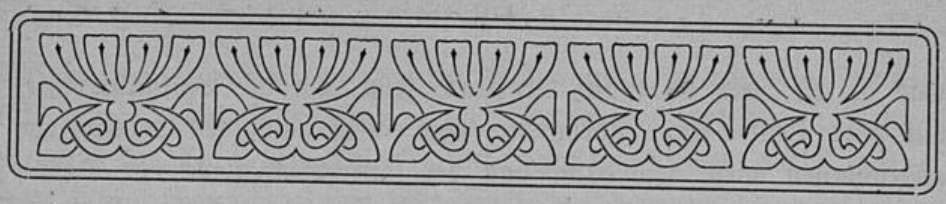

Der Name Belgrad, mit leichter Modifizierung der korrekten serbischen Form Beograd bei uns gebräuchlich, erweckt eine Menge von Vorstellungen oder besser unbestimmten Empfindungen, wie sie von allen Städten der Balkanhalbinseln sich nur an Athen und Konstantinopel knüpfen. Bukarest, Sofia, Ragusa, Adrianopel scheinen uns im Klange allein nichts zu sagen; was wir von ihnen wissen, bevor wir sie zum erstenmal betreten, verdanken wir nüchternen Studien. Anders Belgrad: als Kinder haben wir den Namen gehört; er schien uns etwas Türkisches zu bedeuten und doch wieder etwas Nichttürkisches; einen Ort, von dem man die Türken in Menge herauskommend denkt und wo man sie wieder besiegt, flüchtend vermutet, ein Ort, wo man, vom Abendland kommend, zum erstenmal mit dem Orient zusammentrifft. Diese dunklen Empfindungen, die den Knaben bei der Nennung des Namens Belgrad erwartungsvoll aufhorchen lassen, treffen auch den Kern der Sache: die geschichtliche Bedeutung Belgrads ist nicht seine Rolle als serbische Hauptstadt, sondern als Ausfallspforte der Türken, so lange diese noch mächtig waren, als erstes Angriffsobjekt des Kaiserstaates, der die Christenheit im Kampf gegen den Halbmond vertrat, Erbe der Kreuzzüge, sowie die türkische Offensive gebrochen war. Nicht als Residenz — als eine solche erscheint sie auch in ihrer baulichen Erscheinung erst seit 20 Jahren, seit der Unabhängigkeit des Landes, nicht als Mittelpunkt des serbischen Volkes, denn dies hat in Agram, Serajewo und Ragusa mindestens ebenso charakteristische Sitze seiner geistigen Bestrebungen und seines sonstigen Kulturlebens, sondern als Festung, als Donaustadt, als Donaufestung ist Belgrad geworden,

was es ist. Ein Blick auf die Karte zeigt, wie die Balkanhalbinsel auf zwei Drittel ihrer Nordgrenze von einem mächtigen Gebirgszuge abgeschlossen wird, wie dann von der Durchbruchsstelle der Donau ab, bei Orsova, erst dieser Strom und dann die in gleicher Richtung strömende Save eine ebenso deutliche Naturgrenze bilden. Gebirg und Donau sind schwer zu überschreiten: genau an der Stelle aber, wo die zwar breite, aber doch leicht zu bewältigende Save in die Donau mündet, wo letztere zugleich, von der Türkei aus gerechnet, nach Norden ausweicht, erhebt sich ein Hügel, nach dem Wasser steil abfallend, zur weitüberschauenden Warte wie zum Bollwerk wie geschaffen. Dazu kommt, daß aus dem Innern des Landes eine bequeme Straße, die des Moravatales, nicht allzuweit östlich von Belgrad zur Donau führt, während schon im Nachbarlande, in Bosnien, die Wegschwierigkeiten beginnen, die dies Land gleich Dalmatien bis in die jüngste Zeit zu einem der unzugänglichsten der ganzen Balkanhalbinsel, ja von ganz Europa machten. Wer in Belgrad saß, dem stand die Straße nach Ungarn, nach Wien offen: zweimal hat die Kaiserstadt vor ihren Mauern die türkischen Heere gesehen, die sich in Belgrad versammelt hatten. Wer aber, von Norden kommend, Belgrad einnahm, der lähmte die Türkei in ihrer empfindlichsten Stelle, bedrohte ihre Provinzen, machte ihr jede Offensive unmöglich. Wiederholt wurde Belgrad von Kaiserlichen und Reichstruppen — auch Bayern holten sich da einen unverwelklichen Ruhmeskranz — eingenommen, und den starken Eindruck eines dieser Siege unter Österreichs größtem Feldherrn hat ein Volkslied so äußerst glücklich festgehalten, daß der Sang vom Prinzen Eugenius noch heute zu den populärsten Liedern gehört, ja das einzige im Volksmund fortlebende historische Volkslied ist.

Als Hauptstadt liegt Belgrad kaum günstig. Weder Donau noch Save sind serbische Flüsse und die Morava, Serbiens eigentliche Pulsader, ist wohl durch den Schienenstrang mit der Kapitale verbunden, so daß hierdurch gut gemacht ist, was die Natur versehen, aber sie öffnet ihr mehr für die Landwirtschaft als für den internen Verkehr bedeutsames Tal eben doch weit östlich von Belgrad in den Hauptstrom. Aber wie Belgrad zu weit nördlich, um einen echten Landesmittelpunkt zu bilden, zu sehr von Österreich beherrscht, so liegt die einzige Stadt, die außerdem Ansprüche hätte, als Hauptstadt von Serbien zu gelten, das alte Nisch, zu weit südlich, den Bulgaren ge-

fährlich nahe, ja, es ist erst seit 20 Jahren dem vergrößerten Königreich eingefügt und leidet noch an allen Folgen des türkischen Druckes, so daß selbst die neuen Bahnen und seine Eigenschaft als Knotenpunkt der Schienenwege von Europa nach Konstantinopel einerseits, Saloniki anderseits es nicht zu beleben vermochten. Diese Schienenwege sind es, die Serbien dem internationalen Verkehr erschlossen, der freilich mehr durch das kleine Land hindurchsaust als es befruchtet, die aber wieder die günstige Lage Belgrads in helles Licht setzen, indem dies hier die östlichste Stelle bedeutet, wo eine Bahn ohne die umständliche und teure Bedingung einer Donaubrücke oder ohne das mißliche Surrogat eines Trajekts in die Balkanhalbinsel eindringen kann, — vom maßgebenden Westeuropa nach der entscheidenden Stelle am Bosporus natürlich; denn eine Bahn von Siebenbürgen nach der Wallachei hat dieses Gewicht nicht.

Billig beginnt man eine Schilderung von Belgrad denn auch mit der Festung, die die Spitze des Hügels im Mündungsdreieck einnimmt. Drei Tore, alle von starken Mauern flankiert, das mittlere von einem malerischen, echttürkischen Uhrturm überhöht, führen ins Innere der Citadelle, deren stattliche, freilich jetzt wertlose Werke noch in dem Stande erhalten sind, in dem sie die letzten Türkensoldaten verließen. Schießscharten und Kanonenluken, alte österreichische und türkische Geschütze, Kugelpyramiden, dazwischen weite Plätze, nette Gärtchen, Bureaus und Magazine, Kettengefangene von Infanteristen mit aufgepflanztem Seitengewehr eskortiert: so stellt sich die Festung Belgrad als ein Stück vergangener Welt dar, eben durch den altmodischen Hauch, der auf dem allen liegt, interessant und fesselnd. Daß man ungehindert eintreten darf, ist recht vernünftig; es gibt drinnen absolut nichts zu spionieren. Die Aussicht ist mehr geographisch merkwürdig als landschaftlich hervorragend, obschon die beiden Ströme sich stattlich durch die Ebene wälzen, die im Norden durch niedere Höhen abgeschlossen ist. Aber an kaum einer anderen Stelle kann man so deutlich sagen: hie Festland von Europa, hie Balkanhalbinsel; hier Orient, Südeuropa, neue Zustände, dort Occident, Mitteleuropa, alteingelebte Verhältnisse. Südwärts das Land der politischen Probleme, das zu sozialen Problemen noch gar nicht gelangt ist, das Land ohne Industrie, das Land der Religionsgegensätze (statt der nur konfessionellen bei uns), das Land, das noch der Entscheidung harrt. Nordwärts das Land, in dem diese elementaren Fragen ge-

löst sind und nur des Ausbaues, der Weiterführung in bereits vorgezeichneten Bahnen harren. Nicht, als ob das gerade auf Belgrad, das eine ganz europäische Stadt, oder gerade auf Semlin drüben, das durchaus kein Typus westeuropäischer Zustände ist, im einzelnen paßte: aber doch stehen wir hier an der Scheidelinie zweier Welten. Treten nun zu diesen Betrachtungen die kriegerischen Erinnerungen des Platzes, sieht man diese Mauern aus hundert Feuerschlünden blitzen, drüben gleichfalls Schanzen, Kanonen und Pulverdampf, oben das Banner mit dem Halbmond flattern, die Gräben von stürmenden Weißröcken oder der bayerischen Infanterie Max Emanuels gefüllt, — so sagt man sich, daß man an einer der denkwürdigsten Stätten des Ostens stehe. Und so brachte mir die Zeit, die ich auf der Festung von Belgrad weilte, den ersten tieferen Eindruck der Reise.

Zwischen Stadt und Festung liegt die kleine, aber hübsche Parkanlage des Kalimeidan — das erste türkische Wort, das mir auf dieser Orientreise begegnete. Gegen die Save schließt sich eine kleine Terrasse mit geschmackvollen Blumenanlagen an, von der man den in der Ferne sich verlierenden Fluß, Schleppdampfer und Schleppkähne, die Personenschiffe und die Schuppen am Ufer überblickt, zwischen denen Menschen, Wagen und Pferde sich bewegen; doch ist der Verkehr ein sehr bescheidener. Südlich vom Kalimeidan beginnt die eigentliche Stadt, deren elegantester Teil die Höhe füllt und hier in der langen Hauptstraße, einer kürzeren Parallel- und mehreren Querstraßen sich recht stattlich darstellt; andere, aber sofort bescheidener werdende Wege ziehen sich nach dem unschönen, handeltreibenden Viertel an der Save einerseits, nach dem unbelebten und etwas verwahrlosten Donauufer anderseits hinab. Elektrische Trambahnen durchziehen die Hauptstraße und führen nach dem tiefliegenden Bahnhof hinunter; elektrische Beleuchtung gesellt sich dazu; das Pflaster ist in den zentralen Teilen der Stadt gut, in den weniger vornehmen Straßen etwas derb und holprig. Die meisten öffentlichen Gebäude haben sich natürlich die Hauptverkehrsader der Stadt ausgesucht, so das hübsche Theater, die Residenz, neben der, hinter einem von elegantem Gitter abgeschlossenen Vorgarten, der liebenswürdig anmutende einstöckige Bau liegt, der als Privatwohnung des Königs dient, das stattliche Offizierskasino und etwas entfernt, am Südende der Straße, das große Vergnügungsetablissement Slavia, als Architektur unbedeutend. Ein hellbrauner oder gelber Anstrich verdeckt den Ziegelkern

dieser Gebäude, deren gefälliger Renaissancestil an Wien erinnert und in manchem hübschen Privathaus dieses Stadtteils wiederholt wird. Sauberkeit und Abwesenheit leeren Prunkes berührt in diesen meist ziemlich kleinen und höchstens zweistöckigen Wohngebäuden recht sympathisch; Luxus und Großartigkeit fehlen ebenso wie Geschmacklosigkeiten oder nationalarchitektonische Velleitäten. Die Stadt ist aber etwas zu weitläufig angelegt und so finden sich natürlich noch Bretterschuppen und Lücken zwischen den massiven Gebäuden, namentlich an der breiten, zum Bahnhof in großem Bogen sich senkenden Straße, die noch der Ausgestaltung harrt. Doch wird fleißig gebaut und zum Eindruck des Anständigen und Soliden, den die neueren Architekturen durchweg machen und der auch in der Pflege der Straßen sich zeigt gesellt sich die rührige Tätigkeit im Rahmen einer aufstrebenden Mittelstadt. Viele kleine Cafés mit ihren paar Tischen auf der Straße findet man natürlich hier wie in allen ehemals türkischen Ländern; sonst erinnern nur wenige Einzelheiten, die auch nicht jedem Auge auffallen dürften, an türkisches Wesen, so die kleinen Häuschen mit dem dicht über den Fenstern beginnenden niedern Dach und einem Hof daneben, in den ein viereckiges Tor mit einem schmalen, nach beiden Seiten abfallenden Wetterdach führt, sodann das vorragende Obergeschoß anderer Häuser von sehr leichter Bauart und die kleinen, niedrigen Bäckerläden, die dem viel Brot essenden Türken unentbehrlich sind. Alle diese Reste des türkischen Belgrad sind nur noch wenig zahlreich und verschwinden immer mehr; dagegen besitzt die Stadt außer den Festungsbauten noch ein größeres Monument der früheren islamitischen Beherrscher, die nahe der Citadelle, gegen die Donau hinab, in einer stillen Straße gelegene Moschee, ein Viereck, durch einen kleinen Aufsatz zur achteckigen Kuppel überleitend, mit Minaret, weiß getüncht und durchaus typisch.

