die Fahrt geht in Serpentinen bergan, vorbei an ärmlichen Hütten, die mit angrenzendem Ackergrund ein ausgesprochen vulkanisches Gelände spärlich bedecken. Die zahlreichen, braunroten Lavareste in der stellenweise völlig kahlen Landschaft erinnern wiederholt an die Gegend des Vesuv. Das meerumspülte Santa Cruz erscheint den rückwärts schauenden Augen wie ein Kinderspielzeug.

Die Temperatur wird zusehends kühler. Die alte, verschlafene Bergstadt Laguna, von einer düsteren, historischen Kathedrale beherrscht, macht einen wenig erfreuenden Eindruck. Die Wagen, die uns hier erwarten, führen uns bald in eine schönere Welt. Eine lange Eucalyptusallee nimmt uns auf. Fruchtbare Getreidefelder dehnen sich zu beiden Seiten aus. Vor uns wird das Meer sichtbar, an dessen Nordküste entlang wir die nächsten Stunden fahren. Die Fahrstraße ist in tadellosem Zustand. Die angrenzenden Pflanzungen reden von dem Fleiß der Landbewohner. Ihre augenscheinliche Armut spricht anklagend von dem hier herrschenden rückständigen Pachtsystem, das dem Pächter nur einen verschwindenden Teil der eingeheimsten Ernte beläßt und ihm eine angenehme Wohlhabenheit dauernd verschließt.

Zwischen den vorgelagerten Bergen erscheint, von den ständig ein- und ausflutenden Passatwolken vorübergehend verhängt, der viertausend Meter hohe Riesenkegel des weltberühmten Pic. Vor seiner majestätischen Größe verschwindet die gesamte übrige Bergwelt von Teneriffa. Deutlich ist auf seiner Spitze der ewige Schnee sichtbar. Die leuchtenden,

weißen Wölkchen, die zeitweise über ihm im blauen Äther schweben, erscheinen der Phantasie wie vulkanische Rauchwölkchen, ohne es indes zu sein.

Wer die Wasser- und Schwefeldämpfe seines höchsten Kraters beobachten will, muß sich der schwierigen Besteigung der gigantischen Pyramide unterziehen, aus deren Inneren vor kaum mehr als hundert Jahren sich zum jüngstenmal die Lavaströme ergossen haben. Die Nordufer Teneriffas hat einst Humboldt den schönsten Punkten der Erde zugerechnet. Er soll, als er zum erstenmal das vielgepriesene Orotavatal betrat, das wir aus der Ferne mit dem Glas verschwommen erblicken, vom Maultier gestiegen sein, um in Andacht den Boden zu küssen, der so überwältigender Schönheit voll ist. Soweit wir an der Nordküste entlang fahren, scheint die Begeisterung des alten Forschers nicht unberechtigt. Die kalte Landschaft der Bergstadt Laguna hat sich mittlerweile in ein warmes, blühendes Gartenland gewandelt. Ihr Reiz an Duft und Glanz nimmt zu, je mehr wir uns dem Städtchen Tacaronte nähern.

Der Besuch des von Humboldt gefeierten Tales von Orotava läßt sich, da er noch fünf Reit- oder Fahrstunden erfordert, nicht ermöglichen. So müssen wir uns mit den Schilderungen der kleinen Gruppe begnügen, die den Ausflug auf eigene Gefahr bereits am Abend vorher unternahm und voll Begeisterung über die gesehenen Naturwunder nach vierundzwanzig Stunden auf den Dampfer zurückkehrte. Nach einem Mittagstisch in dem englischen Tacaronte-Hotel führt uns die elektrische Bahn gegen drei Uhr auf der am Morgen benutzten Bergstraße wieder nach Santa Cruz zurück. Abends setzt Regen ein. Einer der dreißig Regentage der Kanaren. Ein Schauspiel von eigenem Reiz. Es ist, als ob

der feine Strahl einer Wasserleitung auf die Blumenschätze eines tropischen Gewächshauses lautlos niederrieselt.

Las Palmas

14. Mai

Um Mitternacht erfolgt die Abfahrt nach Gran Canaria, dem größten und südlichsten Eiland der kanarischen Inselgruppe. Um sechs Uhr morgens Einfahrt in den halbkreisförmigen, ausgedehnten Hafen von Las Palmas, der Hauptstadt der Insel Gran Canaria. Die Küste zeigt durch hinausgeschobene Lavaströme eine reiche Gliederung, das Gebirge dagegen statt der zersägten Dolomitenformen von Teneriffa wellige Kämme, die gegen die Ufer sanft verflachen. Rechts schiebt sich eine einzelne Gruppe, bei der sieben kegelförmige Kuppen markant emporragen, auf einer Landzunge weit ins Meer: das malerische Siebengebirge des mittleren Rheintales in den tropischen Atlantic versetzt.

Von dem bei diesem Gebirge angelegten Molo, dessen stabile Anlage angenehm überrascht, führen uns bereitstehende, bequeme und saubere Dreispänner die Küste entlang der Stadt zu. Gegen das Ostufer brandet mit mächtigem Wellengang schäumend der Golfstrom. Auf der Landseite zur Rechten lenken ausgedehnte Felder mit ausgesprochenem Wüstencharakter die Aufmerksamkeit auf sich. Sie sind mit feinem, gelben Sand überschwemmt, jahrelange Ablagerungen der heißen Saharawinde, die im Herbst große Sandmassen auf die Ostküste der Inselgruppe hinübertragen. Form und Gestalt der zerfurchten Gebirgsgegend, die wir im Verlauf der nächsten Stunde durchfahren, zeigt in dem unverkennbar vulkanischen

Aussehen, daß wir die Reste vorhistorischer, vielleicht auch historischer Eruptionen vor uns haben.

