

Marseille zur Kriegszeit.

Eine Fahrt durch den Hafen.

Marseille, 15. Mai. Leuchtturm von Planier, wo mit Einbruch der Dunkelheit das Blinkfeuer ausblüht. Der Eingang der Meerenge ist neuerdings durch ein Reg gegen feindliche Unterboote geschützt worden, denn es verkehrt keine Wache, wo nicht ein Periscope signalisiert wird. An den spanischen und griechischen Küsten finden die modernen Korfaren, die von den Schiffen gefürchteter sind, als die Frei-



Maß einer deutschen Reiterpatrouille vor einer russischen Postkutsche.

im Tage ein Gewerbe aus solchen Hafenfahrten gemacht hat, entziehen wir dem lärmenden Treiben und gewinnen zwischen Fort Saint-Jean und Fort Saint-Nicolas das freie Meer. Während in Friedenszeiten diese beiden altertümlichen Festungen verträumt in der Sonne daliegen die mit ihren diagonal gespannten Eisendrahten das Hafengebiet flüchtig abschließt. Dieser älteste Teil des marseiller Hafens, der nach dem vor zweiinhalb Jahrhunderten die Phönizier zur Siedlung einlud, dient heute nur Segelschiffen, kleinen Schleppdampfern und Yachten zur Anlage; Andalusierinnen in bunten Kostümen verladen Orangen, Zitrusfrüchte auf einspannige Wägelchen, deutsche Kriegsgefangene tragen unter dem Kommando eines Unteroffiziers Konstruktionspläne über den Quai.

Leuchtturm von Planier, wo mit Einbruch der Dunkelheit das Blinkfeuer ausblüht. Der Eingang der Meerenge ist neuerdings durch ein Reg gegen feindliche Unterboote geschützt worden, denn es verkehrt keine Wache, wo nicht ein Periscope signalisiert wird. An den spanischen und griechischen Küsten finden die modernen Korfaren, die von den Schiffen gefürchteter sind, als die Frei-



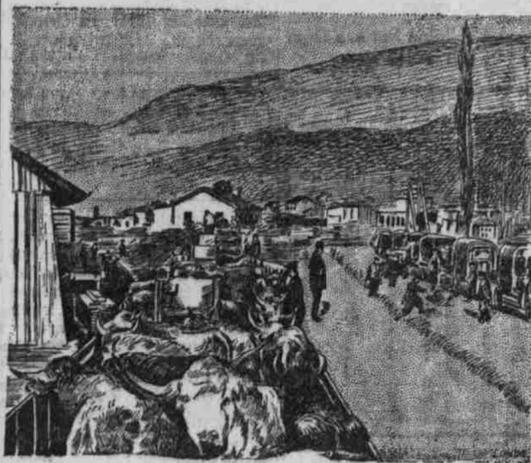
Staatsminister Dr. Dellbrück, der kürzlich als Generalsekretär des deutschen Reichstags des Innern.

Der erste Hafen Frankreichs bietet zur Stunde ein Bild heftigster Tätigkeit, ja Überfüllung. Hunderte von Dampfern und Kriegsschiffen fahren ein und aus und belegen den letzten freien Platz in den Docks. Da sind die prächtigen Schiffe der Compagnie des Messageries Maritimes, ein „Paul Lecat“ von 161 Meter Länge, 13,000 Tonnen Gehalt, 11,000 Pferdekraften. Er rüstet sich für seine Reise nach China; der Schiffsgang entlang fliegen die Kohlenberge, die sich die ruhigen Seelen reihen, und auf Deck werden Brotkrumen und Wasser aufgestapelt, die die Produkte der marseiller Industrie.



