

13.

SPANIEN.

Post- und Verkehrswesen

auf der

Pyrenäischen Halbinsel.

Von

Paul Lietzow - Berlin.



BERLIN 1891.

Verlag der Expedition der Deutschen Briefmarken-Zeitung

(Dr. H. Brendicke, Berlin W 57.)

221416



Spanien.

Post- und Verkehrswesen auf der pyrenäischen Halbinsel.

Von Paul Lietzow, Berlin.

1. Portugal.

Der Reisende, welcher auf dem Seewege nach Lissabon gelangt, landet nächst der Praça do Commercio (dem Handelsplatz), einem der schönsten Plätze der Hauptstadt von Portugal, dessen Südseite die Wellen des breiten Tajo-Stroms bespülen, an dessen Ost- und Westseite sich grossartige Palastbauten erheben, welche den Sitz verschiedener Behörden bilden. Unter dem Säulengang des westlichen Palastes befinden sich die Eingänge zu dem Haupt-Postamt von Lissabon. Ein kleiner Raum mit einem Tisch und einer Bank, einem Tintenfass und einigen Federn dient dem Publikum zum Schreiben. Die Schalterräume sind nach englischem Muster eingerichtet: Drahtgitter bilden die Grenze zwischen dem Publikum und den Beamten. Schränke, Arbeitstische, Brief- und andere Wagen sind dieselben wie zur Zeit in London.

Die Postbeamten tragen, wie ich auf meiner Sommerreise von 1891 bemerkte, keine Uniform in Frankreich, England, Gibraltar, Portugal, Spanien, Italien und der Schweiz, sondern bürgerliche Kleidung. Nur die Briefträger erfreuen sich einer Dienstinütze. Allenfalls schmückt die Kragengegend ihrer Blause ein farbiger Vorstoss.

Der Verkehr mit den Postbeamten von Portugal und Spanien ist für den Fremden nicht leicht, da diese Herren, geringe Ausnahmen abgerechnet, nur ihrer Landessprache mächtig und selten befähigt sind, auf eine französische Anrede eine Antwort zu geben.

Die Abfertigung der Postkundschaft ist sehr umständlich, was aus folgendem Beispiel erhellen mag: Ich trat an einem heissen Tage des Juni mit einem schweren Druck-

sachenpackete an einen Schalter der Hauptpost. Der Beamte wog dasselbe und sagte, es koste 100 Reis Porto. Da ich Freimarken nicht besass, legte ich den Barbetrag hin, worauf mir bedeutet ward, dass ich erst an einem anderen Schalter Freimarken kaufen und diese aufkleben müsse. Nachdem dies geschehen, kehrte ich an den ersten Schalter zurück. Nun wurde das Packet noch einmal gewogen und erklärt, dass noch weitere 50 Reis fehlten. Ich kaufe diese an dem zweiten Schalter, kehre an den ersten zurück und werde nun erst mein Packet los. Nun denke man sich, dass vor beiden Schaltern Leute warten und wieviel Zeit unnützer Weise verloren geht!

Nur einer von den vielen anwesenden Beamten hat die Postwertzeichen in Verwahrung; denn in Portugal und Spanien herrscht ein allgemeines Misstrauen des Einen gegen den Andern. Niemand hält seine Untergebenen oder Mitmenschen für ehrlich: daher herrscht nur Argwohn und überall finden sich die grossartigsten Vorsichtsmassregeln. Man mag auf der pyrenäischen Halbinsel reisen, so weit der Himmel blau ist, überall findet man die Fenster der Erdgeschoss-Wohnungen mit den schwersten Eisenstangen verbarrikadirt, wie anderswo kaum die Zuchthäuser! Diese Eisenkörbe verwahren oft sogar noch die Fenster des 2. und 3. Stockwerks, was doch von grenzenlosem Misstrauen Zeugnis ablegt.

Am Hauptzollamt von Lissabon sind hunderte von Beamten angestellt. Die oberste Steuerbehörde daselbst lässt immer einen Beamten durch den andern kontrolliren: sonst könnte es nicht vorkommen, dass ein kleiner Handkoffer von einem Oberkontrolleur in Gegenwart von 5 Unterbeamten gewogen

und seinem Inhalte nach untersucht, dann verschlossen und in ein entfernt liegendes anderes Amtszimmer gesandt wird, wo dieselbe Untersuchung seitens einer zweiten Beamtenschar von neuem beginnt!

Einzig steht die Post von Portugal mit ihrer Praxis inbetreff der Beförderung von Postkarten da. Inlandkarten kosten 10 Reis (= 5 Pfg.), Weltpostkarten 20 Reis. Als ich einst eine (braune) Inlandkarte benutzen wollte, um sie unter Nachzahlung der fehlenden 10 Reis nach Deutschland zu senden, erklärte mir der Beamte, dies sei nicht statthaft. Ich hatte aber schon am Tage vorher eine solche Karte, welche ich mit 30 Reis (statt 20 Reis) frankirt hatte, in den „Einwurf“ am Gebäude der Hauptpost gesteckt. Diese mit 10 Reis zuviel bezahlte Karte hat ihren Bestimmungsort nicht erreicht. Es hat sie ein Beamter in Lissabon wahrscheinlich „von der Beförderung ausgeschlossen“: Jedenfalls sehr bequem für ein Musterland wie Portugal!

In allen übrigen europäischen Ländern wird betreffs der Postkarten eine mildere Praxis befolgt, und zwar nach dem Grundsatz, dass auf eine Leistung auch eine Gegenleistung folgen soll.

