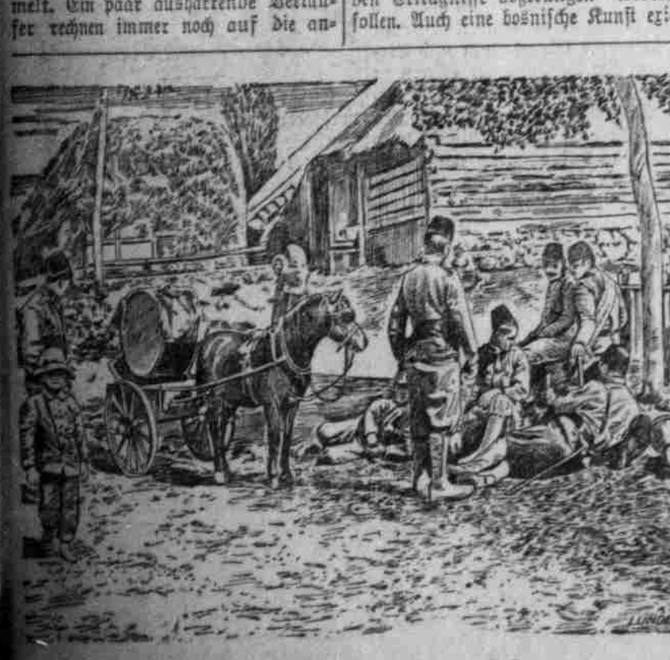
In Bosnien und Dalmatien.

Aus den Reiseeindrücken eines Korrespondenten im Balkangebiet.

Ein Tag zum Besuch Sarajevos, so plaudert ein Korrespondent im Balkan, würde genügen, wenn es bloß die Stätte einer welthistorisch bedeutsamen Bluttat anzustaunen gälte. Sarajevo ist jedoch nicht das erste beste Nest, in dem sich zufällig eine verhängnisvolle Mordtat abspielte; die Hauptstadt Bosniens darf als eines der originellsten und interessantesten Völkerzentren der Donaumonarchie angesehen werden. Der größte Bruchteil der Bevölkerung, deren Zahl die 50,000 überschritten hat, sind Mohammedaner. Mit der deutschen Sprache kommt man überall durch, die Masse redet, je nach ihrer Abstammung, türkisch oder serbo-kroatisch. Die südslawischen Bosniaken tragen als Soldaten ihren Fez, nur mußte der allmählich die traditionelle rote Farbe abgeben und stülpt sich nun feldgrau über die schwarzen Locken.

Das Offiziers-Kasino in Sofia, eines der hervorragendsten Gebäude der Stadt.

Der erste Besuch in Sarajevo gilt dem für uns fremdartigsten Stadtteil, dem Türkenviertel Carschija. Ungemein belebt sieht's da aus, und weil unter Tags die Soldaten nicht die Straßen füllen, auch keine Fremden mehr die Stadt betreten, ist das Bild ganz unverfälscht orientalisch. Bazar reiht sich an Bazar, wo der Handel sein Publikum in den neugierigen Zugewanderten suchte, sind viele der hölzernen Läden mit Brettern verrammelt. Ein paar ausharrende Verkäufer rechnen immer noch auf die andenkenlüsterne Kundschaft. Sie trommeln mit den Hämmerchen türkische Emaillegeräte auf kupferne Teller, Bassins und Kaffeemühlen und haben sich gegen des schlechten Geschäftsganges große Lager aufgestapelt.



Weibliche Hotelhausdienerin in Freiburg i. B.

In den Hallen der Lebensmittelhändler finden die verschleierten Frauen und die pumphosentragenden Mädchen immer noch, was sie zum Haushalt brauchen, und darüber hinaus die leckersten Konserven und allerlei Zuckerkrimskrams, sogar regelrechte Pralinés; die werden aber von den türkischen Buben und den alten Bosniakenweiblein so heftig angestaunt, daß der glückliche Käufer schließlich eine kleinere Sammlung von daktylographischen Aufnahmen als Dreingabe bekommt. Aber halten wir uns nicht länger in dem farbenlustigen Durcheinander der Turbane, Schleierfrauen und lasttragenden Esel auf; wir sind im Konak zum Gruß angemeldet.

