Tagebuch eines Mitglieds der Schiffsmannschaft des Erzherzogs Ludwig Salvator über die Reise von der Insel Ithaka mit der Yacht „Nixe“ zu deren Mutterhafen in San Rocco bei Triest (1903) - Nationalarchiv Prag/Toscana-Archiv (RAT)

Die Hafeneinfahrt von Vathy/Ithaka - Zeichnung von Ludwig Salvator (1902)

Der Mondkalender zeigt den 3. Juni 1903, die Uhr zeigt 5 Uhr, und hier bin ich, wach auf dem Deck. Der Himmel verspricht einen anständigen Tag, und eine absolute Stille herrscht im weiten Hafen von Vathi, dessen bunte Häuser sich im Meer spiegeln, dessen Oberfläche nicht einmal durch das geringste Kräuseln irgendeines Windes gestört wird. Nicht einmal der leiseste Hauch der üblichen „Landbrise“, die in den Nächten und in den frühen Morgenstunden bei gutem Wetter weht, regt sich heute, und diese ungewöhnliche übermäßige Ruhe der Atmosphäre lässt mich an der sicheren Dauer des schönen Wetters zweifeln.

Es dauert nicht lange, bis die Berggipfel sich zu vergolden beginnen, Vathi (Vathy) verliert seinen trägen Anblick, alles belebt sich; es ist die Sonne, der wohltätige Stern des Lebens, der auf seinem Pfad aufsteigt. Doch hinter ihr zeigen sich große, weiße Cumuluswolken, die ihre Form verändern, sich auflösen, verdichten und bald den Himmel verdunkeln und uns die Sicht auf die Sonne nehmen.

Es ist 9 Uhr, ein leichter Sciroccowind stört die Wasser. Alles ist bereit zur Abfahrt. Wird man jedoch abfahren? Es ist unentschieden. Das Wetter ist seetüchtig, sehr sogar, aber sicherlich unangenehm, da jederzeit Regen erwartet werden muss. Nein, eigentlich müsste man nicht mehr warten, er fällt bereits in dicken Tropfen. Die Zeit der „Seebrise“ hat bereits geschlagen, aber sie kommt nicht, Gegenwinde vom Meer stoßen sie sicherlich zurück und lassen sie nicht zu uns gelangen. In der Zwischenzeit hat der Wind keine stabile Richtung; er springt unregelmäßig, weht

von jedem Punkt der „Windrose“ mit mehr oder weniger Gewalt, bringt manchmal einen Schwall Wasser mit; oder beim Zerreißen der Wolken lässt er uns ein Stück blauen Himmels erblicken und einen Sonnenstrahl zu uns durch.

Der Hafen von Vathy/Ithaka - Foto: Antonio Vives (Kolorierung: Ludwig-Salvator-Gesellschaft)
Der Winterhafen der „Nixe“ bei Aufenthalten des Erzherzogs in Ägypten

Obwohl die Abfahrtszeit für 9 Uhr festgelegt war, lässt uns Seine Kaiserliche Hoheit durch sein Ausbleiben an Bord im Unklaren. In Erwartung von Befehlen und nicht wissend, was am besten zu tun ist, verbringe ich die Zeit damit, eine Notiz über ein Phänomen zu schreiben, das die physische Geografie dieser Gegend betrifft. Es wurde bereits einmal auf die Land- und Seebrisen hingewiesen, als auf ein Phänomen, das in diesen Gegenden besonders auffällt. Tatsächlich gibt es kein allgemeineres Phänomen als dieses der „Land- und Seebrisen“, also jene täglichen Winde, die, in regelmäßiger Saison, das heißt, wenn die Atmosphäre nicht außergewöhnlichen Störungen unterliegt, auf allen Küsten der Welt und auch im Inneren der Kontinente spürbar sind und je nach den verschiedenen Ländern und Sprachen eine unendliche Anzahl verschiedener Namen tragen. Der gebräuchlichste und wissenschaftlichste Name ist „Land- und Seebrisen“; ein anderer recht gebräuchlicher Name ist „Abend- und Morgenwinde“. Was eigene Namen betrifft, so kann man allein in Italien hunderte zählen, ich werde mich jedoch darauf beschränken, die Namen „Breva“ für die Seebrise und „Tivano“ für die Landbrise zu erwähnen, die am Comer See gebräuchlich sind, wo sie sich bei schönem Wetter, besonders im Sommer, abwechseln. Die „Breva“ weht zwischen Morgen und Abend von Südost nach Nordwest, und der „Tivano“ zwischen Abend und Morgen von Nordwest nach Südost. Die grundlegende Ursache dieses weltweiten Phänomens liegt in der

täglichen Drehung der Erde, durch die Tag und Nacht, Licht und Dunkelheit wechseln, und mit Licht und Dunkelheit, relativ gesehen, Wärme und Kälte. Jeder Punkt auf der Erdoberfläche beginnt sich zu erwärmen, wenn die Sonne aufgeht, und abzukühlen, wenn die Sonne untergeht; aber was die Geschwindigkeit des einen und des anderen Phänomens betrifft, verhält sich die trockene Oberfläche ganz anders als die mit Wasser bedeckte; ganz anders also das Land als das Meer. Insel oder Kontinent, jeder Teil trockenen Landes - umso mehr, wenn es aus nacktem Fels besteht - absorbiert die Wärme der Sonne sehr schnell und strahlt sie ebenso schnell wieder aus; das bedeutet, dass es sich tagsüber sehr schnell erwärmt und nachts schnell abkühlt.