Ein Stützpunkt österreichisch-ungarischer Truppen in den Aroler Bergen.

vor allem Eisen, enthalten. Daneben ein älteres Schiff, der „Relus“, mit 6000 Tonnen und 141 Meter Länge, der eben aus Lontin einlief. In einem benachbarten Dock liegen die Fahrzeuge der Compagnie Générale Transatlantique vor Anker; sie versehen den Dienst mit Nordafrika und mächtige Latenzäume auf Deck weisen auf den Transport der algerischen Schafe. Weiß leuchtet das weiße Passagierdampfer... derselben Gesellschaft, das an Bord angebrachte rote Kreuz ist meistens sichtbar und wird mit Einbruch der Dunkelheit illuminiert. Auch die Gesellschaft der Transports Maritimes, die Compagnie Nige (Touache), die Compagnie de Navigation Vaquet sind vertreten, doch dominiert die weiße die englische Flagge. Der gewaltige Kohlenbedarf Frankreichs, der die Hälfte der gegenwärtigen Einfuhr von Marseille ausmacht und die Gesamtziffer der letzten um 30 Prozent gegenüber normalen Jahren steigen ließ, bereichert beinahe ausschließlich ausländische Reeder; laut Statistik hat im Jahre 1915 die französische Flagge 31 Prozent, die holländische, spanische, norwegische und italienische Flagge 24 Prozent, die englische 45 Prozent der Einfuhr bestritten. Der Kriegszustand hatte die letzte Erleichterung zur Folge, daß mit der Verminderung der Schiffszahl (Verschwinden der deutschen und österreichischen Flagge, gesteigertes Risiko auf Schiffverluste) eine Vermehrung des beförderten Tonnagehalls Hand in Hand ging. Im Jahre 1914 brachten 14,435 Schiffe 7,319,000 Tonnen Ladung und 465,000 Passagiere über Marseille; im Jahre 1915 brachten nur 12,618 Schiffe 7,534,000 Tonnen Waren und 510,000 Passagiere. Rechnet man die von den Fahrzeugen zum eigenen Bedarf mitgeführten Lebensmittel, Heizmaterialien und Waffen hinzu, so erhält man eine Differenz



Wiedersport in Albanien.

von nahezu einer Million Tonnen, die das Jahr 1915 mehr transportierte, als sein Vorjahr. Man kann sich einen Begriff von den Verlade-

Deutschlands Herzstcher.



Wie wären schon lange im Herzen Deutschlands, wenn es nur nicht so fest geschlossen hätte!

Schwierigkeiten machen, die bei dem Mangel an Arbeitskräften von den Hafenbehörden bewältigt werden mußten! Heute sind die mobilsten Italiener, die das Hauptkontingent der Hafenarbeiter stellen, durch Spanier, Araber und deutsche Kriegsgefangene ersetzt, die man zu Hunderten auf den Quais arbeiten sieht. Nur die letzten vermochten die Italiener voll zu ersetzen; doch verbietet das Reglement, sie dauernd mit derselben schweren Arbeit zu beschäftigen.

— Bescheiden. Wie befindet sich denn Ihr Herr Gemahl, Frau Klemm?

Wenn er so früh zum Kaffe 10,000 Russen, zum Frühstück einige englische Dampfer, zu Mittag vielleicht ein Hund große Kanonen und ein Stück vom Prießernwald hat, dann zum Vesper ein paar ständische Schützengräben und abends einen versetzten italienischen Kanonkreuzer, dann ist er schon zufrieden.

Milita im Exil.

Ein Besuch beim König von Montenegro in Merignac.

„In Merignac, einem kleinen Dorf in 5 Kilometer Entfernung von Bordeaux“, so schreibt ein Berichterstatter des Londoner „Daily Chronicle“ über einen Besuch im französischen Exil des Königs Nikita von Montenegro, „in der Nähe der Landstraße steht ein kleines Schloßchen am Ende einer schattigen Kastanienallee. Man würde achseln daran vorbeigehen, wenn nicht die Schar von Neugierigen, die von morgens bis abends vor der Gitterpforte des Hauses steht, die Aufmerksamkeit erregte. Vor zwei Monaten wurde dieses vergebene Schloßchen plötzlich zum Gegenstand des lebhaftesten Interesses der Dorfbevölkerung, da bekannt wurde, daß der aus seinem Lande vertriebene König Nikita hier vorläufig dauernden Aufenthalt nehmen würde. Bald darauf sah man verschiedene Lastautomobile ankommen, die Einrichtungsgegenstände für die Wohnungsmöbel enthielten, und schließlich kam Nikita selbst, begrüßt mit Flaggen und Ansprachen. Und jetzt hat das vergebene Dörfchen Merignac seinen König! Nach immer haben sich die biederen Bauern nicht über dieses Ereignis beruhigen können, und jetzt trifft man vor der Kastanienallee einige Leute, die offenen Mundes die montenegrinischen Wachtposten in ihren fremdartigen blauen Uniformen bewundern.“