Das Amt eines kommandierenden Generals und Landeschefs für Bosnien und die Herzegowina hat gegenwärtig Exzellenz Sarkotitsch inne. Seinerzeit Oberbefehlshaber über die gegen Montenegro operierenden Truppen, ist dieser Persönlichkeit nach den Erfolgen die militärische und politische Verwaltung der beiden Kronländer in die Hand gelegt worden. Sein Palais, eben der Konak, ist neben einigen recht stattlichen Moscheen das schönste Gebäude Sarajevos und als ehemaliger Paschasitz selbst islamitischen Ursprungs. Ein Schmuckstück islamitischer Kunst ist das Türkenzimmer des Konaks, die Uebersetzung des Türkenviertels ins hoch Zivilisierte.

Im Erdgeschoß betreten wir das Gemach, wo der Thronfolger Franz Ferdinand sein Leben aushauchte. Er wurde nach der Verwundung in das Arbeitszimmer des Kaisers Franz Joseph gebracht und auf einen Divan gebettet. Eine Messingtafel gedenkt der Sterbestunde, und unter einer Glasplatte ist noch ein Blutstropfen des ermordeten Thronfolgers sichtbar, im Gemach nebenan, das von der Gemahlin des Landeschefs bewohnt wird, verschied die Thronfolgerin, das Schicksal ihres Gatten teilend.

Die höchste Persönlichkeit von Bosnien-Herzegowina trägt die typische Gestalt des im Dienst ergrauten und zugleich frisch und elastisch gebliebenen Militärs. Er spricht mit zurückhaltender Bescheidenheit von seinem Waffenerfolg, der im Gespräch berührt wird, aber mit Begeisterung von den Arbeiten, die zum Wohl des bosnisch-herzegowinischen Volkes begonnen sind und durchgeführt werden sollen. Er weist durchs Fenster auf ein bewirtschaftetes Stück Land an einem hochgelegenen Berghang, um zu zeigen, wie dem geizenden, karstartigen Boden Erträgnisse abgerungen werden sollen. Auch eine bosnische Kunst existiert. Der Landeschef hat eine Galerie einheimischer Künstler, hauptsächlich Landschaften, angelegt.

Bosnische Militärkapelle während einer Rast.

Außer Sarajevo schenkt uns Bosnien einstweilen keine große Ausbeute. Wir verlassen die Stadt in einem argen Schneehudelwetter, passieren den Zwansattel und legen uns bei der herzegowinischen Hauptstadt Mostar zum Schlaf auf die Polster, gefaßt auf weitere winterliche Tage am Fuß des Karstgebirges. Kaum trauen wir unsern Augen, als wir bei Tagesanbruch in eine sonnenbestrahlte Riviralandschaft einfahren. Schnee und Kälte blieben oben im Karst. Castelnuovo ist erreicht an der Bucht von Cattaro. Die alte Feste liegt amphitheatralisch am klippenreichen Strand. Bastionen aus türkischer und venetianischer Zeit haben im Schmuck der Zypressen und früchtebehangenen Orangenbäume allen Schrecken verloren und scheinen nur noch da zu sein, um der malerischen Uferstadt das letzte Raffinement der Reize zu geben.

Hoch über dem Vorfrühling des Gestades starren die montenegrinischen Berge zum Himmel; sie strafen ihren Namen Lügen; die „Schwarzen Berge" präsentieren sich im Schneeglanz wie ein schweizerisches Alpenmassiv; wir werden den Hochlandwinter noch zu spüren bekommen.

