



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Toepfer, H.: An der Nordküste von Kleinasien : Reiseerinnerungen

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

und Volksfreunde, die allerdings die Führung und Leitung in der Hand haben, wie bei den Trachtenfesten des niedersächsischen Vereins Niedersachsens-Tag.

Die alte Dorfkinde, von der Uhland spricht, wird also geschützt, die Trachten der darunter tanzenden Dorfschönen kommen wieder zu Ehren — und das Volkslied? Es muß beschämt zur Seite stehn, weil es nicht anständig genug ist und sittenverderbenden Einfluß auf die deutsche Jugend ausübt! Es sind jetzt gerade hundert Jahre verflossen, seitdem Achim von Arnim und Clemens Brentano ihre alten deutschen Lieder, des Knaben Wunderhorn, herausgegeben haben. Viele Jahre hatten sie in Deutschland gesammelt und dabei sogar Goethes Unterstützung genossen, dem als Dank der erste Band zugeeignet wurde. Er meinte freilich, die Kritik dürfte sich vorerst mit dieser Sammlung nicht befassen, und wünschte später, daß sich die Herausgeber vor dem Singang der Minnesänger, vor der bänkelsängerischen Gemeinheit und vor der Platttheit der Meistersänger sowie vor allem Pfäffischen und Pedantischen höchlichst hüten möchten. Spätere Dichter, wie Uhland, haben dann gesichtet und sind mehr auf die Quellen zurückgegangen; in neuerer Zeit sind endlich noch vielfach Auswahl-sammlungen veranstaltet worden, und damit sollte man nun zufrieden sein und das schützen, was sich erhalten hat und lebensfähig ist. Der einzelne Mensch kann allerdings gegen die Verunstaltungen nicht ankämpfen, und die Macht der Presse hat es bis jetzt auch nicht vermocht; es bleiben mithin nur die Behörden übrig, in deren Händen die Überwachung des Unterrichtswezens liegt. Wir brauchen nicht gleich ein Volksliedschutzgesetz oder auch nur eine Verordnung; aber die vorgelegten Behörden, die doch jede Schulfibel auf ihre Brauchbarkeit prüfen, müssen alle Schulliederbücher ohne Gnade zurückweisen, in denen der Versuch gemacht worden ist, die Lieder willkürlich zu verändern und umzugestalten. Wenn aber auch da nichts zu erreichen ist, dann ist es die Pflicht des Volkes selbst, also seiner Vertreter in den Kammern, diese Mißstände öffentlich zur Sprache zu bringen. Das Mittel hat noch immer gewirkt, wenn es in der rechten Weise angewandt wird.

R. Krieg



An der Nordküste von Kleinasien

Reiseerinnerungen von H. Coepfer



Unter den Dampferlinien, die den Verkehr an der kleinasiatischen Küste unterhalten, war unsre Wahl auf den altbewährten Österreichischen Lloyd gefallen, dessen Schiffe relativ groß, gut und sauber sein und schneller als andre Dampfer fahren sollten. Wir hatten schon tags zuvor unsre Fahrkarten genommen, aber leider nur fünfzehn Prozent Rabatt von dem gewöhnlichen Fahrpreis mit Rücksicht auf unsre Bierzahl, die ungünstige Jahreszeit und die Konkurrenz mit den andern

Vinien erhalten können. Fünfundneunzig Reichsmark sind für die Leistungen der alten Röhne, die der Lloyd hier laufen läßt, und für die sehr geringe Höflichkeit des Kapitäns, der unsern jedenfalls genügend erprobten, ehrwürdigen „Achille“ führte, immerhin ein nicht allzu bescheidener Preis.

