

Gibraltar

Autor(en): **Bessler, H.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Rorschacher Neujahrsblatt**

Band (Jahr): **30-31 (1940-1941)**

PDF erstellt am: **06.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-947753>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Gibraltar

Von Dr. H. Bessler, St. Gallen

All die bunten Geschieke Südwest-Europas und Nordwest-Afrikas zogen an mir vorüber, als ich in der Sonntagmorgenstille auf einem der äußersten Felsköpfe von Gibraltar saß. Die Kalkhalbinsel schiebt unter dem Steilabfall des südlichsten Bergkopfes breite Terrassen vor, stufenweise niedriger verlaufend, bis ein letzter Absturz den Blick auf die Fluten hinunter freigibt. Großes Schweigen träumte über Land und Meer. Aus der Tiefe drang das Wellenspielgeräusch herauf; eine Fischerbarke, von kleinen Rudern bewegt, lenkte als zierliches Schälchen in die engen Buchten, aus denen der Sand in lichtem Grün schimmerte. Ein Segel hob sein weißes Dreieck vor den blauen Wassern ab; ein grauer Dampfer rankte in weitem Bogen in die Hafengebucht von Gibraltar ein, wo, noch knapp sichtbar, englische Schlachtschiffe, wellenblaue Kreuzer und Torpedoboote zu Dutzenden auf Wacht lagen — wie Krokodile scheinbar nebeneinander schlummernd und doch lauend. Leichter Wind trug das Summen der Maschinen vom einkehrenden Dampfer herauf — bald verlor es sich in den Wänden der obern Felsen; das Schiff entschwand in die tiefe Bucht von Algeciras hinein und war geborgen. Heller im steigenden Sonnenlicht grünt die Hügel und zeichnen sich die Korkwälder drüben auf spanischem Boden vor dem reinen Himmel ab; sie senkten sich gegen das südlichste Landende Europas beim Städtchen Tarifa. Seine weißen Mauern konnte ich nicht unterscheiden, denn zu blendend blitzte der Lichtglanz wie eine weißglühende Brücke von dort nach der afrikanischen Küste hinüber. Weit und ruhevoll zog in der letzten Ferne der Atlantische Ozean mit einem einzigen Linienglanz die Grenze zum durchsichtigen Himmel. Ennet den scheinbar ziehenden Wassern der Meerenge aber lockten die ersten Berge des schwarzen Erdteils: rot die Felsen, rostbraune Steilküste mit matt dunklem Grün über den Hängen, in gewinnender Weichheit aufsteigend zur runden Kuppe und in leichten Kurven absinkend, ostwärts, Ceuta zu. Eigenwillig fahren von dort die Kanten der Randgebirge auf zu ferneren Höhen, ab und wieder empor, bis in der Richtung Melilla das scheinbare

Wogenspiel der Bergkämme verblaut und sich dem Himmel vermischt, der aus dem dunkeln Schimmer des Mittelmeeres hoch auftaucht. Weit zieht dieses seinen Bogen hinüber nach Norden, wo die blauvioletten, harten Felskanten vor Malaga das Meerbild schließen und, in Kulissen sich voreinander schiebend, dem ragenden Berghaupten von Gibraltar sich nähern. Das Meer aber schien ein unendlicher Blausee.

Aus östlichem Horizont regte sich tiefes Brummen von Motoren — bald schwamm das Zeppelin-Luftschiff in Sichthöhe heran, silbern erglänzend; auf dem glasblauen Meere glitt sein Schatten wie ein riesiger Delphin mit. Zwischen zwei Kontinenten schwebte es, vorbei am «Union Jack», der Flagge des Britischen Weltreichs, die neben dem Leuchtturm im leichten Wind sich entfaltete. Stiller orgelten schon die Motoren, kleiner wurde das Schiff, hing bald nur wie ein winziger Komet in der Helle des Südens — ein Punkt noch, und hinter die Küstenlinie von Tanger bog es und war entschwunden. Es wagte seine erste Fahrt nach Südamerika im Jahre 1935 — mir kündete es sichtbarer als je die neue, erdteilverbindende Zeit, die den Im-

Abb. 1

Leuchtturm und Fahnenmast an der Südspitze von Gibraltar. Das Luftschiff «Graf Zeppelin» zwischen Europa und den ersten Bergen von Nordafrika.



perialismus durch die Lüfte trägt ... Und meine Gedanken schweiften zurück, als die Augen im Raume von Tanger vergeblich nach der letzten Spur des Luftkreuzers schauten, zu jener andern Durchfahrt eines deutschen Schiffes, das in Tanger angelegt hat, dreißig Jahre früher, um Kaiser Wilhelm II. auf afrikanischer Erde den Kampfruf um Marokko verkünden zu lassen. Die See lag damals fast so glatt wie heute — zu ruhig für den sonst meergewohnten Kaiser, der gerne genug seinem eigenen Gefühl, statt der Organisation seines Kanzlers von Bülow gefolgt wäre. Wie dringend suchte Wilhelm II. an jenem Morgen im Gespräch mit einem französischen Kreuzerkommandanten nach einem Grund, nicht aussteigen zu müssen, und wie hastig ritt er die engen Gassen der maurischen Stadt hinab, nach der tönenden Proklamation des deutschen Schutzes über Marokkos Selbständigkeit, wie rasch lichtete die kaiserliche Jacht ihre Anker und rauschte durch die Meerenge ostwärts von dannen ... Sie hat tiefere Spuren hinterlassen als ungezählte Panzerkreuzer — und als der leichte Schatten des «Graf Zeppelin» auf

