



Gibraltar.

Aufenthalt vom 20. bis 30. Mai 1857.

Politische Bedeutung des Felsens. — Zuverlässigkeit der englischen Behörden. — Die Festungswerke. — Ein künstlicher Feuerberg. — Signalstationen. — Benützung derselben zu meteorologischen Beobachtungen. — Einziges Vorkommen von Affen in Europa. — Kalksteinhöhlen. — Charakteristische Vegetation. — Hauptzugänge der Stadt. — Thorschlöß. — Die Garnisonsbibliothek. — Öffentliche Anstalten. — Einwohnerschaft. — Elliott's Gärten. — Der Isthmus oder Neutral Ground. — Verkehr mit den spanischen Nachbarn. — Algeziras. — Ceuta. — Schiffahrts- und Handelsbewegung. — Die Villa des Hafenadmirals. — Eine vortreffliche Einrichtung in der englischen Marine. — Die Corvette Caroline. — Ausbruch der Blatternseuche am Bord derselben. — Abfahrt von Gibraltar. — Ungünstige Strömung und Brise. — deren Folgen. — Frangerosa. — Sata Morgana. — Die Novara passiert die Meerenge. — Abschied von Europa. — Reise nach Madeira. — Schwimmende Flaschen als Behelfe zur Vermehrung unserer Kenntniß von den Strömungen. — Ankunft in der Rhede von Funchal.

Schon im Alterthume mit dem gegenüberliegenden Abyla,¹ als die Säulen des Hercules, als die Grenzen der bekannten Welt berühmt, ist dieses historische Vorgebirge,² welches zu Anfang des achten Jahrhunderts ein maurischer Eroberer, der dort sein Lager aufschlug, Gebel al Tarik, den Berg des Tarif oder Gibraltar nannte, in unseren Tagen zugleich ein Gegenstand von hohem politischen Interesse geworden.

¹ Dem heutigen Affenberg oder Apes hill.

² Die Kalpe der Alten.

Gleich einem Cerberus den Eingang Europa's bewachend und durch die Energie und den Kunstfleiß der Engländer in eine fast unbezwingbare Festung verwandelt, hat der schroffe Kalksteinfelsen gegenwärtig für das größte maritime Volk der Erde eben so viel Wichtigkeit in Bezug auf die Beherrschung des Mittelmeeres, wie Helgoland für die Nordsee, Aden für das rothe Meer, Ceylon und Singapore für den indischen Archipel, Hongkong für die chinesischen Gewässer, das Cap der guten Hoffnung und St. Helena für den atlantischen Ocean.

Obschon bereits zur Zeit als Gibraltar noch einen Theil des andalusischen Königreiches bildete, stark befestiget, stammen doch die großartigsten Bauten erst von jener Epoche, wo der nur 14.500 Fuß lange und 4500 Fuß breite Felsenberg durch den Utrechter Frieden (1714) in den dauernden Besiß der englischen Krone überging. Gewaltig und unvergleichlich sind die Arbeiten, welche seither menschliche Thätigkeit daselbst zur Ausführung gebracht, wiewgleich der Kalkstein, aus dem der Berg besteht, und dessen zahlreiche Höhlen die Ausführung der Werke wesentlich erleichtert haben mögen.

Die außerordentliche Zuverlässigkeit der englischen Behörden, welche nicht nur die wissenschaftlichen Zwecke der kais. Expedition auf die wohlwollendste Weise unterstützten, sondern auch allen zum Stabe der Fregatte gehörigen Individuen die schriftliche Erlaubniß zum beliebigen Besuche der Festungswerke ertheilten, verschaffte uns das besondere Vergnügen, diese mächtigen Bauten in allen ihren Einzelheiten in Augenschein nehmen und deren großartige Anlage wiederholt bewundern zu können.

Vortreffliche, stets rein gehaltene Wege führen nach den Hauptfestungswerken, welche erst mehrere hundert Fuß über der Stadt ihren Anfang nehmen. Die in den Felsen gehauenen sogenannten Gallerien (Galleries), eine Art von Casematten, sind von einer solchen Breite und Größe, daß man dieselben sogar zu Pferde und, den Hut auf dem Kopfe, bequem durchschreiten kann. Die Ausdehnung dieser mit ungeheurem Zeit- und Kostenaufwande hergestellten Wege, welche verschiedene Bezeichnungen führen, wie z. B. Upper Gallery, Queen's Gallery, Lower Gallery, St. George's Hall, u. s. w., wird auf eine englische Meile angegeben, was indeß eine viel zu geringe Annahme zu sein scheint. Außerdem laufen aber auch noch viele Gänge meilenweit im Innern fort und gewähren der Besatzung eine vollkommen gedeckte Verbindung mit allen bedrohten Punkten.



Gibraltar.

Die großartigsten und imposantesten jener geheimnißvollen Durchsprüngen im Innern des Felsens sind die Queen's Gallery und die St. George's Hall. Nach den eingegrabenen Inschriften zu urtheilen, wurden die meisten derselben zwischen den Jahren 1783 und 1789 begonnen und auch vollendet. Im Ganzen waren zur Zeit unseres Besuches in den verschiedenen Festungswerken 707 Kanonen untergebracht, von denen gegen hundert aus den kleinen Schießscharten des Felsens herausragten. Seither soll die Zahl derselben noch bedeutend vermehrt worden sein und die sämmtlichen in Gibraltar vereinigten Geschütze dermalen an 1500 betragen.

Ein glücklicher Zufall wollte, daß wir uns gerade zu einer Zeit in Gibraltar befanden, wo uns durch das Geburtsfest der Königin Victoria Gelegenheit geboten wurde diesen künstlich geschaffenen Feuerberg in voller Eruption zu sehen. War auch diesmal die Veranlassung nur eine höchst friedliche, patriotische Feier, so gab uns doch dieses gewaltige Schauspiel einen ziemlich richtigen Vorgeschnack von den Vernichtungselementen Gibraltars in Zeiten wirklicher Gefahr und Bedrängniß. Während unten auf der Ebene der Gouverneur der Festung, umgeben von einem imposanten Gefolge, in dem der spanische Statthalter von Algeziras und seine Officiere eine ziemlich klägliche Rolle spielten, über die 5000 bis 6000 Mann starke Besatzung Parade hielt, und Infanterie, Cavallerie und Artillerie in den verschiedensten Tempos defiliren ließ, drangen oben Blitze und Donner aus allen Spalten und Scharten des künstlich durchlöcherten Felsens; lange dichte Rauchwolken folgten denselben nach, und ein rollendes unterirdisches Getöse gab dem Berge vollkommen den Charakter eines plötzlich wieder thätig gewordenen Vulcans. Nicht bloß im nahen Spanien; auch auf der entfernteren afrikanischen Küste mußte man das Echo dieser Freudenсалven zur Feier des Geburtsfestes der Königin vernommen haben, und wer nicht von der eigentlichen Veranlassung in Kenntniß war, der mochte es leicht für eine großartige Generalprobe jener schauervollen Tragödie gehalten haben, welche die Engländer entschlossen zu sein scheinen vor einem angreifenden Feinde in diesen Gewässern zur Aufführung zu bringen. Indeß ist die Annahme irrig, als wären die Geschosse Gibraltars im Stande, die Straße völlig zu sperren; denn an ihrer schmalsten Stelle ist diese, offenbar durch gewaltsame Einstürze entstandene Meerenge, welche dermalen Afrika von Europa trennt, noch immer zwölf und eine halbe Seemeile breit, und eine solche Tragfähigkeit haben selbst die Armstrong'schen Geschütze, mit welchen

man in neuester Zeit die Festung verzeihen hat, bei weitem nicht. Dagegen vermag England die Straße durch eine Kriegsflotte zu beherrschen, welche in der Bai von Gibraltar einen eben so vortheilhaften, als geräumigen Ankerplatz findet.

Von den Festungswerken gelangt man auf einem schmalen, ziemlich steilen Pfade nach der, auf der mittleren der drei Bergspitzen des Felsens errichteten, 1300 englische Fuß über dem Meeresspiegel gelegenen Telegraphenstation. Hier wird auf einem Mast mit zwei Maaen mittelst riesiger Ballons und Flaggen signalen die Ankunft eines jeden Dampfers oder Kriegsschiffes angezeigt, welche die Meerenge in der einen oder anderen Richtung passiren.

Gleichzeitig die in Sicht befindlichen Handelsschiffe zu signalisiren, würde auf größere Schwierigkeiten stoßen, indem bei wehendem Westwinde oft zahllose Schiffe im Osten des Felsens erscheinen, sehnüchtig des Momentes harrend, wo ihnen ein freundlicher Ostwind gestattet gegen die herrschende starke Strömung die Meerenge durchschiffen zu können. Eben so erscheint zuweilen im Westen der ganze Horizont mit Handelsschiffen bedeckt, welche durch eine entgegen strömende Brise am Einlaufen in das Mittelmeer gehindert sind. Wir fanden im Stationshause ein Aneroidbarometer und ein Thermometer, an welchen beiden Instrumenten vorschriftsmäßig zu gewissen Tagesstunden Ableisungen vorgenommen werden. Die Vortheile von derartigen regelmäßigen Aufzeichnungen über Stärke des Luftdruckes, Temperatur, Windrichtung, Wetter u. s. w. für die Schifffahrt wie für die Naturwissenschaften im Allgemeinen sind so einleuchtend, daß es wahrhaft Wunder nehmen muß, die Sammlung meteorologischer Daten bei Telegraphenstationen noch so vielfach vernachlässiget zu sehen, um so mehr, als selbst der schlechteste Aufseher leicht dazu geschult werden kann.

