

# An der Sphinx von Ari Burnu.

Solange die Kämpfe um Ari Burnu wütheten, war es niemals möglich, sich ein überfülltes Bild von dem vielgenannten Schlachtfeld zu machen, das nun tot und verlassen und von allen Seiten zugänglich vor unseren Augen daliegt. Es ist, als habe die Erde sich vor Schmerzen gekrümmt, als hätten sich hier die Sorgenfalten ihres mütterlichen Antlitzes im tiefsten Jammer und Zorn um so viel Unheil finster zusammengezogen. — Alle Augenblicke droht mein brauer kleiner Gaul in die Knie

formter Ausläufer der braunen Felsenwand springt fast bis ins Meer vor und bildet einen Spingtopf, der erst und unbeweglich auf ein wildes und fürchterliches Chaos zu seinen Füßen herabstürzt. Es ist das verlassene Lager von Ari Burnu. Mit vieler Mühe und unter allerlei Vorkehrungsregeln angeht das noch immer durch ungepöngte Mienen, Windgänger und gespannten Stachelbraut gefährdeten Geländes kletterten wir, die Pferde am Zügel führend, die Wand herab und

Der Oberreichth - Italienische Kriegsschauplatz.



zu knien, wenn wieder eine tiefe Erdbeuge seinen fallenden Schritt hemmt. So überlasse ich ihn denn ganz sich selbst, der schauend und ältend durch das Lagergrün von natürlichen und künstlichen Gräben und von ungehauenen Baumstämmen, fantastisch zusammengetrimmten Leichen, wie zerzausten Drahtbindern, Stacheln und Konkretenbüchsen aller Art klettert.

Wir sind noch immer in den türkischen Stellungen, die hier teilweise



Sir Roger Casement, der zum Tode verurtheilte Vorkämpfer für die Unabhängigkeit Irlands.

bis auf zehn Meter an die feindlichen Linien herangetragen sind. Nur eine tiefe Schlucht trennt uns von drüben. Sie ist an einer Stelle durch aufgeschichtete Sandbänke insofern gangbar gemacht, und unter der Führung des uns begleitenden Adjutanten des türkischen Oberkommandierenden von Gallipoli überschritten wir die künstliche Brücke. Mit einem unwillkürlichen Ausruf des Staunens halte ich meinen Anatholier bei der Ankunft drüben an. Gleich hinter den englischen Schützengräben liegt, etwa 200 Meter tiefer, das blaue Mittelmeer mit den Inseln Tenedos, Imbros und Samothrace



Ein terrassenförmig angelegtes unterirdisches Lager für französische Soldaten hinter der Front.

im Vordergrund. Steil und anscheinend östlich unzugänglich fällt die Wand, auf der wir stehen, zum Strande ab. Aus ein seltsam ge-

stach in die Luft gesprengt, den Klümmen übergeben oder ins Wasser zu sinken. Ein am ganzen Ufer entlang laufende Feldbahn, die mit

vieler Mühe abgeleitet, fundiert und aus den besten Materialien erbaut, ist mit Stämmen auseinandergerissen worden. Die Lokomotiven hat man überbrückt und zur Explosion gebracht. Die Gleise wurden mit Petroleum übergoßen und angezündet. Dampf- und elektrische Maschinen liegen zerstört umher, die zur Erzeugung von Trintwasser, zum Antriebe von Motoren und zur Versorgung der elektrischen Lichtanlagen dienen.

Auf hohen Eisengerüsten stehen noch die Wassertürme. Aber ihr Inhalt ist überfließend geworden und der Kopf ragt an ihnen. Die Bretterterrüben, unter denen die Pioniere arbeiten, sind ebenfalls mit Petroleum übergoßen und dann angezündet worden. Mitten auf dem weiten Lagerplatze hatte man alles Brennbares, einschließlich der Vorräte an Ausrüstungen und Waffen, Petroleum, Öl, Fetten und — Schnaps zusammengetragen und daraus einen Scheiterhaufen entzündet, der mehrere Tage und Nächte hindurch den Rücken jede Annäherung an das Gelände unterhalb des Spingtopfes von Ari Burnu unmöglich machte.