Das Gegenteil trifft auf jeden Teil des Meeres zu. Jeder Felsen, jede Insel oder Kontinentsteil wird tagsüber zu einer Art Feuerstelle, umso heißer, je stärker die Glut der Sonne ist, die ihn erwärmt, und umso ausgedehnter seine Oberfläche ist. Die erwärmte Luft, die sich vertikal über diesem Stück trockenen Landes erhebt, ruft die umgebende Luft herbei, um allmählich den sich bildenden leeren Raum zu füllen; und diese strömt gehorsam herbei, bewegt sich horizontal vom Meer, das das trockene Land flankiert oder umgibt. Hier haben wir die Seebrise, die umso stärker weht, je heißer die Jahreszeit und die Tageszeit sind. Doch kommt die Nacht, kühlt dieses Stück Land, das schnell seine Wärme ausstrahlt, rasch ab, während die vertikale Strömung der erwärmten Luft von der Meeresoberflächedie ihren täglichen Wärmegrad viel zäher hält, langsamer, aber viel umfangreicher aufsteigt.

Der Aufruf der umgebenden Luft, der tagsüber vom Meer zum Land erfolgte, findet nun in der Nacht vom Land zum Meer statt, und die „Landbrise“ wird daher durch die „Seebrise“ ersetzt. Dem „Tagwind“, der in eine bestimmte Richtung weht, folgt der „Nachtwind“, der in die entgegengesetzte Richtung bläst. Aber die Kraft, die die Luft in eine Richtung zieht, und die, die sie in die entgegengesetzte Richtung zieht, können nicht so schnell einander ablösen, dass es nicht eine ziemlich lange Zeitspanne gibt, während der eine allmählich schwächer wird, während die andere allmählich stärker wird; sie gleichen sich aus, so dass weder die eine noch die andere vorherrscht. Dann hätten wir die Stille, jene Stille, die sowohl zwischen der Landbrise und der Seebrise als auch unweigerlich zwischen dieser und jener eintritt.

Die Schauer hörten gegen 11 Uhr auf, aber der Himmel bleibt weiterhin bedeckt. Seine Hoheit verließ die Kabinen nicht. Das Wetter blieb während der Fahrt trüb, das Meer jedoch sehr ruhig. Auf den Gewässern von Kalamos überraschte uns ein Regenschauer. Und um 16:12 Uhr ankerten wir in Porto Alessandro (Lefkada).

Gegen 17 Uhr nahm der leichte Ost-Südwestwind an Stärke zu, und ein wahrer Wolkenbruch fiel vom Himmel. Daraufhin kehrte im Sonnenuntergang kurzzeitig Ruhe ein, bevor der Wind wilder als zuvor wieder einsetzte. Am 4. Tag um 2 Uhr entspann sich ein echtes Unwetter, kaum konnte man an Deck bleiben, so stark war der Wind, der hohe Wellen aufwarf, was der „Nixe“ heftige Bewegungen bescherte. Bei Tagesanbruch beruhigten sich Wind und Meer, es regnete noch etwas und dann klarte der Himmel auf. Am folgenden Tag war das Wetter eher schön, aber es wehte ein leichter Wind aus Südwest, der mit dem Sonnenaufgang zunahm.

Am Nachmittag erlaubte uns ein sehr milder Tag die Yacht zu verlassen und an Land zu gehen. Da die Stadt Santa Maura (heute: Lefkas) etwa eine Stunde mit dem Wagen entfernt ist, richteten wir

unsere Schritte nicht dorthin, sondern nahmen den langen und schönen Weg, der am Meer entlang nach Vassiliki führt. Hier ist das Land äußerst fruchtbar, die Olivenbäume wahre Kolosse sowohl in der Dicke als auch in der Höhe, die üppigen Weinreben, von denen bereits die schönen Traubenbüschel - noch grün, aber versprechend für eine reiche und erfolgreiche Ernte - hingen.

Santa Maura (heute: Lefkada) ist sicherlich eine der fruchtbarsten der Ionischen Inseln, und dies verdankt sie der großen Fülle an Wasser, mit der sie sehr reich gesegnet ist. Am Abend sprang der Wind aus Südwest, der, obwohl er den ganzen Tag über nicht mit großer Gewalt wehte, nach Westen umschlug, was uns für den nächsten Tag gutes Wetter versprach.

Nach seiner Rückkehr nach Santa Maura ordnete Seine Hoheit die Abfahrt für den nächsten Tag um die erste Stunde an. Hier sind wir am 6. Tag, der Tag präsentierte sich düster, die Atmosphäre voller dichter Wolken. Absolute Windstille und ruhiges Meer. Aus dem Zustand des Himmels lässt sich jedoch beurteilen, dass der Ostwind und der Schirocco draußen auf See wehen.

