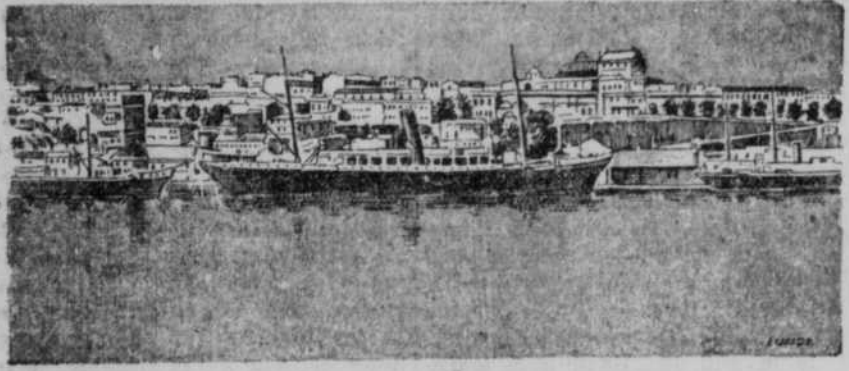


Das Wiedererwachen Kronstadts.

In der siebenbürgerischen Stadt nach ihrer Befreiung von der Invasion.

Um 8 Uhr 30 morgens des 9. Oktober fuhr in einem blendend weißen, eben erst am Rotenturm den Rumänen abgenommenen Auto der Kommandeur einer Division, die an der Einnahme von Kronstadt und am ganzen Siebenbürger Feldzuge entscheidenden Anteil genommen, in die Stadt ein. Unbeschreiblich war der Jubel der Bevölkerung. Die blaugelb-rotten Flaggen, mit denen man aus unbewusster Freude und anbefohlener Pflicht die rumänischen Be-

herzen der Kronstädter gelegen hatte, von ihnen genommen. Aber nur langsam beginnt die Stadt wieder zu erwachen. Acht Tage nach der Einnahme sind noch sehr viele Geschäfte geschlossen. Auf der Straße sind nur wenige Bürger zu sehen. In der „Krone“, dem ersten Restaurant und Kaffeehaus der Stadt, wo sich der ganze Verkehr konzentriert, findet man außer anderthalb Duzend Berichterstattern fast nur Militärs. Im Bahnhof tom-

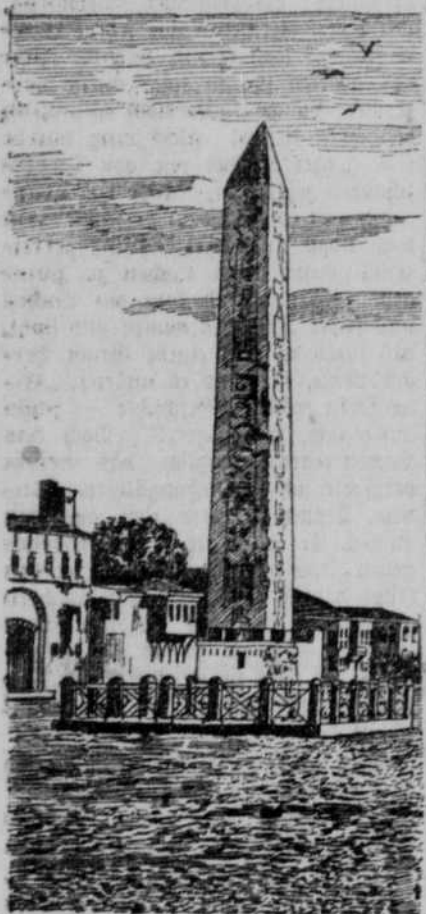


Die Hafenstadt Odessa. Das erhöht liegende Gebäude ist das Opernhaus; rechts davon die Boulevards.