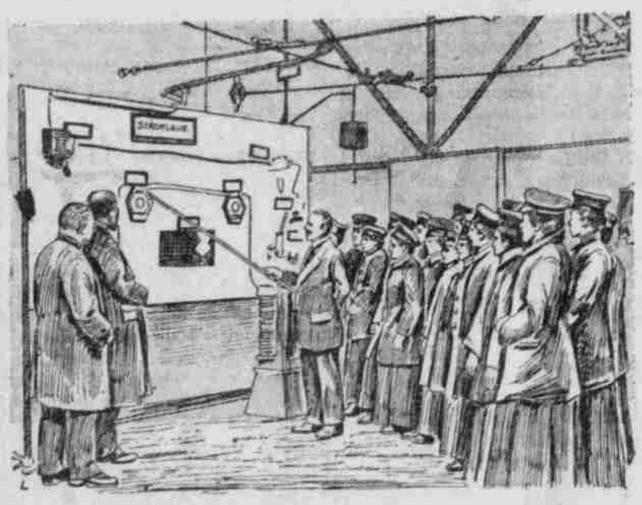
Reich an Erinnerungen aus der Zeit der venetianischen Seeherrschaft sind die drei „Bocche di Cattaro"; ihr Glanz verblaßt aber vor den modernen Kriegszeugen, deren uns auf der Fahrt zum hintersten Winkel der Bucht mehrere begegnen. Die Bestandteile einer Marinegarnitur des 20. Jahrhunderts stellen sich vor, einzeln und in Geschwadern, denn die Bocche, wie man hier der Kürze halber den südlichsten Teil der dalmatinischen Küsten nennt, waren bekanntlich schon in Friedenszeit neben Triest und Fiume die Hauptflottenstation Oesterreich-Ungarns.

Wie wir nach meerstündiger, boraumsauster Seereise uns dem entlegensten Zipfel der Buchten nähern, nimmt der steile, gewaltige Lowtschen unsere ganze Aufmerksamkeit gefangen. Wir sollen so rasch als möglich über den Berggrat nach Montenegro hineingeführt werden. Vorher erfahren wir von der See aus, im Angesicht des unheimlichen Felsenriegels, wie sich die Erstürmung des Lowtschen im Januar 1916 abgespielt hat.

Cattaro ist in der Luftlinie kaum 10 Kilometer von Cetinje entfernt; denn wegen der Türkengefahr war die Hauptstadt Montenegros an der nördlichen Peripherie gewählt worden. Zwischen beiden Städten liegt der vielgenannte Lowtschen; seit 1881 überquert ihn eine Bergstraße, die mit den schweizerischen Alpenübergängen mindestens wetteifern kann. Sie beginnt am Meer und übersteigt die Paßhöhe von Krstac (Kristatsch) bei rund 1000 Meter. Die Grenze zwischen Oesterreich und Montenegro folgt aber nicht dem Lowtschenkamm, sondern zieht sich auf halber Berghöhe über der Bucht von Cattaro hin, läßt somit den Gipfel mit seinen vorzüglichen Stellungen in den Händen Montenegros. Deshalb stand Oesterreich vor der Riesenaufgabe, den fast senkrecht über dem Meer aufsteigenden Paß und Gipfel in seinen Besitz zu bringen und gegen die Montenegriner anzurennen, die ungefähr, um ein recht drastisches und geläufiges Beispiel zu nehmen, so günstig postiert waren, wie die Eidgenossen am Morgarten. Französische Artillerie half bei der Verteidigung, als in der zweiten Hälfte des Januar 1916 der Lowtschen zwei Tage und zwei Nächte in ein höllisches Feuer gehüllt wurde. Aus der Bucht schoß die Marine zur obern Berghälfte; an allen Küstenpunkten, von denen aus der Lowtschen erreichbar war, dem Ufer entlang, wie von den Höhenstellungen, donnerten die Geschütze, von denen sich die 30,5-kalibrigen am besten bewährt haben nach der Aussage von Offizieren, die beim Sturm waren; sogar von der Adria aus wirkte zeitweise die Marineartillerie mit. Als mit dem Infanterieangriff begonnen werden konnte, zeigten von den Sturmlinien vorangetragene rote Bänder der Artillerie Schritt um Schritt an, wie weit der felsige Hang von den Gegnern gesäubert war, bis schließlich der Grat erklettert und der Abstieg nach der Mulde von Cetinje ermöglicht war.

Noch heute staunen die Offiziere, die dabei waren, über das Gelingen des gewagten Lowtschenunternehmens, und auch dem Laien wird angesichts des graufigen Felsenrückens und der zwei Dutzend Serpentinen der Lowtschenstraße klar, daß hier ein übermächtiger Akt des Kriegsdramas stattgefunden hat, ein Stück Gebirgskampf, das zu den unbegrenzten Möglichkeiten dieser Jahre gezählt werden wird.