An der Landungsstelle sind türkische Pioniere mit der Befestigung der gemauerten Schiffbrücken beschäftigt, die das Landungsmander unterführen. Wohl ziehen unbeschreibliche Dünste von den Tierfabriken zu unserer kleinen Reisegesellschaft herüber; aber immer wieder verweht sie eine frische Brise von der See her und traumverloren geht der Blick zu dem herrlichen Panoramahinter, das Meer, Inseln und im Hintergrunde den ersten Spingtopf von Ari Burnu in sich schließt.

Es ist ganz so, als ständen wir auf dem Vossilip und genöhen die Fernsicht auf Capri und Ischia, und vor uns blaute der Golf von Neapel. Schon hat denn auch Professor Reinhardt Schwager, der Kolonial- und Kriegsmaler Heims, von den gutmütigen Spättern im Gefolge des Herzogs kurzweg „Der Malermeister“ genannt, Palette und Pinsel bereit gemacht und schickt sich an,

noch im ehemaligen Hauptquartier des Marschalls Liman von Sanders, in dem heute der kühne Verteidiger der Dardanellenbefestigungen am Kap Kagara, Erzengel, Dschehad Pascha, das Szepter führt, erwartet wird.

## Der Aberglauben im Kriege.

Der Geheime Oberjustizrat L. Schmitz erwähnt in seinen Tagebuchblättern aus dem Feldzug 1870—71 einen merkwürdigen Fall von Aberglauben im Kriege. Als Oberleutnant den Feldzug mitmachend, hatte er den prächtigen Säbel eines gefallenen französischen Offiziers, der einen Kopfschuß erhalten hatte, zur Erinnerung an sich genommen. Vor Verdun überließ er die Waffe des Gefallenen einem Kameraden, dessen Seitengewehr unbrauchbar geworden war. Als sein Kompagnieführer davon hörte, geriet dieser in eine förmliche Aufregung und behauptete, das würde der Tod des Leutnants sein, so hieß der Kamerad, werden. Er vertrat die Ansicht, daß man den in Ehren gefallenen Soldaten mit seinem Schwerte begraben solle. Der gefallene Feind räche sich an dem, der sich dazu verheße, des Toten Waffe zu tragen. Im den Offizier aber, der des Säbels durchaus bedurfte, nicht zu beunruhigen, wurde davon Abstand genommen, ihm Mitteilung zu machen. Zwei Monate darauf bei der Einnahme des Dorfes Daours erhielt Leutnant Fuß im Straßenkampf einen Kopfschuß, und zwar traf ihn die feindliche Kugel in der Gegend der rechten Augenbraue. Es war die gleiche Todeswunde, die dem Leben des Eigentümers des Säbels ein Ende gemacht hatte. Schmitz sagt: Selbst in der Aufregung des Kampfes dachte ich an das, was damals mein Kompagnieführer geäußert.

## Petroleum und Kohlen.

Betrachtungen über die drüben infolge des Krieges herrschende Petroleum- und Kohlennot stellt die Züri-



bedeutend höher stehen als vor dem Krieg, und zwar vornehmlich aus zwei Gründen. Die im Krieg zum Teil zerstörten oder gefallenen Anlagen müssen nachher wieder mit neuen Kapitalien ins Leben gesetzt werden. Das Produkt wird dadurch notwendigerweise verteuert. Es wird zudem an Arbeitskräften fehlen, denn der Krieg reißt große Lücken in die Bestände der Bergwerks- und Grubenarbeiter. Die wenigen noch vorhandenen Kräfte werden also hohen Lohn fordern können. Das Produkt wird also nochmals verteuert.

Da bei uns sich die Preise der Brennstoffe aus dem Kaufpreis in den Bergwerken und dem Frachtpreis bis zum Verbrauchsort zusammenziehen, ist es klar, daß diese mehrfachen Ursachen der Preissteigerung schließlich auf uns zurückwirken. Aber das ist noch nicht genug. Auch der Zwischenhändler in unserm Land zahlt in Zukunft erhöhte Steuern und Arbeitslöhne. Er muß also mit hohen Kosten rechnen. Der Verbraucher der Ware wird sie ihm zurückerhalten müssen. Diese mehrfachen Ursachen stellen eine langandauernde Hausse aller Brennstoffe in sichere Aussicht. In zwanzig Jahren dürften wir die Folgen noch lange nicht überwunden haben.

Die Erfahrungen früherer Kriege lehren übrigens dasfelbe. Nach dem deutsch-französischen Krieg stiegen in Frankreich die Kohlen noch lange Jahre sehr hoch im Preise, und in Spanien trat nach dem spanisch-amerikanischen Krieg eine unmäßige Verteuierung der meisten Waren, die Brennstoffe inbegreifen, ein.