Abb. 2

Punta de Europa: Die Südspitze unseres Erdteils bei Gibraltar. Das Geschütz, auf der untersten Terrasse die Meerenge beherrschend, läßt sich nach allen Seiten richten. Die Europa Road ist nicht eine Ringstraße um die Felsen; sie führt aus der Stadt auf der Westseite hieher zum Landgut des Gouverneurs. Im Hintergrund die Berge von Spanisch-Marokko (Afrika).



den stetig strömenden Scheidewässern zwischen Atlantik und Mittelmeer.

Graue Striche liegen auf den Hügeln von Ceuta, der Hafenstadt von Spanisch-Marokko: die alten Festungsmauern, die die Portugiesen ab 1415 zu bauen begonnen. Weiße, schmale Flächen und Perlenreihen schließen sich westlich an: mit Stadtmasse und Villen das moderne Ceuta, das sich ähnlich Algier an die Halde lehnt, die vom Hafen aufsteigt. Da herüber also kamen anno 711 die Araber unter ihrem Anführer Tarik; die Straße, durch die die salzsicheren Wasser des Mittelmeers in der Tiefe und die salzleichteren des Atlantik an der Oberfläche west- und ostwärts strömen, mißt an ihrer schmalsten Stelle 23 km. Gewiß mußten die Truppen des Tarik mehr als diese Strecke ruderd und segelnd zurücklegen, um trotz dem Flutenzug so rasch als möglich in die schützende Bucht beim dreifachen Felsen zu gelangen. Welch wimmelndes Hin und Her mochte da durch Tage und Wochen die Meerenge beleben, bis Krieger und Familien, eine ganze Völkerwanderung, herüber gebracht waren. Aber in der Steinzeit — als in unsern Seen die ersten Pfahlbauten standen — war schon ein Völkerzug nach Marokko hier durchgefahren; die Vandalen in der Völkerwanderungszeit hatten die Enge bezwungen und Nordafrika bis nach Tunis durchzogen. Der arabische Stoß nach Norden war so kräftig und erhielt so manchen Zuzug, daß sich die arabische Herrschaft in Spanien bis 1492, also 781 Jahre lang hielt: gute 130 Jahre länger als die Eidgenossenschaft besteht! Der Feldherr Tarik errichtete auf halber Höhe des landnächsten Felsens sein Kastell; es steht heute noch und beherrscht Bucht und Landstreifen nach Spanien wie kein zweiter Ausguck am Rande der Stadt (s. Abb. 6). Tarik soll an Land gestiegen sein mit dem Wort: «Das ist mein Berg!» Und er ist sein Fels geblieben: Djebel al Tarik, Berg des Tarik, umgestellt in Gibraltar, größtes Denkmal eines Feldherrn. Was wunders, daß sich Heerführer und Admiräle immer neu um Gibraltar beschäftigten.

Daß die Steinzeitvölker, daß die Vandalen, die Araber an der Meerenge nicht stehen bleiben konnten, habe ich in dieser nachdenklichen Stunde verstehen gelernt. Bevor ich mich mit neuem Reise-Entschluß durch die sonnenheißen Straßen der Festungsstadt zu wandte, holte ich vom Felsenriff aus noch einmal den Dreiviertelkreisblick ein, der von einem «Balkon mit Ortsgeist», vom erhabenen Auslug eines schweren Geschützrohres aus nach Osten, Süden, Westen und unten in überwältigender Farbenfülle zu gewinnen war. Es sitzt sich ganz bequem und sicher auf einem so langen Pferd von solidem Stahl, sofern es nicht gerade einen Hustenanfall bekommt und seine Eisentonnen übers Meer donnert ... und sofern nicht ein englischer Offizier, wie just an jenem Vormittag, mit höflicher Einladung dem Idyll ein vorzeitiges Ende macht und sich mit Paßkontrolle und dem Verlangen nach Photogra-

phenbeichte die Zeit vertreibt. Aber hätte er mich auch eingesperrt — ich hatte noch Zeit dazu — die weite Schau auf zwei Meere und zwei Kontinente, und auf jenes Zusammenfließen von Luftglanz und Wasserfunckeln draußen im Ozean, die grandiose Einfachheit dieser Sonntagstille in großer Landschaft hätte auch das finsterste Loch im maurischen Kastell oben nicht mehr zu löschen vermocht.

An großen Küstengeschützen, an Kasematten und unter höher gelegenen Geschützstellungen vorbei, mit einem Gedanken an die Urmenschen, die vor wohl 20000 Jahren am Felskopf oben hausten, erreichte ich die «Europastraße» wieder.