freier halte begrüßen müssen, waren schon verschwunden und machten den Fahnen in den Nationalfarben Platz. „Im Ra“, so erzählte mir der Divisionskommandeur, der als erster General in der Stadt einrückte, war mein Auto mit Blumen gefüllt. Männer und Frauen drängten sich heran und versuchten mit der Hand zu fühlen. In aller Augen glänzte die Freude über die rasche Befreiung und gnädige Verjüngung der Stadt. Wenn auch die Siebenbürger Sach-

mandiert den Betrieb ein Feldwebel-leutnant des Garde-Eisenbahnbataillons. Er war bei unserer Ankunft seit zwei Tagen da, kennt schon jede Weiche und jede Rangierlokomotive und versteht mit seinen 25 Mann den Dienst, den sonst 200 zu besorgen haben. Allerdings scheint es eine Spezialität der M. A. B. (Ungarische Staatsbahnen, Magyar Állam Vasutak) zu sein, daß sie alle ihre Bahnhöfe sehr reichlich mit Personal ausstatten; es ist dies ein sehr erfreuliches Zeichen dafür, daß auch in Ungarn noch viel Menschenmaterial in Reserve steht, denn aus den unzähligen kräftigen jungen Leuten, die mit Pfeifen und roten Flaggen das Rangieren jedes Eisenbahnwagens begleiten, kann man im Notfall noch manches Bataillon zusammenstellen. Der Bahnhof war bei unserer Ankunft noch vollgepflückt mit den Wagen voll allerlei möglichen Gütern. Ein Zug war in Brand gesteckt worden.

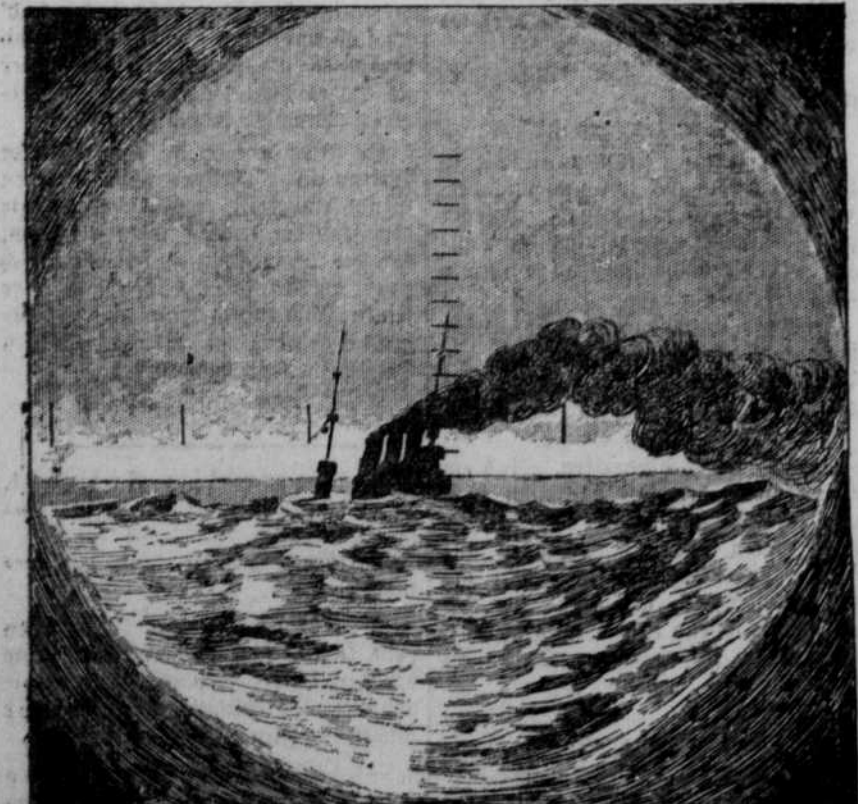
Auch militärische Beute hatten die Rumänen den Siegern überlassen müssen. So standen dort ein sehr hübsch eingerichteter Wäschereiwagen eines Lazarettzuges und einige Tankwagen voll Benzin, auf denen die Inschrift: „Cisterna a benzina rezervata divizia IV, Corpul II“, bereits erseht war durch: „Beschlagnahme für Kraftfahrzeuge. IX. Armee.“ Die Schienen des normalspurigen Dampfstrams, das in Friedenszeiten die etwa eine halbe Stunde Weges entfernte Stadt mit den beiden Bahnhöfen verbindet, werden jetzt zur Lagerung von allerlei militärischen Transporten verwendet. Langsam begann nun das Leben in Kronstadt stärker zu pulsen, Tag um Tag, während wir, meist vergebens, auf Fahrgelegenheit hoffend, Zeit genug fanden, dieses Wiedererwachen zu beobachten. Auf dem noch ziemlich verlassenen Rathausplatz kamen wir gerade dazu, wie ein Ortspolizist unter Trommelschlag mit etwas weinerlicher Stimme ausrief: „Den Herren und Damen mitteile ich, daß bei Flieger, wenn Glocke zweimal schlegt, alle Herren und Damen sich in die Keller verflüchten sollen.“ Es erschien aber nie mehr ein Flieger, was uns, da wir auf dem Bahnhof im Schlafwagen nächsten, durchaus nicht unangenehm war. Der einzige rumänische Flieger, den wir je in der Luft zu Gesicht bekommen, umkreiste am Tage



