

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Karlsruher Tagblatt. 1843-1937 1927**

25.9.1927 (No. 39)

# Die Pyramide Wochenschrift zum Karlsruher Tagblatt

10. Jahrg. No 39



25. Sept. 1927

Leonhard Winkler / Zwischen zwei Weltteilen

I.

Meine langjährige Sehnsucht, einmal eine größere Seereise zu machen, ist dieses Jahr in Erfüllung gegangen. Es hatte mir nämlich mein Schwager, seit vielen Jahren Kapitän der Hamburg—Amerika-Linie bei der Deutschen Levante-Linie eine Fahrt mit einem Frachtdampfer von Hamburg oder Antwerpen nach Konstantinopel vermittelt. Da man bei Frachtdampfern zum Voraus nicht bestimmt weiß, an welchen Orten sie anlegen, kann man sich nicht gut von vornherein alle etwa nötigen Sichtvermerke beschaffen. Auch glaubte mein Schwager nach seiner früheren Erfahrung, daß zum Betreten des Landes vom Schiff aus während der Ladungs- oder Wöschungszeit eine Bescheinigung der Dampfergesellschaft genüge. Diese Meinung kam meiner eigenen Sorglosigkeit entgegen und ich beachtete daher nicht den mir von befreundeter Seite erteilten Rat, schon hier einen türkischen Sichtvermerk zu beschaffen; welche Folgen das für mich hatte, davon später.

Ich fuhr Ende Juli von Karlsruhe über Köln—Herbesthal—Brüssel nach Antwerpen. In dem inzwischen belgisch gewordenen Herbesthal war die belgische Pass- und Zollprüfung. Beides ging einfach vorstatten. Zum Durchreisevermerk des belgischen Konsulats wurde ein Stempel gedrückt und damit war ich ein freier Mann und kein Mensch kümmerte sich weiter um mich. Wie ganz anders in Osteuropa! Man sollte unsere Mörzler auf einige Zeit dahin schicken, damit sie erfahren, wie gut sie es hier haben.

Auch im übrigen hatte ich in Belgien fast nur freundliche Eindrücke. Der Geist des Hasses ist im allgemeinen geschwunden. Auf der Bahnfahrt sah eine jüngere Frau nach meinem Kunstarm und sagte fragend: La guerre? Ich antwortete bestätigend: La guerre. Sie teilte dann noch mit, sie habe Vater und zwei Brüder im Felde verloren. Das Mitgefühl ward reger im Sinne des großen Dichters Sophokles; Mitzulieben, nicht mitzuhassen sind wir da. In Antwerpen lebt anscheinend nur noch ein Handschuhhändler vom Lasse. In seinem Laden in der Hauptgeschäftsstraße hängen noch Herrbilder von Wilhelm II. und vom Kronprinzen und die Aufschrift: An Deutsche wird nicht verkauft. Er richtet sich selbst damit und wird davon auch kaum besondere Vorteile haben.

Der Frachtdampfer „Nica“ lag in Antwerpen im Amerika-Dock, das im Norden der Stadt ist und durch Straßenbahn und einen allerdings sehr wackelnden Autobus gut zu erreichen ist. Das Schiff hatte dort noch viel zu laden und fuhr statt am 30. Juli erst am 3. August ab. Ich hatte daher reichlich Gelegenheit, Antwerpen und auch noch das türmerreiche Gent mit seinen zwei Beugentürmen zu besichtigen. Was ich alles gesehen habe, soll jedoch hier nicht ausgeführt werden; denn ich will Baedekers Handbücher weder abschreiben, noch ergänzen, noch auch berichtigen. Zu Berichtigungen gibt freilich der Band über das Mittelmeer mancherlei Gelegenheit; denn die neueste Auflage ist von 1909 und seitdem hat sich durch den Weltkrieg außerordentlich viel geändert. Es ist übrigens bezeichnend, daß seit 18 Jahren keine neue Auflage über das Mittelmeer erschienen ist. Deutschland ist eben so verarmt, daß nur wenige Reisen dorthin gemacht werden und die Nachfrage nach dem doch unentbehrlichen Buche gering ist. Reisebücher handeln im übrigen vom Allgemeinen und Kleinen, mein Vermerk will jedoch in der Hauptsache besondere Eindrücke und Erleb-

nisse wiedergeben; ich glaube freilich, daß das Besondere oft genug auf das Allgemeine schließen läßt.

Zunächst noch einiges von Belgien. Der belgische Franken hat jetzt nur den Wert von etwa 12 Pfennig und man kommt daher mit der deutschen Mark trotz Anpassung der Preise ziemlich weit. So kosten kürzere Strecken auf der Straßenbahn 50 Cents, also etwa 6 Pfennig. Wie bei uns in der Nachkriegszeit wird in Museen usw. ein Unterschied gemacht zwischen In- und Ausländern. Während nach Baedeker an Sonntagen der Eintritt in das durch seinen Besitz von Rubens'schen Bildern hervorragende städtische Museum frei ist, gilt das jetzt nur für die durch Urkunden als Belgier Ausgewiesenen, während die anderen 5 Fr. zu zahlen haben. — Antwerpen und Hamburg sind bekanntlich seit Jahrzehnten heftige Nebenbuhler im Seehandel. Antwerpen hat die größere Gunst der Lage, da das rheinisch-westfälische Industriegebiet sein Hinterland ist, Beide Städte liegen auf dem rechten Flußufer. Ein Unterschied ist mir jedoch aufgefallen. Hamburg hat zwei Elbebrücken und einen Elbetunnel. Antwerpen hat keines davon. Wer von Antwerpen durch das fruchtbare Waesland nach Gent fährt, löst zwar auf dem Waes-Bahnhof rechts der Schelde die Fahrkarte; dann aber wird er mit einer großen Fähre übergesetzt und besteigt erst auf dem linken Ufer den Zug. Ob man noch keine Brücke gebaut hat, um den Seeschiffen die Fahrt auch über Antwerpen hinaus zu ermöglichen, oder wegen der Bodenverhältnisse, oder weil die Stadt eine Festung ist, weiß ich nicht. Auch Antwerpen liegt wie Hamburg weit landeinwärts. Von dem Flußgebiet unterhalb Antwerpen gehören aber zwei Drittel zum großen Verdruß der Belgier zu den Niederlanden; als diese Blüffingen besetzen wollten, hat das seinerzeit in gleicher Weise die englischen wie die belgischen Gemüter heftig bewegt.