Unser Abfahrt war ein kleines Melodrama. Zunächst die Paßabstempelung. Da der uns abfertigende Hafenbeamte gerade eins von den vielen Hammelgerichten verspeiste, die durch die organische Verbindung von Hammeltalg mit viel Zwiebeln und Knoblauch so besonders anregend auf die Nase unbeteiligter wirken, mußten wir natürlich warten. Im übrigen vollzog sich die ganze heilige Handlung, als sie endlich vor sich ging, umgekehrt als bei der Einfahrt, aber natürlich mit demselben negativen Erfolge für die türkischen Staatsfinanzen. Dann wurden wir mitsamt unsern vierzehn Gepäckstücken in ein Raif verstaут, wozu sich wieder eine Anzahl unberufener Subjekte herandrängte, fuhren über ziemlich bewegtes Wasser zum Stambuler Quai hinüber und kletterten auf den schwarzgestrichnen Dampfer hinauf, nicht ohne daß wir einen erneuten Kampf mit heutigetierigen Trägern bestehn mußten. Das Treiben am Quai, von dem der Achille noch Ladung übernahm, war nicht uninteressant, Hafenbeamte, Handlungsvertreter, Hafenarbeiter mit dem Typus des Völkermischmaschs, Angehörige der Deckpassagiere und Zuschauer wühlten durcheinander; auch der Lärm fehlte nicht. Als wir uns aber in den zur Verfügung gestellten drei Kabinen notdürftig eingerichtet hatten, kam der Agent mit der Nachricht, daß wir möglicherweise Batum wegen der dortigen Unruhen nicht anlaufen, aber erst in Trapezunt genauere Nachricht darüber erhalten würden. Sollten wir daraufhin umkehren, wie uns anheingestellt wurde? Wir blieben auf gut Glück und sind jetzt dessen froh.

Mit zwei Stunden Verspätung machte der Dampfer los und ging mit einigen längsseit befestigten Röhren durch die heute bei dem herrschenden Nordwind ziemlich starke Strömung in zweistündiger Fahrt durch den Bosporus. Wir hatten genügend Zeit, die Ufergeographie zu wiederholen. Den freundlichen Eindruck, den die Einfahrt gemacht hatte, vermochte die Ausfahrt freilich nicht wiederherzustellen: Schneewolken bedeckten die Höhen der asiatischen Seite, leichter Regen störte das Behagen an Deck, und der Boreas, der die Wogen in den Bosporus hineintrieb, versprach alles, was man zu der Jahreszeit vom Schwarzen Meer erwarten kann, nämlich Sturm und schlechte Fahrt. Daß der Achille übermäßiges Vertrauen erweckte, kann nicht behauptet werden. Mit seinen drei Masten und der wenigen Takelage, der einen Schraube und dem an den Bordseiten frei über Deck laufenden, ewig hämmernden Gestänge des Rudermechanismus stand er schiffbautechnisch nicht auf der Höhe; und der sogenannte Salon im Hinterstern mit den seitlich davon angeordneten Kabinen (zu zwei bis vier Betten) ließ eigentlich alles vermissen, was man heutzutage an Komfort von einem Dampfer verlangen kann. Daß er nach links hing, konnte beabsichtigte Gegenwirkung gegen den von links her erwarteten Wind sein, daß er aber bald

anfang, abscheulich zu stampfen, werde ich ihm nie vergessen. Denn da ich in eifrigem Studium des Vorschiffs und der Aukerheißvorrichtung die einschneidende Bewegung in die Wellentäler mit besondrer Gründlichkeit mitgemacht hatte, so konnten die Folgen nicht ausbleiben. Sie gestalteten sich jedoch nicht zur vor-schriftsmäßigen Seekrankheit; ich war böshaft genug, den Reisegefährten damit die Freude am Mittagsmahl noch mehr zu verderben, als es die Eßkunststücke eines jungen Türken, des einzigen Mitpassagiers der ersten Klasse, vermocht hatten. Der arme Mensch! Welche qualvollen Gebete entlangen sich hinterher zwischen bangem Gestöhn seiner gepeinigten Seele, und was hat er für Schmeicheleien hören müssen, die er nicht verstand!