Wir haben uns hier mit einigen Einzelheiten des Lowtschensturms abgegeben, um zu veranschaulichen, mit welchen Schwierigkeiten auch nachträglich die Verbindung zwischen der Küstenstadt Cattaro und dem okkupierten montenegrinischen Gebiet zu rechnen hat. Die ganze Kommunikation zwischen Oesterreich und Montenegro samt Albanien muß über den Lowtschen gehen; denn die Torpedierungsgefahr auf dem Adriatischen Meer schließt die Benützung des Seeweges für die Zufuhr fast gänzlich aus. Wäre Montenegro ein Himmelreich, so dürfte Cattaro das dazu führende Nadelöhr genannt werden.



Eine Lehrschule für Schaffnerinnen in Berlin: Die Frauen werden mit dem Geheimnis des Stromlaufes bekannt gemacht.

Die Wüste von Verdun.

Anschauliches Bild der Verheerung in Stadt und Festung.

Die Stadt Verdun, die etwas über 20,000 Bewohner gezählt hat, ist, so heißt es in einem vom März datierten Bericht eines Korrespondenten, bis zur Unbewohnbarkeit zusammengeschossen. Entzweigeschnittene Häuser zeigen noch die innere Einrichtung; wer Zeit und Muße hat, mag aus dem hängengebliebenen Wandschmuck auf Alter und Geschlecht der Leute schließen, die hier einmal ihre Stätte gehabt haben und nun irgendwo in der Ferne das Brot der Heimatlosen essen. Jeden Tag fallen die Granaten, bald dichter, bald in größeren Abständen. Nach den Statistiken des Festungsspitals scheinen die Verluste dem Munitionsaufwand nicht zu entsprechen; der Krankensaal war auch fast leer. In diesen Mauern springen die Sprengstücke nicht weit; darum ist die Gefahr, in den Straßen getroffen zu werden, nicht übermäßig groß, und man geht im Schlenderschritt darin herum. Die Kathedrale ist mehrfach getroffen, der schöne anschließende Bischofspalast niedergerissen, auch der prachtvolle gotische Kreuzgang eingeschlagen worden. Ein greuliches heiseres Miauen in der Luft, einen harten Knall und den Ausruf „Trois cent quatre-vingt" glaube ich im gleichen Augenblick zu hören; ganz nahe von unserem Standort steigt Rauch und Staub auf und Mauerreste stürzen. Die Franzosen sind Freunde von Zahlen, bei jedem Knall stellen sie sich gleich ein Kalibermaß vor. Ob das Geschoß, das eben eingeschlagen, wirklich aus einer 38 Zentimeter-Kanone stammte oder wer sonst der freundliche Spender meiner Feuertaufe war, möge dahingestellt bleiben; es wäre auch nicht ratsam, zu lange darüber nachzugrübeln, denn schon wieder kreischt und heult es und wieder fällt eine Mauer polternd und nachrieselnd in den Staub. Die erste Granate macht viel mehr Eindruck als die zweite, und bei der dritten bildet man sich schon ein, man sei die Geschichte gewöhnt.

Sauerstoffapparat für Sanitätsmannschaften, der gegen die Wirkung giftiger Gase zur Verwendung gelangt.

Die Wirkung der schweren Projektile ist sehr verschieden. Man zeigt uns die besondere Arbeit der Brandgranaten in der Stadt.

Was zur Nahverteidigung der Stadt vorgekehrt worden ist, entzieht sich natürlich der Beschreibung. Alles steht unter der Herrschaft des mit Strömen von Blut besiegelten Wahrspruches von Verdun: „On ne passe pas!"

An einem sonnenklaren Tag bestiegen wir eine Anhöhe, von der das Festungsgebiet zu überblicken war und die Rundsicht bis zu der Woevre und den Argonnen sich öffnete. Da vorn steigt eine schwarze Wolke nach der andern aus dem Boden: deutsche Granaten auf Douaumont. Weiter rechts liegt das Fort Vaux, links der Morthomme mit den zwei Höckern, näher Froideterre und Souville und im innersten Gürtel der Außenforts St. Michel und Belleville. Die Wälder sind zersplittert, die ganze Weite wie ausgestorben.