II.

Am 3. August, nachmittags 2 Uhr, lichtetet wir die Anker. Der Weg vom Amerika-Dock zur freien Schelde beträgt in der Luftlinie kaum über einen Kilometer. Wir brauchten, um ihn zurückzulegen, 2½ Stunden. Zunächst mußte ein Hafenslotse genommen werden, der das Schiff durch die überfüllten Becken hindurchschlingeln mußte. Dann war die Schleuse zu durchfahren, die das Wasser des Hafens stets auf Fluthöhe hält. An der Schleuse ist aber immer großer Verkehr, sodaß das einzelne Schiff lange warten muß. Das nahm aber unser alter Kapitän ruhig mit in Kauf: „Die Hauptsache ist, daß wir keine Havarie haben“ (Zusammenstoß mit einem anderen Schiff oder dergl.). Als wir auf der Schelde angelangt waren, wurde der Hafenslotse durch einen Revierlotsen ersetzt, der das Schiff bis Blissingen zu führen hatte. Auch das war ein Zwangslotse, der genommen und bezahlt werden mußte, auch wenn man die Fahrtrinne selbst gefannt hätte. Die Einrichtung der Lotsen dient ja nicht nur der Sicherheit der Seeschifffahrt und der Fluß- und Uferbauten, sondern teilweise auch der Versorgung alter Seeleute.

Die Fahrt auf der sich immer erweiternden, von vielen Schiffen belebten Schelde in den sonnigen Abend hinein und dann bei Mondlicht war sehr schön. Unter den uns begegnenden Schiffen war auch die deutsche Flagge gut vertreten. Und zwar waren es meist neue Schiffe. Da ja nach dem Schandmal von Versailles alle über 1600 Brutto-Tonnen fassenden Schiffe auszuliefern

waren, hatten wir zunächst keine Seeschiffe mehr. Das Ziel des Feindbundes, die deutsche Flagge vom Meere verschwinden zu lassen, ist aber nicht erreicht und wir haben jetzt fast lauter neue Schiffe.

In Bliffingen, wo wir abends um 10 Uhr durchfahren, wurde der Revier- durch einen See-Lotfen abgelöst. Wie lange dieser an Bord war, weiß ich nicht, da ich mich bald darnach gelegt habe. Als ich am andern Morgen erwachte, sah ich vom Bett durchs Fenster Land. Es war die steile Kreideküste nördlich von Dover. Ich sprang sogleich heraus und verfolgte mit dem Glase die sich über den Höhenrand erhebenden älteren Landbefestigungen und was sich sonst erkennen ließ. Später wird das Ufer flach. Dort liegen die besuchten Bäderorte, und es taucht der Leuchtturm von Dungeness auf. In dieser Gegend rauschte über uns ein Postflugzeug, das vermutlich von London nach Paris geflogen ist. Ab und zu hielten im Meere Lotsenboote, die die Lotsen für London und Antwerpen an die dorthin fahrenden Schiffe abgaben. Dann steuerten wir mit westsüdwestlicher Richtung an Cherbourg vorbei nach der durch ihren Leuchtturm bekannten Insel Quessant bei Brest; wegen seiner Länge und seines schwarz-weißen Anstrichs nennen ihn die Seeleute den preussischen Grenadier. Damals aber herrschte diesiges Wetter und man erblickte nichts vom Land.