Auch ich pilgerie von Bordeaux nach Merignac hinaus, um den vertriebenen König anzufahren. Als ich in das Schloß gefahren wurde, sah Nikita gerade zwei Malern, aber er brach sofort die Sitzung ab und begann mit mir eine Unterhaltung in französischer Sprache. Er erging sich in melancholischen Betrachtungen über das Unglück, das sein Land betraf-



Wiedersport in Albanien.

fen hat, er sprach von der furchterlichen Beschickung des Kowischen und klagte darüber, daß seine Regierung sich schlecht beraten habe. In jedem Wort, das dieser einjame König sprach, fühlte man eine tiefe Traurigkeit. Das Schicksal hat ihn sichtlich gealtert. Er hatte nicht mehr die energischen Bewegungen, die man früher an ihm kannte, und auch die Sicherheit des Auftretens war von ihm genommen. Die reiche montenegrinische Kleidung, blau mit goldenen Schmitzen, wirkte als merkwürdiger Gegensatz zu der Erscheinung dieses alten, bedrückten Mannes. Drei Tage später, es war das Datum eines serbischen Nationalfeiertages, kam ich wieder in das Schloß von Merignac. Aus Anlaß der serbischen Feier waren Mitglieder der montenegrinischen und der serbischen Kolonie aus Paris bei Nikita zu Gaste geladen, und alle diese Kinder vom Feinde besetzter Länder fanden erwartungsvoll in dem Saal, bis endlich der König eintrat, gefolgt von der Königin und den Prinzenkinen Zena und Vera. Der König setzte sich nach kurzer Ansprache in einen Armstuhl, und die Königin blieb aufrecht und starrten Blickes neben ihm stehen. Wieder einmal mochten die beiden an alle die Bilder des Schreckens denken, die sie vom heimlichen Boden vertrieben, bis sie in Frankreich eine Raststätte fanden....“

Am Berge Eshpa.

Es ist gewiß nicht zu verwundern, daß der majestätische Berggipfel Eshpa in Nordkalifornien, das Entzünden ungezählter tausende von Reisenden, den rothäutigen Naturkindern von jeder hohen Verehrung einflößte. Nicht allgemein ist eine alte indische Religionsfrage bekannt, welche diesen Berg als den ersten erklärt, den der Schöpfer aufgerichtete habe, und der ein Muster für alle anderen Berge der Welt sein sollte! Auf ein solches poetische Liebertreibung kommt es natürlich bei einer solchen Legende nicht an, und jedenfalls erscheint der Berg Eshpa auch vielen heutigen Wissenschaftlern als ein Meisterwerk der Schöpfung.

Die Besucher sind jedoch viel zahlreicher, als die Besieger des Gipfels! Denn die Besteigung ist schwierig genug, obwohl nicht gefährlich, wenn man gute Führer hat. Zeit man die Strapazentze, aber für jeden Naturfreund lohnende Tour von dem Städtchen Siffon aus an, so führt eine ganz gute Reit- fährte den Touristen bis nach dem sechs Meilen entfernten „Timberline Camp“, dem Lager an der höchsten Holzwauchs-Grenze. Hier hat man eine annehmbare Rast für die Nacht, und am nächsten Morgen in aller Herrgottsfröhe steigt man den wunderbaren Gipfel hinauf, der ein so herrliches Panorama bietet. Ein erfahrener Gebirgler kann die Besteigung samt der Rückkehr nach Siffon in einem Tage ausführen.