Um 8:15 kam Seine Hoheit an Bord. Die Dampfmaschine pfiff, gehemmt von den Ventilen, die Maschine war bereit. Nachdem die letzten Anweisungen erteilt waren, hoben wir um 8:45 Uhr den Anker. Der riesige Golf von Drepano ist wunderschön zu umfahren. Seine grünenden Hänge, die sanft zum Meer hinabsteigen, machen ihn poetisch und romantisch zugleilch. Die Ebene von Ghedri ist wunderschön und immens fruchtbar, nahe dem Hafen von Vliko (heute: Vlicho), der von Prof. Dörpfeld als die wahrscheinliche Lage des homerischen Ithaka vorgeschlagen wurde. Ich habe selbst vom besagten berühmten Professor die Hypothese gehört, dass Lefkada und nicht das heutige Ithaka das wahre Ithaka Homers sei. (*Anm.: Professor Wilhelm Dörpfeld (1853-1940) - siehe Bild - war ein deutscher Architekt und Archäologe, Direktor des Deutschen Archäologischen Instituts in Athen und wichtigster Mitarbeiter des Troja-Entdeckers Heinrich Schliemann).*

Nachdem wir den Kanal zwischen Santa Maura (Lefkada) und Arkudi passiert hatten, fanden wir ein durch den „Libeccio“ verursachtes totes Stück Meer vor, welcher Wind jedoch zunahm, je weiter wir ins Offene segelten. Nachdem wir Kap Ducato umrundet hatten, wandelte sich das Stampfen des Schiffes in ein heftiges Rollen. Wir folgten der Küste, die jetzt nicht mehr grün, sondern eher trocken und dürr war, und entdeckten bald die Klippe der Sappho, von der aus die unglückliche Liebhaberin in den Abgrund sprang. Wir erblickten auch Sessola, so genannt wegen ihrer Form, die tatsächlich den Eindruck eines riesigen Schöpflöffels mit dem Griff nach Westen erweckt.

Um 13:30 Uhr ankerten wir in der Bucht von Santa Maura und fuhren 5 Stunden später in den Hafen ein. Am folgenden Tag (7. Juni), einem Sonntag, gingen wir zur Messe und machten anschließend einen Ausflug, um mit den Ausgrabungen in der Umgebung zu beginnen, die darauf abzielten, den sogenannten Palast des Odysseus zu finden.

Gegen 17 Uhr bemerkten wir, dass der Anker der „Nixe“ nachgegeben haben musste, da das Dampfschiff zwangsläufig auf das Molo zu driftete, dem wir uns allzu schnell näherten, da uns der Wind und zusätzlich eine starke Strömung in die gleiche Richtung vorwärtstrieben. Um einen Schaden zu vermeiden, griffen wir zur einzigen Möglichkeit der Entlastung, da die Feuer (Anm.: im Kessel) bereits gelöscht waren und es ganze 2 Stunden dauern würde, um genügend Druck

Cap Dukato mit dem Sappho-Felsen - Zeichnung Ludwig Salvator

aufzubauen, um die Maschine wieder in Gang zu setzen. Wir warfen daher vom Bug aus ein Tau zum Molo und ließen die anderen Taue los. Das Manöver war gerade noch rechtzeitig durchgeführt worden. Wir passierten knapp die Spitze des Molos, ohne es zu berühren, aber ein paar Minuten länger und ein beträchtlicher Schaden wäre unvermeidlich gewesen. Mit dem Dampfboot, das den Erzherzog zurück an Bord brachte, ankerten und befestigten wir uns sodann fester; die Manöver wurden mit ziemlicher Leichtigkeit ausgeführt.

Am Morgen des 8. Tags gingen wir an Land, wohnten der Heiligen Messe bei und hielten uns dann etwas in der Stadt auf. Gegen 16 Uhr fuhren wir mit dem Wagen zum orthodoxen Kloster „Feneromeni“. Der Weg dorthin ist überaus schön, er schlängelt sich den Hügel hinauf, beschattet von alten Olivenbäumen und anderen Obstbäumen, unter denen man entzückende Cafés und Villen entdeckt. Vom Kloster aus ist die Aussicht zauberhaft. Unter sich ein wahres Meer von Olivenbäumen, die sich so sehr miteinander vermischen, dass man die Erde nicht sehen kann, während ihr Laubwerk - von der leichten Brise aus dem Norden bewegt - uns die Illusion von

Wellen eines bis dahin unbekannten grünen Meeres vermittelt. Rechts die sich erstreckende Stadt, die Berge von Santa Maura, die sich mit denen des Kontinents jenseits des Kanals von Porto Alessandro verschmelzen. Weiter entfernt der riesige Golf von Arta, das offene Meer mit - in der Ferne fast verborgen im Nebel des Meereshorizonts - die kleine und niedrige Insel Paxos.

Als wir am folgenden Tag um 7:15 Uhr abfuhren, hatten wir wunderschönes Wetter. Gegen 11 Uhr erreichten wir Parga, das malerisch am Meer liegt und von hohen Mauern umgeben ist, während wir die Inseln Paxos (Anm.: und Antipaxos) links liegen ließen. Um 14 Uhr warfen wir den Anker in der Bucht von Korfu.