Der Obelisk in Konstantinopel, eines der berühmtesten Denkmäler der Welt.

sen treue ungarische Staatsbürger sind, so mag es ihnen doch eine besondere Genugtuung gewesen sein, den deutschen Befreier, denen übrigens auch ungarische Regimenter treu zur Seite gestanden hatten, in ihrer eigenen Sprache danken zu können. Aber nicht nur deutsch, auch ungarisch und sogar rumänisch erklangen die Hochrufe auf die tapferen Truppen, die den schweren Alp, der wochenlang auf den

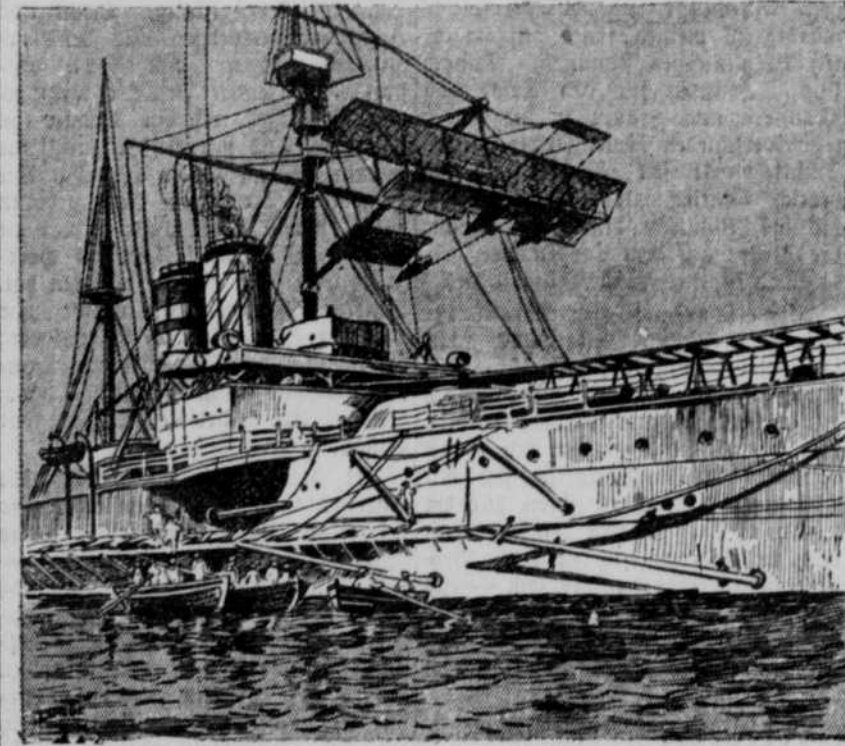
Das Bild eines Kriegsschiffes im Verstoß eines Unterseebootes.