Die Genossen der zweiten Klasse waren annähernd ebenso erfreulich; ein ganz gut aussehender junger türkischer Generalstabsoffizier, der nach seinem Bestimmungsort Erzing-jan reiste, und ein persischer Offizier aus dem Kosakenleibregiment des Schahs, das nach russischem Reglement ausgebildet und mit Russen besetzt wird, machten aber eine rühmliche Ausnahme. Der persische Offizier reiste in ebenso einfacher wie kleidsamer Uniform und kostete mich, bis später des Rätsels Lösung kam, viel Kopfzerbrechen, da seine himmelblauen Hosen und das schwarze Uniformjackett in meine Kenntnis russischer Uniformen nicht hineinpassen wollte. Von den Deckpassagieren schälten sich Abends und Morgens einige aus der Pracht ihrer Decken und Lager am Schornstein, um auf dem Promenadendeck über dem Salon zu beten. Man ließ sie gewähren. Andre gaben, obgleich der Koran es nicht will, und sie sich etwas zierten, wenigstens brauchbare Bildertypen.

Bei zehn Seemeilen Fahrt kam am folgenden Morgen sehr bald Land in Sicht, und das Meer wurde etwas ruhiger. Noch aber hingen dicke Wolken an den Bergen tief zum Wasser herunter und versperrten jede Aussicht. Verschiedne kleine Orte tauchten am Ufer auf, und Flußmündungen öffneten die Kulissen der Uferlandschaft, die theils jäh zum Meer abstürzt, theils wenig Anbau verrathend und wenig Straßen, wenig Leben zeigend hoch aufsteigt und noch bedeutendere Höhen im Innern verspricht. Norwegens Küste wird zum Vergleich herangezogen. Düster ist jedoch das Bild, und wenig erfreulich noch die Fahrt. Um zwei Uhr Nachmittags geht der Achille in dem gelb erscheinenden Wasser der Reede von Sneboli zu Anker, löscht, nimmt neue Ladung und erleichtert sich um eine ganze Anzahl Deckpassagiere. Viele Raiks mit bunt beturbanten und fezenbelleideten Ruderern drängen an das Schiff. Der Agent des Lloyd's, ein schwarzbärtiger, nur italienisch und ebenso geläufig wie schlecht französisch sprechender Herr, der vor einiger Zeit von Alexandrette auf zwei bis drei Jahre hierher versetzt worden ist — der Arme! —, nimmt uns an Land.

Sein Raik fährt um die aus glücklicherer Zeit stammenden Reste der Mole zum Bureau des Hafenbeamten, der uns gütigst Erlaubnis zum Aufenthalt an Land erteilt. Sneboli ist ein gottverlassenes Nest, das mit einer Kastellruine und einer hohen Schutzmauer gegen die starke Brandung von entchwundner

Bedeutung erzählt und heutzutage zwar lebhaften Ausfuhrhandel mit Schafwolle, Ziegenhörnern und Äpfeln treibt, auch durch die ganz brauchbare Straße nach Kastamuni mit dem Innern verbunden ist, aber im übrigen, abgesehen von einem ärmlichen Trottoir, jedwede Kultur vermissen läßt. Alle an beiden Flußufern verteilten Häuser sind schiefe und winklige Holzbauten mit vergitterten Fenstern, und nichts, wirklich nichts lockt auf den Bazar zum Kaufen. Schmutz und Armut herrschen vor, was um so auffälliger ist, als die Lage des Ortes an sich und als Ausgangspunkt eines chausseierten Verkehrswegs Verdienst bringen müßte. Allerdings die Reede ist nicht günstig, weil sie frei und offen den Nordstürmen ausgesetzt ist. Genau so liegen die Verhältnisse in den nächsten Küstenorten, in deren Handel sich die kleinasiatischen Dampferlinien teilen. Alle wie Ineboli malerisch liegend, sich an den Uferhöhen amphitheatralisch aufbauend, von ferne bunt und sauber erscheinend, sind sie Bilder verfallener Größe. Die standfesten Ruinen alter Schlösser der Genuesenzeit erinnern an die Periode, in der die mächtige Republik den Transithandel nach Zentralasien beherrschte, den Handel mit Kleinasien ganz in Händen hatte und durch Hafenbauten Schiffsverkehr zu jeder Zeit ermöglichte. Denn auch darin sind diese Küstenplätze einander gleich, daß sie bei Nordsturm nicht zugänglich sind, und bei der Veränderlichkeit des Wetters kein Schiff ohne Dampf vor ihnen liegen kann. Die Gewalt des Wassers hat die gewaltigen Molen und Quais überall in Trümmer gelegt, die türkische Mißwirtschaft aber hat weder das Bedürfnis anerkannt, noch Mittel gefunden, nur das Bestehende zu erhalten.