Wir besuchten eins der weltbekannten Forts, um das der Kampf gerafft hat: Souville. Die Angreifer standen schon auf der Festung; es gelang aber der Besatzung, sie hinunterzuwerfen. Man kann das Gelände nicht richtiger bezeichnen, als mit dem Wort „Mondlandschaft"; es besteht aus Trichtern und Erdkämmen, die, leicht überschneit, nahezu einen hochalpinen Eindruck machen. Hier haben besonders die deutschen 42 Zentimeter-Mörser gearbeitet. Man zeigt uns eines der berühmten Riesengeschosse. Es ist in zwei gleiche Schalen zerfallen. Die Erfahrungen von Verdun haben gezeigt, daß Lüttich nicht allein maßgebend sein kann für die Bewertung permanenter Festungen. Es hat noch kein Verteidigungswerk annähernd soviel auszuhalten gehabt, wie die Anlagen um Verdun, die sich wohl beschädigen, aber auch in viele Monate dauerndem Bombardement nicht zerstören ließen. Ein schwerer Volltreffer an der Zitadelle hat nur die äußere Mauer heruntergenommen, den Kern aber bloß geschürft. Der Kern besteht aber auch aus gewachsenem Felsen. Auf einzelne Forts sind wohl schon tausend schwerste Geschosse gefallen, und es wird immer noch auf die gleichen Punkte gehämmert! Denn immer noch gewähren die gleichen Forts sichern Schutz für die zu Verteidigung oder Ausfall bereitgestellten Truppen.

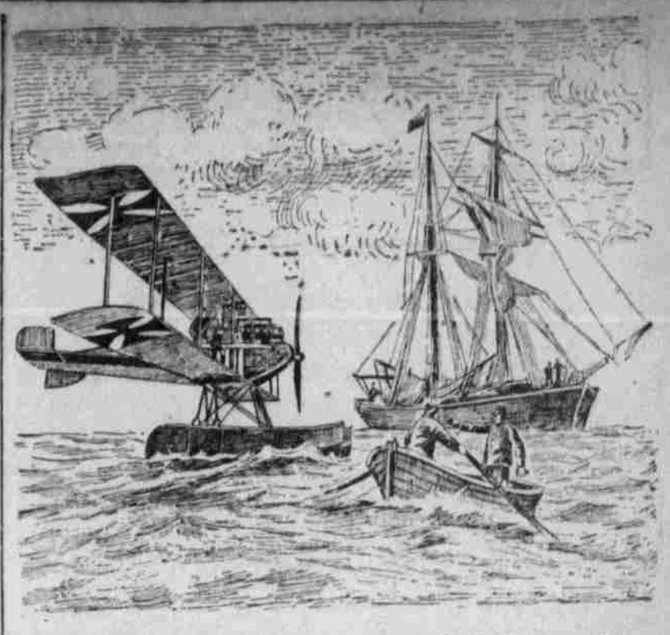
Das Schlachtfeld von Verdun ist wohl die wildeste und unwirtlichste Gegend der ganzen Front. So weit wir fuhren und gingen, war nicht einmal ein Schützengraben oder ein Drahtverhau zu sehen; wenn etwas Aehnliches bestanden haben sollte, so wurde es weggefegt. Es gibt eigentlich nur Granatlöcher. Und hier hat man monatelang um jeden Zollbreit Boden gekämpft. Das Infanteriegefecht wurde in der Hauptsache mit Handgranaten geführt. Der Mann warf sich in einen Geschoßtrichter; er warf sich in sein Grab und erwartete kämpfend seinen Tod. Wo sie kämpfend gelegen, da liegen Ungezählte noch heute. Grabkreuze gibt es nicht. Es ist alles ein Totenfeld.

Rechts und links an einem mit Holz belegten Wege liegen zerfetzte Wagen und daneben tote Pferde, bald einzeln, bald zu ganzen Gespannen. Fleury hinterläßt nichts als einen zugespitzten Baumstrunk, der aber auch wie ein Wunder aus alter Zeit bestaunt wird und wohl nur stehen geblieben ist, damit das Dorf ein Grabmal habe. Man sieht nicht einmal an der Farbe der aufgewühlten Erde, wo einst eine Straße war.