Das Kriegsschiff scheint infolge starken Seegangs unter dem Horizont zu liegen. Die Markierung zeigt auf dem Glatte dienen zur Bestimmung von Lage und Entfernung des gesichteten Fahrzeuges.

unserer Ankunft den Bahnhof Kronstadt, ohne jedoch Bomben abzuwerfen. Die Herren und Damen hatten sich übrigens schon am ersten Sonntag, den das befreite Kronstadt erlebte, wunderbar rasch zusammengefunden, auf Schritt und Tritt begegnete man einem halb feldgrauen Bärchen. Am gleichen Tage traf auch der Erzherzog-Thronfolger in Kronstadt ein. Trotz den sehr berechtigten Absperungsmaßnahmen wurde er mit großem Jubel begrüßt. Daß äußerste Vorrecht am Platze war, bewies die Nachricht, daß in derselben Nacht ein deutscher Landsturmmann im Rumänenviertel erschossen worden war.

In Friedenszeiten war Kronstadt eine beliebte Sommerfrische der Burestler, besonders auch der dortigen deutschen Kolonie. Ueber 10,000 Fremde beherbergte die Stadt in den Monaten, wo der Aufenthalt in der tiefliegenden Stadt wegen der selbst nachts noch 20 Grad Reaumur betragenden Temperatur für Nichteingeborene unmöglich war. Der ganze Betrieb der Stadt war also stark auf die Fremdenindustrie zugeschnitten, auch der Private gab jedes entbehrliche Zimmer an Fremde ab. Wie mit ein Freund erzählt, der von Burest aus jahrelang den Sommer in Kronstadt verlebte, bot der Kontrast zwischen der internationalen Fremden-Gesellschaft und dem Leben der drei einheimischen Nationen, die sich in Kronstadt zusammenfinden, einen eigenartigen Reiz. Kronstadt, dessen ursprünglicher Name Brasov ist, d. h. das am Burzenbach (Borzeava) liegende, erhielt erst zu Beginn des fünfzehnten Jahrhunderts unter König Sigismund zugleich mit der Wappenverleihung den deutschen Namen. Die Stadt bildet nicht nur den Mittelpunkt des hauptsächlich von Siebenbürger Sachsen bewohnten fruchtbaren Burzenlandes, sondern auch für die ungarischen Siedler aus der Haromazelter Ebene und die Bewohner des waldrreichen Hügellandes der Erdobidat. Zur Stadt gehört auch fast



Ein Wasserflugzeug wird auf einem Flugzeugmuttersschiff auf die schiefe Ebene gesetzt, um seinen Flug anzutreten.

der ganze Predealpaß, soweit er auf ungarischem Gebiete liegt, mit dem Kloster Tömös und dem industriereichen Dörste am Ausgange des Tömös-tales in die Ebene.

Jeden Tag trafen nun zurückkehrende Flüchtlinge ein, die zum Teil bis ins Banat geflüchtet waren. Ein Geschäft nach dem anderen öffnete sich; obgleich die Rumänen alle ungarischen und deutschen Bezeichnungen der Firmenschilder mit Leerfarbe überstreichen hatten, war doch unter dem niederlichen Anstrich die deutsche Aufschrift noch zu erkennen. Auch für den Analphabeten ist gesorgt, indem überall prächtig gemalte Tafeln die im Laden zu beziehenden Herrlichkeiten dem Besunkendigen vor Augen führen.

Die alten Behörden pilgerten auch heran, der Obergespan und der Wizegespan und wie sie alle heißen, Eisenbahner sah man bald in größerer Menge; mit dem Landes-Archivdirektor, den die Angst wegen seiner alten Gemeindefunktionen hergetrieben hatte, u. mit dem lebenswürdigen Redakteur der „Kronstädter Zeitung“ machten wir noch zwei hübsche Fahrten in die Umgebung der Stadt. In den sogenannten Biergärten haben die Städter ihre Landstube, oft sind sie zu wahren Musterlandwirtschaften ausgebaut. Während die in die Stadt zurückkehrenden Flüchtlinge ihre Wohnungen meistens von der einheimischen rumänischen Bevölkerung, weniger von den Soldaten, ausgegliedert und verwüstet vorfinden, erzählte mir der sächsische Besitzer eines Biergartens, daß sein rumänischer Bienengärtner ihm sein Eigentum völlig intakt wieder übergeben habe, sogar seine goldene Uhr fand sich am gemohnten Platze.