Briefkästen sind in der räumlich sehr ausgedehnten Hauptstadt Lissabon nur spärlich vertreten und noch seltener werden dieselben entleert. Am Gebäude des Haupt-Postamts befinden sich an der Hausfront 4 Oeffnungen zum Einwerfen von Drucksachen, Briefen und Karten. Für Portugal bestehen 2 Spalten und für das Ausland ebenfalls 2 Spalten.

Alle Inschriften auf den Postämtern von Portugal, auf dem Zollamt und bei den übrigen Behörden sind ausschliesslich in portugiesischer Sprache abgefasst. Ein Fremder, der nicht wenigstens eine oberflächliche Kenntnis der portugiesischen Sprache besitzt, wird daher aus den Verlegenheiten nicht herauskommen und beständig Verlusten ausgesetzt sein.

2 Spanien.

Die Bedeutung des Sprichwortes „Das kommt mir spanisch vor“ lernt der Fremde am besten bei häufigem Besuch der spanischen Postämter kennen, nicht minder bei Benutzung der spanischen Eisenbahnen und Dampfschiffe. Hier kann man haarsträubende Dinge erleben. Meiner Ansicht nach stehen Post- und Eisenbahnwesen in Spanien auf der allerniedrigsten Stufe. Spanien ist auf dem Gebiete des Verkehrswesens hinter allen europäischen Ländern zurückgeblieben und befindet sich damit etwa in

derselben Verfassung wie Deutschland vor 50 Jahren. Viele Einwohner unseres Vaterlandes, welche sich zu den Gebildeten zählen, aber ausser einem Teile von Deutschland nichts gesehen haben, sprechen ja von Serbien, Bulgarien und von der Türkei als von Barbarenländern. Ich möchte demgegenüber bemerken, dass Serbien und Bulgarien inbetreff des Postwesens auf der Höhe der Zeit stehen, dass das türkische Postwesen sich auf dem Wege der Reform befindet und dass selbst die Eisenbahnen in der Türkei wenig zu wünschen übrig lassen, wenn man von den immerhin seltenen räuberischen Ueberfällen absieht, an denen die Bahnverwaltung unschuldig ist

Betrachten wir einmal die hervorragendsten Postämter Spaniens, besonders diejenigen der grossen Verkehrscentren!

Das Haupt-Postamt von Madrid ist im Herzen dieser Hauptstadt gelegen, welche etwa 400 000 Einwohner zählt, in der Calle de las carretas d. h. Strasse der Karren, oder wie Fremdwörtersüchtige übersetzen, Strasse der Carreten, wenige Schritte von der Puerta del Sol (deutsch Sonnenthor), dem Brennpunkt allen Glanzes und Lebens von Madrid. Das Postgebäude hat einen grossen Umfang und sieht sehr stattlich aus, aber es ist schon recht alt und trägt die Zeichen des Verfalls sichtbar an sich. Einzelne der Postschalter sind dumpfe, dunkle, fensterlose, jedoch stark vergitterte Löcher, in welchen die Beamten bei dem unsicheren Schein flackernder Gasflammen, welche keine Glocke schützt, arbeiten.

Alle Inschriften sind spanisch. Nur der Ausdruck „Poste restante“ macht eine Ausnahme. Vor dem Schalter der postlagernden Briefe geht es stets lebhaft zu. Hier erscheinen hauptsächlich die Estranjeros, die Ausländer und spanische Provinziale. Vermag der Beamte die gewünschten Briefe nicht zu finden, dann reicht er einen ganzen Stoss von Briefen und Karten, oft einige hundert, durch das Gitter und überlässt es dem Fremden, sich die ihm passenden herauszusuchen.

Ab und zu spricht eine junge, schöne Spanierin mit üppig schwarzem Haar, Glut- und dem unvermeidlichen Fächer vor, nimmt einige niedliche Billetas entgegen, deren rosen- oder feuerrote Umschläge nach Eau de mille fleurs duften, und verschwindet schnell wieder, da ihr die Blicke der Zigaretten rauchenden Caballeros vor und hinter den Eisenstäben des Schalters lästig fallen.

In Madrid werden am Poste-restante-Schalter auch die militärischen Dienstbriefe

ausgegeben. Man sieht daher hier stets die Ordonnanzen der verschiedenen Regimenter: Rote Husaren mit rotem Tschako und blauen Hosen, hellblaue Garde du Corps mit schwarzem Schnurbesatz, roten Hosen, plumpen breiten Stiefeln und einem blanken Tombachhelm, einer verunglückten Nachahmung des preussischen Kürassierhelms, katzenartig gewandte Infanteristen, deren blaue Röcke und rote Hosen an unsere Freunde, die Franzosen, erinnern, und denen nur das steife, schräg zugehende, weisse oder hellblaue Käppi ein spanisches Gepräge verleiht.

Ogleich der Vorraum zu diesem Schalter sehr eng ist, sitzen hier stets noch 2–3 Gensdarmen mit blauen Rücken, roten Kragen und einem Hut à la Napoleon I., welche die Büchse am gelben Lederzeug tragen. Mannschaften von dieser Kerntuppe des spanischen Heeres begleiten jeden Eisenbahnzug in Anbetracht des noch bestehenden Räuberunwesens. Dass diese Leute noch im Jahre des Heils 1891 mit Vorderladegewehren bewaffnet sind, halte ich für beklagenswert.