Es ist deshalb hier Zeit und Ort, sich etwas auf dem Schiffe umzusehen. Der Frachtdampfer „Nicoa“ ist nach dem Kriege gebaut und daher mit den neueren Einrichtungen ausgestattet. Er macht natürlich nicht den Anspruch, ein Hotel ersten Ranges zu sein, wie es die großen Passagierdampfer sind; wohl aber gleicht er einem guten bürgerlichen Gasthose. Auf ihm können bis zu sechs Reisenden mitfahren. Da ich der einzige Fahrgast war, wählte ich das verfügbare Zimmerchen des Telegraphisten neben der Kommandobrücke, das außer der sonstigen Einrichtung eines Schlafzimmers auch am Kopfende des Bettes einen Napf für die Bedürfnisse eines Seeskranken barg. Da das Zimmer gegen den Wellenschlag geschützt lag, hatte es nicht die üblichen „Bullaugen“, sondern zwei richtige viereckige Fenster. Auf dem Schiffe ist Klosett mit Wasserspülung, Wannenbad, ein Lazarettzimmer mit Schiffsapotheke vorhanden. Ein neuzeitlicher Frachtdampfer ist auch auf der Fahrt nicht ganz vom Verkehr abgeschlossen; denn er ist mit Funkeinrichtung versehen, allerdings nur zum dienstlichen Gebrauch. Es werden daher nicht alle Nachrichten aufgefange, die die Küste durchschwirren, und es werden nicht, wie bei den großen Dampfern, täglich Bordzeitungen gedruckt. Wohl aber ist z. B. bei der Durchfahrt durch die Straße von Gibraltar das dortige Funkamt ersucht worden, die Durchfahrt der Dampfergesellschaft weiterzuleiten. Sie erfuhr es daher am gleichen Tage, konnte es unter die Schiffsnachrichten in die Zeitung bringen, so daß auch die Angehörigen der Schiffsbesatzung und die an der Ladung beteiligten Kaufleute vom Laufe des Schiffes alsbald unterrichtet wurden. Ein anderes Beispiel für den Wert des Funkens. In Oran sollten Kohlen gekauft werden. Einige Stunden vor der Ankunft wurde das der Schiffsagentur gesunkt; sie konnten die (auf Leichter Schiffen bereit liegenden) Kohlen bestellen und es konnte daher beim Eintreffen des Schiffes ohne Zeitverlust gleich mit dem Bunkern begonnen werden. Von besonderer Bedeutung ist die Einrichtung natürlich für den Fall der Seenot.

Mit einem guten Gasthof nimmt es auch die Verpflegung auf; sie ist auf Schiffen bekanntlich reichlich und kräftig. Wenn ein Frachtdampfer auch nicht die Kühlvorrichtungen hat wie ein Personendampfer, so versteht er sich doch bei jeder Gelegenheit mit Eis, mit frischem Gemüse, Obst usw. So hatten wir unterwegs als Nachtmahl algerische und griechische Trauben, Birne, Ananas, Tomaten, Melonen usw. Auch für den im Mittelmeer nicht geringen Durst ist gesorgt. Zunächst ist zu jeder Tageszeit für jedermann kalter Kaffee oder Tee vorrätig; dann wird gut eingebrautes Hamburger Flaschenbier sowie Mineralwasser mitgenommen. Ein Lesezimmer ist natürlich nicht vorhanden. Für Befestigung kann jeder Reisende selbst sorgen. Ich habe mich wenigstens, wenn ich auch der einzige Fahrgast war, nie gelangweilt oder vereintamt gefühlt. Ich saß zusammen mit dem Kapitän, dem ersten Ingenieur und dem ersten Offizier, einem Hamburger, einem Bremer und einem Pommern. Ich habe Süddeutschland vertreten. Sie, die wochen- und monatelang immer die gleichen Gesichter sehen, freuen sich natürlich über einen Gast. Man tritt sich menschlich nahe. Der 63jährige Kapitän, der von der Pike auf dienend, 48 Seefahre hinter sich hat, bei Kriegsbeginn sein Schiff nach Lissabon gerettet hat und später in Barcelona der Berater und Sprecher der dort weilenden Deutschen gewesen ist, erzählte aus seinem reichen Leben, desgleichen wir andere. Dann empfand man es auch wohlthätig, daß wir im heißen Mittelmeer nicht wie bei einem großen Dampfer einem bestimmten Kleidezwang unterlagen. Wir bildeten einen Familienkreis, in dem während des vierwöchigen Zusammenlebens kein Mißklang zu vernehmen war. — Der Dienst auf See wird in 2/3 je vierstündige Wachen eingeteilt, während deren immer ein Offizier auf der Kommandobrücke ist. Der das Steuer bedienende Matrose dagegen tut nicht vier Stunden hintereinander Dienst, sondern wird jede Stunde abgelöst. Er gibt auf der neben dem Steuer angebrachten Schiffsglocke durch Schläge der Besatzung die Zeit bekannt; sie wird jeden Tag mit dem Chronometer berechnet und darnach die Uhr gestellt. Die halben Stunden werden durch einfache Schläge, die ganzen durch einen Doppelschlag bezeichnet innerhalb einer Wache; um 1 Uhr also ein Doppelschlag, um 1/4 Uhr drei Doppelschläge und ein einfacher, nach 4 und 8 Uhr wird wieder von vorn begonnen. Während der Nacht ist weiter auf dem Vordersteck ein Ausguck-

mann; um sicher zu sein, daß er nicht schläft, hat er auf einer vorn befindlichen Glocke die Schläge des Steuermanns zu wiederholen. Der Verkehr zwischen Offizier und Schiffsmannschaft war durchweg freundlich. Die Matrosen treten schon mit 14 Jahren als Schiffsjungen ein, und so bringt es ihr Beruf mit sich, daß sie keine Fortbildungs- oder Gewerbeschule besuchen. Die fehlende Schule gerade in der Zeit der entwickelten geistigen Reise wird durch die Gelegenheit, viel zu sehen, nicht ganz ausgeglichen. Wie ich durch Unterhaltung mit verschiedenen bemerkt habe, sind die Matrosen im allgemeinen nicht über die Sternbilder unterrichtet, die sie so oft nachts zu beobachten Gelegenheit haben. Auch dem Einwurfs, daß diese Kenntnis in der Zeit des vollendeten Kompasses entbehrlich sei, kann ich mit der Wahrnehmung begegnen, daß die Leute ihn zwar zu handhaben verstehen, aber nichts wissen von der Einstellung des Kreises in Winkelgrade, die am Rand des Kompasses vermerkt sind.