Neben dem sich täglich steigenden militärischen Leben war, als wir Kronstadt verließen, auch das bürgerliche Leben wieder auf dem besten Wege, in die gewohnten Bahnen zurückzuführen. Dankbar vereinigten sich

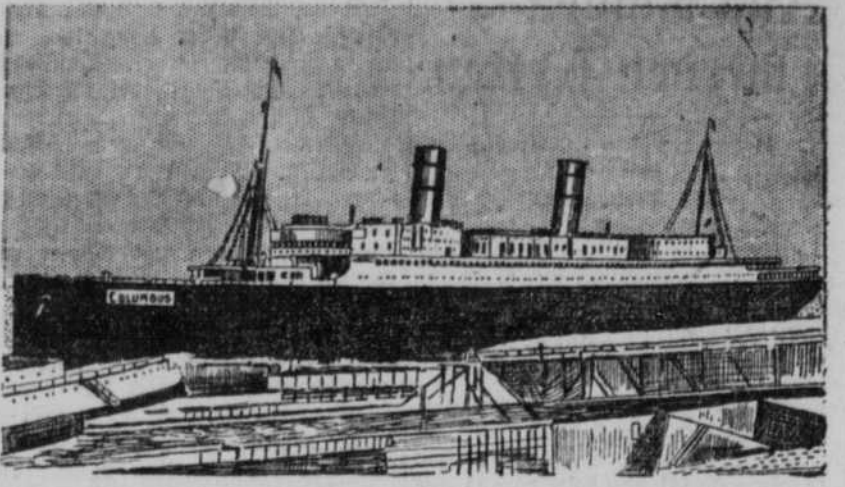
im Gottesdienste in der „schwarzen Kirche“ die Bevölkerung mit dem Führer der neunten Armee und seinen Truppen zum gemeinsamen Dankgebet.

Die dänischen Kolonien.

Mit der Abtretung der dänisch-westindischen Inseln an die Vereinigten Staaten ist Dänemark tatsächlich aus dem Kreise der Kolonialmächte zurückgetreten, denn die einzige ihm noch bleibende überseeische Besitzung, Grönland, kann weder für den Weltverkehr noch für den Weltmarkt Bedeutung gewinnen. Es ist ein Eigenheimlicher Zufall, daß Dänemark gerade in dem Jahre als Kolonialmacht zurücktritt, da das Land die dritte Jahrhundertfeier der Erwerbung seiner ersten überseeischen Besitzungen hätte begehen können.

Im Jahre 1616 erwarb die vier Jahre zuvor von König Christian IV. ins Leben gerufene Dänisch-ostindische Gesellschaft den Ort Tranquebar vom Radscha von Tanjore an der Ostküste der vorderindischen Halbinsel, ungefähr auf dem 11. nördlichen Breitengrad gelegen. Im Verlauf der Jahre kamen Niederlassungen zu Serampur im Gangesdelta und in der Provinz Balasor östlich dieses Stromes, an der Küste von Coromandel (Porto-Nevo) und Malabar (Holtfcheri und Eldora) hinzu, während Kolonisationsversuche auf der Inselgruppe der Nicobaren im 12. Jahrhundert und wieder 1846 scheiterten. Alle diese Niederlassungen waren eher Kontore oder Faktoreien als Kolonien, territorial sehr beschränkt, und nur dem Handel, nicht aber der Erzeugung von Landesprodukten dienend, ohne nennenswerten militärischen Schutz, und deshalb der Willkür mächtigerer Nachbarn preisgegeben. Auch im friedlichen Wettbewerb konnten die Dänen gegen die englischen, holländischen, französischen und portugiesischen Kompanien nicht aufkommen; schon 1634 löste sich die

Ein neuer deutscher Lloyd-Dampfer.