Die kleinen Truppen des gemeinen Magots (*Inuus ecaudatus*), deren seltsames Vorkommen am Felsen von Gibraltar in einigen Reisebeschreibungen die Sage veranlaßte, als bestünde eine directe unterseeische Verbindung zwischen den beiden Säulen des Hercules, durch welche dieser einzige Repräsentant des Affengeschlechtes in Europa seinen Weg von Afrika nach dem gegenüberliegenden Felsen gefunden habe, wurden von uns nicht gesehen; doch sollen noch zuweilen, wenn auch in sehr langen Zwischenräumen, auf den höchsten Punkten der völlig unzugänglichen Ostseite des Felsens einzelne Individuen bemerkt werden, wahrscheinlich die letzten Reste jener Affenart, welche

entweder schon ursprünglich daselbst vorkam oder durch menschliche Vermittelung von der marokkanischen Küste, wo ihre Stammgenossen in großen Schaaren haufen, herübergekommen ist.

Eine bemerkenswerthe Erscheinung bieten die im Felsen befindlichen Kalksteinhöhlen, von denen die St. Michaels-Grotte an der Westseite in einer Höhe von 800 Fuß die bedeutendste ist. Dieselbe besitzt schöne Tropfsteinbildungen und scheint eine große Ausdehnung, besonders in die Tiefe zu haben, wurde jedoch bisher, da nur ein kleiner Theil davon ohne große Mühe und Vorkehrungen zugänglich ist, nicht näher untersucht. Die Martins-Höhle, an



St. Michaels-Grotte.

der Südostseite, gleichfalls ungefähr 800 Fuß über dem Meere, ist kleiner und ihre Tropfsteine sind mehr von rein weißer Farbe. Eine dritte Höhle wurde erst vor wenigen Jahren an der Ostseite des Felsens, nur 80 Fuß über dem Meeresspiegel, entdeckt. Ihr unterer Theil besteht aus Sandablagerungen mit recenten Muscheln. Auch Knochen und Zähne von großen Pflanzenfressern sollen nach Herrn Frembly's Mittheilung darin gefunden worden sein. Die charakteristische Vegetation des Berges bilden der spanische Ginster oder Pfriemenstrauch (*Spartium junceum*), dessen gelbe Blütenbüsche im Mai

und Juni dem Reiſenden ſchon meilenweit bevor derſelbe noch die Bai ſelbſt erreicht, wohlthuend in die Augen fallen, ſo wie auch eine Cactus- und Palmen-Art (*Opuntia vulgaris* und *Chamaerops humilis*), welche letztere an der Südſeite des Felfens in großer Menge auftritt und daſelbſt an vielen Stellen faſt die einzige Pflanzenart iſt, indeß ſie an allen anderen Theilen des Berges wegen der Verſchiedenheit der dortigen klimatiſchen Verhältniſſe gänzlich fehlt.

Als Anſiedelungsort bietet Gibraltar den Fremden nur wenig Anziehendes; Caſernen, Militärdepots und Feſtungsmauern verleihen der Stadt ein eigenthümliches monotones Ausſehen, während anderſeits zierliche Gebäude und großartige Verkaufsbuden gänzlich fehlen. Jedoch konnten wir jene Eigenthümlichkeit nirgends wahrnehmen, deren ein berühmtes geographiſches Werk und nach ihm alle ſpäteren compileriſchen Schriftſteller über Gibraltar Erwähnung thun und welche darin beſtehen ſoll, „daß die meiſten Häuser ſchwarz übertüncht ſind, theils um das Grelle der Sonnenſtrahlen für das Auge zu mildern, theils um einem angreifenden Feinde den deutlichen Anblick der Stadt zu erſchweren“.

Vom Hafen aus iſt die terraffenförmig an der Weſtſeite des Felfens erbaute Stadt nur an drei Punkten für Fremde zugänglich. Der meiſte Verkehr mit derſelben wird durch den ſogenannten alten Molo am Nordende der Stadt unterhalten, während die mehr ſüdlich gelegenen Eingänge: Ragged Staff und Dockyard in der Regel nur von den Bemannungen der Kriegſchiffe benützt werden. Sämmtliche Eingänge ohne Unterſchied werden um fünf Uhr früh geöffnet und je nach der Jahreszeit zwiſchen ſieben und acht Uhr Abends, fünfundzwanzig Minuten nach dem erſten „Mahnſchuſſe“ geſperrt. Es geſchieht dieſer Thorſchluß mit einem nahezu drolligen Ceremoniel. Ein engliſcher Unterofficier von ſtattlicher Geſtalt wandelt, mit einem vollen Bunde ſchwerer Schlüſſel von wahrhaft rieſigen Dimensionen in der Hand, bedächtigen Schrittes und ſichtbar durchdrungen vom Ernſte ſeiner Miſſion, begleitet von einer Anzahl von Soldaten mit gezogenen Bajonetten, gegen das ſchwerfällige Stadtthor; die Zugbrücke wird nun mühsam aufgezo- gen, das Thor unter dröhnendem Knarren der Angeln mit vieler Anſtrengung geſchloſſen, verriegelt, und endlich mit einem jener plumpen, kolofſalen Schlüſſel ſo wohl verſperrt, als ſollte es erſt am Tage vor dem letzten Gerichte wieder geöffnet werden. Alle dieſe Vorkehrungen ſind derart verwickelt und

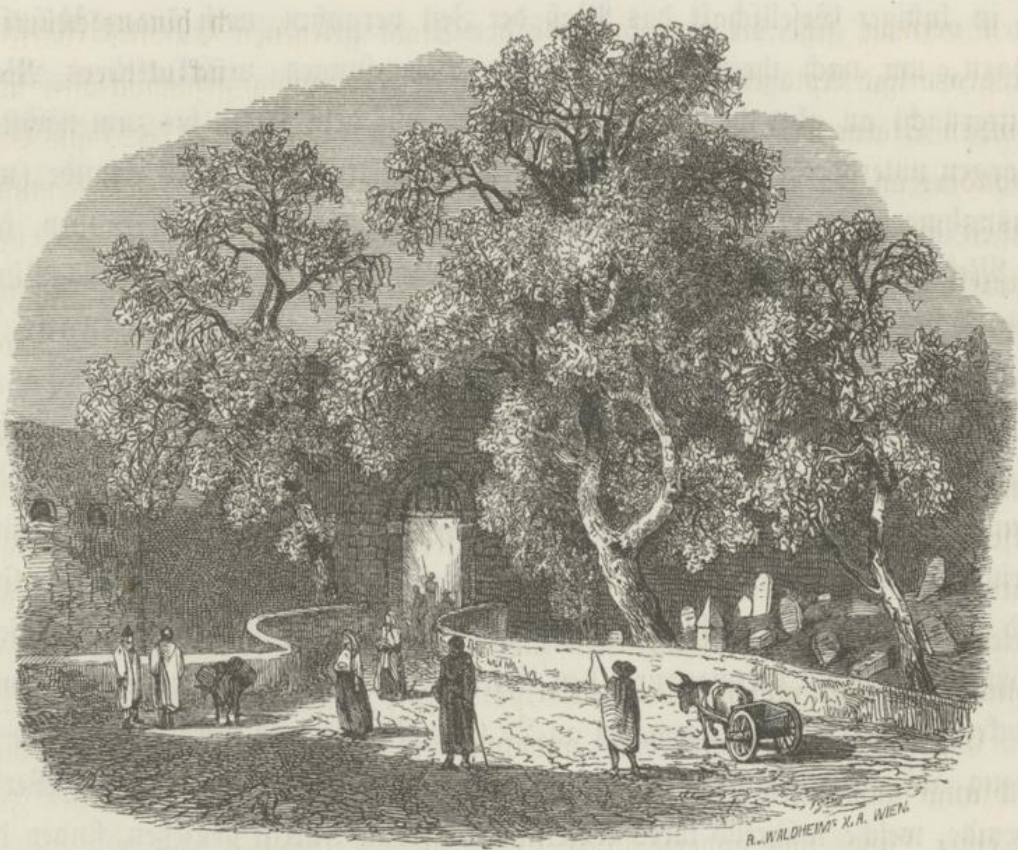
beschwerlich, daß es jeden Morgen einen großen Kraftaufwand erfordern muß, die Stadteingänge wieder zu öffnen, und es gehört wahrlich die ganze Geduld und das volle Pflichtgefühl eines Corporals dazu, um ein solches Geschäft zweimal des Tages immer mit der nämlichen pedantischen Genauigkeit zu verrichten. Wer sich nach „gun-fire“, womit die Engländer den Thorschluß bezeichnen, noch innerhalb der Stadt befindet, kann diese vom alten Molo aus nicht mehr verlassen; doch öffnet sich um zehn und zwölf Uhr Nachts am Ragged Staff ein Gnadenpfortchen, wo lebensfrohe Nachzügler, die in lustiger Gesellschaft das Maß der Zeit vergaßen, noch hinausschlüpfen mögen, um nach ihren schwimmenden Behausungen zurückzukehren. Von Mitternacht an aber bleibt jede Verbindung mit dem Hafen bis zum nächsten Morgen unterbrochen, und die völlige Unmöglichkeit, nach dieser Stunde (mit Ausnahme ganz außerordentlicher Fälle) die Stadt verlassen zu können, hat im Munde des Volkes die witzige Phrase veranlaßt: „es gäbe nur ein Ding, das noch schwieriger sei, als nach Mitternacht aus der Stadt hinaus zu gelangen, und dieses sei: herein zu kommen“.