Hier sind wir schließlich im antiken Korfu, dem Phäakenland Homers, „dem Juwel des Ionischen Meeres, das den wechselhaften Schicksalen Epirus folgte“, bis es im 13. und 14. Jahrhundert in die Hände der Venezianer fiel, durch tausend Wendungen im 18. und 19. Jahrhundert an Frankreich ging und schließlich zur rechten Zeit an Griechenland überging, das sich der heroischen Korinther erinnerte, die sie, wie man sagt, 700 Jahre vor Christus gründeten. Griechisch ist die Bevölkerung, griechisch die Sprache, griechisch bzw. orthodox die Religion (abgesehen von einem Teil der katholischen Bevölkerung), griechisch die Bräuche und griechisch

der Handel. Wer aus dem „Norden“ kommt, merkt hier endlich, dass er die Schwelle des alten Europas überschritten hat und mehr oder weniger die Grenzen der orientalischen Poesie berührt.

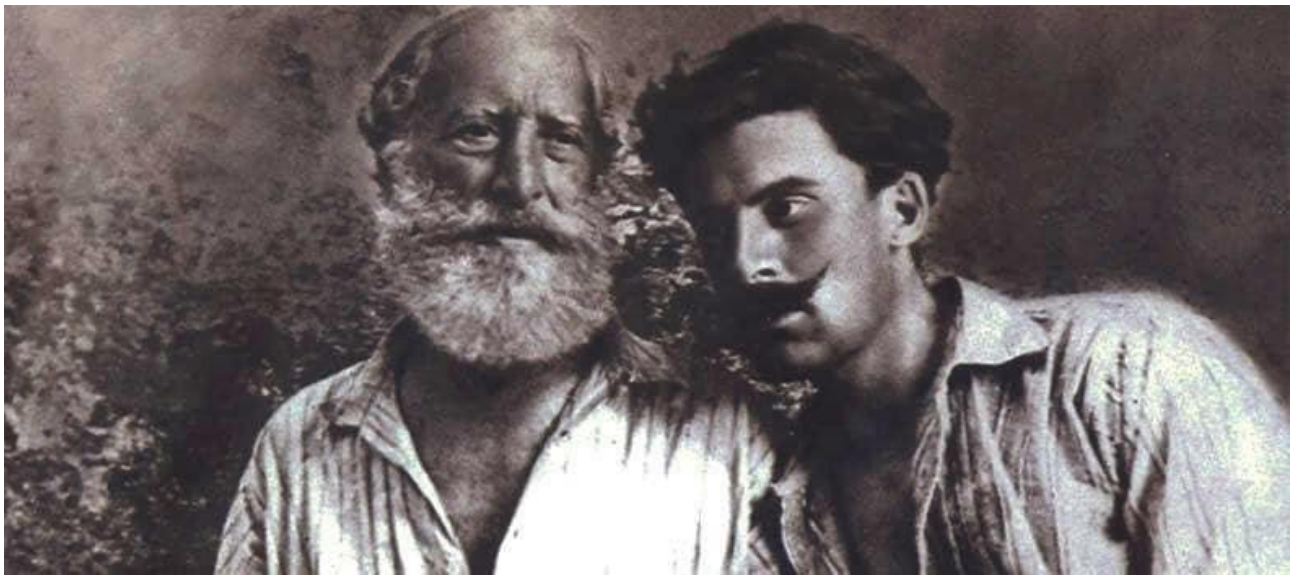
Ein niedriges Vorgebirge löst sich von der Insel, bildet zunächst einen Schlick, dann erhebt es sich und endet in einem zweiköpfigen Felsen, auf dem eine Festung errichtet wurde, die für viele Jahrhunderte Gestalt annahm.

Von See aus betrachtet wirkt Korfu wie eine moderne Kleinstadt, besonders im oberen Teil, wo sie sich hinter der Festung zeigt. Viel älter ist jedoch der Teil, der abfällt und den Hafen umgibt, versteckt mit ihm hinter einer kleinen Insel namens Vido, die einst auch formidabel befestigt war. Zwischen diesem Felsen und dem Kap Sideros tritt man in den Hafen ein; und da erstreckt sich die gesamte schöne Stadt mit etwa 72.000 Einwohnern zur Zeit der Wiedervereinigung der Ionischen Inseln mit Griechenland. Man empfindet ein Gefühl des Entsetzens oder der Verachtung angesichts der nunmehrigen Ruinen, die noch frisch wirken, als wäre die Katastrophe erst gestern geschehen. Insgesamt hat Korfu ein bezauberndes Aussehen, wie es sich im Meer spiegelt, mit seinen langen Reihen von Zypressen, mit seinen von Wäldern bedeckten Hügeln. Aber der Zauber nimmt zu, wenn man von oben unter einer strahlenden Sonne, die mit so vielen Abstufungen von Licht und Schatten alle Züge der atemberaubenden Landschaft hervorhebt, den Blick schweifen lässt, einerseits über die Ebenen und Hügel der weiten Landschaft, am Ende derer die Dörfer und seine Berge verstreut aufragen, andererseits das Meer; ich meine das Meer, das zwischen der Insel und dem Festland eingezwängt ist und aussieht wie ein azurblauer See, der am Fuße des Festlandes liegt, das das Aussehen eines großen Amphitheaters hat, dessen ungleiche Wände bis zur Himmelskuppel reichen.