Gesamtansicht des Dampfers „Columbus“.

durchaus den Charakter von Faktoreien. Das ganze Gebiet unterstand dem Gouverneur in Christiansborg, dem als Rat die Kommandanten der übrigen Niederlassungen beigegeben waren. 1777 gingen auch hier die Besitzungen an die Krone über. Die militärische Macht von ganz Dänisch-Guinea bestand in weniger als hundert Mann.

Die Bedeutung und der Zweck dieser afrikanischen Stationen bestand in der Versorgung der dänischen Antillen mit Negersklaven. Als gegen Ende des 18. Jahrhunderts der dortige Bedarf gedeckt war, löstete die schöne Geste nicht mehr viel, mit der König Christian VII. im Jahre 1792 als erster Herrscher den Sklavenhandel in seinen Kolonien verbot. Damit war freilich das Todesurteil über Dänisch-Guinea gesprochen. So ließ sich Dänemark gerne bereisfinden, als England Verhandlungen über den Verkauf der Kolonien einleitete, die am 17. August 1850 zur Abtretung gegen 10,000 Lfr. führten.

Die bedeutendste und deshalb bis heute gehaltene dänische Kolonie sind die drei östlich von Portorico gelegenen Antillensinseln St. Thomas, St. John (St. Jan) und Ste Croix (Ste Cruz). 1666 landete der Däne Erik Smidt auf der seit langem bekannten, aber bis dahin herrenlosen Insel St. Thomas, auf der sich immerhin einzelne holländische und englische Ansiedler befanden, und nahm sie für eine Kopenhagener Gesellschaft in Besitz. Beschäftigungen durch englische Industrieller führten zu Verhandlungen zwischen Kopenhagen und London, mit dem Erfolge, daß England seine Ansprüche auf die Insel aufgab und diese der inzwischen (1671) gegründeten dänisch-westindischen Handelsgesellschaft übergeben wurde. Auf der Südseite der Insel, der dazu den Vorteil der Neutralität in den fortwährenden Kriegen des 17. und 18. Jahrhunderts hatte, entwickelte sich ein reger Schiffsverkehr und Handel auf St. Thomas; eine Stadt, Charlotte Amalie oder Tappus (von niederländ. Tappus d. h. Schente) entstand. In der Zeit von etwa 50 Jahren war die Bevölkerung dermaßen angewachsen, daß sich das Bedürfnis der Besiedelung der benachbarten, seit 1684 ebenfalls der westindischen Kompanie gehörigen, aber von Europäern bisher nicht bewohnten Insel St. John geltend machte (1716). Erst spät kam die größte der drei Inseln hinzu, südlich von den beiden andern gelegen und nicht, wie diese, der Gruppe der Jungferninseln angehörig; Ste Croix. Im Gegensatz zu St. Thomas war sie stark umstritten gewesen.

Im Nordosten der Insel entwickelte sich bald um das gleichnamige Fort die Stadt Christianstadt.