— Fatale Devotion. Guts herrin: „Was helfen mir alle die künstlichen Düngelemente, wenn ich nicht selber überall nachschaue!“

— Zuspätkommen. Sehr wohl, gnädige Frau. Ein Bild von Ihnen blüht mehr als diese Mittel alle zusammen.“

Der Monat Juni.

War für die englische Flotte von jeder Bedeutungsvoll.

Der Untergang der unüberwindlichen Armada im Jahre 1588 und die Vernichtung der französischen Flotte bei Trafalgar im Jahre 1805, das waren bisher die beiden ruhmvollen Schicksale der englischen Flottengeschichte, und was in mehr als zwei Jahrhunderten dazwischen sich ereignet hat, das war gekennzeichnet durch das zielbewusste und erfolgsgekrönte Streben der Engländer nach der Herrschaft über die See. Nicht weniger als 11 Seerriege hat England von Ende des 16. bis Anfang des 19. Jahrhunderts geführt. In 13 großen Seeschlachten entschied sich das Schicksal des Jahrhunderts und gerade die dreizehnte große Seeschlacht, die Schlacht bei Trafalgar, brachte den endgültigen Erfolg.

Rechtwichtig ist nun der Umstand, daß von jeder gerade in den Monat Juni Entscheidungstage erster Ordnung für die englische Flotte gefallen sind. Es war auch in einem Monat Juni, als die englische Flotte ihre größte Niederlage erlitt. Es war dies die vierzigste Schlacht bei Bantier vom 11. bis zum 14. Juni 1666, in der Frankreich-Holland auf der einen und England auf der anderen Seite stand. Am 14. Juni war damals die Hauptschlacht für die Engländer verloren. Sie büßten 19 Schiffe ein, während der Feind nur etwa 4 verlor. Alle englischen Schiffe waren in diesem Kampf mehr oder weniger beschädigt, und die englische Flotte wäre vollständig vernichtet gewesen, wenn die Holländer nicht auch immerhin so gelitten hätten, daß sie auf eine Verfolgung des geslagenen Feindes verzichten mußten. Auch der Juni des vergangenen Jahres 1665 hatte für die englische Flotte ein bedeutames Ereignis gebracht in der Schlacht bei Lowestoft, in der die Engländer aber durch bessere Ordnung der Gefechtslinie und geschickteres Manövrieren den Sieg beziel-

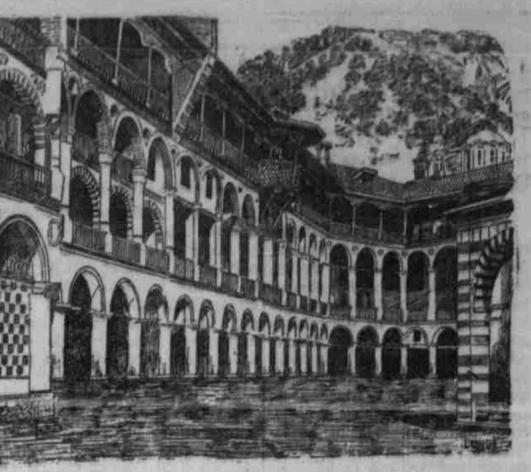
Es war ebenfalls im Monat Juni, als England die angloholändische seiner Geschichte durchzumachen hatte. Am 17. Juni 1667 landete der holländische Admiral Ruyter mit 64 Schlagschiffen und einem kleinen Landungsheer in der Themse und erzielte durch Vernichtung zahlreicher englischer Kriegsschiffe und durch Beschädigung der Magazine von Sherness und Chatham eine ungeheure moralische Wirkung auf die Engländer, die seitdem die Furcht vor einer feindlichen „Invasion“ nie wieder losgeworden sind. Ein weiterer wichtiger Junitag für die englische Flotte war dann der 7. Juni des Jahres 1672, an dem Ruyter mit 61 Schlagschiffen und 36 Brandern einen zweiten Landungsversuch plante. Englands Flotte stellte sich ihm in der Schlacht bei Sole Bay entgegen. Zwar blieb das Ringen unentschieden, aber Ruyter fühlte doch nicht mehr genug Kraft, um die Landung zu vollziehen. Dann folgt in der Chronologie die Schlacht vor Beach am 1. Juni 1794, in der Lord Howe die französische Flotte vernichtete. Den 1. Juni 1816, an dem sein Vortritt als Beherrscherin der See arg geschmälert wurde, wird England so bald nicht vergessen.