Faßt man das bauliche Bild des Belgrad aus den letzten Jahren des 19. Jahrhunderts zusammen, so muß man sagen, daß die Umgestaltung der fast ungepflasterten, kaum beleuchteten, aus einer Menge gebrechlicher Häuser von leichtem Material bestehenden türkischen Vilajetshauptstadt, die außer den massiven Festungswerken und einer Anzahl bescheidener Provinzmoscheen nur den Konak und noch ein paar öffentliche Bauten monumentalen Charakters aufwies, in eine europäische Mittelstadt mit den Attributen der Residenz bereits vollzogen ist, und die Einführung der hygienischen und

verkehrstechnischen Raffinements fin de siècle, die sich zunächst an die elektrische Kraft knüpfen, dem Orte sogar einen Anstrich von Elegance und Modernität verliehen hat, der die Reste der früheren bescheidenen Epochen überstrahlt. So sehr das vom humanitären und fortschrittlichen Standpunkt aus zu begrüßen ist, — die Romantik, die sich an den Namen Belgrad zu knüpfen scheint, ist dahin; als Stadt schaut das neue Belgrad durchaus nach Norden, nach Pest, nach Wien, nach Europa. Es hat einen schönen Blick von alten Wällen aus wie etwa Metz auch und seine verlassene Moschee ist schon ein Kuriosum aus vergangenen fernen Zeiten. Freilich braucht man das architektonische Gewand der serbischen Residenz nicht ebenso ernst zu nehmen wie das einer gleich großen, im letzten Menschenalter gründlich umgestalteten Mittelstadt, wie es bei uns so viele gibt. Nicht aus dem serbischen Boden, nicht aus dem serbischen Volke ist das entstanden, sondern aus dem Nachahmungstrieb, aus den vermeintlich unentbehrlichen Ansprüchen an gewisse Kulturattribute Westeuropas, die aber tatsächlich mehr dem Bildungsniveau der zahlreichen Fremden Belgrads und der kleinen im Ausland erzogenen geistigen Elite der Einheimischen entsprechen als der Masse der rein serbischen Bevölkerung. So die Universität, die des nötigen Unterbaues in der Volksbildung entbehrt, das Theater, dem die heimische Produktion literarischer Talente mangelt, das Reiterdenkmal, bei dem sich niemand etwas denkt, das nun einmal vor ein Schloß gehört so gut wie die Schilderhäuschen, dem aber keinerlei Pflege der bildenden Kunst entspricht, die in diesen armen, von der leblosen orthodoxen Kirche und dem bilderfeindlichen Islam so lang beherrschten Lande keinen Boden haben kann. Unter diesem Gesichtspunkt, wenn man das moderne Griechenland, das politisch wie finanziell und militärisch noch hinter Serbien rangiert, wenn man Athen mit Belgrad vergleicht, begreift man freilich die neuhellenischen Ansprüche: hier war doch einmal etwas, hier mahnt eine unvergleichliche Vergangenheit zur Nachahmung, hier kann man mit einem gewissen Recht alle Errungenschaften Europas als eigenen Besitz erklären, da ein so großer Teil derselben als letzte Quelle auf Althellas weist. Und doch kann man sich des neuen, freundlichen, eleganten Belgrad nur freuen: eine erzieherische Wirkung wird, wenn auch nicht gleich mit Händen zu greifen, von der neuen Erscheinung der umgewandelten Hauptstadt ausgehen, und das be-

gabte, vielleicht von allen Slavenstämmen begabteste Volk belebend durchdringen.

Häuser sind leichter zu ändern als Menschen. In dem europäischen Belgrad trifft man immer noch eine Anzahl leicht orientalisch aussehende Leute, freilich fast nur aus den unteren Ständen, da die Fremden wie die höheren Klassen der Einheimischen sich fränkisch tragen. Zu den auffallendsten Erscheinungen gehören die Wasserverkäufer mit den seltsam gestalteten blanken Messinggefäßen, die man in der ganzen Balkanhalbinsel sieht. Sie holen aber den frischen Trunk aus den kleinen, neuen, überall in der Stadt verteilten Brunnen, wie auch die bosnischen Städte solche aufweisen. Wieder ein Stück Romantik der nüchternen Hygiene geopfert! Man sieht viel Uniformen, Doppelposten, das Gewehr nach österreichischem Muster am Riemen über der Schulter, die russische Parademütze aus Lammfell auf dem Kopf, Offiziere in hellgrauer Sommeruniform, mit Feldmütze, die steif wie die preußische, aber wie die russische zu groß ist, zahlreiche Polizisten mit Revolver und dem Ringkragen des österreichischen Wachmanns. Gelegentlich begegnet man einer Bürgerfrau mit Zuavenjacke, reich passepoiliert, und einem seltsamen ins Haar gesteckten Mützchen, das an die ehemalige Münchener Riegelhaube anklingt. Die schöne Männertracht Bosniens tritt hier, in einem so viel länger erschlossenen Gebiet, sehr zurück; Bauern und Arbeiter tragen vielfach das Hemd über der Hose, beide weiß, und eine Weste, oder auch wie Reithosen geschnittene Beinkleider, plumpe Strümpfe und absatzlose Schuhe. Die häufigen Wagen sind meist mit zwei Pferden bespannt und es wird flott gefahren, wie immer im Orient, wo es die Straße erlaubt; nimmt man noch gelegentlich ein paar braune Zigeuner, die kleinen bepackten, elenden Pferde, die gleichfalls im ganzen europäischen Orient den Fremden durch ihre Jämmerlichkeit verwundern, weiße Rinder mit großen Hörnern, Popen mit langem, schwarzem, rot oder violett ausgeschlagenem Rock und mächtiger Mähne wallender Locken, mit violetter Schärpe, übrigens würdig und stattlich aussehend, so hat man alles aufgezählt, was im Straßenbild von Belgrad nicht ganz europäisch ist. Die Abwesenheit von Gebettel und Zudringlichkeit berührt äußerst angenehm; die Läden sind vielfach gut ausgestattet, aber selten sehr elegant; das viele Grün in den Straßen wirkt freundlich und besonders der Platz, den die Hauptstraße vor der Residenz

bildet, ist mit Bäumen und Parterres von Blumen sehr anmutig ausgestattet. Die Kirchen, in griechisch-katholischen Ländern entweder geschmacklos prunkend oder trübselig nüchtern, würden in Belgrad nicht der Erwähnung wert sein, wäre nicht die Kathedrale ein stattlicher, wenn auch künstlerisch wertloser Bau in sauberer Umgebung auf dem Hang gegen die Save, mit denselben Türmen im gedrechselten Schachfigurenstil wie die zu Carlovitz. Eine andere in der Nähe des Bahnhofs, etwas versteckt gelegen, ist ganz russisch, eine Rüben- und Zwiebelphantasie, mit drei Türmen, und doch nicht übel.

Erst gegen 11 Uhr nachts geht der tägliche Zug nach der Türkei, der sich in Nisch in einen bulgarisch-thrazischen und einen mazedonischen spaltet, welch letzterer mich in genau 24 Stunden nach Saloniki bringen sollte. Da unterwegs auf Verpflegung außer Obst und Kaffee nicht zu rechnen war, versah ich mich mit Proviant und Wein, und harrte, rauchend und das Treiben am Bahnhof betrachtend, des Signals zum Einsteigen. Zwei prächtige Türken, in weiten Beinkleidern, Schärpe und weißumwundenem Turban, der eine ganz hellblau, begleiteten, einer vorn, einer hinten gehend, eine tief verschleierte Frau. Sonst war nur ein wenig deutsch zu hören, die Mehrzahl der Passagiere Serben. So auch in dem gut ausgestatteten, nur leider dichtgefüllten Wagen nach Nisch, in dem Herren und Damen aus dem besseren Mittelstand von harmlosen Dingen plauderten; auf Schlaf hieß es da freilich verzichten. Natürlich sah ich von der Strecke nichts und konstatierte nur zuerst kürzere Stationen, und dann das Hinaufsteigen auf die Wasserscheide gegen die Morava, was zu einigen Tunnels Veranlassung gab; ein herrlicher Morgen lohnte dann, in köstlichen Färbungen sich allmählig klärend, die Mühe des Ausgucks, bis die Sonnenscheibe rein und strahlend am wolkenlosen Himmel aufging, durch Höhen wieder gelegentlich verdeckt, so daß ich das Schauspiel ihrer Erhebung über den Horizont wiederholt genießen konnte.

Ich war immerhin neugierig, was mir der Tag zeigen würde. Ist uns doch Serbien, von dem man so vielerlei hört, dessen Türkenkriege und Literatur schon in Knabenjahren mich interessierten, dessen schöne Sprache ich studiert hatte und in freilich recht mäßigen Grenzen sprach und las, das ich auf der Karte in seinen geschichtlichen Phasen bis zu seiner jüngsten Vergrößerung vor 20 Jahren so oft betrachtet, — ist uns doch Serbien recht fern. Wer denkt ins Innere dieses

Landes zu kommen, wer dachte gar, vor einem Vierteljahrhundert, mit denselben behaglichen Familienmüttern und harmlosen Papas in einem Waggon comme il faut von Belgrad nach Nisch zu fahren, wie ich so oft von München nach Augsburg fuhr! Man möchte nun, nachdem man so weit gekommen, auch etwas Serbisches sehen, etwas, das neu und originell ist und etwa mit dem Klang des Namens sich deckt. So war es mir in Belgrad wenigstens auf der Festung gegangen: Das war ein Stück Reiseerlebnis gewesen, um dessentwillen man an die Mündung der Save gehen konnte. Aber ich wußte leider nur zu gut, daß da nichts zu erwarten war. Der Nordwesten der Balkanhalbinsel ist, soweit er zum Donaugebiet gehört, recht mitteleuropäisch in Vegetation und Landschaft und was noch schlimmer ist, in diesen zurückgebliebenen Ländern wird die nur mäßig fesselnde Landschaft nicht durch Menschenwerke interessanter gemacht, als da sind Stätten der Industrie, Bauten von Bedeutung, dichtes Netz von Wegen und Wohnorten. Und so mag es kaum ein Land in Europa geben, das so wenig bietet wie Serbien, dessen einziger großer Schienenstrang seine einzig besuchenswerte Stadt mit der einzigen seiner nicht besuchenswerten verbindet, die wenigstens eine Geschichte und in ihren islamitischen Bevölkerungsteilen ein Objekt von einigem Interesse hat. Wo viele Westeuropäer zu Hause sind, da sind die sehenswerten Dinge dieser Welt: unsere alten und neuen Städte, unsere hochentwickelte Kultur sind ein unerschöpfliches Magazin des Interesses auch für den flüchtigen Besucher; hier in Serbien fände nur der manchen Entbehrungen trotzende Erforscher des Volkes in Sitte und Hausindustrie merkwürdige Dinge. Dem modernen Schnellreisenden zeigt sich im Tal der bulgarischen Morava, die die Richtung der serbischen Morava bestimmt, als deren südliche Hälfte sie sich darstellt, nichts als Bauern auf dem Felde, — einer pflügte mit einem Gespann von sechs Ochsen — und kleine Bauernhäuser. Eine Kaserne vor Nisch unterbricht diese ländlichen Szenen; die Stadt liegt mit kleinen, aber vielfach ganz europäischen Häusern in ziemlich unregelmäßigen Straßen, von einigen Moscheen überragt, wenig einladend in geringer Entfernung. Eine der letzten Stationen war Alexinatz gewesen, durch ein Gefecht von 1876 bekannt: Dies Tal sah natürlich Truppenzüge seit antiker Zeit und Blut floß da genug; ist doch das merkwürdigste Bild, das uns die Geschichte aus dieser Gegend berichtet, das in Trümmern liegende Alt-