Wenig Orte erheben sich über den Durchschnittszustand dieser Küstenplätze, deren gegenseitige Interessen so gering sind, daß nicht einmal eine leidliche Küstenstraße sie alle verbindet. Nur der Telegraph führt in ununterbrochener Linie von Osten her bis Ineboli an der Küste entlang und wendet sich dann landeinwärts. Sinob und Samsun sind regere Städte, die auch etwas günstigere Bedingungen für die Schifffahrt aufweisen und darum öfter angelaufen werden. Die Gestaltung der Küste schützt ihre Reeden wenigstens vor Nordwestwinden. Das Kap İndje Burun bei Sinob ist überhaupt eine Wetterseide, deren vorteilhaften Einfluß wir höchst angenehm empfunden haben. Denn jenseits Sinob wurde unsre Fahrt zur schönsten Vergnügungsfahrt auf spiegelglatter, tiefblauer See. Als am zweiten Morgen die Ankerkette abließ und unsre Ruhe unterbrach, lagen in der herrlichen Morgensonne die Ufer der Bai von Samsun, noch von leichtem Nebel umhüllt, vor uns. Der İeschil İrmağ, der kleinere Bruder des Kizil İrmağ, hat hier in jahrtausendelanger Arbeit ausgedehnten günstigen Ackergrund geschaffen, und da zugleich die Randgebirge zwischen dem 1260 Meter hohen Nebian Dag und dem Fluß eine die Durchführung von bequemen Handelsstraßen nach dem alten Anasias und nach Merşivan begünstigende Einsattelung zeigen, so sind tatsächlich alle Bedingungen gegeben, Samsun eine größere Bedeutung für den Handel zu verleihen. Die Einfuhr (Kolonialwaren, Petroleum, Eisen, Manufakturen) betrug 1895 annähernd acht,

die Ausfuhr (Opium, Mehl, Tabak, Früchte) annähernd zehneinhalb Millionen Mark. Mit 10000 Einwohnern Hauptort des Sandschaks Dshani, ist es Sitz mehrerer Konsulate und auch äußerlich ein Platz, der einen gewissen Wohlstand verrät und einen wohlgeordneten Eindruck macht. Die geraden Straßen sind besser als die in Konstantinopel, die Häuser regelmäßiger, ordentlicher, fester; im armenischen Stadtteil lösen tadellose Villen, die Wohnungen wohlhabender Kaufleute und der zahlreichen Schiffsagenten und Konsularbeamten, einander ab. Die Häuser klettern zu dem auf einer Anhöhe über der Stadt liegenden geräumigen Spital empor und sind von Gärten umgeben. Unten an der Basarstraße war reges Leben, Verkaufsstand reihte sich an Verkaufsstand bis zu dem großen Zollabfertigungsgebäude, von dem aus sich je ein Landungssteg für Personen und Güter weit in das Wasser der Bai erstreckt.