Während meiner Reise habe ich verschiedene Bücher und Kunstblätter gekauft und diese dann als eingeschriebene Drucksache nach Berlin gesandt. Die Versendung dieser nützlichen Gattung von Postsachen hat in Spanien ihre Schwierigkeiten. Als ich an einem glühend heissen Tage, um $\frac{1}{2}$ 5 Uhr nachmittags, mit einem solchen Packet am Schalter der Calle de las carretas erschien, sagte mir der Beamte lakonisch: „mañana à las once“ (morgen Vormittag um 11). Eile kennt man in Spanien nicht, auch nicht bei der Post und bei Eisenbahnen.

Auf der spanischen Post werden gewöhnlich nur an 1–2 Tagesstunden eingeschriebene Drucksachen entgegengenommen, zu einer anderen Stunde Wert- und Einschreibebriefe, Postanweisungen kennt Spanien nicht. Ein Fremder kann hier in die grösste Verlegenheit geraten, wenn ihm das Geld ausgeht; denn es sind seitens deutscher Bankinstitute sogar nur Cheks auf Madrid zu haben, nicht auf andere Plätze dieses grossen Landes. Fremdes Geld, Münzen oder Papiergeld, kennt in Spanien kein Mensch und noch weniger wird es in Zahlung genommen. Die Zahl der Wechselgeschäfte ist verschwindend klein. Ueberhaupt bestehen solche nur in den wenigen grossen Handelsplätzen. Der Geschäftsverkehr wird dadurch ungeheuer schleppend, schwerfällig und langweilig, dass Kassen nur 3 Stunden (gewöhnlich von 11 bis 2 Uhr) täglich geöffnet sind. An Sonntagen und den zahlreichen katholischen Feiertagen ist geschäftlich nichts zu erlangen.

Wenn man nun noch in Erwägung zieht, dass die Anzahl der ankommenden und abgehenden Eisenbahnzüge die denkbar geringste ist (von Madrid geht täglich nur morgens und abends je ein Zug ab! — den Bahnhof Friedrichstrasse zu Berlin passiren täglich über 300 Züge! —), dass es in ganz Spanien keine eigentlichen Bahnhofsgebäude gibt, sondern nur mehr oder weniger kleine und jämmerliche Bretterschuppen, so wird man mir beistimmen, dass das gesamte Verkehrswesen in Spanien sich noch im Zustande der Kindheit befindet.

Auf der spanischen Post sind alle Einrichtungen so getroffen, dass die Beamten möglichst wenig Dienststunden haben. Dieser Umstand und das Misstrauen, welches die Oberbehörde ihren Beamten entgegenbringt, sind die Hauptursache, dass Spanien die Postanweisungen nicht einführt. Aus diesem Grunde werden auch Postkarten und Freimarken nicht von den Postämtern, sondern nur in Tabakgeschäften verkauft, welche durch auffallende Schilder in den spanischen Nationalfarben, rot und gelb, und die Inschrift „Expenduria“ gekennzeichnet sind.

Mit der Beförderung von Packeten befasst sich die spanische Post zwar, aber zahlreiche Packete gelangen nicht in die richtigen Hände, nicht an den berechtigten Empfänger, sondern an fremde Personen.

In Spanien ansässige Geschäftsleute fremder Nationalität sprachen mir ihre grosse Unzufriedenheit mit der spanischen Post aus. Ein in Barcelona ansässiger italienischer Kaufmann erzählte mir sogar folgenden Vorfall: Sein Hauptgeschäft befände sich in Venedig; er unterhalte deshalb mit demselben einen regen brieflichen und, in dringenden Fällen, telegraphischen Verkehr. Sein Name und seine Person seien dem Post- und Telegraphenamte zu Barcelona genugsam bekannt. Einmal erwartete er aus Venedig ein dringliches Telegramm. Verschiedene Male erschien er zwecks Abholung auf dem Telegraphenamte, stets ward ihm der Bescheid: „Nichts angekommen“. Endlich erhielt er sein Telegramm, das nachweislich schon 48 Stunden auf dem Telegraphenamte gelegen hatte! Dies ist ein Beispiel von vielen, wodurch die dortigen Zustände illustriert werden könnten. Das Misstrauen aller gegen alle trägt wahrscheinlich auch die Schuld, dass Spanien die Wohlthat der Postbriefkästen entbehrt. Solche befinden sich nur in den mit rotgelben Schildern bezeichneten Tabaksläden. Die Postverwaltung wird sich sagen, dass Briefkästen an Hausflächen oder Strassenecken häufig, vielleicht fortwährend, ausgeraubt sein würden.

Aus diesem Grunde findet der Fremde in keinem spanischen Gasthof neben seinem Lichte Streichhölzer. Diese würden in 99 von 100 Fällen gestohlen werden: denn sie sind ja nicht niet- und nagelfest! — Dass sämtliche Fenster aller Erdgeschoss-Wohnungen in Spanien in der fürchterlichsten Weise mit den schwersten Eisenstangen verbarrikadirt sind, gilt in diesem Lande der Räuber-Romantik für selbstverständlich.

Da ich von dem Verkehrswesen in Spanien spreche, so kann ich nicht unterlassen, hier auch zwei Uebelstände zu berühren, die nahezu ein Verkehrshindernis bilden: 1. Das falsche Geld und 2. das Bettlerwesen.