Nisch, das die byzantinische Gesandtschaft auf ihrem Wege zu Attila berührte. Ein serbischer Offizier und ein Mohamedaner verkörperten auf dem Perron des geräumigen Bahnhofs, auf dem ich ein gutes Frühstück fand, die Gegensätze der neuen Zeit, die aber für Serbien hinter finanziellen und wirtschaftlichen Fragen, denen die gebührende Aufmersamkeit nicht geschenkt wird, und agitatorischen Wühlereien zurücktritt, die ein schon in Ungarn auftauchendes Problem verfolgen, das Werben um Nationalitätszuwachs. Wie der Magyare Deutsche, Kroaten und Rumänen durch Schule und Schikanen, Schmeichelei und Gewalt magyarisieren möchte, so suchen sich Serben und Bulgaren, die scharf zu scheiden namentlich auf türkischem Gebiet schwer genug ist, die Grenzgebiete durch die Propaganda des Geistlichen und Lehrers, der Zeitung und Grammatik gegenseitig abzujagen. Den Türken ignoriert man dabei, was dem Albanesen, dem Zinzaren, dem Griechen beschieden sein wird, frägt man nicht, — man braucht nur einige Fäden des verwickelten Knäuels — und das ist nur ein geringer Teil der orientalischen Frage — herauszunehmen, um sich der Schwierigkeiten einer Lösung dieser Frage recht bewußt zu werden.

Da ist es wesentlich leichter, in den Wagen des neuen Zuges zu steigen, — nähere Prüfung des Wagenmaterials bei Tageslicht zeigte doch schlechte Instandhaltung derselben — und weiter zu fahren. Die Bahnlinie Belgrad-Saloniki bildet eine ziemlich gerade nach Süden verlaufende Linie und ihre Einfachheit fällt in diesem Lande des verwickeltsten Gebirgbaues in Europa doppelt auf: sie überschreitet, bequem die Morava entlang führend, die niedere Wasserscheide zwischen dieser und dem Wardar, resp. zwischen Donau und ägäischem Meer, und schließt sich dann ebenso dem Wardar an, dessen Tal sie fast von der Quelle bis zur Mündung als Trace benützt. Und diese Linie wurde erst vor wenigen Jahren gebaut, führt durch Gebiete, die nur von ganz wenigen Reisenden unter umständlichen Vorkehrungen betreten wurden und heute noch jeden eigentlichen Touristenverkehr seitwärts der Bahn verbieten, durch Gebiete des Hasses zwischen Rasse und Rasse, Glauben und Glauben, Gebiete voll romantischer Szenerie, schlecht ausgenützt, in einem Mittelalter des Faustrechts steckend, voll Gewalttaten, in jeder Hinsicht unentwickelt, — ein paar Bahnstunden von der österreichischen Grenze! Es sind so diese beiden Orientbahnen die interessantesten

Schienenwege Europas und für den Orientreisenden unschätzbar, da sie ihm die Möglichkeit geben, den Hin- und Rückweg schnell und unter völlig neuen Eindrücken zu machen.

Die Fahrt bot von Nisch ab freundliche, aber doch nicht besonders interessante Bilder: niedere Höhen, die bald auf der einen, bald auf der anderen Seite näher herantreten, schließen das Tal mit dem Flusse ein, den man von jetzt ab häufiger erblickt und den, oft von hohen Bäumen beschattet, eine ganz gute Landstraße begleitet. Auf den gut bestellten Feldern, die den Talboden bedecken, arbeiten fleißige Bauern, bei Leskovatz sieht man sogar Fabriken. Allmählig erweitert sich das Tal und seine Szenerien gemahnen an die leichte Romantik des deutschen Mittelgebirges, der fränkischen Mainzuflüsse etwa. Nußbäume vermehren diesen Eindruck; ab und zu fährt man an weidenden Rinderherden und ihren Hirten vorüber; ein Materialzug und Gruppen von Arbeitern deuten auf die der Unterhaltung der Bahnstrecke gewidmete Sorgfalt. Auch wenn die Gegend kahler und einsamer wird, ist sie doch nicht öde: dürftige Häuschen, nicht besser als die in Bosnien, aber nicht mit dem steilen Schindeldach, schauen aus dem Grün; im Gehen spinnende Frauen sind wieder durchaus südliche Erscheinungen. Das Flüßchen, das man nun öfters kreuzt, ist schmutzig braun, Brücken und Tunnels kontrastieren mit dem Fehlen jedes Kirchturms, dem Schweigen der Glocken. Die Bahn allein ist Europa; übrigens fährt seit Nisch, bis wohin die Schnelligkeit befriedigte, der Zug langsam genug und hält an vielen kleinen Stationen. Das Defilé ist zu Ende; eine schöne, fruchtbare, von weitem Bergkranz umrahmte Ebene nimmt uns auf und endlich ist die letzte serbische Station passiert. Ein deutsch-russischer Zigarettenreisender, der als dritte Sprache türkisch redete, ein gleichfalls des Türkischen mächtiger Franzose, der sich als „Philosophen und Anarchisten" bezeichnete, mitten in der Türkei, — auch er türkischer Untertan, waren bis dahin die einzigen Insassen des Waggons zweiter Klasse; eine uns allen dreien verständliche Sprache fehlte somit. Später gesellte sich ein ganz europäisch gekleideter spanischer Jude dazu, der außer spanisch und türkisch gut italienisch und französisch redete und Europa gesehen hatte.

Die erste türkische Station, Zibevtsche. Die Überschreitung der Grenze, mein erster Gang auf türkischem Boden, war nach dem schönen Sonnenaufgang vor Nisch, die zweite harmlose Sensation des Tages.

Da standen Infanteristen mit Patronengürtel um den Leib, aber ohne Waffe, in alten, verbrauchten, im Schnitt an die unseren erinnernden Waffenröcken, teils in Stiefeln, teils mit niederen Schuhen; der türkische Zug, an den unser serbischer Wagen angehängt wurde, unterschied sich nur durch die türkischen Zahlen, die neben den bei uns üblichen die Wagenklasse bezeichneten, und den Fez des Dienstpersonals. Der längere Aufenthalt verging mit der Paßrevision — wie in Serbien wurde er abgegeben und im Bureau wieder abgeholt —, einer Tasse Kaffee im kleinen Wartsaal, wo verschiedene Erfrischungen zu haben waren und der Passage des Zollamts. Da ich nur ein kleines Täschchen mitführte, sparte ich jeden Bachschisch und kam doch schnell zu Ende; die Vorsicht, die Bücher in den Taschen zu verstecken, bewährte sich aber, denn ein alter, weißbärtiger mißtrauischer Beamter examinierte mich scharf nach solchen (auf französisch) und nur der glückliche Umstand, daß in meiner Tasche neben den Büchern Handschriftliches steckte, das ich allein hervorzog, sicherte mir meinen Besitz. Der Zigarettenreisende, der öfters die Türkei besuchte, war trotz größeren Gepäcks im Augenblick absolviert gewesen: er kannte offenbar die richtigen Mittel. So stiegen wir endlich wieder ein und ich hatte die Genugtuung, wenn es eine solche war, zum erstenmal auf einer kaiserlich ottomanischen Bahn zu fahren. Wie anders noch vor einem Menschenalter! Bahn und Türkei — an sich schon Widersprüche! Daß sie sich so lange gegen die abendländische Erfindung sträubten, war im Grunde nur zu richtig: die Eisenbahn ist ein Todesstoß ins Herz des echt türkischen Wesens. Sie ist Europa: ihm sich zu akkomodieren vermag die Bevölkerung als solche nicht — die neue Armee ist wie die neuen Verkehrswege eine fremde Einrichtung, die nur bestehen kann, soweit Fremde dirigieren, — und gegen Europa den Kampf ums nationale und wirtschaftliche Dasein mit europäischen Kulturwaffen zu führen, vermag der Türke noch weniger. Und so ist es ein seltsames Gefühl, auf einer türkischen Eisenbahn, dem Schutze türkischer Behörden sich vertrauend, in die Türkei zu fahren, als „Franke" herzlich unbekümmert um die Herren des Landes, nur der Paßformalität sich fügend und mit der Landesmünze versehen. Es wäre in der Tat hübsch, angesichts der feztragenden Beamten und Soldaten, der besternten und mit dem Namenszug des Sultans versehenen hübschen Silbermünzen, mit denen man nun bezahlt: Medschidie und Franken, Doppelpiaster und „Gurusch", die doch nur unser

heimisches „Groschen“ sind, und den dünnen, abgewetzten „Metalliques“, die zu dem altitalienischen Ursprung des Wortes „Gurusch“ das Neufranzösische fügen, das aber hier altgriechischen Ursprungs ist — es wäre hübsch, angesichts dieser Zeichen der ottomanischen Landeshoheit sich wirklich in der Türkei fühlen zu können. Aber es ist nur der Schein. Schon die Ortsnamen verraten, daß die eigentliche Bevölkerung, die von der Grenze bis zu unserem Ziel, bis zu den Toren von Saloniki siedelt, Südslaven sind, unter denen nur in den Städten kleine, echt osmanische Enklaven sich finden, die freilich die Zügel in der Hand haben. Wohl gibt es auch türkische Bauern, aber die ethnographische Frage im Wardartal lautet: Serbe oder Bulgare? und das Problem ist, wie viele Prozente in dem Kampf dieser beiden Stämme dem einen und andern zuzuschreiben sind, wie viele echte Serben sich selbst, durch eine eifrige Propaganda russisch-bulgarischer Herkunft getäuscht, für Bulgaren halten. Und westlich davon sitzen die Albanesen, die sich wenig um die türkischen Befehle kümmern, in deren schwer zu betretendes Gebiet die Städte mit türkischen Beamten und Soldaten nur eingesprengt sind, östlich die unzweifelhaften Bulgaren, an der Küste schon die seeanwohnenden Griechen, in Saloniki die Spaniolen, die die Stadt beherrschen, dazu Zigeuner und Fremde, Franken, die als Öl auf der slavisch-orientalischen Flut schwimmend eine eigene fränkische Welt bilden, mit Hotels und Geschäften, eine Welt, zu der auch unsere Bahn gehört, eine Welt, aus deren Bannkreis ich gar nicht zu treten gedachte, da ich mit echten Türken nichts weiter zu tun hatte als eine Fahrt, ein Obsteinkauf oder eine Frage auf der Straße mich einen türkischen Satz versuchen ließ. Ich lebte, reiste als Europäer. Erst in Griechenland kam ich wirklich mit dem Volk zusammen; in der Türkei entfernte ich mich nicht von der Heerstraße, die zu verlassen eine Ausrüstung mit Empfehlungen, Gepäck, Geld und Sprachkenntnissen gekostet hätte, die zu beschaffen mir fern lag, die auch nur für den Geschäftsmann oder den eigentlichen Forscher sich lohnt, indes der Tourist dabei nicht einmal auf seine Rechnung käme. So mochte ich also besser sagen: ich fahre durch türkisches Gebiet, statt: ich reise in der Türkei. —