Die Stadt zählt 4 protestantische (1 wesleyanische, 1 presbyterische, 2 anglikanische) und 2 katholische Kirchen; ferner 2 Synagogen. Die sogenannte Garnisonsbibliothek (garrison library), auf Anregung des Capitäns Drinkwater im Jahre 1793 durch ein Geschenk von 130 Pfund Sterling und 460 Bänden verschiedenen Inhalts gegründet und seither durch sehr mäßige Beiträge,¹ so wie durch den Ertrag einer der Anstalt gehörigen Buchdruckerei erhalten, zählt dormalen an 22.000 Bände und besitzt namentlich in Bezug auf ältere spanische Literatur mehrere sehr seltene und kostbare Werke. Fremde, welche während ihres Aufenthaltes freien Zutritt genießen, finden dafelbst zugleich eine gewählte Anzahl von Tagesblättern und Monatschriften.

Der Energie und dem Organisationstalente des Gouverneurs Sir James Fergusson verdankt Gibraltar in den letzten Jahren die Gründung mehrerer wichtiger gemeinnütziger Anstalten und Unternehmungen. Unter seiner Verwaltung, die 1856 ihren Anfang nahm, wurde die Zahl der öffentlichen Schulen entsprechend vermehrt, eine äußerst zweckmäßig eingerichtete öffentliche Badeanstalt gegründet und die Beleuchtung der Stadt mittelst Gaslicht eingeführt.

¹ Jahrestheilnehmer zahlen 6 Dollars jährlich, zeitweilige Besucher 1 Dollar (= 2 Gulden 10 Kreuzer österreichischer Währung) monatlich; Officiere außerdem beim Beitritte ein für alle Mal eine ihrem Range entsprechende viertägige Gage (four day's pay, according to their rank).

Gibraltar besitzt keinen einzigen Brunnen. Es empfängt seinen ganzen Wasserbedarf aus Cisternen (tanks), in welchen das Regenwasser gesammelt wird. Im Jahre 1855 betrug die im Laufe von 12 Monaten gefallene Regenmenge 78 englische Zoll; im Jahre 1856 soll dieselbe nur 24 Zoll erreicht haben. Gleichwohl herrscht niemals Wassermangel. Auch hat die englische Regierung in neuester Zeit Destillirapparate zur Trinkbarmachung des Seewassers aufstellen lassen, die jedoch bisher noch niemals eine Verwendung fanden.



Süd-Char von Gibraltar.

Die Gesamtzahl der Bewohner Gibralтары beläuft sich (einschließlich der aus 6000 Mann bestehenden Garnison) auf ungefähr 20.000 Seelen: Spanier, Engländer, Italiener (meist Genueser), Portugiesen, Mauren, Türken, Griechen, Juden; ein Gemisch von Typen, Trachten und Sitten, wie ihm das Auge in gleicher Weise wohl kaum auf irgend einem andern Punkte Europa's begegnen dürfte. Die einheimische englische Bevölkerung nennt Gibraltar kurzweg „den Felsen“ (the rock), und sich selbst mit einer gewissen Vorliebe „rock-people“.

Der Umstand, daß Gibraltar eine Festung ist, knüpft das Recht der Niederlassung an die Beobachtung einer Anzahl von Förmlichkeiten, welche Ursache sind, daß sich daselbst nur wenige Ausländer ansäßig machten. Sogar die in Gibraltar lebende englische Bevölkerung muß zum größten Theile als eine ambulante betrachtet werden, indem sie hauptsächlich aus Militärs und Regierungsbeamten besteht, unter welchen nach Verlauf einer gewissen Zeit fast regelmäßig ein Wechsel stattfindet.

Der einzige schöne Spaziergang, den Gibraltar seinen Bewohnern zu bieten vermag, sind die am Südeude der Stadt gelegenen Elliott's Gärten; sehr großartige Anlagen, mit einer über alle Beschreibung geschmacklosen und plumpen Statue des siegreichen Vertheidigers von Gibraltar (1782) aus Erz. Besonders an Abenden, wo eine der in der Festung stationirten Militärmusikbanden auf dem großen Wiesenplaze in der Mitte der Anlagen spielt, versammelt sich hier die ganze schöne und häßliche Welt von Gibraltar zu Fuß, zu Pferde und zu Wagen, und liebende Pärchen aller Racen- und Ständeschattirungen lustwandeln dann traulich durch die schattigen Alleen.

An diese großartigen öffentlichen Gärten schließt sich weiter südlich am Fuße des Windmühlberges (Windmill-hill) auf der niederen Terrasse des Felsens ein zweiter Stadttheil, der aber größtentheils nur aus Regierungsbauten, dem Arsenal und Hospiz, so wie aus Casernen u. s. w. besteht. Auf der dritten und niedersten, am weitesten südlich ins Meer vorspringenden Terrasse endlich, dem sogenannten Great Europe Point, befindet sich der Leuchtturm.

Gibraltar hängt mit dem andalusischen Festlande durch eine sandige Landzunge zusammen, welche sich in einer Breite von ungefähr 2700 Fuß und einer Länge von anderthalb englischen Meilen zwischen dem Mittelmeere und der Bai hinzieht und von den Spaniern kurzweg el Istmo, von den Engländern Neutral Ground genannt wird. Diese große Sandfläche, die sich an keiner einzigen Stelle höher als zehn Fuß über den Wasserspiegel erhebt, ist offenbar durch eine Dünenbildung über felsigem Meeresgrunde entstanden. Die heftigen Ostwinde scheinen beigetragen zu haben, daß sich der Sand auf dem seichten, wenig bewegten Meeresarme, der früher Gibraltar von Spanien trennte, allmählig so hoch anhäuften, daß endlich dadurch eine feste Verbindung mit dem gegenüber liegenden Continente hergestellt wurde. Es ist diese Dünenbildung jener merkwürdigen Sanddüne ähnlich, welche an der Ostseite des Felsens bei der Catalan-Bai allmählig bis tausend Fuß hoch hinauf gerückt ist.

An dem Ende, wo der schmale Isthmus mit dem Felsen zusammenhängt, hat die englische Regierung das Wasser der Bucht bis zu einer solchen Tiefe hinein leiten lassen, daß vom festen Boden nur ein schmaler niederer Damm übrig bleibt, welcher in Kriegszeiten wahrscheinlich gleichfalls völlig unter Wasser gesetzt werden kann. Das stehende Wasser dieses Einschnittes muß während der heißen Jahreszeit eine äußerst üble Ausdünstung verbreiten und dadurch nicht wenig zur Vermehrung von Fieberkrankheiten beitragen.

Der Isthmus oder neutrale Boden, auf welchem während der milderen Jahreszeit ein Theil der Truppen unter Zelten lagert, bildet zugleich die Hauptverbindung der englischen Felsenbewohner mit ihren spanischen Nachbarn, welche schon frühzeitig jeden Morgen in großen Schaaren mit Lebensmitteln aller Art nach Gibraltar auf den Markt kommen und ihrem Grolle gegen die englischen Eroberer durch nichts anderes Ausdruck leihen, als daß sie ihre Bodenproducte an dieselben zu möglichst hohen Preisen zu verkaufen sich bemühen.

Von den in der Nähe gelegenen spanischen Ansiedelungen sind besonders Campamiento und St. Roque von den Bewohnern Gibraltars vielfach besucht und werden während des Sommers sogar von zahlreichen Familien zu längerem Aufenthalte gewählt, obschon ein häufiger Ritt über die lange, fahle Sanddüne nicht gerade viel Interesse und Annehmlichkeit bietet. Ist aber der Reiter einmal in Campamiento angelangt, so genießt er eine höchst lohnende Aussicht, und wohl von keinem andern Punkte dürfte der losgerissene Felsenberg dem Auge malerischer und großartiger erscheinen als von diesem kleinen aber niedlichen Dorfe.

Verfolgt man die Straße, die von Campamiento längs der Bai sich hinzieht, so gelangt man endlich nach dem reizenden Städtchen Algeziras, am westlichen Ufer der Bucht, dem Felsen von Gibraltar gerade gegenüber liegend und mit diesem auch durch einen täglich verkehrenden Dampfer in regelmäßiger Verbindung. Bei heiterem Himmel und glatter See eine angenehme und kurze Fahrt, ist dieselbe jedoch bei nur einigermaßen unfreundlichem Wetter äußerst unbehaglich, indem die sehr kleinen, schmalen Dampfer, von kaum mehr als zwanzig Pferdekraft, durchaus keine Bequemlichkeit bieten und ihrer stark rollenden Bewegung wegen bei minder festüchtigen Naturen leicht Uebelkeit hervorbringen.