In Spanien gilt als alleiniges Zahlungsmittel spanisches Geld und zwar Papiergeld in Scheinen zu 25, 50 und 100 Pesetas, Silbergeld in Stücken von 50 Centimos, 1, 2, 2½ und 5 Pesetas (letztere heissen Duro = harte Thaler), endlich Kupfergeld: 2, 5, 10 Centimos. Silbergeld und Banknoten werden oft gefälscht, sodass sich zahllose falsche Münzen und Scheine im Umlauf befinden. Die Verfertigung falschen Geldes wird in Spanien bestraft, nicht aber die Verausgabung. Sobald jemand eine Zahlung erhält, wird jede Münze einzeln auf die Marmorplatte geworfen, um am Klange die Echtheit zu erkennen. Der Fremde erleidet so manchen Verlust, da der Spanier diesem ausser falschem Gelde auch echte, aber minderwertige Münzen anhängen kann z. B. veraltete spanische und Silbergeld von den Philippinen.

Das Bettlerwesen ist in keinem Lande der Welt so ausgeartet und fast zur Landplage geworden, als in Spanien, dem Lande voll Sonnenschein. Gebettelt wird hier überall, auf Wegen und Stegen, in Städten und Dörfern. In einzelnen Städten ist es mir begegnet, dass alle 3 Minuten ein Kerl an mich herantrat und ein Almosen verlangte. Dazu kommen noch bettelnde Frauen. In Sevilla sagte eine junge Frau zu mir: „Señor, schenken Sie mir etwas Geld, ich habe grossen Hunger!“ Wer könnte da widerstehen? Doch auch der gutherzigste Mensch knöpft hier bald Herz und Taschen zu.

In Toledo betteln massenhaft Kinder die Kaffeehausgäste um den Zucker an, den sie nicht selbst verbrauchen wollen.

Sind dies nicht Verkehrshindernisse und Erschwerungen des Verkehrs? Der Fremde hat am meisten darunter zu leiden, denn nicht jeder besitzt die eiserne Stirn des Spaniers oder der reisenden Engländer.

In den Städten Escorial, Toledo, Aranjuez (sprich Aramcluess) und Cordoba, be-

rühmt durch die Moschee der 1000 Marmorsäulen, hatte ich nichts auf der Post zu thun: dafür ward mir die Marter spanischer Eisenbahnfahrten zu teil. Hitze und Staub werden hier auf die Dauer unerträglich. Die meisten Eisenbahnwagen sind aussen und im Innern überaus schmutzig, sowohl in der III., wie in der II. Wagenklasse.

Von Córdoba nach Sevilla fuhr ich II. Klasse. Mein Coupé hatte das Aussehen eines lange nicht gereinigten Schweinestalls. Die Lederbänke waren mit Staub und Asche von Zigaretten bedeckt. Den Fussboden bedeckten zollhoch zertretene Eierschalen, Speckschwarten, Hühnerknochen, fettige Papiere, Käserinden, wozu später noch Apfelsinenschalen und zahlreiche Kirchkerne hinzukamen, welche mein Nachbar eine Zeit lang vor sich hin auswarf. Zwei andere Mitreisende rauchten Zigaretten und räusperten in jeder Minute dreimal aus. Die drei Reisegefährten waren athletische Kerle in kurzen Jacken und mit breitkrämpigen Filzhüten. Sie warfen wilde Blicke um sich und sprachen überlaut, wobei der eine fortwährend ein breites und langes Dolchmesser schwang. Ich glaubte unter „Ritter der Heerstrasse“ geraten zu sein, wie man in Spanien die Räuber nennt, und stieg daher nach einer halben Stunde aus. In einem andern Coupé erfuhr ich, dass es Stierkämpfer seien, welche in Spanien Eisenbahn III. Klasse zahlen und II. Klasse fahren.

Eine Eisenbahnfahrt, welche ich von Madrid nach Toledo (73 Kilometer) und von Toledo aus zurück an die grosse Eisenlinie machte, welche Madrid mit Córdoba (Süd-Spanien) verbindet, charakterisirt das spanische Eisenbahnwesen am besten.

Am 4. Juli früh 8 Uhr verliess ich Madrid in der Richtung nach Süden. Nach 2 Stunden Fahrt machte der Zug auf freiem Felde Halt und blieb eine volle Stunde liegen. Es befand sich hier nur ein unansehnliches Stationshaus, welches allein den Namen Castillejos führt. Ringsum befindet sich kein Haus, kein Ort, kein Baum.

Nachdem eine Stunde Wartens verlossen war, kam ein neuer Zug, den ich bestieg, um nach nur ¼ Stunde Fahrt das uralte Toledo zu erreichen.

Die Rückfahrt gestaltete sich noch schlimmer. Am nächsten Tage und zwar nachmittags ½5 Uhr verliess ich Toledo wieder. Schon nach ½ Stunde fand Wagenwechsel statt, d. h. ich musste einen andern Zug besteigen. Nun wieder ½ Stunde Fahrt. Ankunft in Castillejos, nämlich im freien Felde vor einem Holzschuppen, wo alle Reisenden aussteigen müssen.

Auf dem Bahnhof von Toledo und am Zuge war kein einziger Beamter gewesen: während der Fahrt hat niemand nach der Fahrkarte gefragt. Kein Beamter fordert zum Wagenwechsel auf — das Publikum ist sich allein überlassen.