Mein neuer Fahrt-Entschluß hieß: Hinüber! Denn dieses andere wird mir nie mehr vergehen: das Begreifen des Begriffes *Meereenge*. Wir wissen, wie die Ufer eines Flusses oder Sees zum Ueberqueren anregen. Doch das ist nichts gegen die Lockung eines geheimnisvollen, fremden Erdteils, nichts gegen die unzählbare Lust, über Meer zu fahren und am Gegenstrande zu landen. Zu landen und dann auf jene roten Felsen zu steigen, auf ihre Kämme, und hinunter zu schauen in ein fremdes Tal, hinein in unbekanntes Land voll Bewegung, mit Bergen und Wäldern und Menschen. Die roten Küsten Nordafrikas ziehen einen unwiderstehlich in ihren Bann, wandern möchte man drüben, nichts als wandern! Also fuhr ich mit dem nächsten spanischen Schiff hinüber und setzte, nicht ohne wohlgepflegte Festlichkeit im Herzen, erstmals den Fuß auf afrikanische Erde. Und nun hinein ins Rif, soweit es zu reisen erlaubt war! Vorbei durch das geschäftige, doch allzu neuzeitliche Ceuta, dem Strand entlang und hinauf in die Hügelwelt um Tetuán, die uralte Araberstadt. Große Arbeit haben die Spanier da geleistet, aller Hochachtung wert, und doch die einheimische Bevölkerung und ihre Stadt geschont. Und als ich nach einigen Tagen wieder auf der Hafencaimole von Ceuta stand und nach Gibraltar schaute, da schien der Fels auf leichtem Dunst über den Wassern zu schweben, trotzig und unnahbar, doch verlockend mit ganzer Kraft: Komm herüber und schau! Da gibt es kein Halten mehr! König Pyrrhus von Epirus (Albanien) mußte im 3. Jahrhundert v. Chr. nach Italien hinüber greifen, die Römer nach Karthago und gleichzeitig nach Griechenland, wie die Italiener es heute gleichzeitig mit der Erfassung von Tunis wieder tun ... Und die Türken mußten über Bosphorus und Dardanellen, wie einstmal Alexander, den Sprung tun, und wen verlockt es nicht, am englischen Kanal nicht nur hinüber zu schauen? An solcher Stelle spüren wir die magnetische Kraft sichtbaren Landes jenseits des Meeres — kleine Wirkung dessen, was die Entdecker hinauszwang in die Ozeane, noch fernerem Land entgegen. Vielleicht steckt der Wandertrieb im Menschen mit derselben Kraft, die als Heimatliebe ihn an die Scholle fesselt. — Als unser blitzsauberes, spanisches Schiff nach anderthalb Stunden sich Algeciras näherte, glitt es an den schweren



Abb. 3

Der südliche Felskopf von Gibraltar. Kanonen auf den Film zu bannen, war streng verboten — die Kinder zu photographieren, die um die Geschütze spielten, wurde gestattet. Das Geschütz trägt die Aufschrift «Short»; es ist offenbar für Distanzen zu brauchen, die gegenüber den 40 km der heutigen Leistung «kurz» erscheinen. Oberhalb der Kasematten ein gleiches Geschütz auf einer Bastion (Bildmitte). Im Felskopfbereich wohnten einst Urmenschen.

englischen Kriegsschiffen vorüber, deren Sirenen mit auf- und absteigendem Ton unwirsch heulten, als wären sie Stimmen wilder Tiere — und was sind Kriegsschiffe schließlich anderes als motorisierte Raubtiere? Da drüben lehnt sich Gibraltar an den Sonnenhang und schiebt alte Bastionen an die sechs bis acht Kilometer breite Bucht, deren Osthälfte vom britischen Handels- und Kriegshafen, deren westlicher Teil vom Handels- und Kriegshafen von Algeciras besetzt werden. Etwa 21000 Einwohner mag Gibraltar zählen, ungerechnet die Garnison, deren Stärke wechselt. Nicht so viele Menschen bewohnen Algeciras, aber auch dieses anmutige Städtchen weiß von Weltgeschichte zu erzählen. Unweit der letzten Vorstadthäuser schaut weiß aus Pinien und Gebüsch, aus einem großen Park das Palace-Hôtel Cristina, in dem 1905 die Marokko-Konferenz drei Geschäfte besorgte: 1. Tanger, die Eingangspforte zu Marokko, weder den Spaniern, noch den Franzosen zu überlassen, sondern ein internationales Statut aufzustellen, das erst am 14. Juni 1940 durch spanischen Einmarsch in Tanger erledigt wurde, — 2. den Franzosen nicht zu ver-

bieten, Marokko zu nehmen, und 3. unter Ausschließung der Interventionspolitik der deutschen Regierung England und Frankreich definitiv zu nähern — zum ersten Mal, seit die Kolonialfragen im Zwischenfall von Fashoda im ägyptischen Sudan die beiden Mächte 1898 entzweit hatten.