Algeziras, früher ein armes Fischerdorf, soll durch den ausgebreiteten Schleichhandel, der in neuerer Zeit daselbst getrieben wurde, wesentlich an



Wasserleitung von Algietras.

Ausdehnung und Wohlstand zugenommen haben. Das ungemein rein und zierlich aussehende Städtchen zählt dormalen an zehntausend Seelen und macht auf den aus der düsteren, traurigen Festung kommenden Besucher, schon seines auffallenden Contrastes wegen, einen überaus günstigen Eindruck. Menschen und Dinge haben hier ein weit freundlicheres, echt andalusisches Aussehen. Die kleinen aber netten einstöckigen Häuser sind meistens mit fastgrün angestrichenen Veranda's (kleinen luftigen Balcons) geziert und deren Mauern blendend weiß übertüncht. Fast auf jedem Fenster prangen Blumen. Besonders lieblich ist die mit schattigen Bäumen geschmückte Promenade und der Hauptplatz, ein großes Viereck mit einer schönen Säule in der Mitte, die einem öffentlichen Brunnen als Aufsatz dient. Rings um den Platz sind Bäume gepflanzt, und in dem unteren Geschoße der Häuser Verkaufsgewölbe der verschiedensten Art angebracht: Apotheken, Kaffeehäuser, Zuckerbäckergewölbe und sogar ein Bücherladen! Die Kirchen des Ortes sind höchst unbedeutend, sowohl was die Bauart als auch die innere Einrichtung betrifft, und selbst die Kathedrale macht hievon kaum eine Ausnahme. Dagegen ist das Spital von St. Juan de Dios ein altes aber großartiges Gebäude, und giebt durch die musterhafte Ordnung, welche darin herrscht, Zeugenschaft von einer tüchtigen Verwaltung. Ein Umstand fiel uns in der Einrichtung auf, der für den spanischen Charakter höchst bezeichnend ist. In einem der Säle steht am oberen Ende neben den einfach schmucklosen Lagerstätten der übrigen Kranken eine große, breite, zierlich polirte Bettstelle, welche, wie uns der Thorwächter bemerkte, für „caballeros“ bestimmt ist.

Ein Hauptübelstand von Algeziras ist seine Pflasterung mit kleinen überaus spitzigen Steinen, wodurch das Gehen auf den Straßen, besonders für den fremden Gast mit leichter Fußbekleidung, äußerst unangenehm, ja beinahe peinlich wird. In geringer Entfernung von der Stadt befindet sich das erst im Jahre 1855 errichtete Amphitheater Constancia, ein großartiger hölzerner Bau, der an neuntausend Zuschauer fassen soll und hauptsächlich zur Abhaltung von Stiergefechten dient, welche noch immer eine große Menge von Schaulustigen anziehen. Auch ein Besuch des Aquäducts ist interessant, welcher der Stadt ihren Wasserbedarf aus ziemlich weiter Entfernung zuführt und durch das liebliche Bild seiner Umgebung eine äußerst malerische Augenweide gewährt. — Der leichte Erwerb der Einwohner, die Nachbarschaft der Festung und eines Völkchens von Seefahrern, die nach kurzer, sorgloser Rast sich wieder

lange Monate hindurch Wind und Wellen anvertrauen, mußte unwillkürlich auch bei dem zarteren Geschlechte der Einwohnerschaft von Algeziras gewisse lockere Sitten zur Folge haben, wovon sich der Besucher bei einem Spaziergange durch die Stadt wiederholt zu überzeugen Gelegenheit findet.

Auch nach der Halbinsel Ceuta (Sebta der Mauren) auf der gegenüber liegenden Nordküste Afrika's werden zuweilen von den Bewohnern Gibraltars Ausflüge unternommen. Seit 1415 im Besitze Spaniens, wurde dieses kleine Vorgebirge erst in neuerer Zeit ziemlich stark befestigt und mit einem Leuchthurme versehen, dessen Fresnel'scher Apparat das intensivste, weitreichendste Licht ausstrahlt, das wir jemals am Eingange irgend eines der von uns besuchten Häfen zu sehen bekamen. Ceuta,¹ welches den Spaniern zugleich als Strafanstalt dient, zählt 6500 Einwohner und hat nur einen schlechten Hafen. Die kurze Zeit unseres Aufenthaltes in Gibraltar gestattete leider nicht, den Wunsch, jene Festung zu besuchen, befriedigen zu können.

Auch Tanger (Tandscha der Mauren), der westlichste Ort an der Meerenge und der wichtigste Punkt für den Handel mit Marokko, wird zuweilen vom „rock-people“ als Ausgangspunkt einer Vergnügungsfahrt gewählt; wir jedoch konnten uns blos auf den Felsen von Gibraltar und dessen nächste Umgebung beschränken. Aber auch dieser allein schon bietet vielfältiges Interesse; denn nicht nur als befestigter Punkt ist Gibraltar von großer Bedeutung, sondern auch als Transitplatz und Waarenlager für den gesammten Handel im Mittelmeere.

Die Aussicht auf Fracht und Passagiere, so wie auch ein großartiges Kohlendepot, ziehen zahlreiche Dampfer an, welche auf ihrer Fahrt nach dem Osten und Süden hier einlaufen. Man schätzt die Menge der jährlich in Gibraltar von Dampfern eingenommenen Kohlen auf 30.000 Tonnen, welche größtentheils aus Cardiff, Newcastle und Liverpool hierher kommen. Ein Freihafen für alle seefahrenden Nationen, bestehen in Gibraltar keine anderen Eingangszölle, als jene für Wein und sonstige geistige Getränke. Jede Flagge genießt gleiche Rechte und in allen streitigen Fällen entscheiden die englischen Gesetze.

Da kein Zollamt besteht und die amtlichen Mittheilungen über die jährliche Handelsbewegung blos die Anzahl der im Laufe eines Jahres angekommenen und abgegangenen Schiffe so wie die Nationalität ihrer Flagge angeben, so fehlen auch alle genaueren Anhaltspunkte für eine ziffermäßige Zusammen-

¹ Sprich: Cēuta.

stellung des jährlichen Waarenverkehrs. Eben so ist die Menge der auf dem Plage selbst verbrauchten Waaren um so schwieriger zu bestimmen, als die Privatquellen über den Detailverkauf in der Regel sehr unzuverlässig sind und der Schmuggel in sehr bedeutender Ausdehnung getrieben wird, welcher, so lange die Prohibitivzölle auf englische Waaren in Spanien fort dauern, stets ein sehr einträgliches Geschäft bleiben wird.

Der Haupthandelsartikel Gibraltars besteht in sämmtlichen Sorten englischer Baumwollwaaren, die namentlich nach der Barberei in sehr bedeutender Menge ausgeführt werden. In diesem Artikel dürfte es allerdings jedem andern Industrievolke schwer fallen, mit den Engländern in eine vortheilhafte Concurrency zu treten. Allein es giebt noch eine große Anzahl von Artikeln, welche an der afrikanischen Küste beträchtlichen Absatz finden und in mehreren Staaten des europäischen Continents billiger als in England hergestellt werden; ein Umstand, der von doppelter Wichtigkeit im Handel mit den Mauren ist, wo weniger die Beschaffenheit als die Billigkeit der Waare den Ausschlag giebt.

Aus diesem Grunde tritt das kleine, anspruchslose aber rührige Belgien im Handel mit der Barberei mit dem Fabriksgrößstaate England in eine nicht unbedeutende Concurrency. So z. B. werden Zucker in Broten wie in Pulverform,¹ dann Nürnberger- und Messerschmiedwaaren, Nägel und Schrauben, Zink, so wie alle Arten Geschirr- und Glaswaaren von Belgien über Gibraltar nach Marokko ausgeführt. Ein Theil davon geht auch nach den spanischen Grenzprovinzen. Bei allen diesen belgischen Erzeugnissen ist es hauptsächlich der billigere Verkaufspreis, wodurch dieselben den englischen Fabricaten den Markt streitig machen. Seltjamer Weise kommen in Gibraltar die belgischen Glaswaaren im Handel als deutsches Fabricat vor und finden dadurch auch leichter einen Käufer, was wohl den deutlichsten Beweis liefern dürfte, daß die deutschen, und eigentlich österreichischen Glaswaaren schon vor den

¹ Die Güte und Billigkeit des belgischen Zuckers hat in neuerer Zeit die Zuckersorten aller übrigen Länder gewissermaßen vom Markte verdrängt. Der Preis des belgischen Zuckers in Broten betrug vom Jahre 1858 auf 1859 für 100 Pfund englisches Gewicht 11¼ bis 12 Schilling und 9¾ bis 10½ Schilling für 100 Pfund Zucker in Pulverform (*sucro pilé*), welche letztere Sorte indes in neuerer Zeit weniger gesucht wurde, da die Mauren des Glaubens sind, der gestoßene Zucker werde bloß aus verdorbenen oder durch Wasser havarierten Broten bereitet, welche in anderer Weise nicht mehr verkaufgerecht sind! — Bemerkenswerth ist, daß in Gibraltar, obschon unter britischer Herrschaft, alle Bücher und Rechnungen in spanischer Währung geführt werden und weit mehr spanische und französische, als englische Münzen im Umlaufe sind, welche letztere sogar im Umtausche einen kleinen Verlust erleiden. Man rechnet in harten Piastern oder *Duros fuertes*, Realen und Quartos; zwölf Realen sind ein Duro, sechzehn Quartos ein Real. — Auch von Maßen und Gewichten sind mehr die spanischen als die englischen im Gebrauche.

belgischen sich einer großen Beliebtheit und Nachfrage zu erfreuen hatten und erst durch diese letzteren vom dortigen Markte verdrängt worden sind. Der jährliche Mehlbedarf Gibraltars soll, unabhängig von dem für die Garnison eingeführten Erfordernisse, an 20.000 Fässer (das Faß zu 276 Pfund) betragen, in deren Einfuhr sich Frankreich und die Vereinigten Staaten von Nordamerika theilen. Bohnen kommen in großer Menge aus Marokko. Die wichtigsten Ausfuhrartikel der afrikanischen Küste sind: Schafswolle, Thierhäute und Baumharze.