Als Castillejos erreicht war, fragte ich meinen Wagenachbar: Wie lange ist hier Aufenthalt? Antwort: 5 Stunden. Ich glaubte in die Erde sinken zu müssen. Der Stationsvorsteher bestätigte mir diese unglaubliche Botschaft. Was nun in dieser Einöde machen? Ich riss meine Karte von Spanien aus der Tasche, um mich zu orientiren, wo ich sei. Da kommt ein Zug herangebraust. „Wohin fährt dieser, Señor?“ — „Nach Madrid.“ Bitte um ein Billet nach Aranjuez.“

Billet lösen, den Zug besteigen und abfahren, war eins. Nach einer Stunde war ich in Aranjuez, durchwanderte die vom Tajo durchströmten herrlichen königlichen Gärten, sah, wie einst Don Carlos, die Sonne feurig hinter den Bäumen des Parks versinken und dachte an Schillers Drama.

Nun noch 2 Stunden Biwak auf dem dunklen Bahnhof von Aranjuez, da die Stadt ein Potsdam in verbösierter Auflage ist, und $\frac{1}{4}$ 11 Uhr abends Rückfahrt nach Castillejos und 13-stündige Eisenbahnfahrt nach Córdoba. — Meine Fahrkarten (Aranjuez-Castillejos und Toledo-Córdoba), welche zu Fahrten in der Länge von 60 deutschen Meilen berechtigten, hat niemand angesehen und niemand abgenommen. Ich hebe sie zum ewigen Andenken an Spanien auf.

Man kann sich denken, dass ein fünfständiger Aufenthalt in einer sonnenverbrannten Steinwüste, wie ihn die spanische Eisenbahnverwaltung ihren Reisenden zuteil werden lässt, etwa ein Zufall oder eine Ausnahme ist. Nein, dieser Aufenthalt ist Regel. Er brauchte nicht stattzufinden, wenn der Zug von Toledo anstatt um $\frac{1}{2}$ 5 Uhr nachmittags erst um $\frac{1}{2}$ 10 Uhr abends abgelassen würde!

Uebrigens durfte ich mich eigentlich nicht beklagen, da ich die Mussezeit anwandte, um Aranjuez zu besuchen. Zwei bekannten deutschen Reiseschriftstellern, den Herren Dr. Gustav Rasch (1868) und Alfred von Seefeld (1876) ist es schlimmer ergangen. Diese haben sich vor der Holzbaracke, welche den Namen Castillejos führt, 5 Stunden gelangweilt.

Dass die Eisenbahnzüge in Spanien oft lange liegen bleiben, hat seinen Grund zum Teil darin, dass fast sämtliche Eisenbahnen nur ein Geleise haben. —

Eisenbahnfahrpläne sind nie und nirgends

in Spanien zu sehen und die wenigen Kursbücher sind unzuverlässig, da sie vielfach falsche Angaben enthalten. Fragt der Fremde nach den Abfahrtszeiten der Züge oder der Dampfschiffe, so begegnet er allgemeiner Unwissenheit. Kein Mensch kann jemals eine Antwort erteilen, weil die Spanier sich um nichts kümmern, von nichts wissen und nichts lernen ausser ihrem Geschäft oder Handwerk, und oft habe ich in Spanien zweifelt ausrufen müssen: „Mit diesen Menschen hier kann man Thüren einrennen, sie wissen vom helllichten Tage nichts!“

In Sevilla, der schönsten, freundlichsten und poetischsten Grossstadt Spaniens, befindet sich das alte und unscheinbare Postgebäude in einer engen Gasse. Eine Front, welche nach der engen, aber sehr belebten Schlangenstrasse hinausragt, trägt den originalsten Briefkasten, den ich jemals gesehen habe: einen mächtigen Löwenkopf von weissem Marmor. Briefe und Karten wirft man durch den geöffneten Rachen. So gelangen dieselben schnell in das Innere des Postgebäudes.

Die Beamten sitzen in den engen Räumen sehr beengt. Mit meinen Drucksachen hatte ich wieder kein Glück. Sevilla hat für diese nur eine bestimmte Mittagsstunde, von 12—1 Uhr. Ich verlor somit wieder einen Tag.

In Cadix, einer volkreichen Hafenstadt am atlantischen Ocean, liegt das Postamt an einem mit südlichen Bäumen und Pflanzen geschmückten Platz. Das Gebäude ist alt, die Amtszimmer sind eng, hässlich und dumpfig. Die Briefträger sah ich von 10 bis 11 Uhr abends (in Spanien sagt man „nachts“) Stösse von Briefen und Drucksachen austragen.

Es ist recht bezeichnend für ein Land, wenn sogar grosse Städte mit 80000—200000 Einwohnern nur ein Postamt besitzen, welches noch dazu einen kläglichen Eindruck macht und den grössten Teil des Tages geschlossen ist.

Malaga liefert ein besonders abschreckendes Beispiel. Diese Stadt, berühmt wegen ihrer Weine und Südfrüchte, prächtig am mittelländischen Meere, an der Südküste Spaniens gelegen, mit etwa 200000 Einwohnern die drittgrösste Stadt von Spanien und dessen zweite blühende Handelstadt, Hauptstadt einer Provinz, Sitz eines Generalkommandos, eines Bischofs u. s. w., besitzt eins der jämmerlichsten Postämter, welches ich auf meinen Reisen durch alle möglichen Länder jemals kennen gelernt habe.