Die Landschaft zeigte zunächst ähnliche Bilder wie im verlassenen Serbien, nur daß die Höhen niedriger und kahler waren. Gegen die Höhe, die die Wasserscheide zwischen Morava und Wardar

darstellt, fällt die Baumlosigkeit noch mehr auf; statt der weißgetünchten serbischen Bauernhäuser mit ihrem Ziegeldach sieht man niedere braune Hütten. Die Bebauung der Felder ist aber ziemlich dieselbe; man sieht keine Moschee, da eben nur ein kleiner Teil des Landvolks sich zum Islam bekennt, die Bahnhöfe sind nett und sauber, der Bahndienst — es wird abgeläutet und dann pfeift die Maschine — ist natürlich eine Kopie des europäischen. Rascheres Fahren und Anwendung der Bremse verraten, daß wir den Höhepunkt überschritten haben und ins Gebiet des Archipelagus eingetreten sind: die Passagiere der 3. Klasse haben immer noch meist ein europäisches Aussehen, nur daß der Fez fast ausschließlich den Hut ersetzt. Während aber die Vegetation sich nicht ändert, deuten die Beleuchtungseffekte den Süden, das Mittelmeer an: ein bräunlicher Ton mit bläulichen Schatten beherrscht die Formen. Und nun kommen im Süden und Osten die gewaltigen Bergmassen in Sicht, die das Zentrum der recht unglücklich „Balkanhalbinsel" genannten Ländergruppe füllen — den Balkan selbst habe ich auf dieser Reise auch nicht von Ferne gesehen und er ist keineswegs das bedeutsamste der vielen Gebirge, die in schwer zu entwirrender Schichtung und Richtung besonders die Westseite der Halbinsel füllen. So tritt ein kräftigerer Zug in der Landschaft auf und statt des harmlosen Bildes der mageren Felder auf der Höhe, deren Getreide in Schobern aufgeschichtet war, nahmen seltsame Ortschaften die Aufmerksamkeit in Anspruch: niedrige Lehmhütten mit Ziegeldach, Bäume dazwischen, stehen in geschlossenen Gruppen; die Gehöfte sind mit Mauern umzogen; einige Häuser haben ein auf allen Seiten über das Erdgeschoß hinaustretendes, auf Holzkonsolen gestütztes oberes Stockwerk: einmal steht auch eine Moschee dabei, das einzige weißgetünchte Bauwerk. Die Hausdächer sind durchweg sanft geneigt. Diese originellen, festungsartigen, recht unsichere Zustände atmenden Bauten sehen so uneuropäisch aus wie möglich; sie könnten von Kurden und Turkmenen oder Tscherkessen bewohnt sein, so wild erscheinen sie, und sie sind das erste ganz fremdartige Bild auf dieser Bahnstrecke, die ein so abgeschlossenes, ursprüngliches, selten von Fremden betretenes Gebiet durchschneidet. Es wohnen auch viel Albanesen, schlimmes Volk, in dieser Gegend neben Serben und Türken. Eine Straße mit Telegraphenleitung ist wieder ein Stück Europa; eine zweite wird sichtbar; aber auf ihr zieht eine kleine Karavane, Reiter,

Packpferde und Fußgänger, ganz Asien. Die Leute gewöhnen sich nicht an Wagen, die allerdings seitwärts der neuen Straßen auch nicht verwendbar sind und so herrscht, wie ich es in Bosnien und Korfu gesehen, der Saumpferdverkehr auch auf der Chaussee. Die Bäume, eine Zeit lang ganz verschwunden, treten wieder auf und wir fahren in die weite, von einem herrlichen Gebirgskranz umgebene Ebene von Üsküb, der größten Stadt zwischen Belgrad und Saloniki, ja der einzigen größeren außer diesen. Eine andere Karavane hält auf der Straße an der Barriere, bis der Zug vorüber ist — seltsame Szene voll Widerspruch. Und nun erscheint die Festung auf graubrauner Höhe über der Stadt, weiße Minarets und Fabrikschornsteine beantworten zugleich die stille Frage, wie man Orient und Occidenz noch anders seltsam kombinieren könnte; auf ganz kahlen Feldern stehen und liegen Hunderte von türkischen Grabsteinen: das sind die unvermeidlichen Friedhöfe, ohne die es keine orientalische Stadt gibt, und ihre Ausdehnung deutet die verhältnismäßige Größe von Üsküb an, um das wir von Osten her in weitem Bogen, doch ohne zu wenden — der Zug hält und fährt auf dem abzweigenden Geleise zurück — nach dem westlich gelegenen kleinen Bahnhof fahren. Hübsches Grün unterbricht die kahlen, staubigen Flächen und das Gesamtbild der Stadt mit der Festung darüber, von flimmernden Minarets wie durchzuckt, in dem ernsten, ruhigen, weiten Bergrahmen ist ein höchst interessantes, fesselnd durch Eigenart, Schönheit und völlig orientalischen Charakter.

Leider war kaum eine halbe Stunde Aufenthalt, gerade Zeit genug, das Bahnhoftreiben zu studieren; den Besuch der Stadt nicht machen zu können, bedauerte ich freilich kaum: so viel ich sehen konnte, war innen nichts zu sehen. Dürftige Häuser und schlechte Straßen sind die Signatur fast aller Orientstädte, die von außen sich so malerisch und verlockend ausnehmen. Im kleinen Bahnhofrestaurant gab es nur wenig; ein Glück, daß ich mich in Belgrad vorgesehen hatte. Zwischen den Türken, die natürlich dominierten, sah man fränkische Erscheinungen; das unvermeidliche Deutsch klang aus einer Ecke; die noch unvermeidlichere Ansichtskarte war, das Stück um einen Piaster, zu kaufen, — aber es gab keine Briefmarken. Die Burschen und Knaben, die sich als Träger anboten, waren nicht zudringlich; ein Albanese in heimischer Fustanella stand stolz zwischen Pumphosen und Pantalons; aber die Minuten vergingen, bevor nur

die Geheimnisse des Bahnhofs gehörig erforscht waren, und schon stand ich am kleinen Fenster der Schmalseite des letzten Wagens, die Landschaft mit der schönen Stadt noch so lange als möglich zu sehen. Wie fremd klingt Üsküb, die türkische Form — und Skoplje, die slavische, nicht viel vertrauter! Es war ein Ort, in den zu kommen ich nie gedacht hätte, bis vor einem guten Jahrzehnt die Bahnprojekte Wirklichkeit zu werden anfingen, — und nun war ich erst nicht drinnen gewesen, und noch seltsamer, war herzlich froh gewesen, nicht hineingehen zu müssen. Vierundzwanzig Stunden, von denen man höchstens zwei mit der Besichtigung des Ortes zubringen kann, in einer Stadt ohne andere Hilfsmittel gegen die Langeweile als die zeitungslosen Cafés sind keine Kleinigkeit. Und mohamedanische Städte waren mir, der ich sie selbst in der gereinigten und verbesserten Ausgabe von Bosnien und der Herzegovina gesehen, an sich nichts neues. Reisen in die Umgebung, die Bahnfahrt nach Mitrovitza abgerechnet, lohnen auch kaum die Mühe der Vorbereitung, die Unbequemlichkeiten und die Zeit; daran ermißt man den Abstand dieser Kultur an der unseren, daß ihre hohe Fremdartigkeit und Originalität doch quantitativ zu gering sind, als daß man den flüchtigen Eindruck durch längeren Aufenthalt variieren und vertiefen möchte.

Tiefer kamen wir in das Tal des Wardar, der seinen antiken Namen verloren, während die Stadt Üsküb und das Schargebirge ihn kaum veränderten. Wir nähern uns Macedonien, nicht dem Stammland, sondern der ausgedehnten antiken und türkischen Provinz, einer Gegend, deren antike ethnographische Verhältnisse sehr unklar sind. Erst seit dem 7. Jahrhundert unserer Zeitrechnung gibt es hier Serben, erst seit dem 15. Osmanen; die Albanesen waren wohl immer da, blieben aber seit dem Anfang des Mittelalters im wesentlichen in den jetzigen Sitzen, und die echten Griechen drangen in alter wie neuer Zeit nie in Masse weit über die Küste hinaus. So sind wir im Herzen der Halbinsel in einer ungeschichtlichen Gegend: was da geschehen, fand selten einen Chronisten, war nie maßgebend für das Geschick von weiten Gebieten. Einzig das Amselfeld ist eine historische Lokalität ersten Ranges, wie eine solche nur in Adrianopel wiederkehrt, soweit eben das Innere der Balkanländer und nicht Küsten oder Nordrand in Frage kommen. Seit mehr als tausend Jahren ist die Niederwerfung der Serben und Bulgaren durch die Osmanen und ihre teilweise Erhebung mit dem Rückgang der tür-

kischen Macht das einzige Ereignis dieser Gegenden, in denen keine Kulturtat, die über Teppichwirken und das Singen von Liedern hinausging, auch das übrige Europa hätte interessieren können. Und so lange der Türke stark genug ist, die heißersehnte Teilung seines Länderrestes zu verhindern, — sind Bahnbauten wie die der unsern die größten Geschehnisse dieser merkwürdigen Länder.

Haben wir uns so weiter umgesehen als der Blick vom Coupé-fenster reicht, so rufen uns die ummauerten Bauernhöfe und Dörfer wieder in die Gegenwart zurück: das vortretende Obergeschoß ist jetzt Rezel und drückt immerhin einen gewissen Wohlstand, ein bescheidenes Behagen aus; Störche auf den Wiesen, ein seerosenbedeckter Teich wie die in Kroatien fielen dem Neuigkeitshunger meines Notizenbleistifts zum Opfer. Der schmutzigbraune Wardar — die Morava und der griechische Alpheios waren ebenso unappetitlich — trat in den Gesichtskreis, die Höhen deckt nur niederes Buschwerk, in dem die Cicaden einen entsetzlichen Lärm machen; das Tal, erst eng, dann weiter, ist seltsam, fremdartig, unschön mit seinen baumlosen, kahlen, rotbraunen Hängen. Die Station Köprülü, noch vor dem Ort gelegen, zeigt, daß der Zug nun ganz von Mohamedanern eingenommen ist; nicht die Tracht allein, in der sich Christentum und Islam oft begegnen, sondern die häufigen weißen Turbane und langen Kaftane der frommen und gelehrten Stände deuten das an. Zu diesen Gestalten des wahren Orients treten Knaben, die in sehr hübschen porösen Krügen Wasser verkaufen, das sich trefflich kühl hält: ich erstand mir einen um kaum 10 Pfennige (20 Para), einen unglaublich niedrigen Preis und kaufte Obst bei einem ambulanten Händler, der die üblichen durchlöcherten Messingscheiben als Gewichte verwendete. Kaum ist der Zug, der hier etwas länger hält, wieder in Bewegung, so wird man durch die Fahrt durch die kleine Stadt Köprülü überrascht: in meinem Leben bin ich nicht unter so „malerischen Umständen" durch einen Ort gekommen. Die Stadt liegt nämlich auf beiden sofort vom Wasser steil ansteigenden Talrändern des Wardar, so daß der Schienenstrang eine Hälfte des Ortes mit der Rücksichtslosigkeit der Berliner Stadtbahn durchschneiden muß. So sieht man mit Blitzesschnelligkeit eine Anzahl Straßen, Häuser, die bekannten offenen Läden, die kleinen Lastpferde, verschleierte Weiber, gaffende Kinder, — man möchte zwanzig Augen haben, alle die kleinen Szenen, die bei dem hastigen Vorübersausen etwas von einer Momentaufnahme bekommen, festzuhalten. Etwas