Las Palmas ist, um es gleich zu sagen, die schönste Stadt der Kanaren und wohl auch eine der ältesten Ansiedelungen der schon den Karthagern bekannten Inselgruppe. Madeiras Lage ist schön wie die weniger Küstenorte. Ungezählte Touristen verkünden es. Der tiefe und nachhaltige Eindruck der Umgebung von Las Palmas beruht auf den großartigen Gegensätzen ihrer landschaftlichen Szenerie. Eine Wagenfahrt über das Dörfchen Tafira hinaus nach den granadischen Höhlenwohnungen der einheimischen Töpfer genügt, um die unvergleichliche Schönheit dieses Fleckchens Erde vollauf zu erfassen. Langsam steigt die gepflegte Bergstraße in bequemen Windungen die Höhe hinan. Der fortwährende Rückblick aufs tiefblaue Meer, aus dem das düstere Siebengebirge von Las Palmas gleich Bastionen aufragt, während das weiße Häusergewirr zusehends dem Auge entrückt wird, ist von hohem Reiz. Indes die Bilder zur Rechten und Linken fesseln mehr: kahle, ausgeglühte Bergwände häufen sich aneinander, bald von graugelben Bimssteinfeldern überzogen, dann wieder mit rostbraunen Lavablöcken besät. Aber der Mensch hat die Natur bezwungen. Wo er die Felsenwüste in Kulturland gewandelt, da winken wogende Getreidefelder, sprossen junge Weingärten, dehnen sich riesige Bananenpflanzungen, und über den grünen Oasen wiegen schlanke Palmen gleich Siegessäulen stolz ihre Wedel im Winde. Haushohe Farnbäume, mannshohe Fuchsien und feuerige Geranien von gleicher Höhe künden im Verein mit feisten Aloen, schlanken Pinien und Platanen von der Fruchtbarkeit des fleißig bewässerten Bodens. Wie bei uns die verwitterten Feldkapellen, ragt hin und wieder ein tausendjähriger Drachenbaum,

das Wahrzeichen der kanarischen Inseln, knorrig und vieläſtig gegen den Himmel. Mühſam muß das koſtbare Waſſer in teichgroßen Becken geſammelt werden; in kunſtvoll gelegten Rinnen plätſchert es die Straße entlang zur Stadt hinunter; aber reicher Segen iſt der Mühe Preis. Wohl mußten der Reihe nach Weinbau, Zuckerrohrpflanzungen und Cochenillezucht eingeſchränkt werden und des ſchönen Namens Inſel der Glücklichen, den ihr die Alten einſt beigelegt, hat ſich dies afrikaniſche Spanien ſeit Jahrhunderten verſchämt entkleidet. Immerhin herrſcht rege Ausfuhr, namentlich in ſteigendem Maß von Bananen, Tomaten und Tabak. In Tafira ſah ich in einer Rieſenſcheune einen Haufen junger Mädchen, daneben ein halbes Dutzend Burſchen fleißig an der Arbeit. Dieſe fertigten aus zurechtgeſchnittenen Brettern kleine Exportkiſten an, jene füllten emſig eine Kiſte nach der anderen mit Kartoffeln, die beſtimmt waren, nach langer Seereiſe auf britiſchen Tafeln zu dampfen.

Immer wieder drängt ſich dem Beſchauer peinlich der Gegenſatz auf, der zwiſchen dem Fleiß und der Armut der kanariſchen Bauern beſteht. Schon unſer Humboldt empfand es ſchmerzlich, daß die Frucht ihrer Ernte zum größten Teile den ſpaniſchen Grundherren zufalle, deren parkumgebene Landhäuſer an der Bergſtraße, einige darunter prunkvolle Bauten im andaluſiſchen und mauriſchen Stil, dem Vorübergehenden verkünden, daß ihre Eigentümer auf der geſegneten Inſel mit Glücksgütern reichlich geſegnet ſind. Der junge König Alfons hat die Inſel im vorletzten Sommer beſucht. Nebenbei bemerkt, einer der vielen ſympathiſchen Weſenszüge des jugendlichen Monarchen, wenn man die bewegte Seereiſe längs der Küſte Afrikas in Betracht zieht. Er wird gleich jedem anderen Beſucher angenehm davon berührt worden ſein, in der Palmenſtadt

von Gran Canaria einen aufblühenden Ort gefunden zu haben, dessen stattliche Bauten, Magazine und Plätze den Vergleich mit jeder größeren europäischen Handelsstadt jederzeit aufnehmen können. Und die reiche Landschaft des kanarischen Archipels, der an Flächenraum das Zehnfache des portugiesischen Madeira darstellt, mag in ihm wohl den Wunsch gezeitigt haben, es möchte dieser kleine, aber unendlich schöne Rest spanischer Kolonien ausgiebig bewirtschaftet werden. Ich glaube, in der Hand freier, freudig schaffender Bauern könnten die Kanaren bei ihrer nur dreitägigen Entfernung vom Mutterland dem spanischen Staat viele neue Hilfsquellen eröffnen.

England ist, wie die Aufschriften mancher Lagerhäuser mitteilen, an der Ausfuhr reichlich vertreten. Bemerkenswert ist auch, daß wie in Madeira und Teneriffa so in Las Palmas das in einen Palmenhain gebettete erste Gasthaus der Stadt, das Hotel Santa Catalina, von Engländern geleitet wird. Über seine Küche, nicht minder über die vornehme Behaglichkeit seiner Räume herrschte bei der Cookgruppe, die sich dort von vierstündiger Wagenfahrt erholte, nur eine Stimme des Lobes.

Die Abfahrt von der Endstation unserer Seereise, zugleich deren Glanzpunkt darstellend, bereitete uns noch einen unerwarteten Genuß. Während die „Thalia" im sinkenden Tageslicht langsam den Hafen verließ und über den schimmernden Häusern von Las Palmas die Felswände dolomitisch erglühten, tauchte unerwartet hinter den sieben vorgelagerten Kuppen zur Rechten, alles überragend, eine gigantische blauschwarze Riesenpyramide im Meere auf: der Pico da Teyde! Um die Wirkung des Bildes noch zu vertiefen, erglänzten gleichzeitig im Strahl der untergegangenen Sonne die Zacken der umliegenden dunklen Felsenriffe von Teneriffa wie flüssiges Gold. In sichtbarer Ergriffenheit stand alles vor diesem

unvergeßlichen Naturschauspiel. Als nach einer Viertelstunde die Silhouette der glücklichen Inseln zusehends mit Himmel und Meer in eines verschwamm, stieg langsam die Scheibe des Vollmondes am Horizont empor und gewährte denen, die sich von dem Schauspiel des sinkenden Tagesgestirns nicht trennen konnten, zum erstenmal den stillen Zauber des vom Vollmond überrieselten leichtbewegten Meeres.