Wie schwierig es sein mag, Gibraltar einzunehmen, schätzen wir an diesem Bild (Abb. 4), das die Entwicklung der ganzen Höhenlinie zeigt, von der aus über die angegriffene Stadt hinweg jede Ueberfahrt auf der Bucht gesperrt werden könnte. Seit 236 Jahren sitzen die Engländer nun in Gibraltar: 1704 nahmen sie es durch Handstreich ein, verteidigten es in diesem und im folgenden Jahre gegen spanische Rückeroberungsversuche und ließen es sich im Utrechter Frieden 1714 im Zusammenhang mit der Beendigung des spanischen Erbfolgekrieges als Eigentum bestätigen. Wohl die stärkste Bestürmung und die beste Bewährung hielt Gibraltar bei der vierjährigen Belagerung durch die Spanier aus, die von 1779 bis 1783 mit großem Mut und schweren Opfern immer neu ansetzten, die Festung zu nehmen und schließlich jede weitere Berennung einstellen mußten. General Elliot verteidigte damals Gibraltar, ließ Flächen der vorgelagerten Ebene überschwemmen — Abb. 5 zeigt ein heute noch erhaltenes Wasserhindernis im Vordergrund und oben in den Felsen die Galerien jener Zeit; Feuer aus den neuen Geschützstellungen in den Felswänden oben und in der Mitte des Steilabsturzes von über 400 m hielt die Angreifer in Schach. Das Museum der Stadt — übrigens das wohl einzige Haus im reinen maurischen Stil — bewahrt das Andenken Elliots, der nicht nur dem Wesen, sondern auch der Nase nach ein Original war; man nannte ihn «the cock of the Rock»: den Hahn des Felsens, und die Zeichner schienen restlos glücklich zu sein, seinem Pro-

fil dieses Hahnenschnabelnasenungetüm voransetzen zu können. — Bis zur Seeschlacht von Trafalgar, 1805, zwischen Franzosen und Engländern — jenem Kampf, in dem Admiral Nelson fiel — lag Gibraltar in Ruhe; die Kriegshandlungen zogen sich von dem am linken Rande des Kärtchens (Abb. 8) sichtbaren Trafalgar bis vor den südlichen Felsen hin. Wer aus der Stadt in die palmenbestandenen und reich mit Blumen besetzten Alameda-Gärten tritt, den leitet die Straße aus dem Tor heraus am tiefgelegenen Friedhof der Gefallenen von 1805 vorbei. Wie wenig Seeleute beider Parteien konnten gerettet, wie wenige Tote den Fluten entrissen und hier in stillem Winkel zur Erde bestattet werden!

Wollen wir vom Hafen her in die Mainstreet, die Hauptstraße, gelangen, müssen wir uns einer tüchtigen Kontrolle unterziehen und drei Tunnels, drei Stadttore somit, durchschreiten. Der «Conte di Savoia», mit dem ich hergefahren war, hatte an die zwanzig Touristen tief in stockfinsterner Nacht und starkem Wellengang ausgeladen; der Tender konnte nicht am großen Schiff festgemacht werden — man mußte einfach, wenn die Tenderseite vom tiefsten Punkt wieder emporstieg, von der Außentreppe auf das kleine Schiff springen und sich am nächsten Faß oder Seil halten, um nicht wie ein Koffer übers Deck zu rutschen. Der Conte glänzte von Hunderten von Lichtern, im weißen Oberbau taghell erleuchtet; Girlanden von Lämpchen zogen den Seilen nach über die Masten vom Bug zum Heck, und zwei weitere große Schiffe prangten ebenfalls in aller festlichen Helle. Wohin uns das uralte Mietauto führte, wußte keiner von uns Passagieren; das sauste um Ecken und durch Gassen, und plötzlich stand ich vor einem Hotel dritten Ranges; wenn mein Zimmer nicht zu schließen war, ging es mir immer noch besser als eine Woche später in Sevilla, wo der Hotelier gute Nacht



Abb. 4

Der dreifache Fels und die Stadt Gibraltar von Algeciras aus gesehen. Den Teil links (gegen Spanien gewendet) zeigt Abb. 5. Der höchste Felskopf (425 m) fällt auf der spanischen Seite senkrecht ab. Hier zeigt er den Regenwasser-Sammler: eine große Betonfläche mit Abzugkanälen. Senkrecht darunter am Oberrande der Stadt das maurische Kastell (heute Gefängnis); die Stadt (ca. 21 000 Einw.) mit Handelshafen (links) und Kriegshafen (rechts). Mittlerer Felskamm zuoberst von den letzten wildlebenden Affen Europas bewohnt. Rechts der Fels von Abb. 3, hier Ansicht von Westen.

Abb. 5

Der höchste Fels mit der senkrechten, 420 m hohen, fast glatten Wand (gegen Spanien), mit Löchern (Mittelteil) von Geschützstellungen; auf der Westseite (Bildmitte) noch deutlicher sichtbar: Galerien aus Elliots Zeit, 1779 bis 1783. Die Vorratsschuppen am Fuß des Felsens können leicht abgebrochen werden. Künstlicher See als Hindernis. Im Altertum hießen dieser Fels und die Berge um Ceuta die Säulen des Herkules; nur dieser stärkste von allen Halbgöttern konnte die hohen Berge zur Seite der Meeresstraße aufgerichtet haben.



sagte, die Tür zuschlug und von außen den Schlüssel abzog, um am andern Morgen allerdings wieder öffnen zu lassen. — In Gibraltar weckte mich das Westminster-Glockenspiel der nahen Kirche, die Parade zog auf: weiße Hosen, feuerrote Röcke, Bärenmützen, Spiel voran, so kam die Truppe daher, gefolgt von Dudelsackpfeifern und Soldaten in Schotten-Röcklein, zuletzt ganz in Weiß der Governor von Gibraltar. — Mit der Geschäftswelt und der Bevölkerung war rasch Kontakt erreichbar; die meisten Bürger stammen aus Spanien, sprechen spanisch und englisch und wissen zu betonen, wie stolz sie seien, Briten zu sein... Die untere Stadt bietet nicht mehr Malerisches, als von einem Kriegshafen erwartet werden kann. Die neuen Bastionen mit Spazierweg unter Palmen öffnen den Blick auf den Kriegshafen, wo die «Queen Elizabeth» und die «Nelson» Nahrung für Menschen und Maschinen faßten.