## III.

Das Schiff fuhr mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 10 Seemeilen (mehr als 16 Km.) im allgemeinen so ruhig dahin, daß man sich so gut raffen konnte wie zu Hause. Eine Ausnahme machte der windige Golf von Biskaya. Hier, wo zwei leichte Gewitter die einzigen Regentropfen auf der Fahrt brachten, und nur hier zeigte sich auch, daß ich nicht ganz seefest bin. Dann aber kam die Nordwestküste Spaniens mit dem mir von der Schule her bekannten Kap Finisterre (Landende) und seinem Leuchtturm heran und damit ruhige See. Da die Küste Spaniens dann wieder zurücktritt, war von neuem lange nur Wasser und Himmel zu sehen, bis wir uns der Gegend von Lissabon näherten. Dort herum mußte auf die Fischdampfer aufgepaßt werden, die zu zweien in gleicher Richtung fahren, ein langes Neb zwischen sich ausgespannt. Fährt man zwischen sie hinein und zerreiht ihr Neb, dann muß es bezahlt werden samt dem entgangenen Fischzug. Vom Schiff aus konnten wir uns öfter an zwei Wassergeschöpfen ergötzen, den sogenannten Schweinsfischen, die eine Länge von 1 1/2–2 Meter haben und bei der Verfolgung ihrer Beute oder aus Vergnügen regelrechte Luftsprünge machen, und später im Mittelmeer den Schildkröten, die ruhig auf dem Wasser schwimmen und untertauchen, wenn ihnen etwas verdächtig vorkommt.

Zwischen dem Tajo, an dessen Mündung Lissabon liegt, und dem Meere zieht eine reichgegliederte auf 500 Meter ansteigende Gebirgskette hin, auf der man auch die berühmten Schloßer von Cintra sehen konnte. Hier, beim Kap da Roca war der westlichste Punkt unserer Reise, und meine Uhr, die ich nicht täglich umgestellt hatte, ging um 1 1/2 Std. der Ortszeit vor. Dann wurde nach der Südwestküste von Portugal, dem Kap St. Vincent, gesteuert, einem ehemaligen befestigten Kloster, das auf einer hohen Felsenküste steht und dessen Turm jetzt als Leuchtturm dient. Die Feuer dieser Türme brennen nicht gleichmäßig, sondern flammen auf und erlöschen in ganz bestimmten, für jedes Leuchtfeuer verschiedenen Zeiträumen. Diese unterschiedliche Regelung ist dazu bestimmt, den Schiffer, der nach Nebel oder Sturm nicht weiß, wo er ist, aus der Art des Aufblinkens, die in seinen Büchern über Feuerzeichen beschrieben ist, nötigenfalls erkennen zu lassen, bei welchem Leuchtturm er sich befindet. Die mit dem verdienstlichen Leuchtfeuerwesen verbundenen Opfer werden von den Staaten übrigens nicht aus bloßer Menschlichkeit gebracht, vielmehr werden da und dort von den Häfen ankommenden Schiffen besondere Leuchtfeuergebühren erhoben. Von St. Vincent ging mit ostwärtslicher Richtung gegen Gibraltar. Zu vor jah man noch das durch Nelsons Seesieg über die Franzosen berühmte Kap Trafalgar. Dann kam rechts die afrikanische Küste mit Kap Spartel heraus, und nun waren wir geblieben wir bis Konstantinopel zwischen zwei Weltteilen, erst zwischen Europa und Afrika und dann zwischen Europa und Asien. Gleich hinter Kap Spartel beginnt die Bucht von Tanger; sie und die im Hintergrunde sichtbare Stadt gehören also noch ins Gebiet des Atlantischen Ozeans. Nachdem wir noch einen deutschen Dampfer gekreuzt und mit ihm durch Ausziehen der Flagge einen Gruß gewechselt hatten (auf dem freien Meere ziehen die Schiffe die Flagge ein), fuhren wir durch die Straße von Gibraltar. Es wundert mich nicht, daß die Engländer diesen Felsvorsprung der spanischen Küste eritreben und festhielten. Er fällt nämlich nach Norden (nach der Landseite) wie auch nach Osten ganz steil ab; dann kommt nördlich eine ebene (und neutrale) Straße, dahinter erst die spanische Baaikette. Der über 400 Meter ansteigende Fels ist also gegen einen Landangriff völlig gesichert. Bewohnt ist er nur auf dem sanfter abfallenden Westhang. Am Südende, dem Europa-Point, steht ein Leuchtturm. Auf den Nord- und Osthängen sollen noch Affen hausen; das Gegenstück von Gibraltar, die afrikanische „Säule des Herkules“, heißt sogar nach seinen Bewohnern Affenberga. Gibraltar hat keinen Bahnanchluss. Wer von dort mit der Bahn weiter reisen will, muß über die Bucht nach dem westlich gelegenen spanischen Algeciras fahren, einem Ort, dessen Name für uns Deutsche seit der Konferenz zu Anfang des Jahrhunderts einen bitteren Beigeschmack hat. Der Abend nach der Durchfahrt war der schönste. Der Westhimmel gerötet, desgleichen die afrikanischen und namentlich die spanischen Randgebirge (darunter die Sierra Nevada), das Meer im Osten aber wunderbar rotblau, der Himmel darüber zunächst staubblau und dann ebenfalls rotblau. Bald nach Sonnenuntergang leuchtete der Abendhimmel auf der ganzen Fahrt und als Gegenstück der Jupiter im Osten.