Leider hatten uns recht üble Nachrichten vom Agenten, daß in Batum alles drunter und drüber gehe, und daß die Behörden keinen Einfluß hätten, die Schwingen etwas gelähmt und ließen uns einen Besuch des alten Kastells neben dem Leuchtturm über der Besprechung neuer Pläne vergessen. Als wir an Bord zurückgekehrt waren, fehlte fahrplanmäßig die Zeit, das Versäumte nachzuholen. Unsere Pläne aber, uns nötigenfalls quer durch Kleinasien zu schlagen, wurden bei dem Mangel geeigneter Karten etwas phantastisch. Doch beschlossen wir, vorerst uns treu zu bleiben und bis Trapezunt zu fahren und glaubten, die Angelegenheit um so eher „dilatorisch behandeln“ zu können, als wir in Trapezunt einen deutschen und einen russischen Konsul finden sollten. Und so blieben wir an Deck und konnten während der Stunden, um die der Kapitän der voraussichtlich glatten Fahrt wegen die Abfahrt hinausshob, mit Behagen das Landschaftsbild und das Hafentreiben bei angenehmer Temperatur vom Deck aus bewundern. Jetzt traten auch im Osten schneebedeckte Berge aus dem leichten Nebelschleier heraus und glitzerten in der Sonne. Die länderkundigen Reisegenossen meinten diesmal an den Genfer See erinnert zu werden. Als gar ein Dampfer der Hamburger Levantelinie, der große Skyros, einlief, und dessen lebenswürdiger Kapitän uns verhieß, er würde auf alle Fälle Batum anlaufen, sich auch erbot, uns mitzunehmen, blieb nur noch Genußstimmung übrig und äußerte sich in harmlosem Spiel mit den Möwen, gesundem Appetit und später in einer Mondscheinpromenade an Deck. Und der Tag schloß friedlich mit dem unvermeidlichen Stat, dessen Gewinnst, in einer Festkassette thesauriert, zu einem Schlußfest in Moskau bestimmt worden war.

Auch vor Kerasiund hielt der Achille einige Stunden. Wieder war es ein taufrischer Morgen, als der Anker fiel, und der übliche Lärm sich über uns erhob, fremdartig an die Ohren klang. Alle möglichen nicht zu erkennenden Sprachen werden hier gesprochen, nur nicht Deutsch. Die Schiffsbesatzung besteht aus Dalmatinern, Slowenen und Slowaken, Ungarn vielleicht und Italienern, und ganz allein der Steward und der eine von den Offizieren konnte sich mit uns verständigen, da unser gesamtes Italienisch bei der Zungengeläufigkeit dieser

Leute nicht ausreichte. Auf einem von Trapezunt her angekommenen türkischen Dampfer, der uns beim Einlaufen beinahe anrannte, war das herüberschallende Geschrei noch lauter; gedrängt voll stand die Bordwand, und der Gedanke, dort nächtigen zu müssen, erweckte schauerndes Mißbehagen, nachdem wir bei einer Morgenpromenade an unserm Deck sich eine Anzahl Türken über dem Maschinenraume noch in Matten und Decken hatten räkeln sehen.

Kerassund, auf einer beiderseits wieder eingebuchteten Halbinsel an die steil aufsteigenden Felshänge geklebt und rechts und links davon sich ausdehnend, einst von einem starken Schloß auf der isolierten Höhe der Halbinsel beherrscht, gewährt einen besonders malerischen Anblick und hätte vielleicht einen Aufenthalt gelohnt. Nirgends treten sonst die damals mit Schnee bedeckten schroffen Bergformen so stimmungsvoll an einen größern Ort heran, nirgends ist die Szenerie so wechselvoll, als bei der Küstenfahrt an dieser Stelle, wo sich einst die letzten Reste der Zehntausend einschifften, nachdem sie die Schwachen und Kranken, Weiber und Kinder schon in Trapezunt gebrechlichen Fahrzeugen anvertraut hatten.