Nachdem ich von Cadix aus Seefahrten nach Tanger (Marokko) und Gibraltar ge-

macht hatte, gelangte ich ebenfalls auf dem Seewege nach Malaga. Am Tage meiner Ankunft, am 22. Juli, machte ich mich auf die Suche nach dem einzigen Postamt dieser glänzenden und lebhaften Stadt. Es war 3 Uhr nachmittags, als ich dasselbe in Gestalt eines alten unansehnlichen Häuschens entdeckte. Ich betrat den Hausflur und fand links und rechts je einen hölzernen Fensterladen als Verschluss der beiden Postschalter. Auf dem gartenartigen Hof des Hauses fragte ich einen 20-jährigen Menschen, welcher ein Kind wartete, wann die Post geöffnet würde. Antwort: „á las cinco de la tarde“ (um 5 Uhr nachmittags).

Ich verliess ärgerlich das Posthaus; denn ich war gezwungen, den Weg hierher noch einmal zu machen, was bei der glühenden Hitze und dem blendenden Schein der Sonne Süd-Spaniens eine Strapaze war. Als ich mich nach 5 Uhr wieder einfand, war der Schalter links geöffnet. Der einzige anwesende Beamte war ein junger Mann in bürgerlichem Anzug, welcher mir auf meine Frage, die ich mir in spanischer Sprache einstudirt hatte, nach postlagernden Briefen, mürrisch und kurz antwortete: jetzt würden nur Briefe angenommen. Der Postrestante-despacho (Schalter) sei nur abends von 8—9 geöffnet. Bei dieser Erklärung war ich erst recht entrüstet und entfernte mich voller Grimm, nur etwa „spanische Zustände“ vor mir himmelmelnd.

Nach 8 Uhr abends, als der Himmel schon im Glanz der Sterne funkelte, waren denn doch beide Holzladen von den Schaltern entfernt. An dem rechtsseitigen drängten sich viele Menschen, welche postlagernde Briefe in Empfang nahmen. Zwei Beamte waren zu diesem Zweck in Thätigkeit. Ich war auch so glücklich, einen Brief und eine Karte zu erhalten. Als ich mich in eins der grossartigen Kaffeehäuser begab, welche mit ihrem Reichtum von Marmor, Spiegeln, Vergoldung und dem Glanze des elektrischen Lichtes alle Berliner Kaffeehäuser in Schatten stellen, um die Nachrichten aus Berlin zu lesen, gingen einige Briefträger mit gefüllten Ledertaschen durch die Gassen, um Postsachen auszutragen.

Die glänzenden Kaffees und das kleine Postamt mit seiner spärlichen Beleuchtung sind sehr bezeichnend für Spanien. Das Materielle herrscht hier allein, während die geistigen Interessen hintenanstehen. Der Engländer will die Kulturstufe eines Volkes nach dem Seifeverbrauch beurteilen; ich bin dagegen der Meinung, dass die Entwicklung der Verkehrsanstalten (Post, Telegraph, Eisenbahnen, Dampfschiffe) den sichersten

Massstab für die geistige Entwicklung eines Volkes abgeben. In dieser Beziehung stehen Deutschland und England obenan, Spanien aber in letzter Reihe. Zahlen beweisen: Von den 17 Millionen Einwohnern Spaniens kann kaum die Hälfte lesen und schreiben!

Von Malaga aus machte ich noch eine Seefahrt nach Barcelona und hatte damit die Seereise um die ganze pyrenäische Halbinsel vollendet.

Barcelona, Hauptstadt von Katalonien, die zweitgrösste Stadt Spaniens, mit etwa 300 000 Einwohnern, wetteifert mit Madrid an Grösse, Pracht und Schönheit. Im Schiffsverkehr und Handel ist es der erste Platz Spaniens. Der Hafen ist stets von einer Flotte grosser Dampfer und stattlicher Segelschiffe gefüllt. Das hiesige Haupt-Postamt liegt in einer engen Gasse und ist ein Gebäude aus der neuesten Zeit, jedoch nur ein Mittelhaus von zwei Stockwerken und fünf Fenstern Front. Die Einrichtung ist gediegen. Der Besucher geht über einen Hausflur, auf welchem zwei Thürhüter sitzen und die Bewegungen jedes Eintretenden scharf bewachen, jedenfalls auf höheren Befehl, diktirt durch das Misstrauen der Spanier gegen all und jeden. Ich fand auf dem Vorplatz der Schalterräume, welche (ein Unicum bei Spaniens Postämtern!) Oberlicht, nämlich wirkliches Tageslicht haben, ein Blatt mit dem Verzeichnis der Dienststunden angeschlagen. Es ist daraus ersichtlich, dass die Einlieferung von Postsachen nur in homöopathischen Dosen geschehen kann: ein paar Stunden für Wertbriefe, 1—2 Stunden für Drucksachen, geringe Zeit für Packete u.s.w. An der Front des Posthauses befinden sich 4 Spalten für den Einwurf von Briefpostgegenständen.

Der Marken- und Kartenverkauf befindet sich in einem Privathause gegenüber der Post. An den Fenstern sind ganze Markenbogen verschiedener Werte ausgehängt. Drei Caballeros (englisch Gentlemen) besorgen den Verkauf.