Der modernste und typisch europäische Teil der Stadt befindet sich auf der sogenannten „Spianada“ hinter der Festung, wo sich der Palast von König Georg, die Konsulate, Cafés, öffentlichen Gärten, usw. befinden, sehr angenehme Orte. Wer weniger Lust zum Gehen hat, kann den sogenannten „Kanonenspaziergang“ nehmen, der eine gute Stunde weit entlang der Küste zu vielen schönen Häusern führt, mit einem sich ständig ändernden Blick zwischen Agaven, Feigenkakteen, Zypressen, Buchten, Felsen, kleinen Inseln und allem, was einen Spaziergang

angenehm macht. Nichts könnte schöner sein als der Park und die Aussicht von „Mon Repos“, der Villa des Königs.

Die Bevölkerung von Korfu ähnelt den Albanern, aber unter die Menge gemischt sieht man Griechen mit einer eng anliegenden Weste am Leib, fast als bestünde sie aus Maschen, und um die Taille einen weißen Rock mit voluminösen Falten, der bis zum Knie aufgeblasen wirkt, sodass man ohne das Gesicht zu sehen, sie für Tänzer unserer Balletttruppen halten könnte. Es ist ein Kostüm, das sehr feminin wirkt und im starken Kontrast zu den robusten, männlich schönen Gesichtern derjenigen steht, die es tragen.



Conte Theotokis (Vater und Sohn) - wichtige Mitarbeiter von Ludwig Salvator aus Corfu

Am 11. Juni um 7:15 Uhr verließen wir unseren Ankerplatz und fuhren durch den Nordkanal von Korfu, eingeengt zwischen der Insel und dem Festland, so dass es scheint, als ob wir in einem großen Tal oder einem großen See segeln, gekräuselt von azurblauen Wellen.

Die Sonne steigt über den Gipfeln von Epirus auf, badend in Wolken wie weiche und weißliche Nebel, aber viele Lücken im Himmel und ein schönes Stück Blau und Klarheit nach Süden erwarten sie entlang des leuchtenden Pfades, um das Versprechen eines anständigen Tages in das eines prächtigen Tages zu verwandeln.

Wir passierten die kleine Insel Tignoso, auf der ein Leuchtturm steht und von deren Küsten ein Riff zu denen von Korfu führt.

Inzwischen sind wir aus dem Kanal heraus. Mehrere Inseln (Merlera, Fano, Salmestrale, Diavolo, usw.) bilden eine Art Säulenreihe am Horizont nach Westen, während von hinten die Insel Korfu wie ein bergiger, vom Kontinent vorspringender Landstreifen immer mehr in den Dunst der Ferne verschwindet.

Wir segeln in Richtung „Nord-West“, fast entlang der Küsten von Epirus, so dass die Dörfer der Albaner deutlich auf den grünen Hängen und in den Tälern zu erkennen sind. Hier sind die Sitze der antiken Pelasger! Hier sind die Wege, die nach einigen von den ältesten Völkerwanderungen betreten, die später als Italiener bekannt wurden! Hier eroberte Pyrrhus oder Neoptolemus, der Sohn des Achilleus, der von den Heracliden verbannt wurde, sich einen Thron und gründete die Dynastie der Aeaciden! Hier ist Rom, das seine ersten Versuche mit seinen unbesiegbaren Legionen macht! Doch wo sind jetzt diese zahlreichen und fremdartigen Völker, die Epirus zu einer der historischsten und ruhmreichsten Gegenden machten? Würde Paullus Aemilius heute so viele Menschen finden, wie er nach dem denkwürdigen Sieg bei Pydna als Sklaven wegführte? Wie viele ruhmreiche Erinnerungen gibt es auf diesen wilden Hängen, die jetzt von einem Volk bewohnt sind, das christlich, unwissend, abergläubisch und halb unter dem Joch der Türken erniedrigt ist!

Währenddessen bewegt sich die „Nixe“ mit jedem Schlag der Schrauben immer weiter vorwärts. Das Meer ist ruhig und klar, aber ohne die charakteristische blaue Farbe, die im Mittelmeer in den langen Sommermonaten vorherrscht. Gegen 12 Uhr entdeckten wir ein wenig später auf unserer Steuerbordseite die kleine Insel „Saseno“ (Sazan) und zwei Stunden später passierten wir den Eingang des großen Hafens von Valona (heute: Vlore) nahe dem Anlegepier. Dieser Hafen ist eine großartige Bucht mit tiefen Gewässern, die ganzen Flotten Unterschlupf bieten kann, insbesondere an der Hand der alten Wächter, die bequem entlang seiner Breite von etwa neun Meilen navigieren können. Man könnte sagen, dass dieser Golf das Ziel der Gewässer zweier Meere ist, getrennt durch „Saseno“. Im Norden das Adriatische Meer, im Süden das Ionische Meer, da hier die Grenzen dieser zwei Brudermeere bestimmt werden, die ihre Gewässer ebenso wie ihre Stürme vermischen.