Vor Verdun rechnet man den Munitionsaufwand nicht nach so und soviel Schuß auf den Frontmeter; man zählt schon die Anzahl Granaten, die es auf jeden Quadratmeter des weiten Schlachtfeldes trifft! Der Boden ist übersät und durchsetzt von allerlei Sprengstoffen, die bei jedem Spatenstich platzen können. Da ist schon das Beerdigen der Toten eine kitzliche Geschichte. Ich frage einen Franzosen, wie man sich die spätere Bebauung vorstelle. Er lachte bitter auf und ruft: „Man müßte schon mit einem Tank pflügen."

Ueber den Verlauf des ewigen Ringens um die große Festung an der Maas ist schon viel geschrieben worden und wird noch mehr geschrieben werden. Trotz Erklärungen, gegeben an Ort und Stelle von Leuten, die dabei gewesen, bleibt es einem ein Rätsel, wie die Franzosen das Gebiet zurückeroberten in weniger Stunden, als sie Monate gebraucht hatten, um es zu verlieren. Es war eine kunstvolle Artillerie-Offensive, aber es wäre doch nicht gegangen ohne eine Infanterie, „die den Teufel im Leibe hat", wie sich ein älterer Haudegen ausdrückte — „die sich in die heimatliche Scholle einbeißt," wie ein anderer sagt.

— Setzerkobold. — Die Heilkraft der berühmten Quellen bewährte sich an dem kranken Schnaggerl aufs beste.



Ein deutsches Wasserflugzeug bringt im rigaischen Meerbusen einen russischen Schoner auf.

Die modernsten Holzschiffe.

Sehr einträgliche Zwittergattung Fahrzeuge, die der Krieg schuf.

Fast die ganze Welt, welche überhaupt jemals in dieser Industrie für den See-Verkehr tätig war, ist heute „schiffbau-toll", worunter nicht bloß das Bauen von Schiffen selbst zu verstehen ist, sondern auch das Anlegen von Geldern, sogar der letzten Spar-Groschen, in derartigen Unternehmungen! In Amerika, besonders im fernen Westen, ist dieses Fieber kaum minder hochgradig geworden, als in Norwegen, wo sich die Regierung genötigt gesehen hat, das Ankaufen aller weiteren Schiffe durch ihre Bürger ohne besondere behördliche Erlaubnis zu untersagen! Und wohin es in Amerika damit noch kommen mag, bleibt abzuwarten.

Der große Krieg hat nicht nur alle möglichen alten, abgetakelten Segelschiffe wieder in lebhafteste Nachfrage gebracht — infolge des Mangels an Fahrzeugen für den gewöhnlichen Ozean-Handel —, sondern auch eine geradezu fabelhafte Tätigkeit im Erbauen neuer altmodischer Holzschiffe hervorgerufen, ganz abgesehen von denjenigen, welche die amerikanische Regierung bloß wegen der deutschen Tauchboote bauen läßt. Man würde sich aber täuschen, wenn man diese neu-alten Schiffe als einen bloßen Rückfall in frühere Tage ansehen würde! Vielmehr stellen dieselben, wenigstens die amerikanischen, den modernsten Typ dar, welchen es gibt: nämlich das Motor-Segelschiff, auch Hilfs-Motorschiff genannt.

Man kann sich wundern, daß dieser Typ, welcher nicht erst einer neuen Erfindung zu entspringen brauchte, nicht schon lange in allgemeinen Gebrauch gekommen ist. Er ist einfach ein Halbbruder des mit Vollkraft ausgestatteten Motorschiffes, welches lediglich für Schnelligkeit gebaut wird, um großen Stahldampfern Mitbewerb zu machen, aber bis jetzt noch nicht annähernd soviel Sensation erregt hat, wie das Hilfs-Motorschiff. Dieses hat drei große Vorzüge: Es läßt sich weit billiger erbauen, als ein Dampfer, sein Betrieb kostet ebenfalls weniger, und es kann mehr Fracht führen. Ein Schiff aber, welches diese Dinge vereinigt, ist „das letzte Wort" in Marine-Leistungsfähigkeit!