Wer ein altes Automobil besitzt und Geld verdienen will, der fahre nach Gibraltar. Im Kriegshafen wie auf den Kriegsschiffen treten fast alle Waren zollfrei ein und aus, also auch Oel und Benzin. Man lebt in Gibraltar billig. Dann stelle sich der Autobesitzer am Morgen hinter die letzten Taxis am Ende der Hauptstraße; er braucht nicht lange auf Kunden zu warten; sie füllen den Wagen von selber: fünf Personen, und sieht es die Polizei nicht, auch sieben, und zahlen je 25 Cents: 15 Rappen. Und nun fahre der Automann los, genau so wütend um alle Kurven und Ecken wie sein «Vorgänger» voraus und sein «Nachfolger» hinter ihm; aber nach Erreichung der asphaltierten Landstraße stelle er den Motor ab wie die andern und lasse den Wagen auslaufen: es reicht gerade zur Zollstation, unweit des Rennplatzes. Nach der raschen Kontrolle wird der Motor wieder in Wut gebracht, der Wagen brennt durch, erreicht nach dem Eisentor großes Tempo, um die Straße

über die neutrale Zone hin nach höchstens 300 m Benzinfahrt wieder im Leerlauf zu nehmen. Will der neue Chauffeur stilgerecht fahren, so halte er gleich auch für mehrere Minuten Atemluft zum Fluchen bereit, denn es kommt vor, daß Schafherden und Schweinefamilien, Kühe und an diesem eifrigen Verkehr interessierte Esel auf die Straße treten und die sausende Renditefahrt hemmen. Ob der Wagen Schwung genug behalte, bis vor die Polizeikontrolle am Stadteingang von *La Linea* zu fahren, oder ob er 100—200 m davor aufhöre zu rollen, kümmert den Fahrer nicht. Er wird unter keinen Umständen nochmals einen Tropfen zoll- und trustfreien Benzins verspritzen und wartet seelenruhig, bis sich Passagiere für die Rückfahrt melden, noch heute oder morgen. Erst dann wird gewendet und mit dem gleichen Sparsystem zurückgerast. Nach einigen Jahren Betriebes mit mehreren Wagenaltertümern zieht sich der Besitzer vornehm und vermöglich zurück, nicht ohne seinen Autopark vorher günstig zu verkaufen.

Von dem Städtchen *La Linea* aus — das im Bürgerkrieg von 1936—1938 ernstlich gelitten hat — steigt der Festungsfelsen zu gewaltigem Klotz auf. Die neutrale Zone, spanischer Boden, doch auf 2 km Breite un bebaut zu halten, läuft von der Bucht mit ihren kleinen Werften und zahllosen Booten hinüber zum Mittelmeer. Tankhindernisse bezeichnen heute die englische Hoheitsgrenze, und es soll ein Wassergraben von der Bucht zum Meere sich hinüberziehen. Am leichtesten scheint Gibraltar von der Bucht aus angreifbar, obwohl die alten Bastionen da noch erheblichen Widerstand leisten könnten. Gefährlich war bis vor fünf Jahren die Mitte der Ostseite, weil verschiedene tote Winkel eine Bestreichung leichter Couloirs im ansteigenden Fels verunmöglichten. Dem haben die Engländer durch einen neuen Wassersammler abgeholfen, der, aus här-

testem Eisenbeton gegossen, auch scharfem und schwerem Beschuß standhält und eine so glatte Fläche vor den niedrigsten Felskamm legt, daß auf ihr jeder ausgleitet. Ein Verstecken hinter Steinklötzen und etwelchem Gestrüpp und ein Ansteigen, ohne in die Feuerfarben der oben postierten Maschinengewehre zu kommen, gibt es da nicht mehr. Als ich vom fahrenden Schiff aus, bei leicht bewegter See, die Aufnahme (Abbildung 7) machte, fehlte zur fertigen Betonplatte nur noch knapp der vierte Teil. Wie viel schroffer auf der Ostseite die rauhen Wände aufstreben, kaum mit friedlichen Mitteln zu erklettern, geschweige denn gegenüber entschlossener Abwehr, sehen wir deutlich genug. Während auf der Westseite die Stadt sich sonnt, steht hier kein Haus als das des Governors am Fuße der auslaufenden Terrassen, und nahe der Steilwand drei Fischerhütten und einige Wachtbunker. Trotzig und hart schiebt sich dieser dreifache Höhenzug wie ein gewaltiger Riegel in die Meeresstraße vor, deren engsten Durchpaß er beherrscht und auf der er jedes Schiff passieren sieht. Vor dem Weltkrieg waren es täglich ihrer 20, die da durchfuhren, in der Zwischenkriegszeit jährlich mehr als 8000 Passagen. Nicht daß zur Friedenszeit jedes Schiff hier hätte anlegen müssen — auch nicht jedes Kriegsschiff. Gibraltar war zugleich letzte Poststation vor der Ausfahrt in den Ozean, erste bei der Einfahrt zum europäischen Kontinent, und Ankerplatz für Kreuzfahrten aller Art. Neben dem Damm, an dem der Tender zum Empfang der großen Schiffe ausfuhr, das Fährboot nach Algeciras übersetzte, legten auch die ebenso bewährten wie alten englischen Kleindampfer an, die den drei- bis fünfständigen Dienst nach Tanger versahen — angenehmer, rascher war es schon mit den Spaniern zu fahren, deren neue Schiffe der Städteklasse: Ciudad de Algeciras u. a. der spani-