15. Mai

Bei ständig wachsender Bewölkung passieren wir, den Kurs nordwärts gerichtet, das Gebiet der Passatwinde, deren Atem nicht zuletzt an dem Temperatursturz zu verspüren ist. Tagsüber herrscht bewegte See, die gegen Abend zunimmt. Ich bringe Neptun pflichtgemäß mein Opfer — die größte Energie geht dabei in die Brüche. Bei der Hälfte der Passagiere konnte man eine gleiche Leibes- und Gemütsverfassung konstatieren.

16. Mai

Die vergangene Nacht war die stürmischste der seitherigen Fahrt, und am Morgen erscheinen auf Deck viele abgespannte Bleichgesichter. Andere, die vorwiegend dem zarten Geschlecht angehören, trauen sich überhaupt nicht aus ihren Kabinen heraus und ergeben sich willenlos in ihr Schicksal. Der Tag beginnt indes wolkenlos und warm bei wenig bewegter See. Von Land ist heute, ebenso wie gestern, nichts zu sehen.

Tanger

17. Mai

Frühmorgens wird die hügelige Küste von Marokko sichtbar, allmählich ansteigend und vereinzelt mit Ansiedelungen bedeckt. Dann taucht schon nach einer Viertelstunde eine gedrängte, weiße Häusergruppe auf: Tanger. Die Stadt ist, wie vom Schiff aus deutlich zu sehen, nach Norden zu von einer kleinen, fahlen Sandwüste eingeschlossen. Der Hafen von Tanger, heute schon mehr Reede, versandet denn auch zusehends von Norden her. Eine Karawane von Dromedaren wandelt soeben, auf dem gelben Hintergrund scharf hervortretend, der Küste entlang im Wüstensand der Stadt zu. Die Hafenpolizei des scherifischen Reiches, die sich alsbald in Fez und Burnus an Bord einfindet, erledigt ihre Obliegenheiten mit edlem Anstand und scheinbar größter Zuvorkommenheit. Einem Rudel schreiender, schwarzer Händler, die die „Thalia" in ihren Boten umschwirren, wird von dem marokkanischen Polizeisoldaten der Zutritt an Bord energisch verwehrt. Der verwitterte, immerhin massive hölzerne Landungssteg macht die Ausbotung bei der herrschenden Ebbe zu einer regelrechten Kletterübung.

Tanger ist die einzige reinarabische Stadt an der Nordküste Afrikas. Sie bietet in der Tat ein Stück Orient, dessen Arabesken unverfälscht, zweifellos malerisch, allerdings auf die Dauer keine Augenweide sind. Wanderer, wandle vom Landungssteg durch die Hauptstraße geradewegs hinauf zum Marktplatz, dem großen Soco, und arabisches Leben eröffnet sich dir auf jedem Schritt in einer Mannigfaltigkeit und

Ursprünglichkeit, daß du dich verwundert mit einem Blick aufs Meer hinaus fragst: Ist das drüben, kaum zwanzig Kilometer entfernt, die Küste Europas oder bin ich hier mitten im Sudan? Ratsamer als eine Fußwanderung ist allerdings eine Eselpartie quer durch Tanger. Durch das Gewirr seiner holperigen, winkeligen Gäßchen, über seinen buntbewegten Marktplatz zu seiner dreihundertjährigen Kasbah, nach der steilen, weiten Höhe des Marschan, wo der Blick über Häuser, Hütten und beflaggte Gesandtschaftsvillen hinweg wie zum Abschiednehmen den atlantischen Ozean begrüßt.

So ein kleines, trippelndes Eselein, das mit erstaunlicher Sicherheit Fuß um Fuß in dem entsetzlichen Pflaster aufsetzt, ist ein sicherer Wall gegen alles, was einen rings umflutet: Mauren, Araber, Neger, Juden, Europäer zu Fuß, auf Eseln, Pferden und Maultieren. Man läßt sie schreien, schimpfen, grinsen, betteln, hausieren, musizieren, ihre Reit- und Zugtiere verprügeln, vor ihren Auslagen kauern, Schlangen beschwören — des Esels Rücken ist ein sicherer Wall, von dem aus das Auge bis zur Ermüdung sich satt sehen kann an einem naturgetreuen Stückchen Orient, das leider wenig aufweist von der Pracht der Schilderungen aus Tausend und eine Nacht. Dies Stückchen Marokko hat vor drei Jahren auch der Kaiser kennen gelernt. Inzwischen haben die Kanonen von Casablanca gedonnert, und grelle Ansichtskarten in den Kaufläden von Tanger erinnern sowohl an dieses wie an jenes Ereignis. Daß gegenwärtig im Innern des umstrittenen Landes kriegerische Ereignisse von großer Tragweite sich vollziehen, scheint man in Tanger nicht zu wissen, oder nicht zu empfinden. Der arabische Händlergeist, verbunden mit orientalischem Phlegma, variiert augenscheinlich das russische Wort, daß der Himmel hoch und der Maghzen weit

sei. Er nimmt bereitwilligst nach abgeschlossenem Handel jene Münze in Kauf, die selbst im Mutterland und auf den Kanaren vor der Annahme einer bedächtigen Prüfung unterzogen und in ihrem Kurswert sämtlichen anderen lateinischen Prägungen nachgestellt wird: den Peseta. Und der Gedanke, daß das einst Meer und Länder beherrschende Spanien auch die ehemalige Hauptstadt Tanger des großen marokkanischen Reiches vorübergehend in seiner Gewalt hatte, ist hierbei nicht ohne historischen Reiz.

Gegen Abend passieren wir zum zweitenmal Gibraltar. Die spanische Küste ist in dämmerige Nebel gehüllt; wir fahren indes ein gutes Stück in die weite Bucht von Algeciras hinein und genießen vom Schiff aus nochmals den imposanten Anblick des Gibraltarfelsens. Eine treffliche Verkörperung des britischen Löwen, dieser mächtige Steinkoloß, aus dem ein ruhender Löwenleib immer wieder herauszufinden ist. Ruhig abwartend liegt er da ausgestreckt, und nur die notwendigsten Schießscharten erinnern daran, daß dies trojanische Tier in seinem Bauch Kriegsvorräte birgt, deren Menge Staatsgeheimnis ist, aber ausreichen soll, die Schlachtflotten der gesamten Welt zu vernichten.