Bei wunderbarem Wetter und immer klarer werdender Luft wurde gegen zehn Uhr Morgens die Fahrt nach Trapezunt fortgesetzt. Wie ein herrliches Gemälde zog die reich gegliederte Gebirgslandschaft, zogen die hellbestrahlten Hänge, dahinter schneebedeckte blendend weiße Gipfel von fast 3000 Metern Höhe vor der tiefblauen, ganz leicht gekräuselten, manchmal spiegelglatten See vorüber. Kaum gibt es wohl eine schönere Meerfahrt als dieses Hingleiten auf den Spuren der Argonauten. So gehts an Tireboli, an dem weithin erkennbaren Kap Zephyros vorbei. Stellenweise werden Uferstraßen mit der Telegraphenleitung sichtbar, folgen einem schmalen Saume zwischen Berg und Brandung und winden sich in Zickzacks die Berge hinauf, wo sie über steile Felsstürze hinwegklettern. Tot ist dennoch auch diese Landschaft, ein trauriges Zeichen des mangelnden Vermögens der Türken, Kultur zu erhalten, geschweige denn zu verbreiten. Kein Dampfer läßt sich sehen, kein Segel, soweit das Auge reicht, wenig Rachen, als wir größere Orte passieren. Nur Delphine spielen auf dem Wasser, in dessen Tiefen wegen des Schwefelgehalts kein größeres Lebewesen existiert. Erst Trapezunt zeigt mehr Leben und verbreitet solches in die weitere Umgebung. Hier treten die höhern Rämme, der Kolat Dagh (3410 Meter), etwas weiter zurück und eröffnen einer reichern Vegetation die Möglichkeit des Gedeihens. Bei unsrer Winterfahrt konnte man nur ahnen, in welcher Pracht diese Landschaft im Frühlingsgrün erglänzen muß. Was sie mit den schönsten Teilen Norwegens vergleichen läßt, ist die Verbindung von Wasser, Gebirge und Schneefeld. Taut dieses weg, so verschwindet der Eindruck des Düstern und zur Schwermut stimmenden der norwegischen Felsen- ufer, und dann ist die Sonne sehr bald kräftig genug, mit sattem warmem Scheine die Vegetation schnell zu üppiger Blüte und Frucht zu reifen. Darum ist es kein Wunder, daß dieses Land am Pontus Euxinus griechischen Kolonisten,

den Milefiern, begehrenswert erschien, daß sie es sich mit immer weiter vorgeschobnen Pflanzstädten unterwarfen und von Sinop aus, wahrscheinlich schon im siebenten Jahrhundert v. Chr., in dem alten Trapezus eine Handels-empore schufen, in der allmählich der reiche Erz-, Woll-, Obst- und Getreidehandel der Schwarzenmeerländer monopolisiert wurde. Wie die Griechen, so fanden die Byzantiner Gefallen an der Gegend. Sie gehörte vom neunten bis zum zwölften Jahrhundert zum Thema Chaldia des Byzantinischen Reichs und wurde, als 1204 die Kreuzfahrer die Komnenen aus Konstantinopel vertrieben hatten, ein eignes Kaiserreich Trapezunt, zu dessen Gebäude ein Prinz des Hauses der Komnenen, Alexios, vormals Statthalter, den Grundstein gelegt hatte. Im Jahre 1462 erlag David Komnenos den Seltschucken, und nun kamen über Trapezunt die Unglückszeiten türkischer Satrapenwirtschaft. Als Vorort des Wilajets (Generalgouvernements) desselben Namens wurde es gleichwohl nicht zur Bedeutungslosigkeit andrer Städte hinabgezogen. Im Jahre 1896, vor den Armeniermezeleien, hatte es 35000 Einwohner (darunter 19500 Mohammedaner, 8000 Griechen und 6000 Armenier), und noch heute ist es der bedeutendste Handelsplatz an der kleinasiatischen Schwarzenmeerküste, der Sitz einer Anzahl Konsulate. Obgleich neben Großbritannien, Österreich-Ungarn und der Türkei selber vornehmlich Deutschland an dem Handel beteiligt ist, und obwohl die deutsche Levantelinie regelmäßigen Frachtdampferverkehr eingerichtet hat, werden die deutschen Interessen leider immer noch vom österreichisch-ungarischen Konsul vertreten, der zugleich Agent für den Österreichischen Lloyd ist, die österreichische Levantepost bedient und bei dieser Unterhäufung zwar eine große Menge Entgegenkommen zeigt, aber auch wieder kein Wort Deutsch versteht.