Das im Atlantischen Ozean ziemlich kühle Wetter wich jetzt warmem Sonnenschein, das Meer strahlte in der Bläue, die von der Blauen Grotte in Capri her berühmt ist, und am Mittag des

nächsten Tages legten wir in Oran an, der zweitgrößten Stadt von Algier. Unser Schiff wurde von Booten umschwärmt, denen Händler und Händlerinnen entstiegen. Sie boten alles mögliche an, die geschminkten Händlerinnen vornehmlich „Eau de Cologne“; ob es ihnen freilich in erster Linie um den Absatz ihrer Waren zu tun war, weiß ich nicht. Am übrigen erfuhr ich hier die erste Enttäuschung durch die Mitteilung, man dürfe nicht an Land gehen. Ich besah mir daher die Stadt mit ihren Palmengärten, ihren befestigten Höhen und den schönen benachbarten Buchten vom Schiffe aus. Auch das Bunkern selbst bot manches Bemerkenswerte. Die 200 Tonnen Kohlen wurden auf zwei Leichterschiffen herangeführt, dazu ein von einem Weißen bedienter Schiffskran, der die Kohlen in die Bunkerlöcher bringen sollte. Alle übrigen Arbeiten wurden von Mauren und Negern getan, die zwischenhinein mit ihren Kohlenfingern Brot und Trauben aßen. Deren anfänglicher Eifer erlahmte schon nach kurzem, und bald sah man einen schön gewachsenen Schwarzen, der nur einen Lendenschurz trug, schlafend auf den Kohlen ausgestreckt, seine Schippe neben sich liegend; es wäre ein Vorwurf für einen Maler oder Bildhauer gewesen. Dann behaupteten sie, die Kohlen gingen nicht alle in die Bunkerräume und wollten den Rest auf Deck liegen lassen; hier mußte ihnen der erste Ingenieur klar machen, daß bei ordentlicher Ausnutzung der Eden noch mehr hinein ginge. Das Laden war gegen Abend fertig. Zieht es sich in die Nacht hinein, dann muß aufgepaßt werden, daß nicht ein Leichterschiff voll oder halb voll abzieht; denn „ich verdienere“, wie ein Kaufmann sagte, „weniger an den Kohlen, die ich liefere, als an denen, die ich nicht liefere“. Wie mir der Kapitän mitteilte, kann die Kohle in Oran billiger geliefert werden als in Malta. Nach beiden Orten wird

sie aus Europa hingeführt. Von Oran aus können aber die Kohlen schiffe regelmäßig aus algierischen Bergwerken Erz laden und so eine Rückfracht verdienen.

Am großen Außenhafen, an dem zurzeit tüchtig gearbeitet wird, übten auch Negerscher ihr Gewerbe aus; sie hatten ein langes wohl auf den Boden reichendes Netz so angewendet, daß es ringförmig an den Anfangspunkt zurückkehrt und alles einschloß. Die Fische, die aus Netz stiegen, setzten nun in großen Sprüngen über den oberen Rand, manche übrigens, die von außen daran stießen und sich irrtümlich für gefangen hielten, sprangen auch in den umschlossenen Kreis hinein.

Am anderen Morgen fuhren wir in 4-5 Seemeilen Entfernung an der Landeshauptstadt Algier vorüber. Hier prägten sich zwei Bauten dem Auge besonders ein: der Kuppelbau der 135 Meter hoch gelegenen Kirche Notre Dame d'Afrique, von der aus alle Sonntage das Meer gesegnet wird, und ein im Baedeker noch nicht erwähnter hoher Obelisk beim Fort Empereur, das Denkmal für den Weltkrieg, mit dem Frankreich auch fremden Erdteilen seinen (mit 27 Bundesgenossen erfochtenen) Sieg kundgeben will. Wir legten dann an der Küste von Algier und Tunis nicht mehr an. Bei dem gegen Sizilien vorspringenden Kap Bon waren wir vier Tage an der schönen walddreichen afrikanischen Küste entlang gefahren, die jetzt ganz dem volksarmen Frankreich gehört. Uns aber, die wir unseren Bevölkerungsüberschuß nicht haben unterbringen können, hat man unsere sauer erworbenen Schutzgebiete geraubt. Die Reichen haben das Schaf des armen Mannes genommen, wie im Gleichnis des Propheten Nathan, 2. Sam. 12, 4.

(Fortsetzung folgt.)

## Maria Sauter / Bircklein an der Halde

Liegt ein Acker auf der Höhe  
herbstesmäde ausgebreitet,  
braune Schollen, tiefe Furchen,  
wo das Korn im Sommer reifte.

Ragt ein Bircklein an der Halde,  
silberweiß das schlankte Stämmchen,  
golden seine lichte Krone,  
seidig seine feinen Blätter.

Spielt ein Windhauch in dem Bäumchen,  
neigt's sich traurig hin und wieder,  
tausend bange Tränen fallen  
in des Ackers Furchen nieder.

Tausend gold'ne Blättlein lösen  
zitternd sich vom schwanken Zweige,  
finden all' ein friedlich' Ruben  
nach des Herbstes stillem Reide.

## Friedrich Alfred Schmid Noerr / Zwiewelewick

Ein Märchen

(Schluß.)