Originelleres habe ich nicht leicht gesehen, — in zwei Minuten ist alles vorbei. Dies weltferne Türkennest und der Bahnzug, der es sozusagen aufschlitzt und seine Eingeweide jedem profanen Frankenauge zu schauen gibt! Was man bei uns über die Bauern erzählt, die der Bahn vor 50 Jahren mit so seltsamen Empfindungen gegenübertraten, scheint sich in unserer Erinnerung zu sammeln und hier durch eine Illustration, die an sich nichts komisches hat, aber durch die Stärke des Kontrastes geradezu komisch wirkt, noch übertrumpft zu werden. Und noch hat man sich von seinem Staunen nicht erholt, so sieht man sich mit neuer Verblüffung in einem höchst malerischen Defilé kahler Höhen; die Straße neben dem Fluß ist von kleinen Zügen wandernder Leute mit Pferden bedeckt; alle Kilometer tauchen zwei Infanteristen mit Patronengürtel um die Taille und Gewehr auf, so daß das Gefühl der Sicherheit und das der Unsicherheit in dem an die Frage der Gefahr einer Bahnstrecke nicht gewohnten Reisenden komisch genug zugleich sich regen. Auch auf den Stationen stehen Polizisten und Soldaten in entsprechender Ausrüstung. Das Defilé erweitert sich und das nunmehr folgende Landschaftsbild schien mir nach so vielen merkwürdigen Szenerien: Üsküb, Köprülü, der Engpaß, — an Seltsamkeit und nie gesehener Originalität, an fremdartig-fesselndem Wesen noch den Preis davonzutragen. Das Tal mag im Durchschnitt einen Kilometer breit sein und ist in ziemlich gleicher Entfernung vom Fluß von zwei ganz kahlen, gelbbraunen, trostlosen und häßlichen Höhenzügen von mäßiger Erhebung eingefaßt; der braune, seichte Fluß, die braune, wie verbrannte, aber doch nicht unfruchtbare Talsohle würden das Ganze zu einem unsympathischen, fast abstoßenden Bilde der Dürre und Verlassenheit machen, würde nicht ein schmaler, nur selten einmal unterbrochener Streifen herrlicher hoher Bäume von schönen Formen und frischgrünem Laub den Fluß begleiten, seinen Windungen sich getreu anschließend, aus dem Grundwasser Kraft und Leben saugend. Daß sie nicht umgehauen sind, wirkt in diesem baumfeindlichen Lande wie ein Wunder, so daß ihnen eine geheimnisvolle, abschreckende, heilige Kraft innezuwohnen scheint; in den schlangenförmigen Windungen des Tales kriecht diese grüne Linie dahin wie eine meilenlange, ja Tagemärsche lange „Baumschlange", — denn das Verblüffendste ist, dieses Motiv völliger Kahlheit und reizvoller Frische nun nur in ganz leichten Nuancen sich fortsetzen zu sehen: stundenlang fährt der Zug im ver-

brannten, wüstenartigen, wie verheerten Wardartale und nur der schimmernde Leib der Baumschlange ringelt sich am Fluß dahin, ihn beschattend, aus ihm trinkend, das Bild der Schönheit mitten in Elend und Trostlosigkeit. Im Tal wird allerdings Getreide gebaut, das auf den Feldern aufgestapelt war; die Seitenflüsse, trockene, wie schlechte Straßen aussehende Rinnsale, werden auf Brücken überschritten. Gruppen von Hirten, weidenden Schafen und Rindern, wandernden Bauern beleben immer wieder dieses eigentümliche Landschaftsbild mit den fast dünenartig kahlen, gelben Höhen. Strohbüschel auf Stangen geben, wie auch in Griechenland und der Herzegowina, einen kleinen Fleck Schatten, in dem die Hirten ruhen. Idylle und Feindseligkeiten liegen hier nebeneinander: Die bewachte Bahnstrecke, die zu Gewalttätigkeit neigenden Elemente in der Bevölkerung, die immer mit einem, und oft mit beiden Füßen im Räuberhandwerk stecken, — und dann wieder christliche, unverschleierte Mädchen und Frauen an den Stationen oder Verkäufer, die namentlich Brot in flachen Körben oder in der bis Griechenland hinab beliebten Ringform an Stangen gereiht feilbieten. Und so geht es weiter, immer dem Süden zu, in den Nachmittag hinein, immer an der „Baumschlange" hin, die mich so seltsam fesselte. Winzige Wasserräder mit nur vier Schaufeln drehen sich, an ein paar Stangen befestigt, manchmal im Flusse; im Hintergrund gegen Süden taucht eine schöne, gewaltige Berggruppe auf, an den Stationen stehen oft zwei Reihen Männer, fast jeder mit roter Schärpe, und sehen schweigend den Zug kommen und gehen; ganz weißer Anzug der Feldarbeiter, mit dem über der Hose getragenen Hemd wie in Kroatien und dem Peloponnes, schwarze Mütze neben dem roten Fez oder weißen Turban — so gibt es stets neue Kleinigkeiten, die uns bisher entgangen sind. Endlich wird das Tal wieder eng und wir halten vor dem Glanzpunkt der ganzen Bahnstrecke, dem Fels-Engpaß des Wardar, den das „eiserne Tor", Demir kapu eröffnet. Da liegt es vor uns, zwei herrliche, fast senkrechte Felspfeiler, zwischen die der Fluß sich murrend hineinwagen muß. Diese brillante Dekoration ist leider nur kurz, gleich nach dem Tore wird das Tal etwas weiter, immer noch eng genug, um romantisch zu sein, aber den Effekt des Eingangs nie mehr erreichend. Zwei ernste, braunrote, anfangs sparsam, dann immer dichter begrünte Hänge lassen einen lehmigen Uferstreifen frei, der das Geleise trägt. Ein schöner Rückblick zeigt nochmals die steinerne

Scharte, die wir durchfahren haben; gegen den klaren Abendhimmel ragt eine schöne, blaue, ferne Bergkette. Es dämmerte, als wir auf einer großen Station in dem schon wieder erweiterten Tale nochmals längere Zeit hielten: spanische Juden in dem engen, tiefherabreichenden wie ein knapper Unterrock aussehenden Gewande, das sie in der Levante tragen, Soldaten mit reichem, orangerotem Litzenwerk, Knaben, die „souq su" (frisches Wasser) ausriefen, Türken und Christen wandelten am Zug auf und ab, aus dessen Frauenkoupés die Mohamedanerinnen schauten, nicht dicht verschleiert wie in Bosnien, sondern ein Dreieck im Gesicht frei lassend, das beide Augen und den Mund umfaßt und die meist groben und uninteressanten Gesichtszüge ganz gut erkennen läßt. Das Heimische dieses Eisenbahntreibens war fast stärker als das Fremdartige, denn nur die Trachten waren anders, Gehaben und Bewegung der Menge aber ganz wie bei uns. „Fertig!" — das Kommando ist auf der Strecke deutsch — und der Zug rollt ins Dunkel der inzwischen angebrochenen Nacht. Ich sah nicht viel mehr, als daß das Tal sich nochmals verengerte, die Höhen wieder kahl waren. Schöne Sterne leuchteten, als wir endlich in die Ebene kamen, in der nichts mehr zu erkennen war. Noch werden ziemlich viel Stationen passiert, eine serbische Dame mit Kindern und einer Katze ersetzte den französischen „Philosophen und Anarchisten", der in Üsküb geblieben war; um 1/2 10 Uhr endlich hielten wir am Bahnhof von Saloniki. Mit dem Zigarettenreisenden fuhr ich in einem Wagen nach dem Hotel Colombo, dem besten der Stadt, froh, aus dem Gewühl an der Station, die ich nicht näher betrachtete, herausgekommen zu sein. Dem aus dem Schatten hervortretenden Zollwächter ruft man, wenn man als Franke mit der Bahn kommt, nur „Europa!" zu — so erklärte mir mein Gefährte, der sich hier auskannte, den kurzen Halt und seinen Ruf. Durch leidlich beleuchtete Gassen fahrend, hielten wir dann vor einer ziemlich unscheinbaren Pforte; aber das Hotel zeigte sich als trefflich. Elegante Räume und ein ungezwungener Ton ganz im italienischen Stil, gute Zimmer und Betten, ein reichliches spätes Souper im Garten, wo eine böhmische Mädchenkapelle griechische Melodien spielte, — das war Levante. Natürlich spricht man im Hause ein halb Dutzend Sprachen: das Italienische stand den Leuten selbst obenan, der Allerweltskourier, der hier nie fehlt, redete ein tadelloses Deutsch, das auch von manchen Tischen klang; englisch ist außerhalb der Reisezeit im Spätherbst und

Frühjahr selten; man ist, wenn man mehrere Idiome bereit hat, oft genug im Zweifel, welches man anwenden soll. Das Moskitonetz, das wohltätige „Dschibinliq", sicherte mir nach den Erlebnissen der letzten 40 Stunden einen guten Schlaf.

Die Bahnlinie Belgrad-Saloniki drückt wohl die Gunst der Lage aus, die diese Stadt für den Verkehr von Europa nach Ägypten und Indien besitzt, — aber diese Gunst ist an das Vorhandensein der Eisenbahn und eines Hafens geknüpft, und von diesen Bedingungen ist einstweilen nur die erste und auch nur in bescheidenem Maß erfüllt. Denn den Eindruck, auf einer Route des Weltverkehrs zu fahren, hatte ich wahrlich nicht erhalten. So läßt sich denn, einen so großen Fortschritt dieser Bahnbau auch bedeuten mag, eine Folgerung für die Bedeutung Salonikis nicht daran knüpfen, wenn auch günstige Konsequenzen für die Weiterentwicklung der Stadt aus ihrem neuen Schienenstrang mit Sicherheit gezogen werden dürfen. Wie aber die Dinge bis jetzt liegen, ist die Bahn wohl ein bequemes Mittel, Saloniki selbst schneller und billiger zu erreichen als auf dem Seeweg; eine wesentliche Steigerung seines Seeverkehrs hat sich aber nicht daraus ergeben, wie umgekehrt eine starke Verminderung desselben wegen der Küstenbahn Saloniki-Konstantinopel, der einzigen ganz türkischen Strecke des Reiches in Europa, die aber vorwiegend militärischen Zwecken dienen soll, nicht zu befürchten ist. Saloniki ist also noch die alte echte Levantestadt und als solche nach Smyrna und mit Beyrut in Syrien immer noch die beste Vertreterin des Levantewesens, das dank dem Beharrungsvermögen der Türkei immer noch existiert, im nächsten Jahrhundert aber gleich seiner Sprache, der verschwundenen lingua franca, anderen Verhältnissen zum Opfer fallen wird.

Wir müssen das geschichtliche Saloniki, die antike Großstadt des oströmischen Kaiserreichs mit ihrem Reichtum und Luxus, mit der Katastrophe, die der Zorn eines beleidigten Kaisers über sie brachte, als die eine Quelle des modernen betrachten und die Gunst seiner Lage im innersten Winkel eines Golfes, wie Smyrna auch und so viele große Städte im Altertum und Mittelalter, als die andere. Beides wirkte zusammen und jetzt ist jede der drei Landseiten des ägäischen Meeres von einem großen Hafen beherrscht: die westliche von Athen-Piräus die östliche von Smyrna (das mit Saloniki auch die bequeme Zugangsstraße des Flußtales vom Binnen-

land her gemein hat, die in dem ganz insularen Griechenland fehlt), die nördliche von Saloniki. Konstantinopel ist zu viel, um mit diesen Orten verglichen zu werden: es ist wie Messina und Kopenhagen auch eine Meerengenstadt, es gehört dem schwarzen Meer ebenso wie dem ägäischen, es ist aber vor allem ein zu Lande von Asien erreichtes Ziel. Wie Saloniki-Smyrna-Athen den Archipelagus, so beherrscht auch je eine Stadt den Westen und Süden des östlichen, des orientalischen Mittelmeeres: Beyrut das syrische Hinterland, Alexandrien das ägyptische, beide mit einer Großstadt dahinter: Damaskus und Kairo, was sich in Jaffa-Jerusalem und Tripolis-Murzuk in kleinerem Rahmen an jeder dieser Küsten wiederholt. Solche Hinterländer fehlen dem Piräus mit Athen und Saloniki fast gänzlich, während Smyrna, die einzige asiatische Stadt dieses Trios, eines hat. Denn die wahren Hinterländer dieser Levantestädte (und auch für Smyrna, Beyrut und Alexandrien) sind die westeuropäischen Kulturländer, ähnlich wie Hamburg zwar ohne Deutschland nicht denkbar ist, aber auch nicht ohne Amerika, Shanghai nicht ohne China, aber auch nicht ohne Europa. Das echteste Seitenstück zu Saloniki (denn der Piräus ist nicht nur Hafen der Handelsstadt Athen, sondern auch der Residenz und Landesmetropole) ist Singapore, das so wenig aus seiner malayischen Umgebung zu erklären ist wie jenes aus seiner thrako-macedonischen; beide verdanken ihre Existenz dem Bedürfnis eines Umschlag- und Stapelplatzes, eines Sammelpunktes für die Geschäftswelt. So seltsam der Vergleich klingen mag und so schief alle Vergleiche sind — die Rassenverhältnisse bieten abermals eine Parallele: in beiden Städten dominieren im kleineren Geschäftsleben Leute, die weder den Vertretern der höchsten Bildung, denn das sind hier Griechen, dort Europäer überhaupt, noch den herrschenden Rassen angehören — hier Türken, dort, wenn auch nicht politisch herrschend, die Malayen — sondern Fremde, die in Menge eingewandert durch Geschäftssinn und Zusammenhalten sowie durch Zahl den eigentlichen Körper der Bevölkerung bilden: hier spanische Juden, dort Chinesen. Ostasien ist eben eine Levante großen Stils, die Levante des Weltverkehrs statt der des Mittelmeeres, das bis vor 400 Jahren noch die Welt der Kaufleute vorstellte. Erinnerungen an das byzantinische Thessalonike und die Erscheinungen der türkischen Provinzhauptstadt, die in neuester Zeit auch Sitz eines Korpskommandos

geworden ist, werden wir also als die historischen Seiten der Stadt betrachten müssen, zu denen noch ein landschaftliches Moment, ein bedeutendes geographisches Interesse und endlich die Attribute der Handelsstadt kommen. Es müßte keine Levantestadt sein, wenn nicht die letzteren Eigenschaften uns mehr zu beobachten gäben als die historisch-administrativen.