Es dürfte sich jedenfalls der Mühe lohnen, dem Handel mit der afrikanischen Küste, besonders aber mit Marokko, von Seite des österreichischen Kaufmannsstandes eine größere Aufmerksamkeit zuzuwenden als bisher und energischere Versuche zur Anknüpfung fester Handelsverbindungen mit dem letztgenannten Staate zu machen. Oesterreichs Handel scheint vor allem berufen, im Mittelmeere an Ausdehnung zu gewinnen und namentlich an der Nordküste Afrika's neue Absatzquellen für seine zahlreichen Producte und Fabricate zu suchen. Der Anfang wird allerdings mit vielen und mannigfaltigen Schwierigkeiten verknüpft sein, doch der endliche Erfolg sich dafür um so lohnender erweisen.

Der Verkehr Gibraltars mit Spanien wird größtentheils durch Küstenfahrer und französische und spanische Dampfschiffe vermittelt, die wöchentliche Postverbindung mit England durch die Dampfer der „Peninsular and Oriental Company“ unterhalten. Zugleich berühren eine Anzahl prachtvoller englischer Dampfer, von denen keiner weniger als 800, die meisten aber 1500 Tonnen Gehalt haben, Gibraltar auf ihren Fahrten nach den verschiedenen Häfen des Mittelmeeres. Außerdem finden sich in Gibraltar fortwährend Schiffsgelegenheiten nach Genua, Florenz, Neapel, Messina, Malta, Syra, Smyrna und Constantinopel, so wie auch einmal im Monate nach Corfu, Ancona und Triest.

Zwar besteht mit Spanien und den übrigen Theilen des Continents eine Postverbindung über Land, doch ist dieselbe sehr unzuverlässig, denn in Folge des schlechten Zustandes der Straßen in Spanien tritt bei ungünstiger Witterung zuweilen eine Verzögerung von sechs bis acht Tagen ein. Selbst zwischen Gibraltar und Cadix, einer Entfernung von nur sechzig englischen Meilen, soll das Briefpaket oft schon sechs Tage unterwegs geblieben sein. Der Postverkehr geschieht mittelst Mallepost, welche dreimal wöchentlich von Gibraltar abgeht und eben so oft ankommt, oder vielmehr ankommen soll.

Der Schilderung unseres Aufenthaltes in Gibraltar würde ein Glanzpunkt fehlen, wollten wir unterlassen, der zahlreichen Beweise von Gastfreundschaft zu gedenken, welche uns daselbst von allen Seiten zu Theil geworden sind. Nicht bloß in den weitläufigen Räumen des Gouvernamentgebäudes, einem früheren Franciscanerkloster und daher noch gegenwärtig „Convent“ genannt, versammelten sich die Expeditionsmitglieder wiederholt zum Gastmahle und Ballfeste, sondern auch im traulichen Familienkreise waren sie auf das herzlichste empfangen. Wir heben hier besonders einen Besuch bei dem Stations- und Arsenalcommandanten, dem lebenswürdigen Capitän Warden hervor, weil uns derselbe zugleich Anlaß giebt, einer Einrichtung in der englischen Marine zu gedenken, welche eben so praktisch als nachahmungswerth erscheint. Der Arsenalcommandant bewohnt ein schönes, geräumiges, mitten in einem großen Garten gelegenes Haus, beschattet von herrlichen Pinien, Platanen, Lorbeer- und Orangenbäumen, und umduftet von den lieblichsten Blumen. Um aber ein solches Hauswesen mit allem Behagen einer sorglosen Existenz genießen zu können, wäre unter gewöhnlichen Umständen ein Geldaufwand nöthig, welcher auch den Gehalt eines englischen Hasenadmirals wohl um das Behnfache übersteigen würde. Aus diesem Grunde wird dem jeweiligen amtlichen Bewohner das Haus von der Regierung unentgeltlich überlassen und von gewissen Unternehmern, sogenannten „contractors“, gegen Bezahlung einer jährlichen Abnützungsgebühr von fünf Procent vom Schätzungswerthe, vollständig eingerichtet. Dieser Betrag wird monatlich vom Gehalte in Abzug gebracht. Etwas Aehnliches ist auch auf englischen Kriegsschiffen der Fall, wo den Capitäns und Officieren die Kajüten und Cabinen im Wege der Concurrnz und unter Aufsicht der Admiralität vollkommen möblirt und mit allen nur denkbaren, zum Schiffsleben erforderlichen Geräthschaften versehen werden. Der Werth jedes einzelnen Gegenstandes ist auf einer besonderen, bei der erwähnten Behörde hinterlegten gedruckten Liste verzeichnet. Vom Gesamtwerte der gelieferten Stücke bezahlt jeder Capitän einen jährlichen Abnützungsbetrag von fünf Procent und verpflichtet sich außerdem, im Falle der Abrüstung des Schiffes oder einer persönlichen Versetzung, die übernommenen Gegenstände wieder im guten Zustande übergeben und für das Fehlende den in der Liste dafür angeetzten Werth vergüten zu wollen. Diese Verbindlichkeit wird in den Büchern der englischen Admiralität rechtsgültig eingetragen, und der Lieferant erhält von der Administration monatlich den bestimmten Zinsbetrag

ausbezahlt, ganz in derselben Weise, wie dies bei anderen Abzügen und Depositionen zu Gunsten dritter Personen zu geschehen pflegt. Welche Vortheile ein solches Verfahren für den Commandanten eines Schiffes hat, kann nur derjenige gründlich würdigen, dem aus persönlicher Erfahrung sowohl die Kostspieligkeit einer ersten Ausrüstung, als auch die namhaften Verluste bekannt sind, welche ein transferirter Officier bei einem plötzlichen gezwungenen Wiederverkaufe seiner Habseligkeiten in der Regel zu erleiden hat. Der Commandant eines Schiffes ist z. B. nicht in der Lage für seine persönliche Ausrüstung vier- bis sechstausend Gulden ausgeben zu können, wohl aber vermag derselbe zwei- bis dreihundert Gulden jährlich in monatlichen Raten an Abnützungsgebühren zu bezahlen, und es wird ihm dadurch das Bemühen wesentlich erleichtert, den Stand, dem er angehört, auch in materieller Beziehung in würdiger Weise zu vertreten.

Die Corvette Caroline, welche wir am 12. Mai des Nachts in See außer Sicht verloren hatten, wo sie sich mehr gegen die spanische Küste zog und einige Zeit in Windstille blieb, war am Morgen des 23. Mai in unserer Nähe vor Anker gegangen, und Commandant sowohl als Officiere wurden gleich ihren Kameraden am Bord der Novara, von den Behörden Sibraltars auf die auszeichnendste Weise aufgenommen.

Es war anfangs bestimmt, die Reise nach Madeira gleichzeitig mit der Caroline anzutreten, allein einige ganz unerwartete Ereignisse hinderten die Ausführung dieser gemeinsamen Fahrt. Ein Arbeiter der Corvette hatte am Lande durch einen Sturz von einem Wagen, auf dem verschiedene eingekaufte Gegenstände für beide Schiffe transportirt wurden, so heftige Contusionen erlitten, daß er schon am darauffolgenden Tage an deren Folgen starb; zugleich war am Bord der Caroline die Blatternseuche (*Variola*) ausgebrochen,¹