Während wir in das Mittelländische Meer hineinfahren, verschwindet die Sonne hinter dem Gibraltarfels. Immer dunkler werden seine Umrisse; violette Wolkenbänke steigen langsam seine welligen Kämme hinan; hinter seinen zackigen Graten malt die untergegangene Sonne in weitem Umkreis ein einziges Riesenfanal. Wie Walhall erscheint jetzt der wuchtige Fels; vor seinen massigen Konturen verschwindet das Land ringsum; eine flammenumlohte Felsinsel, so gibt er sich den gebannten Blicken, die eins der schönsten, leider knapp bemessenen Naturschauspiele der ganzen Meerfahrt

bewundernd genießen. Lange schon ist die „Thalia“ aus dem Bereich der Meerenge, aber immer noch thront rückwärts, das Haupt in Feuer getaucht, der Fels von Gibraltar in den schwarzen Meeresfluten, bis die Flammen allmählich verdunkeln und die Nacht alles verwischt.

Oran

18. Mai

Wegen Kohlenladung erfolgt mittags außer Programm Landung und mehrstündiger Aufenthalt in Oran. Der Akzent liegt auf der zweiten Silbe, der Hafen selber zwischen Tanger und Algier. Das arabische Wort bedeutet Felseinschnitt. Auf einem solchen liegt die handelsbeflissene Stadt, die nach Lage und Wohlhabenheit mit der Hauptstadt Algier rege wetteifert. Eine auffallende Zahl von Befestigungen gürtet Stadt und Hafen von den umliegenden Höhen ein und stempelt sie als Bollwerk gegen das benachbarte unruhige Marokko.

Wenn man in der elektrischen Straßenbahn oder in einer der bequemen Droschken die hügelige Stadt hinanfährt, glaubt man in einer französischen Provinzstadt zu sein. An die breiten Platanenalleen, die großstädtische Kauf- und Lagerhäuser begrenzen, schließen sich stattliche, reinliche Straßen mit hochstrebenden Häusern, deren luftige Bauart an Algier und Spanien erinnert. Die Bevölkerung zeigt durchwegs romanischen Typus. Darunter bemerkt man arabische Gestalten als Kahnführer, Kutscher, Wasserträger und Maurer. Bald ist das Herz der Stadt erreicht, das um die Place d'armes pulsiert. Ein imposanter Stadtplatz, dessen Kriegerdenkmal

stolze Palmen umstehen. Mächtige Bauten rahmen ihn ein. Zwei darunter sind in Wahrheit monumental. Das Rathaus mit seiner dominierenden Front und in blinkendem Weiß das neue Theater, beides reiche Renaissancebauten. Das hochgelegene Theater mit prächtiger Freitreppe knüpft durch zwei kuppelgeschmückte Mirador an arabische Vorbilder an. Eine rege Bautätigkeit scheint überhaupt gegenwärtig in der Stadt zu herrschen. Ihr Bischof, dessen Haus sich in einem schattigen Tropenhain versteckt, erhält eine neue Kathedrale, und eine halbvollendete neue Synagoge verrät durch ihre breiten Fronten, daß die Judengemeinde recht ansehnlich und nicht dürftig sein muß.

Über die jetzige Kathedrale verlohnt sich eine historische Erinnerung, die nicht ohne Reiz ist: Oran wurde vor tausend Jahren von spanisch-maurischen Kaufleuten gegründet und diente an der Wende des fünfzehnten Jahrhunderts vielen aus Spanien vertriebenen Mauren als Zufluchtsstätte. Die wackeren Oraner ergaben sich in Ermangelung eines einträglicheren Berufes arger Seeräuberei, worauf die Spanier herübersegelten und Stadt und Land annektierten. Die Moschee von Oran verwandelten sie in eine Kirche, und sie blieb es während der nachfolgenden zweihundertjährigen spanischen Herrschaft. Als ein verwegener Janitscharen-Bei diese zu Anfang des achtzehnten Jahrhunderts abschüttelte, überließ er die vormalige Moschee und nunmehrige Kirche großmütig den Juden, die sie ein Menschenalter als Synagoge benützten. Zu Beginn der französischen Herrschaft wurde dann nach einer ausgiebigen Renovierung die Synagoge zum andernmal als christliche Kathedralkirche neugeweiht.

Jene Moschee, die der erwähnte Bei den Moslems in dem Jahre errichtete, da er das alte Gebäude den Juden

überließ, steht heute, nach zweihundert Jahren noch und ist ein stimmungsvolles Gebäude. Ein zierlicher Säulengang schließt halbkreisförmig einen Innenhof ein. In seinem rituellen Reinigungsbrunnen plätschern heute Goldfische. Für die Gläubigen ist im Souterrain, auf einer Seitentreppe erreichbar, eine Wasserleitung für die vorgeschriebenen Waschungen angebracht. Das säulengetragene Innere der Moschee ist einfach, doch von wohliger Wärme. Während in Tanger der Besuch der Moscheen dem Rumi nicht gestattet ist, heißt der Muezzin in Oran in Erwartung eines kleineren oder größeren Backschischs jeden willkommen und bemüht sich, ihm den Kern des Korans möglichst ausgiebig zu zergliedern. Ein halbes Dutzend frommer Muselmänner, die in eindrucksvoller Andacht am Boden kauernd beten, streift mit ruhiger Gelassenheit flüchtig die ungläubigen Besucher, und ihr halblautes Beten fesselt mich mehr als die Erklärung des Kirchendieners, wonach in der bunten Kachelnische der nach Mekka gerichteten Wand der Marabut auf dem dort liegenden Kelim die gemeinsamen Gebete verrichtet, während auf der davor stehenden zierlichen Kanzel die Lehren des Korans vorgetragen werden.