schen Schiffbaukunst alle Ehre eintrugen. Der deutsche Dampfer «Columbus» lag im hintern Becken der Bucht und weckte mit seiner eleganten Linie das Entzücken einer Gruppe von Engländerinnen und Engländern — derselbe Dampfer sollte 1939 von der eigenen Besatzung versenkt werden, bevor die Engländer ihn als gute Prise faßten — wer hätte auf der fröhlichen Fährfahrt zwischen Gibraltar und Algeciras damals an solche Ereignisse gedacht!

Wie ein breit hingelagerter Löwe liegt der Felsenzug da, sprungfertig und mit wachendem Haupt, die Tatze in die Meerenge vorgestreckt, um mit den Krallen zu fassen oder zuzuschlagen, wie es ihm nötig erscheint. Den Eindruck des meerstolzen Albion sollte ich kurz vor meiner Abfahrt mit dem «Giulio Cesare» — der von Südafrika nach Genua heimzog — erleben: die britische Mittelmeerflotte war über Nacht erschienen, mit abgeblendeten Lichtern, und fuhr nachmittags wieder aus.

Nach vielfachem Aufheulen der Sirenen — sie singen nicht mehr so verlockend wie zu Odysseus' Zeiten, und wir brauchen uns die Ohren nicht mehr verstopfen zu lassen, bloß um vom modernen Sirenenchor nicht bezaubert zu werden —, nach Pfeifsignalen und Flaggensteigen ordneten sich die vielen Schiffe zum Ausmarsch: voran die Unterseeboote, wohl ein Dutzend, langsam in den Fluten ziehend, Mannschaft auf Deck; rasch verschwanden die Matrosen im kleinen Turm, und auf geheimes Kommando waren in kaum zwei Minuten alle Tauchboote von der Meeresfläche verschlungen — eine unheimliche Waffe. Dann stachen die Zerstörer in Front und langen Doppelreihen, Geschwader um Geschwader, in See; kaum hatten sie drei, vier Schiffslängen zurückgelegt, stoben sie schon davon, in die kleinen Wellenkämme messerscharf einschneidend, und



Abb. 6

Blick vom maurischen Kastell (bester Aussichtspunkt) auf die innerste Bucht von Algeciras mit Booten und kleinen Werften, auf den einen der künstlichen Seen, den Rennplatz und die Grenze der britischen Besetzung. Neutrale Zone mit alter und neuer Straße. Rechts das Mitteländische Meer. Im Hintergrund das Städtchen La Línea und die nächsten spanischen Berge, die jetzt stark befestigt werden sollen.

gleich darauf verbarg der Fels der Europaspitze ihre Weiterfahrt. Zuletzt noch, als schon die Kreuzer in Linie ausgezogen waren, entschlossen sich die Kolosse, die Stahlhaie der schwersten Kampfklasse, der leichteren Flotte zu folgen. Breit im Wasser lagernd, bewegten sie sich vorsichtig aus der Bucht; doch kaum fühlten sie sich frei im freien Meer, schossen auch sie mit Vollkraft davon, behütet von einer kleinen Zerstörer-nachhut.