Am 12. Tag um 4 Uhr nahmen wir den Kurs wieder auf. Außerhalb der Bucht war das Meer von einem „westlichen Maestrale“ etwas aufgewühlt. Der Leuchtturm sandte seine von der aufsteigenden Morgendämmerung blass gemachten Strahlen aus. Wir folgten der Küste ein wenig abseits, da diese Gegend für ihre flachen Gewässer bekannt ist. Um 9:40 befanden wir uns auf Höhe des „Weißen Felsens“ von „Durazzo“ (jetzt Durres). Hier änderten wir unseren Kurs rechtwinklig zum genannten Punkt, um frei von der doppelten Reihe von Felsen zu sein, die die wenig sichere und angenehme Bucht sowohl wegen der geringen Tiefe als auch wegen des mangelnden Schutzes, den sie vor den Westwinden bietet - zu der sie vollständig offen ist - abschließt.

Wir ankerten vor der Stadt, die wir bereits gut kannten. Seine Kaiserliche Hoheit war der Einzige, der an Land ging und nach dem Frühstück an Bord zurückkehrte, woraufhin wir unsere Fahrt fortsetzten. Der Wind hatte nachgelassen, das Meer war fast ruhig, aber der Zustand des Himmels versprach nur mäßiges Wetter. Unter diesen Bedingungen umfuhren wir das Kap Rodoni, an dem der Leuchtturm stand. Wir sahen Dulcigno vom Meer aus und ankerten um 18 Uhr in „Antivari“, wo wir vom Mord an der bulgarischen Königsfamilie erfuhren.

Schon um 5 Uhr des folgenden Tages setzten wir unsere Reise fort. Der Himmel war halb bedeckt und das Meer wurde vom „Scirocco“ aufgewühlt. Die „Nixe“ rollte sanft auf den langen Wellen, und 1 ½ Stunden später erreichten wir „Budua“ (Budva). Der Erzherzog stieg sofort an Land, ebenso das Personal, das für den Einkauf von Proviant bestimmt war. Im Ankerplatz hielt man es nicht gut aus, da das Meer immer rauer wurde. Sobald der Kommandant an Bord zurückkehrte (um 9 Uhr), setzten wir unsere Fahrt fort. Um 11 Uhr befanden wir uns vor der Spitze von Ostro und ohne nennenswerte Vorkommnisse umfuhren wir um 15 Uhr die „Kämme von Ragusa“ (Dubrovnik) und warfen wenige Minuten später den Anker im Vorhafen von „Gravosa“. Sofort gingen wir von Bord und fuhren mit einer Kutsche nach Ragusa (11.200 Einw.). Es ist aufgrund ihrer Lage die schönste Stadt Dalmatiens und Umgebung und die interessanteste wegen ihrer Bauten und mittelalterlichen Monumente sowie ihrer Geschichte.

Die Stadt erstreckt sich wie Monaco auf einem Vorgebirge, das ins Meer ragt, in idealer Lage jumgeben von Bastionen, Türmen und Mauern. Die wichtigsten Sehenswürdigkeiten sind:

- die Kirche der Franziskaner mit dem malerischen „Kreuzweg“
- Der Dom und gegenüber der antike Zoll, auch Sponza genannt, mit seinem Arkadenhof
- Der Palazzo Bizarro
- der Marktplatz mit dem Denkmal von Gundulić und

- die prächtige Treppe des Jesuitenkonvents usw. Das Innere der Stadt ist sehr bemerkenswert und erinnert bei jedem Schritt an Venedig. Auf den Straßen begegnet man zahlreichen Männern und Frauen (generell hübsch), gekleidet in den verschiedensten Trachten aus Herzegowina, Montenegro, Konavle und Breno.

In diesem kleinen irdischen Paradies kennt man weder Schnee noch Frost. Ein klares Beispiel dafür ist die Vegetation, die im Garten von Pile auf der Insel Lokrum sprießt. Orangen, Zitronen, Agaven, Oleander und Palmen gedeihen hier in Freiheit, nicht nur das, wie mir die überaus freundliche Gräfin Linda Lerno Gozze erzählte, gibt es Jahre, in denen die Datteln vollständig reifen.

Markt in Ragusa (Dubrovnik) zur Zeit Ludwig Salvators

Währenddessen hatte der „Scirocco“-Wind zugenommen und brach lärmend in die kleine Bucht am Fuße des „Hôtel Imperial“ ein (das kürzlich mit allem modernen Komfort zwischen der Festung, der Bastion S. Maria und der Festung S. Lorenzo gebaut wurde) und bot ein spektakuläres Schauspiel.

Die Umgebung und die nahen Ausflugsziele sind interessant. Zuerst die Insel Lokrum mit dem Kloster, das angeblich von Richard Löwenherz erbaut, später teilweise von Erzherzog Ferdinand Max von Österreich und dem Kaiser von Mexiko restauriert und renoviert wurde. Zuletzt war es im Besitz des Kronprinzen Rudolf und der Prinzessin Stephanie, die es den Dominikanern von Ragusa Vecchia mit der Höhle des Asklepios schenkten. Das Tal des Ombla-Flusses, die berühmten jahrhundertealten Platanen von Trsteno und der französische Garten des Grafen Sasegli sind sehenswert.