¹ Da in neuester Zeit die Frage über die Nützlichkeit der Impfung als Präventivmittel gegen die Blatternkrankheit unter den medicinischen Autoritäten Europa's zu so heftigen Debatten Anlaß gegeben hat, so erlauben wir uns hier einige bemerkenswerthe Stellen aus einem Berichte des ersten Arztes am Bord der Caroline, Herrn Dr. Wawra, über das Auftreten und den Verlauf der Blatternepidemie unter der Mannschaft der Corvette einzuschalten: „Einen Tag vor der Abreise von Triest meldete sich ein „Mann marode, welcher über leichtes Fieber und Kopfschmerzen klagte. Die Haut des Patienten war „mit rothen Flecken und Punkten besät, welche alsbald als die Anfänge einer Blatterneruption erkannt „wurden. Dieser Umstand veranlaßte noch am nämlichen Tage die Ausschiffung des Matrosen, um wo „möglich noch der Weiterverbreitung der Krankheit vorzubeugen. Allein acht Tage nach der Abreise „hatten wir den zweiten, und zehn Tage darauf den dritten Fall; die Epidemie war bereits am Bord, „und obschon sie gelinde auftrat, so war doch unter den herrschenden Verhältnissen, bei dem engen „Zusammenleben der Mannschaft leicht ein Umsichgreifen derselben zu befürchten. Eine Revaccination

allerdings zwar in sehr leichter Form und nur mit wenigen Fällen, aber doch immerhin hinreichend, um die Einstellung jedes Verkehrs mit der Corvette als ein Gebot der Vorsicht erscheinen zu lassen und deren Weiterreise auf unbestimmte Zeit zu verschieben. Wie leicht konnte ein großer Theil der Besatzung von der Blatternkrankheit befallen und dadurch eine Zeit lang völlig dienstunfähig werden, was, im Hafen bloß eine vorübergehende Störung, auf offener See hingegen, dem Winde und dem Wetter preisgegeben, leicht hätte die ernstesten Folgen nach sich ziehen können. Anders ist es bei endemischen, gewissermaßen localisirten Seuchen, wie der Cholera, dem gelben Fieber, der Dysenterie u. s. w., wo es vielmehr als eine kluge Maßregel angesehen werden muß, trotz einer am Bord herrschenden Epidemie unter Segel zu gehen, indem eine Ortsveränderung und ein Wechsel der klimatischen Verhältnisse in solchen Fällen gewöhnlich von dem wohlthätigsten Einflusse auf den Gesundheitszustand der Mannschaft begleitet sind.

Als wir daher unsere projectirten Arbeiten in Gibraltar vollendet hatten, versuchten wir bei der ersten günstigen Brise allein unter Segel zu gehen und den Ocean zu gewinnen. Die *Caroline* blieb zurück, um ihren Todten zu begraben, ihre Kranken zu pflegen, und sollte erst wenn der Gesundheitszustand am Bord keinerlei Besorgniß mehr verursachte, die Reise nach Madeira fortsetzen.

Am 30. Mai wehten des Morgens nur leichte, unbestimmte Brisen, welche sich gegen zehn Uhr Vormittags südlich und stetiger gestalteten. Da auch die Strömung im Hafen um diese Zeit günstig geworden war, so wurde der Anker gelichtet und unter Segel gesetzt, in der Erwartung, daß sich in der Meerenge der Ostwind frischer entwickeln werde. Von gleichen Hoffnungen

„der Mannschaft wurde beschlossen und, so weit es der vorhandene Impfstoff zuließ, ausgeführt. Von
 „der ganzen Mannschaft waren nur 5 Individuen noch gar nicht geimpft, ein großer Theil dagegen
 „vor 2 bis 5 Jahren auf anderen Schiffen revaccinirt worden. Die Krankheit blieb auf 14 Fälle
 „beschränkt. Bemerkenswerth und offenbar zu Gunsten der Impfungstheorie ist der Umstand, daß bei
 „den meisten in ihrer Kindheit Geimpften die ganze Erkrankung bedeutender war als bei den Revac-
 „cinirten. Bei den niemals Geimpften war die Impfung durchgängig erfolgreich. Ein Nichtvaccinirter
 „war einer der ersten Erkrankten. Von den erst am Bord Geimpften war kein einziger erkrankt. Unter
 „den Revaccinirten kamen bloß 4 Fälle mit bei weitem geringerer Eruption wie bei den nur einmal
 „Geimpften vor. — Ähnliche Erfahrungen machte ich in verschiedenen von uns berührten Punkten. In
 „Buenos-Ayres, wo das Impfungsgesetz strenger als irgendwo gehandhabt wird, sind die Blattern außer-
 „ordentlich selten. Unter der brasilianischen, von einem hartnäckigen Vorurtheile gegen die Vaccination
 „befangenen Bevölkerung gehört die Variola zu den gewöhnlichsten Krankheiten. Noch schlimmer grassirt
 „sie unter den Negerclaven, bei denen aus Vorurtheil und Nachlässigkeit ihrer Herren die Vaccination
 „unterbleibt. Die weißen Narben zeichnen die schwarze Haut auffallend und lassen leicht erkennen, wie
 „arg die Blattern unter ihnen wüthen.“

waren viele Kauffahrer beseelt, welche entweder früher oder zugleich mit der Novara unter Segel gingen. Die Fregatte zog langsam bei der Corvette Caroline vorüber, welche den Commodorsstander mit fünf Hurrahrufen begrüßte, die auch in üblicher Weise beantwortet wurden, und lavirte nun, um aus der Rhede zu gelangen. Als wir endlich diesen Zweck erreicht hatten, wurden alle möglichen Segel und Leeseegel gesetzt, um die in der Meerenge herrschende westliche Strömung zu überwinden. Quallen größerer und kleinerer Gattung bedeckten die Oberfläche des Meeres, ein Seemannszeichen, das auf wenig frische Brise hoffen ließ; jedoch wäre auch die bestehende genügend gewesen, um die Meerenge zu durchschiffen. Aber gegen sechs Uhr Abends stellte sich vollkommene Windstille ein; wir trieben trotz aller Segel gegen Osten und waren schon um Mitternacht wieder im mittelländischen Meere, das uns weit länger, als wir es wünschen konnten, festzuhalten und die Trennung zu verzögern schien. Des anderen Tages war es nicht besser; bei Sonnenuntergang befanden wir uns gerade 25 Meilen im Osten desjenigen Punktes, den wir am Tage zuvor eingenommen hatten. Die Wolken trieben noch dazu von West nach Ost über den Mond, und in der That begann der Westwind in der Nacht vom 31. Mai auf den 1. Juni entschieden an der Oberfläche zu wehen und wurde bald so frisch, daß die Segel gereeft (verfürzt) werden mußten und der Seegang immer fühlbarer wurde.

Strömung, Wind, See, alles war uns entgegen, und das Laviren, so emsig wir es auch betrieben, half uns nicht weiter; wir verloren bei jedem Gange sichtlich an Weg. Als endlich jede Hoffnung verschwunden war, nach Westen zu gelangen, ankerten wir, gleich vielen unserer Leidensgenossen, am 1. Juni gegen sechs Uhr Nachmittags in der 15 Meilen nördlich von Malaga gelegenen Bucht von Frangerola an der spanischen Küste.

Hier fanden wir, vom Westwinde gebannt, an sechzig Kauffahrer und hinter der Punta Molinos bei Malaga mochten eben so viele vor Anker sein. Fortwährend kamen neue Schiffe hinzu und vermehrten die ohnedies ansehnliche Flotte, welche sich unfreiwillig an dieser Küste zusammengefunden hatte, indeß die mit fruchtloser Hartnäckigkeit in der Nähe lavirenden Kauffahrer fortwährend an gemachtem Wege gegen Westen einbüßten und ihre Lage mit jeder Stunde verschlimmerten.

In der Erwartung besseren Windes, der allen Anzeichen nach gehofft werden durfte, lagen wir nun auch am 2. Juni in Frangerola in steter

Segelbereitschaft. Daß unter solchen Verhältnissen und besonders bei dem auf Aenderung deutenden Wetter die Möglichkeit nicht vorhanden war, das Land zu besuchen, ist erklärlich, indeß wurde ein Boot mit einem Officiere ans Land gesendet, um Erkundigungen darüber einzuziehen, ob im benachbarten Dorfe eine Sanitätsbehörde bestehe u. s. w., worauf der Schwager des Präsidenten der Junta de la sanidad an Bord kam und die Mittheilung machte, daß zwar in der Regel nur Schiffen, welche aus spanischen Häfen kommen, mit dem Lande zu verkehren gestattet sei, daß aber bei uns eine Ausnahme statfinde und wir nach Belieben das Dorf besuchen mögen. Der geschwätzigc Andalusier erzählte uns ferner, er sei ein Apotheker aus Malaga und bringe blos



Spanier.

die Sommermonate bei seinem Schwager in Frangerola zu. Von ihm erfuhren wir auch, daß sich die Einwohner fast ausschließlich vom Fischfange ernähren, der sehr ergiebig sein soll. Viele Schiffe, welche im Hafen lagen, warteten bereits mehrere Wochen auf günstigen Wind, um die Meerenge zu passiren. Dreimal hatten manche es versucht, gegen Westen zu segeln, wurden aber immer wieder von der Ungunst des Windes und der Strömung zurückgetrieben. In Folge der zeitweiligen großen Schwierigkeit für Segelschiffe, aus dem Mittelmeere in den atlantischen Ocean zu gelangen, hatte Louis Philipp im Theurungsjahre 1847 in der Meerenge eigene Dampfer aufstellen lassen, um

die aus dem schwarzen Meere kommenden, mit Getreide beladenen Schiffe ins Schlepptau zu nehmen und dadurch ihre Reise zu beschleunigen. Nachmittags erhielten wir einen Besuch von etwa dreißig männlichen und weiblichen Einwohnern Frangerola's, welche mit Fischerbooten herankamen und den Wunsch äußerten, das Schiff zu besichtigen. Keiner dieser braven Leute hatte jemals ein so großes Kriegsschiff gesehen, und jeder von ihnen besah sich daher mit um so größerer Neugierde und einer gewissen Scheu die Räumlichkeiten der Fregatte. Einen besondern Gefallen fanden sie an der Musikbande, welche auf dem Deck einige österreichische Weisen spielte, während ihnen der Flaggenschuß bei Sonnenuntergang großen Schrecken verursachte und ihre Rückkehr ans Land beschleunigte.