Was bedeutet nun dieses Gibraltar für Großbritannien, was für das Mittelmeer? Und wird es gegen einen Angriff zu halten sein? Die Antwort muß zwei Epochen scheiden: die Zeit vor 1936/38 und die Zeit nachher. Im Staatsvertrage mit Spanien hatte Großbritannien sich mit Rücksicht auf Gibraltar ausbedungen, daß die Spanier von Melilla bis Tanger und vom Flüßchen bei Barbate nahe Trafalgar (s. Abb. 8) bis vor Malaga keine Befestigungen errichten dürften. Mit der Hilfe der Achsenmächte Italien und Deutsches Reich an General Franco, während des Bürgerkrieges, änderte sich alles: nicht nur konnte Spanien ohne ernsten Protest von Frankreich und England her Tanger besetzen — ein Zugriff, der in früheren Epochen zum Kriege geführt hätte —, es konnte auch die Befestigung der Höhen nördlich La Linea und vielleicht auch die Errichtung von Stellungen hinter den Hügeln westlich Algeciras vornehmen. Ceuta wurde modernisiert, sodaß es den Kanonen von Gibraltar antworten kann. Gibraltar blieb auf dem kriegstechnischen Standpunkte von 1914—18 stehen und scheint erst seit zwei Jahren in wehrhaften Stand gesetzt zu werden — wehrhaft nach heutigen Begriffen. Sobald aber die Umgebung befestigt wird, sobald Spanien nicht mehr in bester Freundschaft zu Großbritannien steht, kann keine Flotte mehr mit Sicherheit in der Bucht ausruhen: sie wäre dem Beschuß aus erster Nähe fast wehrlos ausgesetzt. Damit entwertet die Aufhebung des Tangerstatuts durch Spanien die Stellung von Gibraltar ganz bedeutend und gefährdet seinen Besitz. Gibraltar kann nicht mehr allein die Meerenge sperren — es kann selber abgesperrt werden. Der Luftkrieg hat es wie Malta als Flottenstützpunkt fast unbrauchbar gemacht — und es sollten französische Flugzeuge sein, die im Auftrage der Regierung Laval den ersten Bombenangriff auf Gibraltar durchführten: tragisches Verhängnis zwischen zwei Verbündeten, die den zweiten Krieg miteinander gegen denselben Gegner führten — und deren Bündnis drüben an der Bucht auf den Spazierwegen um das Hotel Cristina, angesichts der löwenstarken Festung Gibraltar und der davor verankerten britischen Flotte angebahnt worden war!

Es gibt um Europa fünf Meerengen, deren Beherrschung den Zugang jeweils zu zwei großen Meeresflächen überwacht und die anstoßenden Länder zu wichtigen strategischen Entscheidungsgebieten macht; das sind

1. der *Sund*, den Dänemark mehr als Schweden bewachen kann;

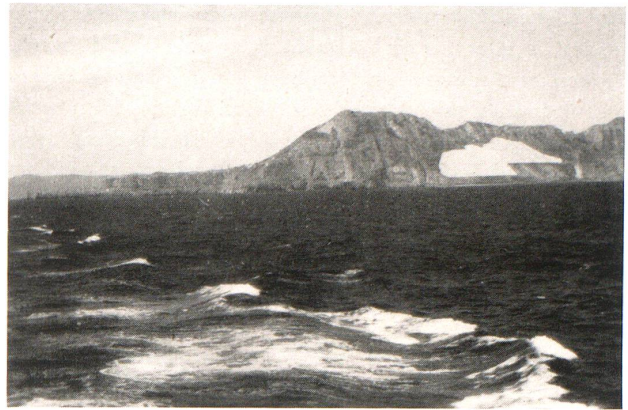


Abb. 7

Ostfront der Gibraltar-Felsen, nach der Ausfahrt Richtung Osten vom Schiff aus gesehen. Links die Hügel hinter Algeciras, fast gleich hoch scheinend, und die vordersten Terrassen der Punta de Europa wie eine Löwentatze ins Meer vorgestreckt. Mitte: Betonplatte für Regenwassersammlung und Sicherung gegen Aufstieg.



Abb. 8

2. der *Aermelkanal*, zwischen England/Irland und Frankreich, im Krieg 1939/40 erstmals in der Geschichte von der deutschen Wehrmacht am Südufer besetzt, mit der angekündigten Absicht, auf das Nordufer überzusetzen;
3. die *Straße von Gibraltar*, seit 1704 von Großbritannien allein beobachtet;
4. die *Dardanellen und der Bosphorus*, seit 1453 von den Türken besetzt;
5. der *Suezkanal*, in englisch-ägyptischem Besitz, seit seiner Vollendung 1869.*

Jede Macht, die diese Engen sperren kann, vermag in zwei Meere zu wirken. Das Antlitz der Erde zeigt zur Seite der Ozeane eine Reihe kleinerer Meere, die

* Erbauer: Ingenieur Negrelli, der die Straße St. Gallen-Speicher-Trogen-Altstätten projektierte; Oberleitung und Finanzierung am Suezkanal: Ferdinand von Lesseps.

die Küstenlinien der Kontinente wie riesige Randseen begleiten oder als tiefe Buchten zwischen und in die Landmassen eingreifen. Doch nicht die ostasiatischen und indischen mit ältester Kultur an ihren Ufern, nicht die amerikanischen engeren Meere wurden seit alter Zeit so tausendfach von Schiffen durchkreuzt und so schwer mit Geschichte begabt wie das Mittelmeer: keines schmückt ein so reicher Kranz von Ruinen ringsum. Auch Nord- und Ostsee, die doch viel Bewegung von Völkern und Länderschicksalen trugen, reichen an Buntheit der umwohnenden Stämme und der Geschehnisse bei weitem nicht an das Mittelländische Meer heran. Keines der Nebenmeere — auch nicht die mit den Farbnamen — erhielt im Laufe der Erdgestaltung eine so vielfältige Gliederung wie das Mittelländische Meer: Mediterraneo, das Meer mitten im Lande drin, nach der Weltvorstellung der Alten.