Einen Überblick über die Lage von Saloniki und zugleich ein Urteil über deren landschaftliche Schönheit gewinnt man nur von der See aus — und das gilt für alle diese Orte wohl ohne Ausnahme. Sie sind Seestädte, nach dem Meer gewendet, von dem sie ihre Impulse bekommen. Von den türkischen Binnenstädten, die eigentlich große Dörfer sind, ist nur Adrianopel seiner Seelenzahl nach eine Großstadt zu nennen, aber auch nur der Seelenzahl nach; im übrigen fehlen ihm nicht weniger als alle Eigenschaften zu einer solchen. Und so ist es mit den macedonischen, den albanesischen, den kleinasiatischen Plätzen; was nicht durch die See mit dem Abendland zusammenhängt, ist im Vergleich mit europäischen Orten nichts als eine Vorstadt-Markthalle. Eine türkische Großstadt gibt es nicht: Buchara wäre ohne das persische, die Städte Syriens oder Mesopotamiens ohne das arabische Element nie geworden, was sie sind. Es ist gut, sich das immer wieder vorzuhalten, um angesichts der Machtstellung der Türkei sich deren kulturelle Inferiorität, angesichts der unterworfenen Rassen sich die moralische Minderwertigkeit der letzteren klar zu machen, soweit Moral mit Disziplin, Entsagung und andere militärischen Tugenden sich deckt.

Das „Seegesicht" von Saloniki öffnet sich also als weite Strandlinie, die im Osten von einem hohen Bergzuge, — der seltsam geformten Halbinsel Chalkydike — aufgenommen und gen Süden geführt wird. Die Stadt selbst zeigt im Westen einiges Grün, im Osten eine lange in ein Villendorf übergehende Reihe von Landhäusern und steigt alsbald nach den kahlen Hügeln im Norden auf; wie kahl diese Höhen und die im Osten sind, wird durch einen vereinsamten grünen Fleck, einen Garten mit einem Häuschen darinnen erst deutlich. Gewaltige mittelalterliche, ja teilweise antike Mauern schließen, im wesentlichen erhalten, die Stadt so ein, daß sie nach der Höhe zu schmaler wird; ein mächtiges Kastell krönt dies eindrückliche, romantische und historisch interessante Bild, das alle Reize

einer echten Mittelmeer-Szenerie vereinigt. Wie wenig das Mittelmeer an den Fortschritten der neueren Zeit teilnahm, in der es verödete, weil man nach Indien und Amerika fuhr, sieht man aus solchen wohlerhaltenen Mauerzügen: keine neuen, sichereren Zustände, keine Fabriken und Arbeitermassen, keine Verkehrsanlagen haben das Bild der altertümlichen Stadt so stark verändert wie bei uns. Freilich sind eben die Terrainverhältnisse solcher Orte den modernen Anforderungen nicht günstig; aber gerade das Beispiel von Genua, dessen herrliche Lage vielleicht die allerungünstigste ist, zeigt, daß Energie dies alles leicht überwindet. Sieht man also von den modernen Gebäuden und den Zeugen des Islam, den Moscheen mit den Minarets, ab, so hat man das Bild einer antiken Stadt vor sich und da die Befestigungskunst des Mittelalters von der antiken kaum verschieden ist, auch das Bild einer Stadt aus den Kreuzzügen. Diese Stabilität des Gesamtbildes zugleich mit den Spuren der einschneidendsten Änderung, den Andachtsstätten des Islam, hat etwas ganz Seltsames, völlig Neues, bei uns ganz Unmögliches. Die Minarets und Kuppeln vermehren übrigens, wie immer, den malerischen Wert des Städtebildes und stehen darin, einem so großen Kontraste sie sonst zu den alten Mauern bilden, diesen an Bedeutung für die Vedute der Stadt gleich. Indem man diesen Gegensatz betrachtet, wird man sich eines andern, nicht minder einschneidenden bewußt: die Strandpartie ist mit ihren großen, fensterreichen Bauten, Restaurants, Geschäftshäusern, Magazinen und Villen ganz Europa, Europa in Geschäft, Europa in Erholung; die Oberstadt gegen das Kastell wird immer orientalischer, immer zeitlich ferner, sozusagen, bis sie in düstern, veralteten Mauern und Türmen Wehrhaftigkeit von ehemals und Verfall von jetzt atmet. Nur der „weiße Turm," das einzige Befestigungswerk am Strand und das Wahrzeichen der Stadtphysiognomie, die eigentliche Dominante des Strandbildes, sucht zwischen diesen Gegensätzen zu vermitteln und hat sich in die leuchtende, lebendige Farbe gehüllt, die seinen malerischen Zinnen den Stempel der Jugend und Heiterkeit aufdrückt. Und so hätten wir denn den eigentümlichen Typus der Levantestadt, deren Wesen auf einer Mittelstellung zwischen Osten und Westen, Orient und Europa besteht, auf einer Mischung antiker Erinnerungen mit denen der italienischen Seestädte in ihrer Glanzzeit, auf einer Völkermischung vor allem, in der keinem Element

die herrschende Rolle zuzuteilen ist. Saloniki ist eine der ausgeprägtesten Judenstädte der Welt, — und sein Judentum ist von dem landläufigen Begriff östlichen Judentums, wie es schon in Leipzig beobachtet werden kann, völlig verschieden, ja die Physiognomie der Stadt ist nicht im mindesten jüdisch; sie ist türkisch-griechisch-fränkisch, wie alle Levantestädte. Von den hier lebenden Rassen ist fast jede verpflanzt: den Juden trieb Verfolgung aus Spanien in die Heimat Alexanders des Großen, den Türken ließ militärische Eroberung hier siedeln und wie alle militärischen Eroberer hat ihn der Unterjochte wirtschaftlich im Sack. Der Grieche, schon vor 3000 Jahren hier heimisch, fand doch hier nie die Wurzeln seiner Kraft, die an eine andere Landschaft geknüpft scheinen; der Europäer, der alles leitet, was über primitives Leben hinausgeht, ist aus einem übervölkerten Lande gekommen, um bei schwächerer Konkurrenz zu gedeihen, wie der Armenier aus einem allzu unwirtlichen zu fliehen schien. Sie alle begegnen uns in den Straßen der interessanten Stadt.

Der mit großen Steinplatten gut gepflasterte Quai von Saloniki zerfällt in drei verschiedene Teile, von denen, im Gegensatz zu Europa, der westliche der Arbeit gehört: hier liegen die großen Handelsdampfer vor Douane, Magazinen, Agenturen, — indes der östliche das Villenquartier vorstellt. Den Zwischenraum füllt eine lange Reihe von kleinen Hotels mit zwei Fenstern und einem Balkon im ersten Stock, von Cafés und etlichen Singspielhallen, ein unvermeidliches Stück einer Hafenstadt, hier in griechisch-italienischer Nuance. Am Tage ist das, wie immer, leer und still; bei Nacht habe ich es nicht gesehen. Der „weiße Turm", eigentlich ein großer und ein kleiner dahinter, von einem Mauerviereck umgeben, schließt die Stadt ab; mit ihm beginnt aber die Reihe der am Strand sich hinziehenden hübschen Landhäuser, das elegante Ostende von Saloniki. Vor ihm lagen fünf türkische Panzer altmodischer Bauart und zwei Torpedoboote, eine seeuntüchtige Flotte, die 1897 ein nicht nur zur See untüchtiger Gegner nicht einmal angegriffen hatte. Sie machten immer noch mehr Figur als die paar Zweimaster, Trabakeln und Kähne an der Douane, unter denen der Lloyddampfer wie ein König erschien. Matrosen der Kriegsmarine in netten, sauberen Anzügen und ihre Boote sind häufige Erscheinungen an der „Marina". Ihr parallel laufen mehrere Straßen, von denen eine als Hauptstraße von

der Trambahn durchzogen, im Westen voll Läden und Verkehr, gegen Osten stiller und einsamer wird. Hier verbindet sie ein breiter, moderner Boulevard mit dem Strand — die einzige elegante Verbindung der zwei Hauptverkehrsadern, mit reizenden Villen und einem schönen Brunnen, ein völlig abendländisches Gebiet; die anderen Quergassen sind schmutzig, eng, winkelig und unschön. Sehr malerisch dagegen schienen mir die vielen kleinen, von der Hauptstraße aus gegen den Norden der Stadt ansteigenden Gäßchen, in denen hellbemalte Häuschen — weiß, rosa, grün, eine Menge anmutiger Veduten zusammensetzen, die mich sehr entzückten und die ich weder in Smyrna noch Stambul wieder fand. Sind die stattlichen Häuser der besten Stadtteile meist zweistöckig, hell gestrichen, mit grünen oder grauen Jalousien versehen, in dem allgemein-südlichen Stil gehalten, so vertreten die vorn offenen Läden anscheinend ein türkisches Element, da sie so in allen westasiatischen Städten wiederkehren. Ich glaube freilich, daß wir hier nichts als den antiken Verkaufsladen vor uns haben, der bei der kulturell niedriger stehenden Bevölkerung sich erhielt, während der Grieche oder Franke den modern-europäischen abgeschlossenen Laden mit Schaufenster importierte. Man wird überhaupt in den scheinbar orientalischen Seiten des Straßenlebens, wie in den Bädern einen Rest antiker Lebensführung, nicht eigentlichen Orient, erblicken müssen; in den Straßenwechslern ist ein solcher Zug mit auffallender Zähigkeit erhalten. Die Antike bildete eben keinen solchen Gegensatz zum Morgenland wie jetzt die abendländisch gewordenen Italiener und Spanier: das Mittelmeer sah einst an allen Ufern dieselben Bilder, wo jetzt der Kontrast zwischen Europa und Afrika, Christentum und Islam ein so ungeheurer ist.