Abends stellten sich von Zeit zu Zeit warme Luftstriche in östlicher Richtung ein, und wir genossen fast eine Stunde lang des herrlichen Schauspieles einer Sata Morgana. Bekanntlich zeigt sich diese Erscheinung, wenn zwei Luftschichten verschiedener Dichtigkeit durch eine ausgesprochene und rein gebildete Fläche getrennt werden, welche sich in der Regel in dem Falle bildet, wenn die Temperaturen beider Luftschichten sehr verschieden sind. Wenn sich z. B., wie dies gewöhnlich auf dem Meere vorkommt, mit einem Male eine bedeutend wärmere Luftschicht über die an der Oberfläche der Erde lagernde kältere Schicht legt, so condensirt sich die Trennungsoberfläche der ersteren und bildet einen Spiegel für alle jene Gegenstände, welche sich in der unteren Schicht befinden, so daß denselben ihr Bild umgekehrt wiedergegeben wird. Da die Trennungsoberfläche aber nicht überall eben ist, so entstehen mannigfache Zusammenziehungen und Verzerrungen, die dem Ganzen ein eigenthümliches Aussehen verleihen. Auf dem Lande, wie z. B. in den Wüsten Afrika's, wo die wärmere Luftschicht an der Bodenoberfläche lagert, bildet sich naturgemäß der Luftspiegel unter dem Auge des Beobachters, wodurch dieselbe Erscheinung hervorgebracht wird, welche sich durch Spiegelung von Gegenständen auf einer Wasseroberfläche ergibt.

In dem von uns beobachteten Falle war im Augenblicke der Erscheinung die Lufttemperatur um ungefähr zehn Grade Celsius höher als jene der Meeresoberfläche am Beobachtungsorte. Einer leichten Nebelschicht ähnlich, sah man die Grenze der warmen Luft sich gegen Osten an die spanische Küste lehnen, während sie sich über Südosten bis Süden gegen die Oberfläche des Meeres neigte und dort, wo sie am höchsten war, bei fünf Grade über dem Horizonte

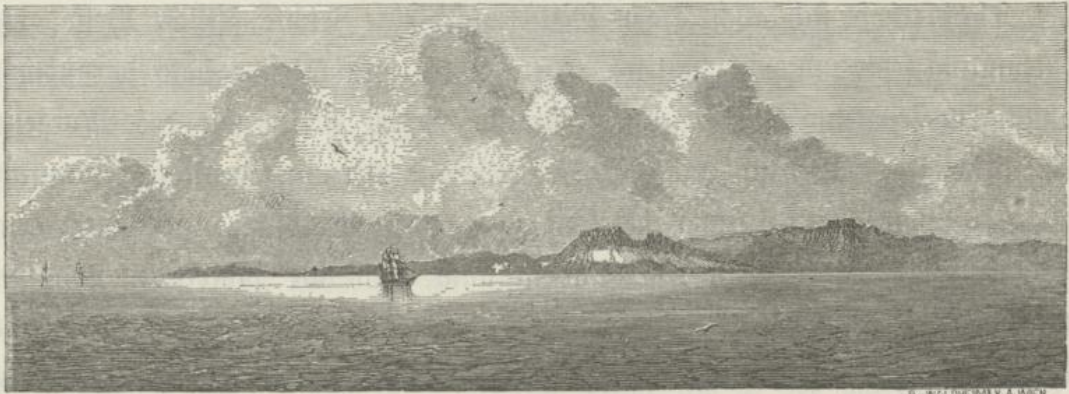
erreichte. Die Schiffe vor Anker bei Malaga und jene unter Segel in See erschienen in dieser Luftspiegelung verkehrt und nahmen wunderbar phantastische Formen an, besonders an jenen Orten, wo die spiegelnde Oberfläche sich gegen den Horizont neigte und unregelmäßig wurde. Das Erscheinen ganz unverhältnißmäßig gestalteter umgekehrter Schiffe in der Luft, die sich mit den auf dem Meere schwimmenden oft auf die sonderbarste Weise vereinigen, ihr verworrenes Aussehen, ja selbst die warme dunstige Luft, welche dem Beobachter entgegentritt, so wie die vollkommene, fast unheimliche Ruhe, die unter solchen Verhältnissen auf der See und in der Atmosphäre herrscht, mögen leicht im Volke, das ohnehin so bereitwillig jede besondere, ihm unerklärliche Erscheinung übernatürlichen Ursachen zuzuschreiben geneigt ist, den Glauben an eine geheimnißvolle Macht erzeugen.¹ Für uns war diese Erscheinung nicht nur interessant, sondern auch eine gegründete Ursache um auf günstigen Wind zu hoffen. In der That erhob sich auch gegen Mitternacht eine leichte östliche Brise, die Strömung setzte um, wir lichteten unsere Anker und segelten bald darauf mit günstigem leichtem Winde gegen Gibraltar, dessen Felsen wir des Morgens bei nebeliger Luft auf nahe sechs Meilen Entfernung deutlich erkannten. An der Spitze von Europa herrschte zwar noch Windstille, aber mit dem Wachsen des Tages drang die Ostbrise auch durch die Meerenge, und mit ihrem ersten Einströmen zogen wir und mit uns unzählige andere Schiffe durch die Säulen des Hercules hinweg. Da der Wind nun frischer zu wehen begann, segelte die Fregatte in Mitte des Fahrwassers rasch vorwärts, denn, obgleich die ungünstige Strömung hier in der Mitte des Canales fühlbarer wirkt, so ist doch auch der Wind dort mächtiger, was in unserem Falle um so deutlicher hervortrat, als jene Handelsschiffe, welche der Küste entlang steuerten, aus Mangel an Wind weit zurückblieben, wiewohl an unserem Vorsprunge auch die guten Eigenschaften der Novara als Segelschiff ihren Antheil gehabt haben mochten.

Als wir uns gegen Mittag dem Ankerplatze der Caroline gegenüber befanden, war diese nicht mehr sichtbar; sie hatte wahrscheinlich schon früh Morgens unter Segel gesetzt. Wir vermutheten dieselbe unter jener Menge von Schiffen, die in der Meerenge im Nebel vor uns fuhren, fanden sie aber nicht, als wir alle eingeholt und auch erkannt hatten. Bei einer Fahrt

¹ Der Name Morgana ist eigentlich bretonischen Ursprungs und bedeutet Meerfrau, von mor, Meer, und gan, schönes Weib.

von neun bis zehn Meilen in der Stunde suchten wir nun so bald als möglich den Ocean zu gewinnen. Wir durchsegelten den schönen Canal, an dessen beiden Ufern die alte Welt ihr Panorama entfaltete, mit freudiger Beklemmung, und dankten hier in den Propyläen des großen Tempels, dessen magisches Bild uns entgegenstrahlte, der Vorsehung, daß es uns gegönnt war, die Flagge Oesterreichs weit über den Ocean in entfernte Regionen tragen zu dürfen!

Der Wind verließ uns diesmal nicht und frischte sogar auf, so daß wir um 4 Uhr die südlichste Spitze Europa's hinter uns hatten. Wir saßen eben bei Tische, als die letzte Scene der alten Welt an den Kajütensfenstern vorüberzog; Jeder von uns blickte noch einmal mit sehnsüchtigem Auge nach den allmählig verschwindenden Küsten, die, von den Strahlen der untergehenden Sonne



Crafalgar.

beleuchtet, in goldener Flammenschrift uns ein „Auf Wiedersehen“ herüberwinkten, und dann bald für geraume Zeit unserem Blicke entchwanden! — So schön, so begeisternd sich auch unsere Aufgabe vor dem Seelenauge entrollte, so einladend das herrliche Weltmeer auch vor uns lag und seinen großartigen unvergänglichen Zauber mystisch in eine herrliche sternenhelle Mondnacht kleidete, unerbittlich zeigte sich gleichwohl die Gegenwart; sie wollte ihr Opfer, den Schmerz der Trennung haben. Die Fäden, welche uns an die alte Welt gefesselt hielten, mußten gewaltsam jetzt zerrissen werden, und als Trost blieb uns nur die Hoffnung, sie später wieder mit neuer Wonne und wo möglich noch fester anzuknüpfen! — Die Nacht war herrlich, kein Wölkchen trübte den Himmel; mit vollen Segeln, die eine frische günstige Brise schwellte, theilte das Schiff kräftig die dunkeln Wogen, und noch weit hinter uns war

ein breiter blendend weißer Streifen perlenden Wassers, als die leuchtende Spur der Novara sichtbar. Wir waren nun im Ocean! Unter uns blaue, schäumende Fluthen, über uns der Himmel mit seinen funkelnden Gestirnen; unter uns die weite Meereswüste, und über uns die untrüglichen Führer, durch jene zu leiten!