Das Telegraphenamnt von Barcelona liegt am Eingang der Rambla, der Hauptverkehrsader, unweit des Hafens. Dies ist äusserst unansehnlich und der für das Publikum bestimmte Vorraum ist so eng, dass zwei Menschen kaum Platz haben. Die Inschrift „Sellos de correos“ (Postmarken) verlockte mich einzutreten und um Postkarten („Tarjetas postales“) zu bitten. Der einzige Beamte, ein junger, bartloser Mensch, sagte mir spanisch, er habe Marken, aber niemals Postkarten. Das kam mir von Neuem spanisch vor. —

Nachdem ich in Spanien während eines vollen Monats auf dem Gebiete des Verkehrswesens die seltsamsten Dinge erlebt hatte, strebte ich eifrig danach, wieder das Gebiet eines wohlgeordneten Staatswesens zu erreichen und beschloss daher, noch mit Grauen an die spanischen Eisenbahnen zurückdenkend, von Barcelona aus zur See nach Marseille zu reisen. Ich war von Malaga aus auf dem Dampfschiff „Barcelona“ hierhergekommen, war 64 Stunden an Bord dieses Dampfers gewesen (54 Stunden Seefahrt und 10 Stunden Kreuzen auf der Aussenröhre von Barcelona) und hatte bei der Dampfschiffagentur in Malaga 40 Pesetas (Francs) Fahrgeld bezahlt. Als ich bei der Agentur desselben Dampfers in Barcelona einen Fahrschein nach Marseille verlangte und eine Banknote von 100 Pesetas dem einen Chef des Hauses hinlegte, erhielt ich mit dem Fahrschein nur 54 Pesetas zurück. Der Schein lautete:

Passage	pes.	40,—.
Gepäck	„	1,—.
Speise	„	5,—.
	pes.	46,—.

Der Ansatz für Gepäck war unberechtigt, da ich nur einen Handkoffer bei mir führte. Die Fahrgeldberechnung war ungeheuerlich, da die Seefahrt nach Marseille nur 21 Stunden dauert, also nur etwa $\frac{1}{3}$ der Zeit in Anspruch nimmt, wie die Seefahrt Malaga-Barcelona. Dann richtet sich bei allen reellen Bahnverwaltungen und Dampfschiffahrtsgesellschaften die Höhe des Fahrgeldes stets nach der Länge des Weges. Willkürlichkeiten müssten ganz ausgeschlossen sein. Für die Seefahrt nach Marseille wären 20 Pesetas Geld genug gewesen. Dies sagte ich dem Chef unumwunden in französischer Sprache. Der edle Don erteilte mir eine Antwort auf spanisch, die mir wirklich spanisch vorkam, denn Geld erhielt ich nicht zurück.

Als ich bald darauf diesen Vorfall dem Offizier eines Handelsdampfers erzählte, welcher alle Jahre spanische Häfen anläuft und Spanien gründlich kennt, rief dieser entrüstet aus: „40 Pesetas bis nach Marseille, für eine Fahrt, die mit der Hälfte bezahlt wird — die Spanier sind alle H. . . . und B. . . .!“

Ähnliche Urteile hörte ich von Deutschen und Italienern, welche seit Jahren in Spanien ansässig sind. Wenn ich mit einem russischen Gefährten auf den spanischen Seefahrten über zahlreiche Fälle von Prellerei sprach, die wir in den spanischen Häfen täglich erlebten, dann sagte er: „C'est la sénilité des nations“ (Das ist das Greisenalter der

Völker.) Der Mann hat ja Recht betreffs der Bevölkerung von Spanien und Portugal. Den Deutschen aber, welche die Leistungen unserer Reichspost häufig bemängeln und Zeter schreien, wenn sie einen Brief eine Stunde zu spät erhalten, kann ich nur den Rat erteilen, für eine Zeit lang ihren Wohnort nach Spanien zu verlegen. Dort werden sie eine Post kennen lernen, wie sie nicht sein soll. Sie werden die Ueberzeugung gewinnen, dass die deutsche Reichspost ein Institut ist, welches über alles Lob erhaben und als durchaus vortrefflich bezeichnet werden darf.

3. Tanger in Marokko.

Am Nachmittag des 13. Juli war ich nach 8stündiger Seefahrt von Cadix aus in Tanger an der Nordküste Marokkos angelangt. Tanger (auch Tandscha) mit etwa 25000 Einwohnern ist der lebhafteste Hafen- und Handelsplatz Marokkos und Residenz der Vertreter der europäischen Mächte (Consuln und Minister-Residenten), da der Sultan von Marokko die Anwesenheit fremder Diplomaten in seiner Hauptstadt nicht duldet.

Nur den Europäern hat es Tanger zu verdanken, dass sich hier 3 sage drei Postämter befinden: ein englisches, Zweig-Postamt desjenigen von Gibraltar, ein französisches und ein spanisches.

Das britische Postamt bedient sich der Postwertzeichen von Gibraltar, das französische der französischen Postmarken mit einem farbigen Ueberdruck (Wertangabe in spanischer Währung) und das spanische der gewöhnlichen spanischen Marken und Postkarten.