Die Südwinde, die schom am Tag unserer Ankunft herrschten, blieben drei Tage bestehen. In der Nacht vom 15. auf den 16. ließ der Wind nach und glättete das Meer etwas, so dass wir um 11 Uhr den Kanal von Koločep passierten. Zwei Stunden später kamen wir aus der „falschen Bucht“ heraus und setzten den Kurs auf Korčula fort, wo wir um 16 Uhr an der Boje ankerten und uns sofort zum Landgang bereit machten. Korčula (1938 Einw.) ist eine alte Stadt auf der gleichnamigen Insel, deren Berge grün bewachsen sind.

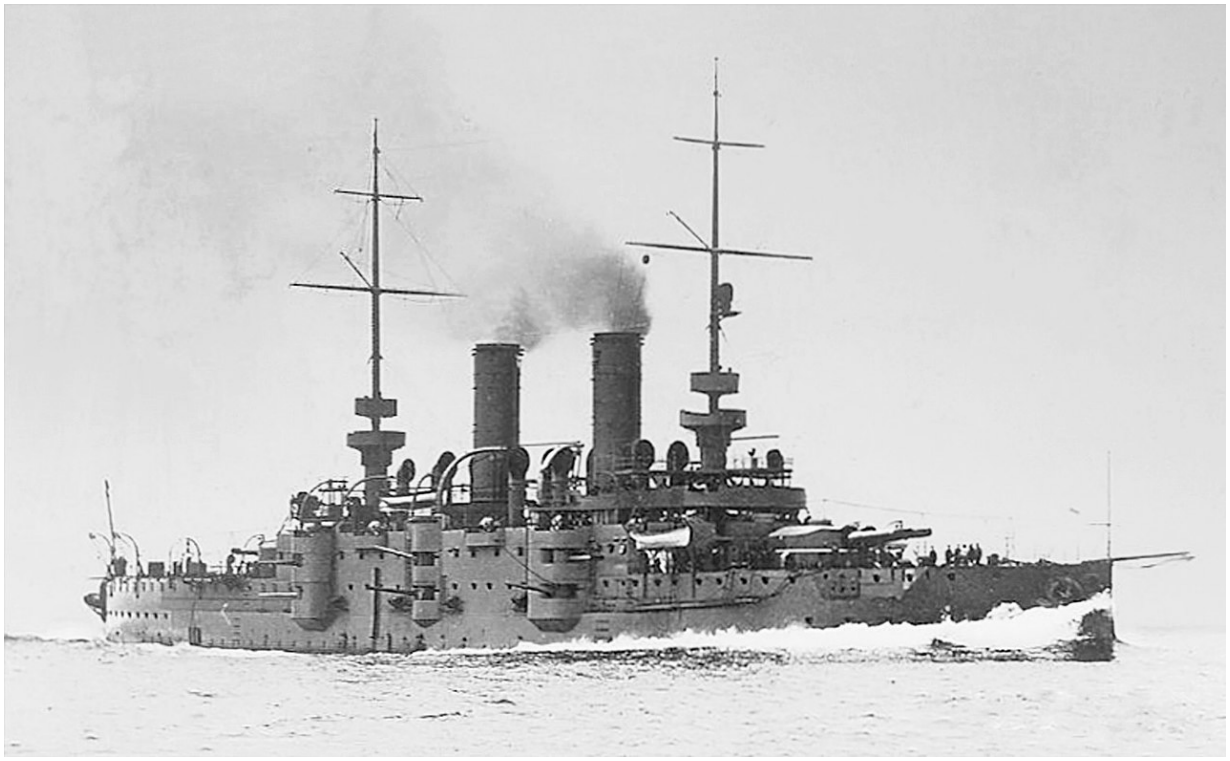
Im engen Kanal, der sie von der Halbinsel Pelješac trennt, fand die berühmte Seeschlacht zwischen Genua und Venedig statt, in der Marco Polo gefangen genommen wurde. Die alten Mauern von Korčula sind malerische Überreste primitiver Festungen.Die Straßen, die wir auf dem Weg zur Kathedrale durchquerten, die das Hauptziel des Besuchs war, waren gewunden, eng und ansteigend, aber ziemlich gepflegt. Darüber hinaus hat die kleine Stadt einen ganz besonderen Charakter und wir genossen es, sie in wenigen Stunden angenehmer Wanderung vollständig zu erkunden.

Am nächsten Tag, dem 17., lösten wir um 7 Uhr die Anker und setzten unseren Weg zwischen den beiden Blautönen fort. Gegen Mittag erblickten wir das Kap Jormana, wo die „Nixe“ bei einer ihrer ersten Reisen auf Grund lief, aber auf der Fahrt passierte nichts Bemerkenswertes. Bei Sonnenuntergang warfen wir erneut den Anker vor der Stadt Zadar, begrüßt von der entzückendsten Militärkapelle.