Diese Läden, zugleich Werkstatt und Verkaufsbude, von Menschen umlagert, zwischen denen ambulante Verkäufer wandeln, mit ihren bunten, meist europäischen Waren unterscheiden sich nicht von der Tscharschia einer bosnischen Stadt und boten mir nichts neues; die Wohnhäuser der ärmeren Bevölkerung zeigen vielfach ein in alten Städten bei uns wie in der antiken Welt häufiges Motiv, das vortretende obere Stockwerk, an dessen Stelle auch oft ein ausladender Erker tritt, so daß diese weit in die Straße reichenden Teile sich mit denen des Hauses gegenüber fast berühren. Der Grund dieser Bauart ist in dem Zwang zu suchen, die an sich engen Straßen nicht zu sehr zu beeinträchtigen, und dennoch den Häusern, deren Zahl im Mauerring ziem-

lich begrenzt sein mußte, möglichst viel Raum zu geben. Den Schatten auf der Gasse nahm man gern mit in den Kauf. Leere Plätze sind nicht selten; sie sind teilweise auf Brände zurückzuführen, wie sie im Orient, bei leichtem Baumaterial, leichtfertiger Baupolizei und mangelhaften Löscheinrichtungen besonders gedeihen: eine der schönsten Moscheen der Stadt lag als traurige, geschwärzte Ruine in einem Trümmerfelde. Die unterste Stufe von Wohnlichkeit stellen armselige, aus einem Holzgerüst mit Lehmfüllung bestehende Häuschen dar, mit einem Gewirr von hölzernen Altanen, Treppen und Galerien, mit dürftiger Wäsche verziert: unglaublich verwahrlost aussehende Armeleut- und Hinterhausquartiere, aber sehr malerisch. Faßt man die Eigenart der Privathäuser zusammen, so erstaunt man aber über einen Zug von Idylle, von Freundlichkeit in den hellgestrichenen, sauberen Wohnungen der Wohlhabenden, von Anmut und Familiensinn in den kleinen Behausungen der Ärmeren, von einem gewissen zigeunerhaften Reiz selbst in den elendesten Baracken: es fehlt jede Mietkaserne; ein Zug ins Kleine, die Abwesenheit der kommunalen Prachtbauten bringt diesen liebenswürdigen Charakter hervor. Typisch dafür schien mir ein an der Marina, aber tief im Hintergrund eines Gartens gelegenes, reizendes Häuschen, durch dessen Gitterabschluß ich neugierig hineinsah, als aus zwei Schilderhäuschen, die ich gar nicht bemerkt hatte, die gutmütigen Köpfe zweier Infanterieposten herausblickten. „Pascha oturur“ — „da wohnt der Pascha,“ sagte einer auf meine Frage. Unter den öffentlichen Gebäuden, die meist ganz uninteressant sind, ragt durch Größe und einen gewissen mißtrauischen Bureaucharakter, wie er öfters in Frankreich begegnet, die Polizei hervor, in deren Treppenhalle reges Leben herrschte; eine Passage und darüber ein kompliziertes System von Treppen und Korridoren lernte ich zufällig kennen, als ich die Agentur der italienischen Navigazione generale suchte. Die christlichen Kirchen sind meist klein und liegen unansehnlich zwischen den Häusern: eine hatte wenigstens einen hübschen, weißen Kuppelturm; die Moscheen sind wie immer durch weißen Anstrich, Kuppel und Minaret, Zypressen oder andere Bäume die malerischsten Baulichkeiten der Stadt; tritt gar noch ein umschlossener Hof mit Gräbern — zwei vergoldete und reich geschnitzte oder gemeißelte Pfosten an den Schmalseiten der Grabplatte — und mit Brunnen unter einem Kuppelbau hinzu, so entsteht, da die Staffage der Trinkenden, Ruhenden, sich Waschenden, Plaudernden nie

fehlt, ein kleiner Brennpunkt der Lebensinteressen, die im höchsten, dem religiösen, gipfeln und dem Besucher ein ganzes Bilderbuch voll fremdartiger, reizvoller Szenen und Architekturen aufschlagen. In Serajevo wie in Stambul dünkten mich solche Moscheehöfe das Beste, was diese Städte zu bieten haben: sicher vor dem Gedränge in den engen Gassen und vor Gebettel, — das aber in Saloniki so selten ist und so wenig aufdringlich geübt wird wie im ganzen nichtarabischen Orient und in Griechenland — kann man sich da, ohne den Verdruß über das schlechte Pflaster, die Hitze, die Unbequemlichkeit, mit Muße das orientalische Leben beschauen, in das man als Mitwirkender, als Passant der Straßen immer wie in ein fremdes Element gestoßen ist. Einige der älteren christlichen Kirchen sind noch byzantinischen Ursprungs und baugeschichtlich wertvoll; eine oder die andre erinnert an die modernen russischen Kuppelbauten. Die Synagogen der Spaniolen, die mehr als die Hälfte der Bevölkerung bilden, fallen so gar nicht ins Auge, daß man sich darüber verwundert; ein Bad mit zwei niederen Kuppeln ist von hoher, fensterloser Mauer umschlossen; große Basars, mit Holzdach, wie das einer Basilika geneigt, dunkel, durch einzelne Ströme Licht aus einer Lücke oben beleuchtet, wetteifern an malerischem Reiz mit den Moscheehöfen, deren völliges Gegenspiel sie in allem übrigen sind, voll von Leben, Früchten, Geschäften, Frauen, beladenen Eseln oder Pferden, voll bunter Trachten und orientalischer als die Straßen, in denen die offenen Kaufläden nach Art der Tscharschia einer Stadt in Neu-Österreich sich aneinander reihen. Sie hatte ich noch nie gesehen und ebensowenig die echten Chans, Karavanserais könnte man auch sagen: große Binnenhöfe, von Galerien umgeben, schmutzig, aber malerisch, gleichfalls von Tragtieren gefüllt, die alle klein und schwächlich aussehen. So schien mir die Stadt fast unerschöpflich an Stoff für hungrige Augen und ihre Bewohner fügen zu den anziehenden Gebäulichkeiten eine nicht minder bunte und originelle Staffage. Da war eine Schule an einer Straßenecke etabliert, etwa 20 Judenknaben, laut lernend, der Lehrer berichtigend und kontrollierend, da kamen die gut equipierten, etwas schlaff sich haltenden türkischen Offiziere mit weißen Sommerröcken und dunklen Beinkleidern, Fez und Säbel; mohamedanische Frauen mit wenig verschleiertem Gesicht, wie ich sie schon auf der Bahnfahrt gesehen. Dazwischen wieder einmal ganz elegante europäische Damen, Soldaten in niederen Schuhen oder Stiefeln, in die die Hosen gesteckt

waren, ohne Waffe, mit Röcken von europäischen Schnitt, aber im schlechtesten Stand; der Zivil und Militär gemeinsame Fez, die bunten Farben der Trachten vieler Leute lassen das Militär im Straßenbilde einer Orientstadt viel weniger hervortreten als bei uns. Manchmal sieht man den dichten, maskenartigen Schleier, ein schwarzes Netz, das seine Trägerin wie eine Mohrin erscheinen läßt, oder eine ganz in weiß oder braun oder schwarz gekleidete Türkenfrau; helle, bunte Stoffe,

Straßenmusikanten in Belgr. d.

wie man sie in Stambul sieht, sind seltener; das nonnenhafte Schwarz und Weiß der dicht verhüllten Bosniakinnen fehlt ganz. Dazwischen Matrosen, fränkische junge Kaufleute mit Strohhut, Schiffsoffiziere oder Ingenieure, Griechen, außer dem Fez europäisch gekleidet, Türken mit der roten Schärpe unter der Jacke, den weißen Hemdärmeln, den Turbanen und Pumphosen in allerlei Farben und vom verschiedensten Schnitt. Obst- und Limonadeverkäufer, die Bäcker mit ihren großen Weißbroten oder ringförmigem Backwerk, Straßenkonditoren mit trefflichem, gleich Obst und kühlem Getränke ungemein billigem Eis, das zierlich in Schälchen von der Form einer durchschnittenen Birne serviert wird, beleben besonders die regen Straßen des Westens: im

Osten sitzen ruhige Leute vor den Türen oder plaudern nach irgend einem Fenster hinauf. Spanische Laute verraten, daß es Juden sind, wenn man sie nicht an der Tracht kennt, die bei den Jüdinnen durch alle Buntheit der Straßen von Saloniki hindurch am meisten auffällt und fast ein Unikum bildet, da man sie auch in anderen Levantestädten nicht häufig zu Gesicht bekommt. Denn sie tragen ein so grellgrünes Tuch um den Kopf geschlungen, das nach hinten als ein abgeplatteter Wulst, einer gefüllten Omelette gleichend, herabhängt, daß diese giftige Farbe weithinleuchtend das Auge unwillkürlich anzieht. Das enge, einem malayischen Sarong nicht unähnliche unterrockartige Gewand der jüdischen Männer ist kaum minder auffällig. Nimmt man noch die gelegentliche Erscheinung eines Kawassen mit Fustanella, Schnabelschuhen, Gamaschen und blinden Ärmeln voll Stickereien, die kokett über den Rücken hängen, oder einen echten Albanesen mit weißgrauer, schirmloser, kleiner Mütze auf dem struppigen Haar, mit derbwollenem Anzug von derselben Naturfarbe, so hat man den Menschensalat anziehend genug in der großen Schüssel serviert, die „Thessalonike" hieß. Pferdchen, elend genährt, mit dem plumpen Holzsattel, schleppen lange Bretter, wie wenn ihnen hölzerne Flügel, des Aufstiegs in die Lüfte unlustig, matt gefaltet am Boden nachschleiften; die zweirädrigen Karren des Südens knarren dazwischen, die von Italien stammen und auf die Küstenstädte beschränkt erscheinen, wo „Orient und Occident sind nicht mehr zu trennen". Am Nachmittag schlägt das Morgens ruhige, herrlich blaue Meer lebhafte Wellen, die bis an den Schienenstrang der kleinen Bahn kommen, die am Quai entlang führt und mit Miniaturzügen Material für die neuen Hafenbauten transportiert, die freilich höchst nötig sind. Jeden Tag wiederholt sich diese Erscheinung, die in dem Ausgleich der über dem Lande schneller erhitzten und aufsteigenden Luft und der kühleren des Meeres begründet ist. Die kleinen Schiffe tanzen nun auf und ab; die großen bleiben ruhig; es waren ihrer ganz wenige, obschon die Stadt lebhaft genug ist; meine „Vesta", der schwarze Dampfer des teuern Lloyd, den ich lieber mit einem echten Italiener vertauscht hätte, hatte schon den „blauen Peter" gehißt.

Am Ostende der Hauptstraße von Saloniki steht ein mächtiger, aber schlecht erhaltener römischer Triumphbogen mit verwitterten, aber auch ursprünglich nicht hervorragenden Reliefs. Das ist Alles, was von der antiken, heidnischen Stadt Thessalonike geblieben, —

außer dem Namen und den Quadern in der Mauer. Zwischen Moscheen und Seedampfern, Juden und Türken blickt uns das einst allmächtige Rom an, das an den Gestaden des Mittelmeeres allgegenwärtige.

Gegen 6 Uhr stand ich, vom Hotelportier begleitet, im Bureau der Zoll- und Paßbehörde, erhielt mein Dokument mit einem türkischen Stempel mehr wieder zurück und fuhr am schönen Abend die lange, niedrige, mit einem Leuchtturm ausgestattete Küste hin, — das Westgestade der westlichsten der drei Halbinseln von Chalkidike. Die östlichste ist der Athos, der größte Klosterberg des Christentums, — im Westen ist bei gutem Wetter der Olymp sichtbar, der Götterberg der Hellenen. Unvergleichliches Land, wo sich die Gegensätze zweier Welten in solchen Landschaften verkörpern! Auf Deck saß die Mama des einen der beiden mitfahrenden jungen Kaufleute, beide griechische Levantiner, und rauchte Zigaretten; der andere führte mit dem Kapitän ein langes Gespräch über Kohlen und wieder Kohlen — das echte Lloydgespräch bei einem echten Lloydsouper, zu dem man den Wein extra zahlen muß. Von dem liebenswürdigen Wesen der Schiffsleitung, wie es deutschen Dampfern nachgerühmt, aber auch von den großen Indienfahrern des österreichischen Lloyd berichtet wird, habe ich auf diesen kleinen Mittelmeerrouten noch nie einen Hauch verspürt. Aber so redete ich auch mit, über den Schiffbruch der „Bourgogne“ und den damaligen Prinzen von Wales, — o Götter Griechenlands! Das war am Mittwoch, den 20. Juli 1898.

Als ich am folgenden Morgen auf Deck kam, fuhr die „Vesta“ im blauen Wasser des Golfes von Volo, den ein halb Dutzend Segler belebte, in der Richtung nach Norden. Die Passagiere der 3. Klasse lagen und saßen auf den mitgebrachten Decken und Teppichen oder Betten, spielend, plaudernd, schlafend; ab und zu taucht aus den Säcken eine Wassermelone oder ein großes Brot auf und wird friedlich von einem kleinen Kreis auf den Fersen sitzender Männer verzehrt; ein Schluck Wasser aus dem Tonkrug daneben ist ihnen Bier und Champagner. Große, mit buntem, dünnem Metallzierrat beschlagene Koffer stehen umher, für welche Griechen und Türken die gleiche Vorliebe haben. Ein Vorhang schließt die mohamedanischen Frauen ab: es ist immer dasselbe Bild, wesentlich anziehender als unser Zwischendeck, das man unter diesem glücklichen Himmel nicht kennt.