Nicht um die großen Ozeane, spät erst um ihre Küsten, wohl aber um die engeren Meere geht seit Jahrtausenden der Kampf, denn sie sind dem Menschengeste, der menschlichen Vorstellungskraft faßbar. Kein Mensch kann den Wogen befehlen — die kommen und gehen mit Wellenberg und Wellental, wie ihre Gesetze es bestimmen, und wohlweislich haben die Alten die Macht über die weite See den Göttern überlassen, und nicht ohne Grund demselben Gotte Poseidon, dessen Dreizack auch die Erde erbeben ließ. Aber die Meere, die sich keinem Menschenzwange fügen, die wie die Berge den an ihnen lebenden Völkern den Sinn der Freiheit geben, diese Meere tragen Schiffe, und sie kann der Mensch fassen, wenn es ihm nur gelingt, an engen Durchlaßstellen und in versteckten Winkeln tiefer Buchten sich einzunisten und auf jedes Schiff zu lauern, das die Enge passieren muß. Je knapper der Durchpaß bemessen, je größere Gegensätze er scheidet: ganze Kontinente, umso schärfer streiten Angriff und Verteidigung um den Besitz der Wasserstraße — sei sie natürlich oder künstlich entstanden. Das haben die Seeräuber des Altertums genau gewußt, nur fehlte ihnen ein gemeinsamer Wille, dem sie erlagen, als Pompeius 67 v. Chr. die Lücken von Gibraltar und Hellespont (Dardanellen) schloß und in 40 Tagen das westliche, in 50 Tagen das östliche Becken von allen Räufern säuberte. Zum ersten Male war das Mittelmeer eine *mare nostrum*: unser Meer, ein römisches Meer geworden, und von da an gibt es eine römische, eine italienische gesamt-mediterrane Politik. Diese erste Beherrschung des Mittelmeeres ist Vorbild aller späteren Politik *im* Mittelmeer geworden, zu der der Staat der Apenninhalbinsel berufen war und der nicht ruhte, bis er die Stellung von Karthago gewann (146 v. Chr.). Im selben Jahre unterwarf er Griechenland, denn es baut sich wie

ein Sprungbrett nach Süden vor für den, der Aegypten zum Ziel nimmt. — Gibt es eine englische Mittelmeerpolitik? Ein bewährter britischer Marinefachmann sagt: «Nein! Denn es hat nie gegeben, es gibt nicht und wird nie geben: eine klar bestimmte britische Politik für einen bestimmten Raum und eine bestimmte Zeit. Und es gibt für Großbritannien nicht eine Flottenpolitik im Mittelmeer, sondern nur die Flottenpolitik überhaupt, von der diejenige im Mittelmeer einen Teil bildet, wenn auch zwischen Ostasien und den britischen Inseln die Mitte.» Nur ein Fünftel der englischen Einfuhr kommt durch das Mittelmeer, nur ein Zehntel aus den Mittelmeerländern. Von Kalkutta nach London ist es um das Kap der Guten Hoffnung nur 50 Prozent, von Australien noch 10 Prozent teurer als über Suez — dafür aber sicherer. Gewiß geht durch das Mittelmeer der zweitdichteste Schiffsverkehr der Erde, wegen des Suezkanals. Wenn Gibraltar nicht lebenswichtig und lebensentscheidend für Großbritannien wirkt, so bleibt es als Tor zum Suezkanal doch die eine Garantie für die Bewahrung jenes nächsten Weges nach Indien. Es bewacht die Eingangspforte zu jenem andern Meer: der Sahara mit ihren Wogen von Sand — über Tanger. Die Enge steht im Süden in mohammedanischer Hand, wie Dardanellen und Suezkanal — Großbritannien bleibt noch immer die größte muselmanische Macht, der es darauf ankommen muß, Stellung zu bewahren. Bezeichnend für die Gefahr der Stunde steht die Drohung gegen Gibraltar auf: wenn diese Frage erhoben wird, heißt das, daß es nun für Großbritannien um alles geht. Es erscheint als tragisches Geschick für England, daß maßgebende Staatsmänner diese Stunden noch weit weg wähten, während sie schon zu schlagen begannen.

So fängt es an, um das Südende Europas und das Nordkap Afrikas herum warm zu werden: wie zwei Kohlen einer Bogenlampe stehen die beiden Kontinentsspitzen einander gegenüber; politisches Streben, der Wille zur Macht läßt sie auf mit starkem Strom. Es könnte jeden Augenblick der flackernde Lichtbogen des Machtkampfes dort entbrennen, wo die ruhige Flamme des Kulturtausesches bisher in edler Gleichkraft geleuchtet hatte. Zu weit voneinander entfernt für eine Brücke, stehen sich beide Erdteile zu nah, um nicht herüber, hinüber die Menschen zu locken — möchten die Spanningskräfte des Machtwillens an der Meeresstraße von Gibraltar keinen alles zerstörenden Kurzschluß erzeugen.

Punta de Europa, April 1935, und
St. Gallen, 2. November 1940.

Die Bilder 1, 2, 3 und 7 nach Aufnahmen des Verfassers, Nrn. 4, 5 und 6 nach Aufnahmen von F. Roisin in Gibraltar; die kleine Karte wurde mit Bewilligung der Schweizerischen Atlas-Delegation aus dem M.A. entnommen.