So wurde Meister Most von rauher Hächerhand gegriffen und im Triumph gefesselt. Der Bock stand auf einmal still und klug daneben und verwandte kein Auge von seinem Herrn. Als ihn die Knechte gleichfalls binden wollten, zeigte er allerdings eine solche drohende Miene, daß sie erschreckt vor ihm zurückwichen und nicht recht wußten; sollten sie sich an das unheimliche Vieh wagen oder nicht. Da sagte der Schneider in mildem Ton — denn er hatte schon mit dem Leben abgeschlossen —: „Lasset nur, das gute Tier weicht ohne des meinen Tritt von meiner Ferse. — Wo Ihr mich hinbringt, da geht der Bock von selber mit.“

Da wunderte sich der Stockmeister, und ihm und seinen Knechten war's im stillen bloß recht, wenn sie sich mit dem Untier nicht weiter zu befassen brauchten. Also machten sie den Versuch und ließen den Bock frei laufen. Der tat so, wie sein Herr vorausgesetzt hatte und wich keinen Schritt von seiner Seite. Wie sie aber an dem dunklen Hause vorbeikamen, da stand der Teller mit dem unerlöschlichen Zwiewelewick noch immer, wo ihn der Meister am Nachmittag hingestellt hatte, auf dem Sims am offenen Fenster. Plötzlich lag da der Bock auf seine Hinterfüße, reckte den Hals mächtig lang, und ehe der Stockmeister sich's versah, hatte er den Rücken vom Teller geschoben und auf einen Sitz hinuntergeschluckt. Und damit war es auch in einem Nu und für immer mit dem wunderbaren Zwiewelewick des Zwiewelewick zu Ende.

Nun ging der traurige Zug ohne Aufenthalt zum Größinger Tor hinaus und auf den Galgenhügel zu.

Dort drang der Stockmeister auf kurzen Prozeß, denn teils grante im Osten schon der Tag — und er wollte dem Markgrafen eben auch gerne im Wort bleiben, nicht anders, wie Frau Jakob, teils mahnten ihn Mißtrauen und schlechtes Gewissen zur Eile, denn er glaubte jeden Augenblick, die Straße von Durlach her Frau Jakobas Gestalt heranzukommen zu sehen; und das dann nicht aufzuhaltende Zwiewelewick zwischen den Ehegatten hätte ihn allzuweh geniert.

Also ließ er flugs den Strick niedergehen und hing den ergebeneu Todeskandidaten daran. — Da aber, im letzten Augenblick, wurde der Bock stößig; er senkte die Hörner gefährlich und ging mit flammensprühenden Augen auf die Peiniger seines Herrn los. Die versahen sich des Angriffs nicht; dem einen zerriß der Bock die Hosen, dem anderen durchstieß er die Wade; aber es

waren ihrer doch zu viele, lauter starke Männer, Sie griffen also fluchend zu, zwangen den Bock, und warfen ihm einen Halfter um. Dann knüpften sie rasch einen zweiten Strick daran und zogen und würgten den Bock unter den Galgen. Jetzt haspelten die einen den Schneider (der eben mit seinem Stoßgebetteln zu Ende war), die anderen haspelten den Bock mit Leibeskräften am Galgen hoch. Aber derweilen die Henker des Schneiders eben das Galgenseil am Haken festmachten, purzelten die Exekutoren des Bocks holderdipolter übereinander, denn das Aufzugsgewicht war plötzlich wie über ihnen fortgeglitten und sie sahen hart auf der Erde. Wie sie sich nun fluchend besannen und zum Hochgericht emporstarrten, hing da kein Bock mehr oben in der Luft, sondern bloß eine gränlich große, dicke und glattglänzende Kreuzspinne. Die schaukelte an langem Faden vom Galgenholz herab, gemächlich hin und wider, und wie der kühle Frühwind den Faden bewegte. Darüber entsetzten sie sich sehr. Der Schneider aber, den sie schon Todesverblühen meinten, stieg auf einmal da droben so fürchterlich zu strampeln und zu zappeln an, daß es ausah, als wolle er die Himmelsleiter im Sturm auf ersteigen, davon sie alleamt ein großer Schreck und das helle Grausen befiel. Auch sah jetzt der Stockmeister richtig von weitem eine Gestalt heranwehen und erkannte Frau Jakob, der er jetzt und an diesem Orte ein für allemal nicht zu begegnen wünschte.

So ließ also Herr Bartel Hählinger Spinne Spinne sein und den unheimlichen Schneider zappeln, so viel er wollte, und machte sich mit seinen Knechten sachte rückwärts aus dem Staub. Tat aber hernach alsbald dem Markgrafen im Schlosse Meldung, daß alle seine Befehle pünktlich vollzogen seien.

Inzwischen wankte Frau Jakob atemlos den Galgenhügel hinan und konnte zuerst vor Hammersgeschrei und Atemnot gar nicht zu Worte kommen.

Dann aber rief sie zum Galgen hinauf:

„Lämmchen —!“

Und Herr Most antwortete ängstlich:

„Was wünschst du, mein Liebchen?“

Darauf zuckte ein Freudenstrahl durch Frau Jakobas Seele und sie schluchzte:

„Lämmchen, so lebst du!“

Er aber senkte hernieder:

„Gott sei gelobt, ja, wenn du es erlaubst!“  
 „Damm!“ — befahl sie da mit neu erwachten Lebensgeistern,  
 — dann kommst du sofort herab!“  
 Und dieser strenge Befehl durchzuckte dermaßen alle seine  
 Glieder, daß bei dem ruckhaften Strampeln der Strid rth, und  
 er gehorham und schnurstracks vom Galgen herab in ihre aus-  
 gestreckten Arme sank.