Wir näherten uns Trapezunt mit ähnlich frohen Gefühlen, wie sie ihrerzeit in Xenophon und seinen Kampfgenossen der Anblick des Meeres erweckte, und spähten sogleich nach einer passenden Höhe, von der sie die Thalatta begrüßt haben mochten. Unfre Interessen waren jedoch vornehmlich durch die Gestaltung unsrer nächsten Zukunft in Anspruch genommen. Zwei von uns gingen, sobald dazu Erlaubnis erteilt wurde, an Land, um Nachrichten einzuholen, während wir beiden andern Muße genug hatten, in der warmen Nachmittagssonne an Deck sitzend Landschaft und Hafenleben zu bewundern. Hier herrschte doch regeres Treiben als in den andern Plätzen, die wir angelaufen hatten. Zu unsrer Freude war der Hamburger Skyros schon anwesend und hatte den blauen Abfahrtswimpel, das Zeichen, daß die Abfahrt noch vor Mitternacht erfolgen soll, geheißt. Neben uns lag ein Dampfer der französischen Gesellschaft Messageries maritimes und die Hungaria des Lloyds, die aus Batum zurückgekehrt war. Zweifellos sah der Skyros am stattlichsten aus; jedenfalls war zu bemerken, daß sämtliche auf der südlichen Linie verkehrenden Dampfer keine Schiffe erster Klasse sind. Umschwärmt waren die großen Schiffe von einer Anzahl Boote, deren Inhaber sich immer wieder mit lockenden An-

erbietungen nahen, uns zu Lande zu fahren. Endlich kehrten unsre Abgesandten zurück, brachten die Nachricht, daß der Achille nicht nach Batum gehn würde, da die Hungaria nicht habe löschen können. Der Sthros war erbötig, uns mitzunehmen. Es war aber ein wahres Glück, daß der türkische Hafenbeamte, gerade als wir von diesem Anerbieten Gebrauch machen wollten, die Sonne hinter den Bergen verschwinden sah und sich sofort für berechtigt hielt, seiner angestregten Tätigkeit für diesen Tag ein Ziel zu setzen. Da ohne seine Zustimmung der Übergang auf ein andres Schiff ausgeschlossen war, und uns kein Boot zum Sthros gebracht hätte, so waren wir zunächst an Bord gefangen. Es war wirklich ein Glück, denn der Sthros erhielt in Risch, dem nächsten Orte, den er anlieh, telegraphisch Segelorder für Odeffa. Zunächst waren wir wieder auf dem Punkte, alle möglichen Fälle bedenken zu müssen, sagten uns aber, daß wir nun Genaueres erfahren würden und schlimmstenfalls zwei Tage später nach Konstantinopel zurückkehren könnten. Und dann genossen wir in der schnell hereinbrechenden Nacht den zauberischen Anblick der hellbeleuchteten an den Uferhöhen aufsteigenden Stadt bei einem Sternenhimmel, der an Pracht seinesgleichen suchte und nichts an Glanz verlor, als auch der Mond über die Berge kletterte und sein silbernes Licht auf die spiegelglatte Bucht warf.

Erst nach dem Mittag des folgenden Tages geruhte der wohlgenährte Hafentyrann seinen Baden zu öffnen — keine Botschaft hatte sein Phlegma erschüttern können. So lange saßen wir vor Trapezunt wie der Storch vor der ihm auf dem Teller servierten Mahlzeit. Ein vom Agenten empfohlenes Subjekt komplizierten Herkommens und Diamant geheißener bot seine Dienste als Dragoman an, und mit seiner Hilfe gelangten wir durch Zollschikanen hindurch, unsrer Bildungsmittel in Gestalt der Reiseführer und dergleichen vorübergehend beraubt, nach Abgabe unsrer Pässe zu dem Pensionat der Frau Marengo und — waren höchst angenehm enttäuscht. In einer netten, sauberen Villa in Schweizerstil mit breitem Söller vor unsern Fenstern fanden wir sonnige, hohe, lustige Zimmer, gute Betten und vorzügliche Küche für einen sehr mäßigen Pensionspreis und in Frau Marengo eine zwar nach südländischer Art in die Breite gegangne, aber sehr gutmütige Dame italienischer Herkunft und griechischer Untertanenschaft, die die nötigen Unterhandlungen mit uns auf Französisch, mit Herrn Diamant auf Armenisch pflog und dem Diener gar auf Pasisch oder Kurdisch Anweisungen gab. Auch des sehr gefälligen Sohnes des Hauses gedanke ich dankbar. An ständigen Tischgästen fanden sich der italienische Konsul, ebenfalls ein liebenswürdiger Mann, und ein jeder andern Sprache unkundiger italienischer Musiker ein. Da es auch an musikalischer Unterhaltung nicht fehlte, so war, um mich des üblich gewordenen Ausdrucks zu bedienen, alles da, unsern Aufenthalt ganz gemütlich, beinahe zu einem Idyll zu machen, zumal da uns fortwährend ausgezeichnetes Wetter begünstigte. Wir hatten alle Muße, uns eine türkische Hafenstadt mit ihren Eigentümlichkeiten gründlich anzusehen, den Trümmern alter Kultur Besuche abzustatten und die Schönheit der wechselnden