Wenn günstige Winde wehen, sind die Kosten des Betriebs dieser Schiffe sehr unbeträchtlich; bei ungünstigen Winden aber, oder bei völliger Windstille, verhilft eine Bewegungs-Kraft von wohlfeil betriebenen Dieselschen Oel-Maschinen dem Fahrzeug zu einer raschen Fahrt. Das so berühmt gewordene Handels-Tauchboot „Deutschland" ist auch nichts weiter, als ein Motorschiff vom Diesel-Typ mit dem zusätzlichen Tauch-Apparat.

Alte und schon ziemlich verfallene Segelschiffe, welche vor dem Kriege nicht mehr als $15,000 wert waren, haben sich in den letzten Monaten für $250,000 verkauft, — aber funkelneue, große Motor-Frachtschiffe werden neuerdings von amerikanischen Schiffshöfen am Stillen Ozean für 150,000 bis höchstens 200,000 Dollars geliefert und beinahe über Nacht hergestellt! Eigentümer, sowie Seefahrt-Unternehmer schlagen jetzt große Vermögen aus diesem Geschäft, und die Erbauer sogar ohne Risiko, wenn sie nicht zugleich Fahrten unternehmen. Man weiß von Schiffsbauern, welche ihre ganzen Habseligkeiten und ihr Heim verpfändeten und alles Geld pumpten, was sie auftreiben konnten, um ihr erstes hölzernes Motorschiff zu bauen, und welche heute auf dem besten Wege sind, Millionäre zu werden.

Ein solches Motor-Frachtschiff von normaler Größe ist etwa 250 Fuß lang, 43 Fuß mittelbreit, hat eine Wasser-Verdrängung von 1500 Tonnen brutto und 1300 Tonnen netto, einen Kubik-Raum von nahezu 123,500 Fuß, hat vier Masten, und ist mit doppelten Diesel-Motoren ausgestattet, nebst doppelten Propellers. Der Brennstoff — Rohöl, etwa 25 Faß in 24 Stunden — kostet nur den fünften Teil dessen, was ein Dampfer von entsprechender Größe kostet; die Ladungsfähigkeit ist größer, und überdies wird eine die kleinere Bemannung bedurft.

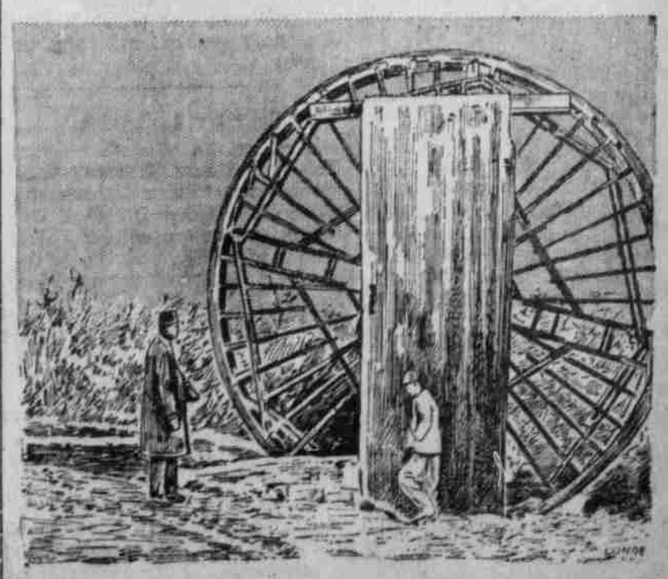
Die „tote Stadt" Bruegge. Das Heilig-Kreuz-Tor.

— Ein Ziel, aufs innigste zu wünschen. — Mann (zu seiner launischen Frau): „Weißt Du, Frau, ich hätte den Himmel auf Erden, wenn Deine Laune sich so ewig gleich bliebe, wie Dein Küchenzettel, und Dein Küchenzettel so viel Abwechslung böte, wie Deine Laune."

— Gesundheitswein. — Weinwirt: „Sie wollen an der Qualität meines Weines zweifeln? Ich sage Ihnen, es ist ein wahrer Gesundheitswein; der heilt Sie von allen Beschwerden!"

„Na ja, ein Hühnerauge wird man damit wohl wegbeizen können."

Wasser-Wurfrad zum Heben des Wassers in kleinen Kanälen.



Solche Kanalnetze findet man gewöhnlich nur in noch nicht ganz trockenen Gegenden, z. B. dem armenischen Hochlande.