Der Erfolg von Petrol und Leucht-



„Du Friße, nun meenen ja die Franzosen, Douanmont wäre ja kein richtiger Fort, und überhaupt — ooch Verdun is keenen richtige Fortung!“

„Der floode ich! Lud wenn Joffre Kloppe kriegt, fangen sie nächstens: Joffre war ooch keen richtiger Heibherr!“

— Der Urlaubsgrub. —

Gandlungsgeliche: „Guten Tag, lieber Onkel, habe jeben acht Tage Urlaub erhalten.“

Onkel: „Ach, da bin ich also wieder mal gefortben.“



Soldaten auf dem Marktplatze in Veles am Wardar, (Mazedonien) laufen sich der Händen Anbenten.

den Herentseuf auf dem Strande von Ari Burnu auf die Leinwand zu bannen.

Wir lassen ihn in der zugleich erhabenen und schauerlichen Einsamkeit mit einigen Axtaris allein zurück und reiten in der Mittagssonne nach Norden weiter, wo in der Ferne eine spitze Landzunge sichtbar ist, hinter der sich der Suvale oder Anafortabuch dehnt. Auch hier das gleiche Bild der Verwüstung und Zerstörung.

Weiter durch Bigl-Anafortia, das mit geradem mathematischer Genauigkeit bis auf das letzte Haus zerstört wurde. Kein Lebewesen ist mehr in dem Städtchen sichtbar, das wie ein wild durcheinandergeworfenes Spielzeug erscheint. Nur eine stolze Säule ragt noch, auch halb zerstört, aus dem Trümmerhaufen hervor: es ist der Rest des Minarets, von dem der Muezzin herab in friedlichen Zeiten die Gläubigen zum Gebet rief. Mein Gaul klettert wiederum mit bewundernswürdiger Sicherheit über das Steingewühl in den Straßen hinweg und findet, da ich mich ganz seiner Führung anvertraut habe, mit der ihm eigenen feinen Witterung hinter einer zusammengefügten Hauswand sogar einen frisch sprudelnden Brunnen, an dem er sich mit tiefen Zügen labt. Gleich neben dieser Dase in der Wüste des gemordeten Städtchens hängen die rosten Wäulen eines Pfirsichbaumes herab, und da gerade heute ein lieber, klonder Lodentopf daheim Geburtstag feiert, so breche ich einen Zweig zur Erinnerung an den ereignisreichen Tag.

her Zeitung in folgendem an: Es liegt auf der Hand, daß die Preise für Petroleum, Kohlen, Leucht- und Kockgas auch lange nach dem Kriege hoch bleiben werden. Die Anzeichen dafür sind jetzt schon zahlreich.

Die nächste Folge der jeglichen Schiffzerstörungen werden hohe Schiffsrachten in Zukunft sein.

Der Handelsverkehr wird zurzeit offenbar vernachlässigt. Der Kriegsschiffbau allein gilt. Die in verminderter Zahl vorhandenen Handelsdampfer werden nach dem Krieg offenbar nach allen Seiten und für alle möglichen Transporte zur Auffüllung der jetzt geleerten Lager dienen müssen. Die vielen zerstörten Handelsdampfer werden zurzeit nicht regelmäßig ersetzt, die im Betrieb stehenden Handelsdampfer werden überanstrengt und nach dem Krieg zu einem guten Teil zum alten Eisen gehören. Die Tarife werden also von den Reedereien hochgehalten werden können. Die neu zu erbauenden Schiffe werden zu hohen Kapitalkosten erstellt werden müssen, sie werden deshalb auch nicht billig arbeiten können.

Die Eisenbahnen der kontinentalen Länder sind meist in den Händen des Staates. Diese letzteren werden ihre ungeheuren Schuldenzinsen irgendwie aufbringen müssen, zum Teil werden sie es durch Erhöhung der Eisenbahntarife tun. Einzelne Staaten haben das bereits angefangen. Auch die etwa noch bestehenden Privatbahnen werden dem Beispiele ohne weiteres folgen. Dieselben wollen und müssen die Defizite der Kriegsjahre auf diesem Weg wieder einbringen.

Aber auch die Gewinnungsstellen der Brennstoffe in den Minen werden



Auf grundlosen Wegen.