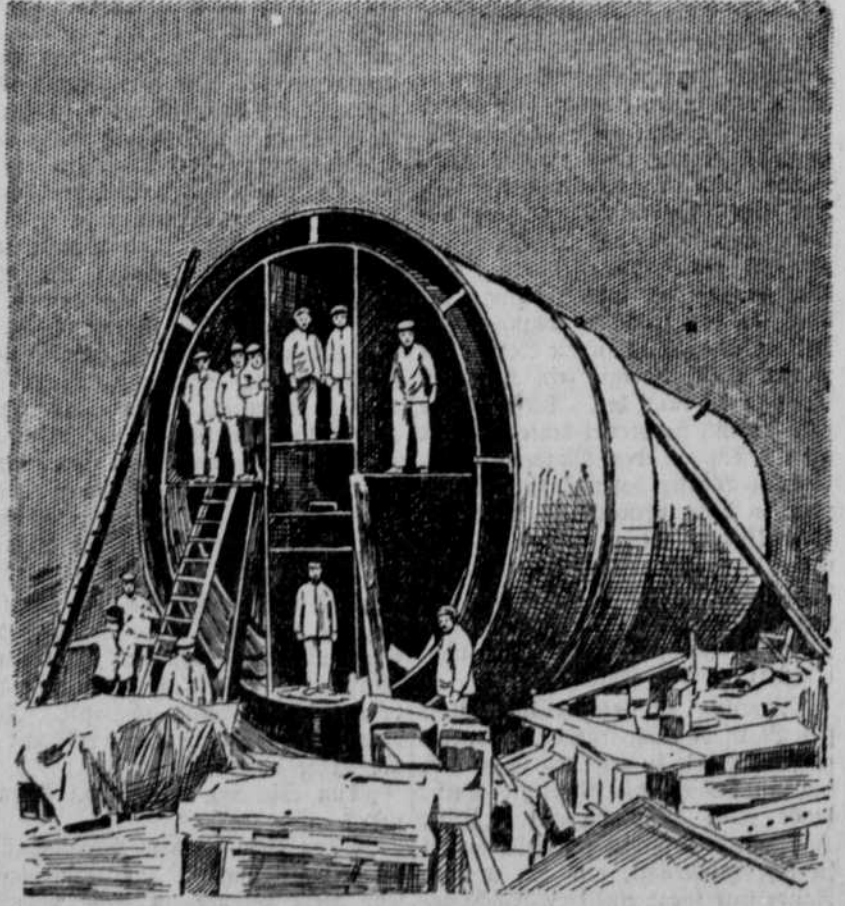
Die Blütezeit der dänischen Antillen war die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts, nachdem 1764 die Inseln St. Thomas und St. John als Freigebiet erklärt worden waren. Die Regierung und Verwaltung war einem Generalgouverneur übertragen; die einzelnen Inseln hatten besondere Kommandanten, Richter und Räte. Seit 1792 wirkten holländische Missionäre unter den Negersklaven. Die napoleonischen Kriege mit ihrer zweimaligen Befreiung der Inseln durch die Engländer (1801—1802



Eine alte Waffe in Saloniki.

und 1807—1814) und die Abschaffung des Sklavenhandels brachten die Kolonie zurück. Um das Jahr 1780 zählte sie etwa 43,000 Einwohner, wovon 40,000 Neger; hundert Jahre später war die Einwohnerzahl auf 38,000, 1900 auf 31,000, 1915 gar auf 27,000 gefallen. Doch heißt namentlich St. Thomas für den Weltverkehr als vortrefflicher Hafen und später als wichtiger Punkt des westindischen Kabelnetzes seine Bedeutung, welche einen neuen und zähen Bewerber anlockte. Schon vor etwa 60 Jahren richteten die Vereinigten Staaten von Amerika ein Kaufangebot an Dänemark; die Verhandlungen hatten damals keinen Erfolg, ebensowenig die im Jahre 1902, wo die Washingtoner Regierung 12 Millionen Kronen bot. Inzwischen stieg der Wert der Inseln durch die Eröffnung des Panamakanals derart, daß die Union voriges Jahr ein Angebot von 25 Millionen Dollars machte und sie nun auch käuflich an sich gebracht hat.

Ein Schornstein des Columbus.



Der in Gegenwart des deutschen Kronprinzenpaares auf der Werft von Schichau in Danzig vom Stapel gelassene neue Passagier- und Frachtdampfer des Norddeutschen Lloyd „Columbus“ nähert sich seiner Vollendung. Ungeachtet der Kriegszeit wird emsig an seiner Herstellung gearbeitet. Der „Columbus“ mit seiner Geschwindigkeit von 20 Knoten soll belamlich kein Schnell-Dampfer im eigentlichen Sinne des Wortes sein, sondern den Reisenden durch eine etwas längere Fahrt mehr eine Vergnügungs- bezw. Erholungsreise bieten. Der Dampfer, der dem Frachtdampfer „George Washington“ entspricht, wird die Reise von Bremen nach New York in acht Tagen zurücklegen. Von der Größe des „Columbus“ kann man sich einen Begriff machen, wenn man bedenkt, daß, wenn das Schiff neben dem Strahburger Münster aufgerichtet und auf dessen Spitze noch die Berliner Siegessäule gestellt würde, doch 25 Meter fehlen würden, um ihm an Größe gleichzukommen.