Im Winter friert alles gleichmäßig, Reich wie Arm. Um 9 Uhr lagen wir vor Volo; nachmittags erst sollten wir weiterfahren. An Land zu gehen schien mir nicht der Mühe wert und so anmutig die Landschaft war, so hätte doch eine halbe Stunde genügt, sie gründlich zu genießen. Die Stadt liegt freundlich am sonnigen Ufer des Golfes, dessen mächtiger Bergkranz eines der charakteristischen griechischen geschlossenen Becken bildet, in deren Winkel sich gern eine originelle Kultur entwickelt, der diese Gestalt Schutz und Versteck bei voller Möglichkeit des Verkehrs gewährt. Daß der Seeverkehr den weiten Weg bis in den innersten Teil einer solchen Bucht nicht scheut, der natürlich den Landwegen ein viel günstigeres Ziel bietet, zeigt das ganze Mittelmeer, Triest, Fiume und Cattero, Saloniki und Smyrna; — Hamburg und Bremen wie London nicht minder. — Eine Baumgruppe trennt den älteren Teil von Volo, das Türken- und Judenquartier, in dem noch eine Moschee aufragt, von dem neuen, der eine helle Uferstraße mit leidlich stattlichen Gebäuden ausgestattet hat. Kleine Häuschen zwischen grünem Baumwuchs steigen auch die Höhe hinan und bilden dort dorfartige Gruppen, die den Eindruck einer dichteren Bewohnung machen als sie die Stadt selbst erwarten ließe. Am Strand war es trotz der Ankunft des Schiffes recht still; nur die Barken, die auf jeden Dampfer zusteuern, schwankten im blauen Wasser, das mit der Häuserfront, der grünen Fruchtebene dahinter und den kahlen Bergen ein echtes Mittelmeerlandschaftsbild zusammenstellte, sonnig, etwas träumerisch, nicht zum Wandern, sondern zur beschaulichen Ruhe lockend. Die alten Bewohner dieses Winkels dachten anders: in dieser Gegend, die erst vor einigen Wochen von den türkischen Okkupationstruppen verlassen worden war, saßen einst merkwürdige Leute, und riefen eine frühe und bald wieder verschollene Kultur hervor, die eine Zeit lang weite Meeresstrecken beherrschten und diese Fluten mit kleinen Schiffen durchkreuzten, in denen Gedanken und Fertigkeiten, Anregungen und Artikel fremden Kunstgewerbes, von einem Ufer zum anderen getragen, ein Netz von Beziehungen knüpften, von denen wir leider keine klaren Vorstellungen haben. Geschichte und Sage waren da rege, bevor die Epoche der Jonier und vor allem Athens alles andere in den Schatten stellte. Zur Zeit des Höhenpunkts der griechischen Kultur war es hier still; das Hinterland stand nicht im besten Ruf und die Blüte dieser merkwürdigen Seeplätze war verwelkt. Jetzt ist Volo immerhin interessant als ver-

kehrsgeographisch wichtiger Punkt: nur zur See kann Nordgriechenland vom Süden und der Hauptstadt aus erreicht werden und das Bahnnetz Thessaliens, das in Volo die See berührt, hat keine Verbindung mit dem kaum begonnenen mittelgriechischen und dem noch unvollendeten des Peloponnes. Die Kleinheit und Unfertigkeit neugriechischer Zustände wird dadurch illustriert: dieses Nest ist die Eingangspforte zu einem ganzen Stück Hellas, das, eine verkehrte Welt, durch das Land getrennt, durch das Meer verknüpft ist, ganz wie im Altertum und Mittelalter der Verkehr die Wasserstraßen suchte, die schlimmen Landwege gerne mied. Angesichts dieses Mangels an allem, was die Signatur der Neuzeit ist, Geld, Unternehmungslust, Energie, erscheint eine Tat wie die der amerikanischen Pazifikbahnen unter dem Gesichtswinkel von Volo als etwas Unglaubliches, Unmögliches eine Mythe wie der Argonautenzug, an den sich diese Gewässer nicht mehr recht erinnern wollen; — vom amerikanischen Gesichtspunkt aber erhellt dann erst die Ärmlichkeit neugriechischen Wesens. Möven strichen über das Wasser; ruhig lagen die wenigen Dampfer, — außer dem unsern kleine griechische Schiffe, — ruhig glitten Barken mit klassischem Dreiecksegel dahin, der dröhnende Mittagschuß klang wie das Echo des Krieges, der den Halbmond siegreich bis an diese Küste gebracht. Um drei Uhr endlich drehte sich die Schraube wieder; schwarze englische Kohlen nährten das Feuer der „Vesta“ und wir fuhren am Pelion hin, dem langen Rücken, der aber wie alle Gebirge des Südens, so klassisch ihre Namen klingen, wenig Charakteristisches hat, so ganz im

Lastträger in Salonikt.

Typus des kahlen von Sonnenglut erhitzten, durch das Licht auf eine zartgefärbte Silhouette beschränkten Bergstockes aufgeht. Von der Ferne gesehen, haben alle etwas Gleichgiltiges, auch nicht im mindesten zum Besuch Verlockendes; genauer besichtigt sind sie freilich nicht ohne Abwechselung und Reiz. Dörfer unten am Strand und auf einiger Höhe, was in Griechenland so häufig, in unseren Gebirgen aber selten ist, sehen recht hübsch aus; gegenüber, zur Rechten, ragen die statlichen Berge der thessalischen Landschaft Phthiotis. Aus antiker Zeit klingt uns nicht eben viel ins Ohr, wenn wir den Namen Thessalien hören; unter den historischen Namen ragt der Philipps des Macedoniers hervor, des größten diplomatischen und militärischen Talents seiner Zeit, in dessen aus List und Eisen geflochtenen Netzen bald das ganze gesunkene Griechenland zappelte. Auch Schlachtfelder liegen dahinter, darunter ein weltgeschichtliches, Pharsalus; der Namen des Ortes, wo Pompejus' Stern erblich, klingt noch einmal aus den eiligen Tritten einer retirierenden Griechenarmee, die noch kaum einen Feind gesehen, zu Ostern 1897.

Ein heftiger Wind erhob sich nachmittags und es ward ziemlich kühl; ein Segler kam vorbei, der alle Leinwand auf und zwischen seinen Masten gesetzt hatte; gegen die Sonne sah er wie ein aus Papier geschnittenes Gebilde aus, nur Umriß, keine Farbe als ein neutrales Grau, in dem die Lichtstrahlen wie aufgesaugt schienen. Die Landschaft ist seltsam: nur blau, nichts als blau: lichtblaue Berge in der Ferne, ein dunkelblaues Meer, ein Himmel, der von hellem Blau am Horizont zu tiefem im Zenith sich abstuft. So eigenartig diese Einseitigkeit, dieses Aufgehen in Licht, dessen Wesen irgendwie „blau" zu sein scheint, so wenig ist es eigentlich schön zu nennen; es tötet das Interesse, das sich an diesem Einen Tone, ohne irgendwelche Abwechselung, müde sieht. Nur wenn man näher an die Höhen herankommt, erscheinen sie braun mit grünem Anflug; bei der Wendung nach Osten, aus dem Golf heraus, an der Nordküste Euböas hin, treten die Berge in ihren scharfen, rhythmisch geschwungenen Konturen in mehrere Reihen hintereinander. In den Formen liegt sicher Geist und Schönheit; aber das Ganze ist zu wenig und die trostlose Kahlheit der Höhen, auf denen nur manchmal ziemlich weit oben, was ursprünglich durch die Furcht vor Seeräubern empfohlen wurde, ein Örtchen liegt, läßt keine fröhliche oder gar begeisterte Stimmung aufkommen. Immer wieder sieht man eine Barke oder

einen größeren Segler; je näher man der Küste von Euböa kommt, desto erfreulicher wirken dessen zarte braune und grüne Farbentöne. Die Südspitze der langen gekrümmten Halbinsel, die den Golf von Volo abschließt, fällt in steilen Rippen ins Meer, der Dampfer nimmt den Kurs wieder mehr nach Süden und in der Ferne erscheinen die nördlichen Sporaden, unberühmte Inseln, nicht schön gezeichnet, sondern auf der Höhe in gleichgiltig flacher Linie verlaufend, Inseln, denen keine Phantasie etwas abgewinnen kann. Jenes Element verlockender Sehnsucht, das unsern heimischen Landschaften, unsern Abendstimmungen und Mondnächten eigen, jenes Weben und geheimnisvolle Walten, das an tausend innere Kräfte unseres Herzens mit leisem Finger rührt, fehlt hier ganz; hier ist alles Gegenwart, wunschlose Sättigung mit Licht und Klarheit. Diese Abwesenheit des sentimentalen Elementes in der klassischen Landschaft ist schuld an einer gewissen Teilnahmslosigkeit, von der wir uns erst durch eine Umstimmung des Auges befreien müssen, um die Großartigkeit dieser Bilder zu empfinden, in denen das Stoffliche wie weggeschmolzen und nur wenige konstituierende Linien als Träger einer auf wenige Farben beschränkten Lichtflut übriggelassen scheinen. Vor 2400 Jahren war die Meeresstraße, die wir eben durchfahren, von den Segeln der Perserflotte belebt, die am Nordende von Euböa, dessen Höhen wir eben betrachten, in Sturm und Kampf arg gelichtet wurde. Immer das kleine Hellas im Streit mit einem Mächtigen aus Asien! 2400 Jahre sind die Hälfte der Zeit, in der wir die Weltgeschichte, oder wenigstens eine datierte Geschichte eines Stückchens Erde überschauen. Hat sich denn nichts geändert in diesem langen Zeitraum? Haben wir nicht eben die Kriegsschiffe des orientalischen Gegners der Hellenen gesehen? Etwas anders gebaut; was tut's? — Kriegsschiff ist Kriegsschiff, die Asiaten haben Thessalien eben verlassen und die Schlacht von Salamis . . . . ist vor 70 Jahren, vor einem Menschenleben, bei Navarin geschlagen worden, so daß von der Flotte des Asiaten fast nichts übrig blieb.

Noch derselbe Abend führt uns um das Vorgebirg Sunium der attischen Küste entlang in den Piräus, den schiffbelebten Hafen von Athen.

Typus des das Licht auf
eine zartgefä aufgeht. Von
der Ferne g auch nicht im
mindesten zu sind sie freilich
nicht ohne n Strand und
auf einiger n unseren Ge-
birgen aber r, zur Rechten,
ragen die haft Phthiotis.
Aus antiker hr, wenn wir
den Namen n Namen ragt
der Philipps diplomatischen
und militäri List und Eisen
geflochtenen nland zappelte.
Auch Schlac ltgeschichtliches,
Pharsalus; Stern erblich,
klingt noch ei enden Griechen-
armee, die m 1897.

Ein he es ward ziem-
lich kühl; ei uf und zwischen
seinen Mast r wie ein aus
Papier gesch Farbe als ein
neutrales G saugt schienen.
Die Landsch lau: lichtblaue
Berge in de mmel, der von
hellem Blau abstuft. So
eigenartig di , dessen Wesen
irgendwie „ entlich schön zu
nennen; es en Tone, ohne
irgendwelche an näher an die
Höhen heran Anflug; bei der
Wendung n rdküste Euböas
hin, treten geschwungenen
Konturen in n Formen liegt
sicher Geist wenig und die
trostlose Ka al ziemlich weit
oben, was bern empfohlen
wurde, ein gar begeisterte
Stimmung ine Barke oder

© The Tiffen Company, 2007
TIFFEN Gray Scale
R G B W G K C Y M
A 1 2 3 4 5 6 M 8 9 10 11 12 13 14 15 B 17 18 19