Oran teilt sich in eine alte und neue Stadt. Daneben existiert noch ein arabischer Stadtteil und ein Judenviertel. Jener, hier Negerdorf genannt, nachdem die Sudanneger über die Araber an Zahl sichtlich dominieren, liegt auf einem Plateau an der Stadtgrenze und ist von dieser durch riesige Kasernenbauten getrennt. Diese Kasernen sind baulich eine Sehenswürdigkeit, zum mindesten nach außen: vor den Quadraten ihrer Fronten laufen schlanke Arkaden, deren ausgezackte Rundbogen mit leuchtenden Fayencen das schimmernde Weiß der Flächen wirksam beleben. In ihrer Gesamtheit

wirken diese drei arabischen Bauten durch ihre absolute Gleichartigkeit auf dem stillen, weiten, afrikanischen Hintergrund ungemein malerisch.

Dasselbe läßt sich von dem Negerdorf nicht behaupten. Ein Netz breiter, geradliniger Straßen dehnt sich eintönig aus — rue du chevalier noir, rue Abdel-kader und andere Namen mit glorreichen einheimischen Erinnerungen lese ich im Vorbeifahren. Hinter breiten Trottoiren stehen kastenähnliche, flache Häuser, einstöckig, fensterlos. Davor oder im Erdgeschoß, durch die offene Haustüre sichtbar, Kabylen und Neger, diese beim Tschibuk, Kaffee oder Brettspiel, jene schwatzend oder schlafend. Den weißen Besucher ihres Stadtteiles mustern sie mit Sphinxaugen. Dürftig gekleidete Weiber, vielfach ein schmieriges Würmchen an der Brust, huschen geschäftig vorüber und verschwinden eilends hinter den Türen. Ab und zu bemerkt man, namentlich unter den regelrechten Zelten des geräumigen Marktplatzes, einen rührigen arabischen Handwerker bei der Arbeit. Im ganzen das Bild des auf die Menagerie heruntergekommenen Wüstenkönigs. Der Reiz der Ursprünglichkeit fehlt dem Oraner Neger- und Araberdorf, und die nationalen Arrangements, die die braune und schwarze Gesellschaft gegen ein entsprechendes Trinkgeld flugs aufzuführen weiß, machen den Eindruck einer richtigen Schaustellung. Immerhin scheint mir, daß die weißen und weisen Stadtväter von Oran recht daran taten, die degenerierten Enkel der Abbassiden in zeitgemäßen Vorstadthäusern zu kasernieren. Dies System hat zum mindesten seine gesundheitlichen Vorteile. Das arabische Viertel von Algier mag dem Auge auf den ersten Anblick wohl reizvoller erscheinen; aber dem Europäer, der an der algerischen Sonne bei neuzeitlichem Komfort den nordischen Winter

vergißt, kann eine Wanderung durch das Araberviertel Algiers auf längere Zeit den Appetit verderben.

Wie die Araber, so haben auch die Oraner Juden ihr eigenes Stadtviertel. Seine belebten Gassen sind ungleich reizvoller, weniger durch die Menschen — man begegnet denselben Gesichtern in Frankfurt wie in Jerusalem — als durch ihr Tun und Treiben. Die Signatur ist viel Handel, wenig Handwerk. Der Kramladen, das Warenhaus von Krähwinkel, mehr auf dem Trottoir draußen als drinnen im Laden, überwiegt. Immerhin, nehmt alles nur in allem: die gelbhäutigen Leutchen mit den schwarzen Korkzieherlöckchen rühren und regen sich zum mindesten, und Faulenzer, wie sie im Negerdorf scharenweise hocken und liegen, sind im Judenviertel von Oran nicht zu finden.

19. Mai

Während die „Thalia" längs der Küste den Kurs ostwärts auf Tunis nimmt, ist zum erstenmal ein dauernd bewölkter Tag auf der Fahrt zu verzeichnen. Das Meer bleibt tagsüber leicht bewegt und wird gegen Abend vorübergehend sogar recht unruhig. Manche Welle ergießt sich lustig durch das runde Fenster in die unteren Kabinen. Erfreulicherweise ist zu konstatieren, daß meine Bordgenossen inzwischen durchwegs seefest geworden sind.

20. Mai

Der Tag beginnt wiederum bewölkt, klärt sich aber bald auf. Die afrikanische Küste wird tagsüber vorübergehend sichtbar. Dann und wann taucht ein Küstensegler als weißer Punkt im Süden auf. Einzelne Möwen folgen getreulich dem Schiff.

Tunis

21. Mai

Morgens nach sechs Uhr kommt Tunis in Sicht. Der gebirgige Hintergrund fehlt; die Größe der Stadt, die doppelt so groß ist als Algier, kommt deshalb zur vollen Geltung, weil im Gegensatz zu Algier der gebirgige Hintergrund fehlt. Eine geschlagene Stunde fährt die „Thalia" zwischen den beiden Hafendämmen behutsam der Landungsstelle zu. Die unvermeidlichen Bote mit schreienden arabischen Händlern bleiben diesmal aus. Man wittert geordnete Kulturzustände. Ein Rudel brauner Tagediebe am Ufer wird, während wir landen, von energischen Schutzleuten beiseite geschoben, und unbehelligt besteigen wir die bereitstehenden Wagen zur Rundfahrt.

Das Hafenviertel von Tunis ist schäbig. Es wurde vor etlichen zwanzig Jahren dem seichten Meer durch Millionen Schubkarrenladungen abgewonnen und hat sich für die Mutter dieser Idee, einer älteren italienischen Freundin des Dei, als eine glückliche Grundstückspekulation erwiesen. Einen ganz anderen Eindruck macht das eigentliche europäische Tunis, das mit der stolzen Avenue Jules Ferry, unter dem Fankreich das Land okkupierte, protzig beginnt. Hier zeigte Frankreich, wie man kolonisiert. In fünfundzwanzig Jahren ist dort ein neues Tunis entstanden, das jeder europäischen Großstadt würdig angegliedert werden könnte. Angesichts der knappen Zeitspanne ist das von den Franzosen in Tunis Geleistete ungleich höher zu bewerten als ihre Kulturarbeiten in Algier, seit dessen Eroberung eine dreifache Zeit vergangen ist.