Da blieb nun zu Erklärungen nicht viel Zeit, denn im Osten  
 rötete sich schon der Himmel. Daher eilten die beiden versöhnten  
 Schneiderleute, so schnell sie ihre Füße trugen, durch Wiesen und  
 Wald, auf Umwegen in ihr Haus und rafften in der Eile zusam-  
 men, was an klingendem Gut und Geld in dem Kasten lag; und  
 das war nicht wenig nach dem Gewinn der letzten Monate. Damit  
 flohen sie im ersten Frührot, als noch die gesamte Bürgerschaft  
 die Aufregungen der Nacht verschlief, aus Durlach hinaus; und  
 nur die aufgehende Sonne sah den stattlichen Hauptschmuck, den  
 Herr Most von der Stätte seines bisherigen Wirkens ganz à la  
 tête de cocu mit hinweg trug.

Von Mängsten und Sorgen gejagt, erreichten sie dennoch ein  
 paar Stunden später wohlbehalten den Rhein und die Grenze.

Am Morgen ritt der Markgraf mit großem Gefolge und von  
 Herrn Bartel Häßlinger geführt zum Galgen hinauf, um das  
 Schauspiel seiner gekühlten Rache zu genießen. Als er aber am  
 Galgen nur eine Kreuzspinne hängend fand, die ernst und still  
 ihr Netz spann, dort aber, wo der Schneider von Rechts wegen  
 baumeln sollte, sich bloß ein alter Flederwisch im Winde schau-  
 kelte, — so entsetzte und erbotte sich der Markgraf dermaßen, daß  
 ihn augenblicks der Schlag traf, so daß er vom Rosse sank, seine  
 Seele rasch dem Himmel befahl und am Platze verstarb.

Nun hatte er noch in selbiger Nacht in seinem großen Zorn  
 verordnet und mit Brief und Siegel bestätigt, daß seine Tochter  
 zu ihrer unauslöschlichen Strafe und Beschämung fortan und für  
 ewige Zeiten das goldene Manteltuch mit der schräg eingesehten,  
 roten Atlasbahn als ihr Wappen führen solle, zum Gedächtnis an  
 den roten Most und sein revolutionäres Fluchwort. Auch dachte  
 er damit dem Spott seiner Durlacher, den er sehr fürchtete, am  
 kürzesten zu begegnen. — Inzugesheim freilich war er Wetrens,  
 das schlimme Spottwappen werde ja doch bald mit dem Heiratsgut  
 seines Kindes in andere Landeserblichkeit übergehen. — Jetzt aber  
 hatte alles mit einem Male ein ganz verändertes Gesicht, denn  
 das Fräulein war zur Stunde die regierende Markgräfin ge-  
 worden.

Aber da sie auch bei nüchternen Sinnen ein hochgeimtes und  
 trohiges Jungweib war, so nahm sie, was von ihrem Vater zu  
 Schimpf und Strafe gemeint war, mit lachendem Stolz an, und  
 machte den goldenen Mantel mit der blutroten Querbahn fortan  
 zum Wappen ihres markgräflichen Landes.

Daher kommt es, daß in einem echten badischen Kind seither  
 allzeit eine starke Zuneigung für das alte markgräfliche Haus sich  
 so gut mit einem breiten Streifen von Bürgerstolz und Volks-  
 gefühl verträgt und allgemein im Reich das Ländle für freigestimmt  
 und fortschrittlich gilt. — —

In der guten Stadt Durlach legten sich die hohen Wogen der  
 volkstümlichen Menschheitsverbrüderung nach der Schneiderfession  
 ebenso rasch, wie sie emporgewallt waren. Denn durch die Gassen  
 des Städtleins wehte vom Turmberg her der freundliche  
 Sommerwind und vertrieb bald die unheimlichen Kuchentünste des  
 Zwiemelewick, so daß allmählich die Köpfe wieder hell wurden;  
 ausgenommen, daß in den nächsten Tagen noch viele von den Bür-  
 gern, aber auch die junge Markgräfin selbst ein sonderbares, jedoch  
 wohlthätiges Rumoren in ihrem Innern verspürten, dergestalt, daß  
 einer dem andern ohne Not nicht gern allzu nahe kam. Und seitdem  
 sprechen die Leute dortzulande, wenn einer nach üppigem Trunk  
 und Imbiß sich etwa am nächsten Morgen im Dranggefühl seiner  
 Sättigung dem Wehen der freien Winde anvertraut, von einer  
 Durlacher Luft. —

Auf die Nachricht vom Tode des Markgrafen wagte es auch  
 Herr Most, nochmals nach Durlach zurückzukehren. Aber er er-  
 kannte sehr bald, daß in diesem Krähwinkel seines Lebens länger  
 nicht mehr sein konnte. Die Geschichte von Frau Jakobas Methode,  
 ihr „Lämmchen“ zum Ziegenbock zu erziehen, war allzu weithin  
 ruckbar geworden und der grausame Spott der beschränkten Leute  
 vertrieb den von weltläufigeren Ideen beseeelten Mann aufs neue  
 aus der kleinstädtischen Atmosphäre. Er verkaufte also Haus und  
 Garten samt der Stimmerhöhle, deren Geheimnis er weislich  
 wahrte, gern, und zog zum anderen Male bei Nacht und Nebel  
 von dannen. Er wandte sich mit Frau Jakobas ins Französische  
 hinüber. Dort kam ihm sehr zugute, daß sein von der Wolfs-  
 spinne gebissener und vom Bock mit hitziger Zunge wieder gesund  
 geleckter Finger eine ungemeine Eigenschaft von jenem Giftbiß  
 übrig behalten hatte, deren Kraft dem Schneider bald bewußt  
 ward. Steckte er nämlich zu bewegten Zeiten diesen Finger achtsam  
 in die Luft, so zeigte er ihm alle Male die kommenden Ver-  
 änderungen des politischen Wetters untrüglich an; und Herr Most  
 zog öfters großen Nutzen daraus.