Zara (Zadar)

Die Stadt ist vom Meer aus malerisch; oft von Kreuzfahrern zerstört und verbrannt, wurde sie aber immer wieder aufgebaut. Versteckt zwischen Gebäuden jüngeren Datums findet man Reste römischer und venezianischer Ruinen. Die alte Kirche San Donato ist teilweise ein römischer Tempel. Eine antike korinthische Säule mit dem Löwen von San Marco ziert den „Piazza delle Erbe“. Der Dom, eine romanische Basilika mit prächtiger Fassade, das Landtor und die Kirche von San Simone gehören zu den Hauptsehenswürdigkeiten Zadars; letztere beherbergt den Sarkophag oder die sogenannte Arche von San Simone. Für den Bau dieses wertvollen Schreins benötigte der berühmte Mailänder Silberschmied Francesco im 14. Jahrhundert mehr als 1000 Pfund Silber und erhielt für seine Arbeit von der Kaiserin Elisabeth 28.000 Dukaten. Der Leichnam des Heiligen ist in hervorragendem Zustand.

Der morgendliche Markt von Zadar ist bemerkenswert für seine Lebhaftigkeit, schöne Frauen und kräftige Morlachen in ihren traditionellen Kostümen und schließlich muss man den berühmten Maraschino-Likör erwähnen.



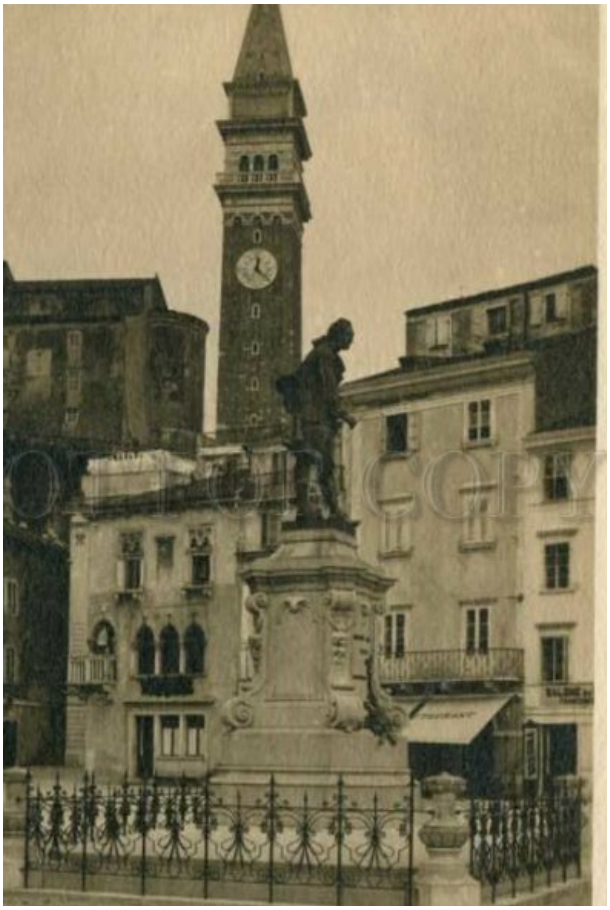
Schlachtschiff „SMS Habsburg“

Am 18. um 6:30 Uhr nahm die „Nixe“ wieder Kurs auf und unter guten Bedingungen durchquerten wir die gefürchtete Kvarner-Bucht. Dann zwischen den Inseln Brioni und Pula hindurch und in den Fasana-Kanal hinein. Hier trafen wir auf acht Schiffe der österreichischen Flotte, darunter die zwei prächtigen Kreuzer „Habsburg“ und „Babenberger“, die Manöver durchführten. Um 18 Uhr warfen wir Anker bei Rovinj, in der Nähe der Insel St. Katharina.

Am nächsten Tag (19.) gingen wir um 7 Uhr an Land, besuchten die Messe und streiften etwas durch die Zitadelle, die einige Fortschritte in Sachen Sauberkeit gemacht hat, aber immer noch viel

zu wünschen übrig lässt. Nach der Rückkehr an Bord lichteten wir den Anker und setzten unseren Kurs nach Piran fort. Der Himmel bedeckte sich, gelegentlich gab es einen Schauer und das Meer war ziemlich aufgewühlt vom Scirocco.

Am Nachmittag gingen wir für einen Spaziergang hinunter; der kleine Platz ist ansehnlich, in dessen Mitte das Bronzedenkmal des berühmten Tartini thront, den Piran als seinen Sohn beansprucht (Anm.: Giuseppe Tartini war ein berühmter Violinist und Komponist). Das Ensemble ist anmutig und ich glaube mit Recht kann man Piran als die schönste kleine Stadt Istriens betrachten; und in jeder Hinsicht als die sauberste.



Der Hauptplatz von Piran mit dem Tartini-Denkmal

Der Mondkalender zeigt den 20. Juni. Es ist ein feuchter, bewölkter, regnerischer Tag, und doch erscheint er mir so schön! Eine Stunde und zehn Minuten später machten wir an der Boje von San Rocco fest, begrüßt vom Läuten der Kirchenglocken und den wehenden Taschentüchern aus den Fenstern verschiedener Häuser, in denen liebe Menschen wohnen, die ich nach fast zwei Jahren der Trennung wiederzusehen und die Hand zu schütteln so dankbar bin.