Das ausgedehnte arabische Viertel könnte allerdings der winkeligen, unheimlich krausen Gäßchen à la Algier entbehren, ohne an seinem exotischen Reiz etwas einzubüßen. Nicht nur arabischer Händlergeist in den Basargäßchen, auch das arabische Handwerk in den offenen Werkstätten zu ebener Erde entfaltet in Tunis ein Regsamkeit, die auf einen guten Geschäftsgang schließen läßt. In keiner nordafrikanischen Stadt drängt sich wie hier dem Besucher die Empfindung auf, daß die Orientalen doch bessere Menschen sind, als man nach dem ersten Eindruck annehmen möchte. Hier pulsiert noch frisches Leben, von Greisenhaftigkeit und Rückstand ist wenig zu verspüren, dagegen um so mehr von der entwicklungsfähigen lebendigen Kraft, die dem Islam immer noch innewohnt. Wie mir scheint, ist es nicht zuletzt das Eindringen des abendländischen Kulturfaktors, das den Islam befruchtend angeregt hat. Wirtschaftlich müssen sich beide Welten fortwährend berühren, und mag der getreue Untertan des Dei über die französischen Eroberer denken wie er will, ihr Geld hat doch in Tunis einen guten Klang.

Der schönste Abschluß des Stadtbildes ist der offene Park des Belvedere, den die Franzosen auf dem ehemals kahlen Hügel hinter der Stadt angelegt haben. Staubfreier Macadam auf allen Zugängen, diese breit genug, daß überall Gespanne aneinander vorbei können. Droben ein geräumiger Aussichtstempel in arabischem Stil, ein Alhambrasaal, in dem das Auge schwelgt an buntschillernder Flächenornamentik. Eines ähnlichen Pavillons dürfte sich keine zweite Stadt der Welt rühmen können. Ein Gedicht in Stein und Stuck! Die Aussicht auf die drunten liegende Stadt, ihren Hafen, weiter hinaus auf das Ruinenfeld von Karthago zur Rechten und die Kegel des Zaghuan-Gebirges zur Linken und endlich

über alles hinweg auf das offene Meer: es ist ein hoher, reiner Genuß.

Die Residenz des Dei, der Bardo, bleibt allemal dem Besucher offen, wenn der Pseudoherrscher von Tunesien abwesend ist. Montags und Donnerstags trifft er von seiner Residenz La Marsa draußen am kühlen Strand mit Sechsspänner samt Gefolge zur Vollziehung von Unterschriften in seiner Hauptstadt ein. Das eigentliche Regieren besorgt der französische Ministerresident. Die zwei Millionen Francs, die Muzzafer-Edin jährlich von Frankreich bezieht, sind demnach ein Sinekurengehalt. Der äußerlich schlichte, innen reiche Palast enthält sehenswerte Säle, darunter mehrere mit goldenen Thrönchen und purpurnem Hintergrund. Auch der Gerichtssaal schließt in einen Thron ab, da nach seiner Vorfahren Art der Dei in schweren Fällen selbst zu Gericht sitzt. Der Verurteilte wurde früher nach raschem Prozeß und gefälltem Spruch draußen kurzer Hand im Hofe gehenkt. Es soll heute noch so sein, versichert der arabische Führer in der Absicht, uns das Gruseln zu lehren. Ich bezweifle die Richtigkeit der Angabe.

Bedeutsamer als die Residenz ist das angebaute Museum tunesischer Altertümer. Die arabische Abteilung fesselt diesmal wenig, obschon sie reichhaltig ist. Das Interesse drängt nach den punischen Sälen. Es findet hier überreiche Nahrung. Was der durchwühlte Boden Karthagos bislang zutage gefördert, ist hier von den Franzosen liebevoll gesammelt. Tief und nachhaltig ist der Eindruck dieser Zeugen aus Erz und Stein einer Stadt und Nation, deren Schicksal uns allemal erschüttert, so oft ihr Name genannt wird. Ergriffen haftet das Auge an den Hunderten und Tausenden von Steinkugeln, die von Ei- bis Kürbisgröße dort aufgeschichtet

sind. Heldennamen klingen im Ohr, und in längst Vergangenem spiegelt sich als leise Mahnung die Gegenwart wieder. Die religionsgeschichtliche Forschung findet unter den zahlreich aufgeschichteten Grab- und Tempelsteinen mit rätselhaften Zeichen und Inschriften zweifellos schätzbare Funde.

Das punische Karthago hat Scipio notgedrungen zerstört; aber auch das nachfolgende römische Karthago des Hadrian muß eine stolze Stadt gewesen sein: wohlerhaltene und zerstörte Marmorstatuen von hinreißender Schönheit erinnern in reicher Zahl als vereinzelte Zeugen an die einstige Pracht.

In dem behaglichen Grand Hotel, das einem Schweizer gehört und von einem Deutschen geleitet wird, erwartet uns ein guter Mittagstisch, und der schwere, süße Landwein, der auf den Hängen des alten Karthago gepflanzt wird, mundet trefflich. Alsbald nach Tisch erfolgt der Aufbruch nach Karthago. Eine Bahn führt in dreiviertel Stunden dorthin. Stellenweise fährt sie dicht an dem Bahirasee vorbei, der im Sommer austrocknet und schon jetzt, Ende Mai, sein steigendes Verdunsten durch unangenehme Gerüche ankündet. Die Residenz La Marsa und die Hafenstadt Goletta winken unterwegs als kleine, doch rege benutzte Stationen. Pünktlich hält der Zug an der Endstation, dessen winziges Stationshaus die Aufschrift Karthago trägt. Vor unseren Blicken dehnt sich ein grasbewachsenes Hügelfeld bis zum Meer aus. Eine blendendweiße Kirche winkt an der Höhe. Ihr dreischiffiges Innere ähnelt noch mehr als ihr Äußeres einer Moschee. Hier stand, wie inzwischen erwiesen wurde, die Birsa der Karthager, der letzte Stützpunkt der von den Römern belagerten Stadt. Der tatkräftige Kardinal Lavigerie, der Apostel der Schwarzen, hat die stolze Kirche in den neunziger Jahren erbaut. Im rechten Seitenschiff liegt seine

Gruft, daneben ragt als Altar sein imposantes Grabmal aus schwarzem Marmor: ein Beduinenweib, ihr Kind am Arm, und ein Neger in Sklavenketten umstehen das Sterbelager, vor dem zwei Patres der von ihm gegründeten Weißen Väter beten. Eine geräumige Ansiedelung dieses Ordens, der in arabischer Tracht einhergeht, schließt sich der Kirche an.