Landschaftsbilder von allen möglichen Aussichtspunkten zu genießen. Jedes Bild hat seinen eignen Reiz, der Anblick der zur eigentlichen Geschäftsstadt gewordenen Oststadt und des Hafens in der Morgensonne vom Söller der Villa Marengo aus, die Aussicht vom armenischen Nonnenkloster oder von dem darüberliegenden Berggipfel auf die gesamte Stadt und die westliche Uferlandschaft, von der griechischen Kirche auf die Niederstadt und das Meer und die von der untergehenden Sonne rötlich bestrahlte Abendlandschaft mit den bunten farbigem, flach gedachten Häusern, den hier gar nicht so ernst erscheinenden Zypressen dazwischen und den Ruinen der Kaiserburg. Als wir dies Bild hoch oben in den Grotten der Höhlenkapelle über dem griechischen Kirchhof auf uns wirken ließen, schallte der allabendlich gegen Sonnenuntergang in der Kaserne vorn am Hafen auf volltönenden Instrumenten gespielte, sehr melodisch klingende Zapfenstreich nach einigen Märschen ergreifend zu uns herüber und schloß mit dem üblichen Hoch aus rauhen Kehlen auf des Großherrs Majestät. Fast noch schwerer war es, sich dem Zauber der Mondnächte zu entziehen, die über den Hafen heraufzogen, und deren silberner Glanz die aus dem Abenddunkel herausglühenden Lichter der Häuser ablöste; wahrhaftig eine Stimmung für ein Märchen aus Tausend und einer Nacht.



Elizabeth Percy

Von Matilda Malling

(Fortsetzung)

2

The wormeaten hold of ragged stone . . .

Shakespeare

(über das Schloß der Percys)



Henry Percy, Kapitän Henry Percy — auch der Bastard von Alnwick genannt — war ebenso wie Lady Elizabeths Vater, der Earl Jocelyn, ein Enkel des berühmten Henry Percy, des neunten Earl von Northumberland — the Wizard Earl. Als dieser im Herbst anno Domini 1632 starb, hinterließ er zwei Söhne: Algernon, den zehnten Earl, der — wie jedermann weiß — im Bürgerkrieg Partei für das Parlament ergriff, und Sir Henry Percy, der wegen seiner Treue gegen die Sache Karls des Ersten zum Lord Percy von Alnwick ernannt wurde.

Dieser Lord Percy spielte in den vierziger Jahren eine große Rolle unter den Kavaliern, war einer der kühnsten Reitergenerale seiner Zeit (nach der Affäre bei Newbury nannte ihn Prinz Ruprecht, der alte Chroniken gelesen hatte, scherzweise Harry Heißsporn, und den Namen sollte er lange behalten) und begleitete bei König Karls Tode den Prinzen von Wales nach Holland. Kurz vor der Restauration, als er schon ein Mann von mehr als fünfzig Jahren war, hielt er sich eine Zeit lang auf Alnwick auf und hatte mit einem schottischen Presbyter-