Kaum war ich in meinem hiesigen Quartier, dem englischen Hôtel continental eingerichtet, als ich den Gang nach dem britischen Postamt antrat. Die Entfernung dahin ist nur unbedeutend, der Weg jedoch der denkbar schenusslichste. Die Gassen sind ganz eng und im höchsten Grade schmutzig. Die Fußgänger müssen bergauf bergab und oft durch Bauschutt wandern. Das entsetzliche Steinpflaster, welches nur in einigen Gassen vorhanden ist, stammt noch aus der Portugiesenzeit, ist demnach etwa 3—400 Jahre alt. —

Das britische Postamt liegt in einem hässlichen, kleinen Platze. Man liest als Ueberschrift „British Post Office“. Wie stolz das klingt! Das Postamt ist jedoch nur ein dürftig kleiner, niedriger Raum mit zwei hölzernen Fensterladen und einer Holzthür nach dem Platze hinaus. Zum Glück befindet sich in dieser Thür eine Ritze als

Einwurf für Briefe und Postkarten. Geöffnet ist das britische Postamt von Tanger nur vormittags, nach Ankuft eines Dampfers jedoch (gewöhnlich drei mal wöchentlich) auch von 5—6 Uhr nachmittags. Als ich vor dem Posthause anlangte, wartete schon eine Menge von Menschen auf die Schalteröffnung. Diese Menge war bunt genug. Da standen tusterblickende Mauren (wie die Marokkaner gewöhnlich kurzweg bezeichnet werden), eingehüllt in den weiten weissen Burnus oder in den Kaftan von schreiend bunter Farbe, das rote Fez mit blauer Quaste oder den Turban auf dem Kopf, zitrongelbe Pantoffeln auf den Füßen, zahlreiche Vertreter der hiesigen Judenschaft (in Tanger sehr stark vertreten) in modischen europäischen Anzügen, verschiedene selbstbewusste Engländer im Reiseanzug, den weissen Sonnenhelm auf dem Kopf, unternehmende blonde Engländerinnen, hoch aufgeschürzt, mit Männerstrohhut und lang herabwallendem blauem Schleier.

Alle holten Briefe oder Zeitungen ab. Im Schalter waren zwei Beamte thätig, dem Aussehen nach Spanier. Sie sprechen spanisch und englisch. Als Zahlungsmittel dient hauptsächlich spanisches Silbergeld. Die Postsendungen gehen von hier mittels Dampfschiff über Gibraltar nach Europa. Das hiesige spanische Postamt leitet seine Sendungen über Cadix.

Das französische Postamt befindet sich unweit des britischen, jedoch in einem besseren Gebäude, welches mit der Trikolore Frankreichs geschmückt ist. Die Inschrift am Hause lautet: „Postes Françaises“.

4. Gibraltar.

Am 17. Juli mittags verliess ich Tanger wieder und fuhr auf dem englischen Dampfer „Gibel Tarik“ in etwa 3 Stunden nach Gibraltar. Die Fahrt auf den lebhaft bewegten Wellen des Atlantischen Ozeans war eine schneidige. Dann ging es in die lange, schmale Bucht, welche das englische Gibraltar von der spanischen Stadt Algeciras trennt.

In Gibraltar blieb ich 5 Tage, während welcher Zeit ich ein eifriger Besucher des dortigen Postamtes war. Dasselbe liegt in der langen Hauptstrasse dieser Riesenfestung.

Leider arbeiteten in den vorderen Räumen des Posthauses die Mauren. Deshalb behielten sich die Beamten einstweilen mit 2 Schaltern im Hinterhause. Die Postbehörde nennt sich hier „General Post Office“. Die Beamten sprechen englisch, aber auch das Nötige spanisch. Gibraltar hat für sich allein ganz eigene Postwertzeichen, welche, wie oben bemerkt, auch noch in Tanger verwendet werden. Die Postmarken, Postkarten, Streifbänder und der Briefumschlag von Gibraltar, sämtlich sehr gefälliger Ausführung sind natürlicherweise selten und werden deshalb von Sammlern stark begehrt.

Da Gibraltar Besitz des britischen Weltreiches ist, herrscht hier auf allen Gebieten die grösste Ordnung. Als ich hierherkam, atmte ich ordentlich auf. Ich hatte soeben den Schmutz und die Unordnung Marokkos verlassen und fand nun Sauberkeit und die musterhafte Verwaltung Alt-Englands an der Südküste Spaniens!

Das Postwesen in Gibraltar bildet einen scharfen Gegensatz zu demjenigen Spaniens. In Gibraltar herrscht stete, beständige Thätigkeit, während die spanischen Postämter fast immer geschlossen sind. Ich konnte in Gibraltar alle Arten von Postsachen zu jeder Zeit „los werden“ d. h. einliefern, weil die Post stets offen war. Das freundliche Wesen der Schalterbeamten kann ich nicht genug rühmen. Zahlungen werden hier auch in spanischer Währung geleistet.

Statt öffentlicher Briefkästen gibt es hier nach englischem Muster mannshohe Säulen von roter Farbe zur Aufnahme von Briefen. Diese werden jedoch nur zweimal täglich entleert.

Das Postamt von Gibraltar hat viel zu thun, da die Einwohnerzahl reichlich 23 000 beträgt, wozu aber noch die sehr starke englische Garnison hinzukommt. 6 Regimenter auf Kriegsfuss und die Kommandostäbe.

Als ich mich in Gibraltar aufhielt, fand ich zu meinem freudigen Erstaunen in der amtlichen Zeitung „Gibraltar Chronicle“ einen Aufsatz über die Bedeutung und den Wert der Postwertzeichenkunde („Philatelie“) und der Markensammlungen. Anlass dazu hatte die Schenkung des englischen Sammlers (Tapling*) gegeben, welcher seine grossartige und kostbare Sammlung von Postmarken dem British Museum vermacht hatte.

* Ueber den Tod dieses hervorragenden Sammlers berichteten wir in der Deutschen Briefmarken-Zeitung Nr. 8 S. 93.