Wir erwachten zu neuer Thätigkeit auf diesem großen Elemente, welches so viele Reize, aber auch so viele Mühsale birgt, wo der unendliche Wechsel im Hoffen und Fürchten, im Genuße und in der Entbehrung, wo die Ermattung und scheinbare Erfolglosigkeit aller Anstrengungen, so wie die neue Kraft bei wiederkehrendem Glücke so anregend wirken und den Werth der menschlichen Fähigkeiten so herrlich bekunden. Das Leben am Bord, die Aufregungen des Augenblickes, die neuen Länder und Völker, die man zu sehen Gelegenheit findet, dies alles erzeugt Gefühle und Stimmungen, welche nur dem Seemann vorbehalten sind und die sein Leben, wenn er es zu nützen versteht, auch zu dem beneidenswerthesten und genussreichsten machen.

Zur See auf die eigenen Kräfte beschränkt, erlangt man die Selbstständigkeit des Denkens; das geistige wie das physische Auge gewinnt an Schärfe, man sucht die Natur in allen ihren Phasen, die lebende wie die todte Materie zu entziffern, und lernt die Werke Gottes näher kennen und auch gründlicher bewundern. Und diesem Leben in Mitte der Natur — diesem unmittelbaren Verkehre mit der Schöpfung, verdankt der Seemann seine geistige Kraft, seine gerade Denkungsart, seine Gottesfurcht. Zwischen ihm und dem Herrn des Weltalls giebt es gewissermaßen keinen Vermittler — er lebt und wirkt ununterbrochen an den Stufen des Thrones seines Schöpfers und Erhalters; an diesen richtet er unmittelbar im großen Tempel der Natur seine Wünsche, seine Klagen, seinen Dank, sein Gebet; hier lernt er Gesetz und Ordnung von der Natur in ihren stets wiederkehrenden Erscheinungen; hier bewundert und verehrt er Gott, seine Allmacht und Güte im Sonnenaufgange nach einer Sturmnacht, so wie im Mondenscheine, der seine dunkle Bahn erhellt; hier lernt er der schönsten Lebensregel Glauben schenken, indem er täglich die Erfahrung macht, daß Gott nur dem hilft, der sich selber hilft!

Der Wind, welcher östlich war, beugte sich bei weiterer Fahrt nach Nordost, der nach Maury's trefflichen Angaben und Karten als Passat angesehen und in dieser Jahreszeit auch wirklich so genannt werden kann. In der That wird der Passatwind durch eine Luftströmung erzeugt, welche auf dem Meere

gegen den Aequator gerichtet ist und nur in Folge der Umdrehung der Erde im Norden des Aequators eine nordöstliche Richtung, im Süden eine südöstliche erhält. Der Passatwind beginnt aber erst in einer gewissen Entfernung vom Aequator, oder vielmehr von dem heißesten Gürtel der Erde, fühlbar zu werden, und es ist erklärlich, daß, nachdem die Lage dieses Gürtels und demgemäß die Erwärmung durch die Sonne Ursache der Bildung der Passate ist, auch bei einem breiter werdenden Gürtel die Passatgrenze gegen die Pole zu verschoben werden müsse. Dies ist aber eben in diesen Gewässern der Fall. Afrika mit seinen Sandwüsten erzeugt eine breitere Zone größter Erwärmung, als es auf dem Meere der Fall sein kann; es rückt also auch hier der Passat höher nach Norden hinauf. Seine Richtung wird indeß nicht immer eine nordöstliche sein können und hängt nothwendiger Weise von der Richtung der nördlichen Begrenzung dieser Zone größter Erwärmung ab.

Demgemäß hatten wir auch nördlicheren Wind, der bei weiterem Vordringen gegen Madeira sogar westlicher wurde. Das Wetter blieb im Allgemeinen schön, das Meer ruhig, und nur die Länge der Wellen deutete auf die große Ausdehnung der Wassermasse hin, auf der wir uns befanden. Wir überholten noch einige Schiffe, die nach Westen segelten, doch war von der Caroline nichts zu sehen, die einen bedeutenden Vorsprung gehabt haben mußte.

Die Meeresströmung, welche bei Gibraltar westlich ist und nach dem Mittelmeere zieht, verliert ihre Kraft, sobald man sich vom Lande weiter entfernt, und ändert ungefähr auf halbem Wege nach Madeira ihre Richtung derart, daß ein Schiff von derselben unbemerkt, wenn auch nur einige Meilen im Tage, gegen Süden hin versetzt wird. Es ist diese Strömung eine Abzweigung des großen Golfstromes, der bekanntlich aus dem Meerbusen von Mexico kommt und gegen England gerichtet ist, in der Höhe von New-York aber einen Zweig in südöstlicher Richtung absendet, der um Madeira und bei den Canarien eine der Küste von Afrika parallele Richtung annimmt. Die Temperatur des Seewassers, welche in der Mitte dieses Stromes im Allgemeinen etwas höher als jene der Luft ist, giebt dem Seemann das Anzeichen, daß er sich in ihrem Bereiche befindet, und derselbe muß um so eher darauf Rücksicht nehmen, als sonst sein Schiff südlicher gelangen würde als es in seiner Absicht liegt. Schon daraus ersieht man, welche Wichtigkeit die Strömungen des Meeres für die Schifffahrt haben, und es ist begreiflich, daß es eine wesentliche Aufgabe des wissenschaftlichen Seefahrers sein muß, nicht nur mit allen ihm

zu Gebote stehenden Mitteln die Richtung und Stärke dieser Strömungen zu ergründen, sondern auch darauf hinzuwirken, daß es durch seine Hülfe möglich werde, den allgemeinen Zug der Gewässer in bestimmten Meeren zu erforschen.

Zu diesem letzteren Ende ist es üblich, eine wohl verforkte leere Flasche, in welcher man einen Zettel mit dem Namen und der Stellung des Schiffes einschließt, so oft es die Umstände erlauben und zweckmäßig erscheinen lassen, ins Meer zu werfen und ihrem Schicksale zu überlassen. Eine solche Flasche, die man durch einen Leinwandüberzug oder auf eine andere Weise kenntlich macht, wandert nun mit der Strömung auf dem Meere, bis sie entweder von einem andern Schiffe oder irgendwo an einer Küste bemerkt und aufgefischt wird. Die Auffindung von derlei Flaschen wird in der Regel sammt den Angaben, die sich darin befinden, veröffentlicht, und daraus, wie begreiflich, die allgemeine Stärke und Richtung der Strömung berechnet.

Wir entsendeten eine solche Flaschenpost unter gewissen Umständen täglich um ein Uhr Nachmittags, erhielten aber nur von wenigen Sendlingen späterhin Nachricht. In die Flasche wurde ein Zettel gelegt mit folgenden Angaben in deutscher, englischer, französischer, italienischer und spanischer Sprache:

„Sr. Maj. Fregatte Novara. Wochentag, Datum, Stunde des Wurfs, „Länge von Greenwich, Breite. Es wird ersucht, Tag, Stunde, Breite und „Länge zu bezeichnen, wann diese Flasche gefunden wurde, dieselbe sodann „wohl verforkt neuerdings ins Wasser zu werfen, und ihr Auffinden so wie „die darauf bezüglichen Angaben am nächsten Landungsplatze, wo ein Journal „herausgegeben wird, zu veröffentlichen.“

Am 7. Juni waren wir des Abends nur mehr fünfundfünfzig Meilen von der Ostspitze Madeira's entfernt, und da der Wind günstig und auch sehr frisch war, so mußten die Segel vermindert werden, um erst bei Tagesanbruch den Ankerplatz zu erreichen.

Um halb drei Uhr Nachts gewahrte man ein Schiff, das an seinen Lichtern als Kriegsschiff erkannt wurde. Wir brannten nun ein Blaufeuer ab, welches nicht nur erwiedert, sondern auch von dem Namenssignal der Caroline begleitet wurde. Diese legte sich sogleich in unser Fahrwasser; und wir ankerten nun beide, nachdem wir noch mit Windstillen in der Nähe der Küste zu kämpfen hatten, in der Rhede von Funchal¹ zweiunddreißig

¹ Sprich: Funchal.

Faden im sandigen Grunde, im Süden des Loo-Rock,¹ eines eigenthümlichen, hohen, konischen Felsens, dem besten Ankerplaz für größere Schiffe. Die nordamerikanische Corvette Dale lag in unserer Nähe, sendete sogleich ein Boot mit einem Officiere, der an Bord kam, um die üblichen Begrüßungen zu bringen, und salutirte den Commodorsstander mit dreizehn Kanonenschüssen,² welche, wie gebräuchlich, Schuß für Schuß unsererseits erwidert wurden. Auf der Corvette Caroline hatte, wie wir nun erfuhren, die Blatternkrankheit wieder völlig aufgehört und die davon Befallenen waren bereits auf dem Wege der vollständigen Genesung. Auch der Gesundheitszustand am Bord der Novara war ein höchst befriedigender.

¹ Sprich: Lu-Rock.

² Dem Commodore gebühren bei andern Nationen nur elf Schüsse.



Loo-Rock.

I. Von Triest nach Gibraltar und Madeira.