Mit dem Kloster ist ein kleines karthagisches Museum verbunden. Drinnen sowohl als draußen im Garten, sowie in den Außenmauern erblickt man zahlreiche Ausgrabungen des fleißigen Konvents, darunter manchen Torso von hervorragender Schönheit. Zu Dutzenden stehen im Garten wie zum Verkauf völlig unverwitterte, steinerne Aschenurnen in länglicher Würfelform zwischen den blühenden Büschen, Blumen und Bäumen. Zwei Reliefs in den Wänden lenken bewundernd die Blicke auf sich: Ceres und die Siegesgöttin in dreifacher Lebensgröße mit wahrhaft klassischen Zügen und Formen, soweit die wallenden Gewänder sie nicht verhüllen. Vor drei Jahren wurden beide auf dem Platz vor der Kathedrale, nur wenige Meter im Erdboden, gefunden. Ein halbes Dutzend Glaskästen in einem der Museumssäle enthält eine reichhaltige Sammlung wertvollster Skarabäen.

Unweit befinden sich tief im Erdboden Reste eines punischen Friedhofes. Er erinnert an die altjüdischen Begräbnisstätten in Palästina. Die Grabhöhlungen in den Wänden sind noch deutlich zu sehen. Darüber bemerkt man Reste der römischen Stadtmauer von gewaltigem Umfang. Von dem Palast des römischen Prokonsuls sind, im Erdreiche bloßgelegt, erstaunlich erhaltene Gewölbereste sichtbar, offenbar die unterirdischen Kerker. Am Fuße des Hügels, auf dem die Stadt gestanden, befindet sich in der Nähe der Bahn das aufgedeckte römische Amphitheater. Ein riesiges Steinkreuz

ragt in der Mitte vor dem noch erhaltenen Zwinger zwischen den mächtigen Mauerresten empor: die römische Christin Perpetua, die ihr Martyrium selber in ergreifender Treue beschrieben hat, wurde hier, siebenundzwanzigjährig, mit ihrem Säugling und ihren Gefährten den Bestien vorgeworfen.

Wir wissen, daß Karthago in seiner Blütezeit gegen eine Million Einwohner umfaßte, daß in seinem Kriegshafen und rückwärtigen Handelshafen Macht und Reichtum, dem in der Welt nichts gleich war, zum Ausdruck kamen. Auf den Ruinen der untergegangenen Stadt drängt sich die Überzeugung, daß die Schilderungen der Alten nicht übertrieben gewesen, dem Auge ohne jede Einschränkung auf. Die Öde des Geländes macht seine räumliche Ausdehnung nur noch greifbarer. Und nach dem Besuch der beiden erwähnten punisch-römischen Museen läßt sich an der Stätte selber das Fehlen jener Ruinen und Rekonstruktionen, wie mancher sie nach pompejanischem Vorbild wohl erwarten möchte, leicht vermissen. Das wüste Hügelland, dessen Bahnstation lediglich durch ihre Aufschrift verrät, daß eine der historisch bedeutsamsten Stätten der Welt vor uns liegt, bleibt eine ergreifende Symbolik vom ewigen Werden und Vergehen im Entwicklungsprozeß der Völker.

22. Mai

Da die schmale Hafeneinfahrt von Tunis ein Passieren bei Nacht verbietet, erfolgt die Abfahrt in der Morgenfrühe. Bei teils heiterm, teils bewölktem Himmel und vorübergehend bewegter See wendet sich die „Thalia“ nordwärts Sizilien zu, dessen südliche Küste nachmittags hin und wieder sichtbar wird.

23. Mai

Morgens um sechs Uhr erfolgt bei klarem Himmel die Fahrt durch die Meerenge von Messina. Auf einer winzigen Landzunge hebt, einem Kirchturm gleich, der Leuchtturm, nach dem die Meerenge dort benannt wird, seine Kuppel aus dem tiefblauen Meer. Die Felswände, hier kahl, dort bewachsen, nehmen namentlich auf kalabrischem Boden stellenweise zerklüftete Formen an. Die Stelle, wohin die Alten die Charybdis und Scilla verlegten, hat zwar ihre Schrecken längst verloren, doch ist sie leicht findbar: eine jähe Klippe, die auf kalabrischer Seite weit vorspringend ins Meer stürzt, führt noch heute den Namen Scilla. Die engste Stelle der Meerenge sollte uns gleichfalls auf bequeme Art vorgeführt werden: ein Trajektschiff beförderte soeben einen rauchenden Bahnzug nach Messina hinüber. Die dominierende Ätnaspitze bleibt, während das Schiff den Kurs nach Osten nimmt, als Wahrzeichen der Insel noch lange den Blicken sichtbar.

Korfu

24. Mai

Beim Erwachen um sechs Uhr liegt Korfu bereits vor uns. Griechenlands ewigblauer Himmel spannt über das Meer und die grüne, gebirgige Insel ein flimmerndes Zelt, unter dem schon in aller Frühe eine richtige Tropenwärme zu kochen beginnt. Einige einheimische Bote stoppen in olympischer Ruhe vor der „Thalia". Sonntagsruhe oder Landessitte? Die üblichen schreienden Händler und nach

Münzen tauchenden halbnackten Buben fehlen. Auch in der Stadt waltet noch Sonntagsfrieden; nur die flinken, schmucken Zweispänner, die alsbald aus verschiedenen Hafenstraßen dem Landungsplatz zueilen, bringen Leben in das verschlafene Korfu. Die Rundfahrt bietet zunächst wenig Sehenswertes: ein altes, leidlich sauberes Städtchen, die meist hohen Häuser in den engen Straßen ohne besonderen Charakter, von Bauten, die sich sofort einprägen, fast gar nichts; höchstens die königliche Residenz und die Zitadelle ausgenommen. Die Arkaden der ersteren sind der einzige Anklang an die Antike, den das suchende Auge erspäht.