Er soll dann nachmals zu Paris auf dem Bastilleplatz zum  
 letzten Male gesehen worden sein, wie er mit Frau Jakobas und  
 mit der Jakobinermütze auf dem Kopf den Scheiterhaufen der  
 „Tyrannei“ zusammen mit einer wilden Volksmenge umfingerte.

In Durlach aber, wo es von nun ab ruhig blieb trotz aller  
 Stürme der hereinbrechenden Umwandlungen in der übrigen Welt,  
 haben die Gassenbuben noch lange hernach ein Verstein gesungen,  
 und das ganz besonders gern, wenn sie ein Höhenwetterdach  
 hinaus zum Räuber- und Gendarmenspielen auszogen und an  
 Herrn Mosts ehemaligem Garten und an der verborgenen Stim-  
 merhöhle vorüberkamen.

Kein Alter und kein Junger hätte zu sagen gewußt, woher  
 dieser Vers unter die Straßenjugend gekommen ist, und warum  
 sie ihn gerade in der Nähe der Stimmerhöhle mit so besonderer  
 Inbrunst und spottlustigem Eifer sang, daß es oft weithin schallte:

Zwiemelewick, was macht der Schneider?  
 Zwiemelewick, was macht der Bock?!  
 Zwiemelewick, er hängt am Galge,  
 Zwiemelewick, er zappelt noch — —!!

## Heinrich Bierordt / Die Basler Pfalz

Die Basler Pfalz von hohem, grauem Stein  
 spiegelt sich tief im eisbergrünen Rhein,  
 Der jugendlich aus Sonnenaufgang zieht,  
 In truntnen Alpenjauchzern singt sein Lied,  
 Mit muntern Sprüngen, strudelvoll-barocken,  
 Braust er und schüttelt wild die grünen Borden.

So schön wie dieser rauscht kein and'rer Strom,  
 Und wär's der gelbe Eiberstrom bei Rom,  
 Worin erglänzt des Südens Marmorpracht,  
 Die sternensunkelnde Kampagnanacht,  
 Die gold'ne Stadt, die siebenfach gehügel —  
 Der Rhein, der Rhein ihn steghaft überflügelt.

Uväterisch blinkt dort der Blauen drein,  
 An hellen Dufte, im Morgenjonnenschein,  
 Schwächertrozaleich stellt sich um ihn dar  
 Er Schwarzwaldberge frohgemute Schar;  
 Sie reichen ihre Hand zur Rechten vorne  
 Dem hochaufragenden Grenzscher Horne.

Auf festgegründeter Terrasse steh'n  
 Ehrwürdiger Kastanienbäume zeh'n,  
 Weisshundert Jahre liegen, weit geseh'n,  
 Wie's Geschichte sie vorüber geh'n —  
 In narbenvolle, ruhmbedeckte Kämpen  
 Mit kühn geschwung'nen, baumlaubgrünen Pflömpen.

O Basler Pfalz, du hast mir's angetan!  
 Mich selbst ergreift ein wonn'ger Jugendwahn,  
 Seh' ich des Stromes jugendlichhaften Gang  
 Von der Terrasse hochgestelltem Gang:  
 Vom Morgen möcht' ich bis zum Abendgrauen  
 Auf die geliebte Stadt hinunterschauen!

Einer der zeh'n, ein grauer Veteran,  
 Sanft jüngst entwurzelt hin auf den Altan;  
 Er hätte schier mit dem zermorschten Alt  
 Erschlagen einen abendlichen Gast —  
 Nun möd' ein neuer seine Arme spreiten  
 Und schauen nur glückhafte Schweizer Zeiten!

Wie mancher schon hier oben spähend stand  
 Auf der granit'nen Mauerzinne Rand,  
 Den unverwandten Blick hinaus gewandt  
 Auf's kraftdurchströmte Alemannenland  
 Und sehnte sich hierberwärts, truntn'ner Brauen,  
 Nach Wiederkehr, nach sel'bem Wiederschauen!

Tief unten fliegt der Fährer schneller Kahn —  
 Im altergrauen Kreuzgang nebenan  
 Schlummert gar mancher lebensmüde Mann,  
 Der einst hier oben Träum' und Pläne spann:  
 Gewiß war dieser Blick schon das Entzücken  
 Der Kopfsperücken und Allongeperücken!

Und weil' in Basel ich nur einen Tag,  
 Ja, eines Tages Bruchteil nur: so mag  
 Ich lenken nirgends sonstwohin den Schritt,  
 Als hier zum stolzen Walle von Granit,  
 Zu schlürfen hier, im gold'nen Strahl der Sonne,  
 Aus überwältigendem Lebensbrunne.