Bauholz nach dem Kriege.

Sehr harte Nachfrage im Weltmarkt wird bestimmt erwartet. Der zu Zeiten gewaltige Aufschwung im amerikanischen Bauholzgeschäft und seinen Preisen hatte in den letzten Monaten vor dem Ausbruch des Weltkrieges ziemlich abgeflaut, sei es wegen zunehmender Beliebtheit von Ersatzstoffen, wie namentlich Zement und Beton, sei es aus sonstigen Ursachen. Aber es ist kaum zu bezweifeln, daß der Krieg wieder eine ungemein stark gegenläufige Bewegung im Holzhandel haben wird! Natürlich stellen Geschäfte, die zunächst daran interessiert sind, schon lange Berechnungen darüber an.

In dem Jahre, welches dem demütigen großen Erdbeben in Sizilien und Sardinien folgte, importierte das „Stiefelland“ Bretterholz im Werte von 33 Millionen Dollars; die Menge, welche nach dem Bezirke Messina ging, stieg auf das Siebenfache des Betrages in normalen Zeiten! Und war dies nur wenig im Vergleich zu dem, was vermuthlich begehrt wird, wenn Europa das große Wert des Wiederaufbaus in Angriff nimmt, und was aus dem eigenen Lande nicht gedeckt werden kann! Denn es gilt, ungeheure u. auf sehr weite Gebiete verstreute Zerstörungen gutzumachen. Man schätzt, daß in Polen, Nordfrankreich und Belgien allein im Betrage von 300 Millionen Dollars von auswärts verlangt werden wird, — und diese Schätzung ist noch die allermäßigste.

Und es handelt sich nicht einmal um Europa allein. Süd- und Mittelamerika hatten stets, trotz ihrer eigenen, zum großen Teil noch unentwickelten Hilfsquellen, stets große Mengen Bauholz importiert; und diese würden wiederum dieses Material im starken Maße verlangen, sobald die wieder gebersterten Ozean-Transportmöglichkeiten es zulassen. Denn der Mangel an solchen Gelegenheiten infolge der Kriegsverhältnisse ist bis jetzt noch die einzige Ursache für das Stillstehen der Bau-tätigkeit in diesen Ländern. Man weiß gewiß, daß die Bau-tätigkeit in Großbritannien und in



Das Ailo-Moher an der türkischen Grenze, das die Bulgaren als Kasernen benützen.

Bauholz nach dem Kriege.

Sehr harte Nachfrage im Weltmarkt wird bestimmt erwartet.

Der zu Zeiten gewaltige Aufschwung im amerikanischen Bauholzgeschäft und seinen Preisen hatte in den letzten Monaten vor dem Ausbruch des Weltkrieges ziemlich abgeflaut, sei es wegen zunehmender Beliebtheit von Ersatzstoffen, wie namentlich Zement und Beton, sei es aus sonstigen Ursachen. Aber es ist kaum zu bezweifeln, daß der Krieg wieder eine ungemein stark gegenläufige Bewegung im Holzhandel haben wird! Natürlich stellen Geschäfte, die zunächst daran interessiert sind, schon lange Berechnungen darüber an.



Französische Luftbomben. Die Bomben haben einen Schwingteil in Form der Pfeilfederung, die das Abweichen aus der Richtungsrichtung verhindern soll.

produzenten, von Rußland aber kann, unter den jetzigen Verhältnissen, das Ausland wohl nicht viel in dieser Hinsicht erwarten. Die Welt-Staaten aber haben immer noch eine sehr große Bevölkerung von Holzverbraucher, und es wird jetzt hier um 15 Prozent weniger Holz geschlagen, als vor fünf Jahren. Alles, was Europa zum Wiederaufbau braucht, muß es sich wohl auf Kosten der einheimischen amerikanischen Bedürfnisse beschaffen!

Auf der Erkundungsfahrt.