Die von den Venezianern errichtete Zitadelle, die auf einer Halbinsel tapfer die Bergeshöhe erklimmt, ist mehr in der gesamten Anlage denn als Gebäude eigenartig. Die Gelassenheit, mit der dem fremden Besucher der freie Durchgang und Aufstieg bis zum hohen Leuchtturm gestattet wird, verdient lobend vermerkt zu werden. Recht mühsam, namentlich im Sonnenbrand, aber lohnend ist der Ausblick von dem höchsten Punkt der Zitadelle. Die gewaltige Sichelform der Insel mit ihren sechzig Kilometern Länge kommt erst von diesem Luginsland zur vollen Geltung, daneben die milde Schönheit der bewaldeten Gebirgszüge, die in Verbindung mit der wundersamen Farbe des spiegelglatten Meeres dem ganzen Bild den Stempel einer Schweizer Landschaft aufdrücken.

Die weite Esplanade, die das Ufer vor der Zitadelle ausfüllt, ist der anmutigste Teil der Stadt Korfu. Die Insel kommt mit ihren vielen landschaftlichen Reizen erst auf der Fahrt nach dem Achilleion, ihrer neuesten Sehenswürdigkeit, zu ihrem Recht. Eine bequeme Straße führt zwischen fruchtbarem Hügelland, dem die verknorpelte Olive das Gepräge

gibt, langsam aufwärts, dem Dörfchen Kathari zu, das als ständiger Wegweiser geradeaus hoch an einem mächtigen Bergrücken klebt.

Vorher biegt die Straße nach links ab, und die weißen, ruhigen Fronten der nunmehr kaiserlichen Villa werden sichtbar. Der vierfache Ausblick von den Terrassen und Balkonen ist gewiß herzerfreuend; erhebend und bei glücklicher Beleuchtung überwältigend ist daneben der Rundblick von der rückwärts gelegenen, bewaldeten Bergspitze. Ein schmaler Pfad führt hinan. Ein Kirchlein steht droben; die vormalige Schloßherrin des Achilleion ließ es errichten und hat oft in stiller Andacht vereinsamt und vergrämt darin geweilt.

Noch ein anderer Ausblick auf Korfu ist berühmt geworden: vom Achilleion aus führt der Weg zwischen parkumhegten, vornehmen, alten Landhäusern zum Canone. Aus einer versandeten Bucht, deren nilgrünes Wasser flüssiges Glas zu sein scheint, ragen zwei winzige Inselchen empor. Die größere trägt einen verwitterten Bau, den hohe Zypressen umstehen: Ein Klösterchen mit einigen griechischen Mönchen. Es hat Böcklin die Idee zur Toteninsel gegeben. Die Ähnlichkeit, namentlich aus der Entfernung, ist unverkennbar.

Einige Minuten abseits liegt ein weiteres altes Königsschloß. Kein Prunkbau wie das Achilleion, aber ungemein anheimelnd in seiner ruhigen Vornehmheit. Wie das Haus, so der Garten. Park darf er getrost sich nennen; das Auge von Korfu, würden die Araber sagen. Zwischen seinen Büschen und Bäumen wandelt man wie im Märchenland, und von seiner Mauer könnte man stundenlang hinunterblicken auf das schlafende Meer drunten und zu den albanischen Bergen drüben, die im blauen Dämmer hinüberwinken.

25. Mai

Der Glanzpunkt dieses Tages, der uns die dalmatische Küste entlang nord- und heimwärts führt, ist die vom Schiffskommando uns als Extragabe zugedachte Rundfahrt in die Bocche di Cattaro. Es ist wohl der herrlichste Meerbusen beider Erdhälften. Tirol, Norwegen und die Schweiz in reicher Abwechslung auf ein Minimalgebiet vereinigt. Die Gebirgsszenerie, die hier einen in der Form einzigen Golf umschließt, kann der nie vergessen, der sie einmal, wenn auch nur flüchtig, gesehen hat. Diese weltfernen Orte, die sich bald ruhig am Fuß der Bergriesen hinlagern, dann wieder keck die fruchtbaren Höhen erklettern, sie könnten alle gepriesene Reisestationen sein, und die Bocche, auf die der Dalmatiner mit Recht stolz ist, hätte Humboldt, wenn er sie gesehen, den schönsten Punkten der Welt beigezählt. Wenn einmal die Tauernbahn das vergessene Dalmatien aus seinem Dornröschenschlaf erweckt, wird das Lob der Bocche di Cattaro in vielen Sprachen erklingen. Fast aber möchte es einem leid tun, diese Schönheitssymphonie durch den modernen Reiseverkehr entweiht zu sehen.

* * *

Der heimwärts gewandte Schritt ist wohl meist beflügelt. Auch der „Thalia" möchte mancher, wo nunmehr der letzte Reisetag im Meer versinkt, ein beflügeltes Tempo wünschen; aber in gewohntem Gleichmaß durchpflügt unser weißes Schiff die blaue Adria. Das Heimweh scheint in den letzten Stunden, die uns von der Triester Küste trennen, hier und dort ungeduldig die Schwingen zu regen. Man ist allmählich reisemüde geworden und vollgesättigt von den

überreichen landschaftlichen Genüssen. Man möchte das Liebe, das man zu Hause gelassen, nimmer länger vermissen. Bereits am Nachmittag beginnt die Verabschiedung von jenen, mit denen man sich in vier Wochen des Beieinanderseins näher zusammengefunden hat. Unermüdliche Amateure gehen knipsend einher, suchend, wen sie im Bild mit in die Heimat bringen könnten. Das letzte abendliche Diner bringt Gläserklingen und eine Reihe artiger Reden. Später als sonst werden in gehobener Stimmung die Kabinen aufgesucht.

26. Mai

Der letzte sonnige Tag will den vorangegangenen in der Gunst der Thalianer nicht nachstehen. Man ist nachgerade so verwöhnt geworden, daß man ihn als eine Selbstverständlichkeit hinnimmt. Die fremdartige Schönheit Dalmatiens findet zwar noch dankbare Blicke, das Ziel aller Augen bleibt dagegen Triest. Mit freudigen Zurufen begrüßt, wird es gegen Mittag im Sonnenglanz sichtbar. Prompt, wie angekündigt, wirft die „Thalia" Anker. Am Molo San Carlo staut sich eine freudige Menge. Ein letztes Händeschütteln, dazwischen auch zärtliches Abschiednehmen, und mit vielen freundlichen Grüßen und Wünschen stieben die Gäste der „Thalia" geschäftig auseinander, der Heimat zu.

Buchdruckerei des österreichischen Lloyd in Triest.