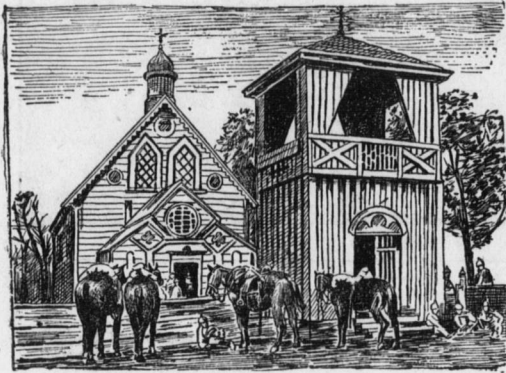


# Marseille zur Kriegszeit.

Eine Fahrt durch den Hafen.

Marseille, 15. Mai.  
Als ein schimmernder rechteckiger Teppich ragt der Vieux-Port in die Stadt Marseille hinein. Ein Getöse von Masten, Segelstangen, Tauern durchkreuzt die Luft in allen Himmelsrichtungen, bunte Flaggen flattern im Winde und auf den Quais wimmelt das Volk. Im Hintergrunde erhebt sich die schlanke Silhouette des Pont transbordeur,

Leuchtturm von Planier, wo mit Einbruch der Dunkelheit das Blitzfeuer aufblitzt. Der Eingang der Reede ist neuerdings durch ein Netz gegen feindliche Unterseeboote geschützt worden, denn es vergeht keine Woche, 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-



Patrol einer deutschen Reiterpatrouille vor einer russischen Dorfschule.

ten Tage ein Gewerbe aus solchen Hafenfahrten gemacht hat, entließen 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 Eisendraht das Hafenbild hügelrecht abschließt. Dieser älteste Teil des Marseiller Hafens, der Lacbon, der vor zweieinhalb Jahrhunderten die Phönizier zur Siedlung einlud, dient heute nur Segelschiffen, kleinen Schleppschiffen und Jachten zur Anlage; Anbaufrüchten in bunten Rattumkränzen verladen Orangen, Italiener schleppen Körbe von Süßfrüchten auf einpännige Wägelchen, deutsche Kriegsgelände tragen unter dem Kommando eines Unteroffiziers Konstruktionshölzer über den Quai.

Auf dem Motorboot eines korsischen Matrosen, der sich für seine al-

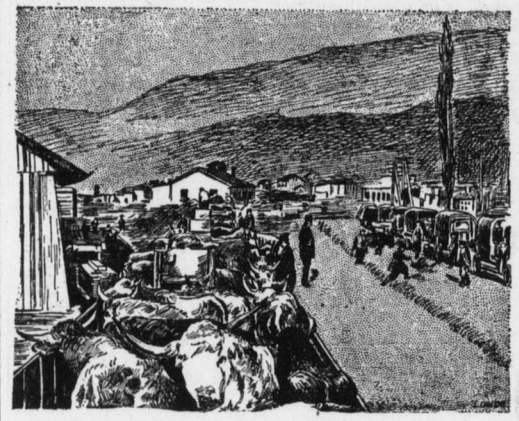
teuer des Mittelalters, Schlupfwinkel vor den Verfolgern. Das erste Kriegsjahr war für das Mittelmeer kaum ein solches gewesen; nach dem Bombardement von Tona, das Anfang August 1914 die Küstenbesiedlung in Aufregung versetzte hatte, schien alle Gefahr vorüber; erst seit Oktober 1915 nach dem Bau des neuen deutschen Unterseeboot-Types und der Anlage von Verpflegungsbatterien auf neutralem Boden (Korfu u. a.) setzten auch hier die Schiffsverluste ein. Auf unserer Fahrt durch die Bassins der Yachtclubs konnten wir uns denn auch von den Schut- und Abwehrmaßnahmen der Dampfer überzeugen. Die holländischen, norwegischen, griechischen, spanischen Schiffe tragen an Bord- und Steuerbord ihre nationalen Farben aufgemalt, zuweilen auf einer großen, weißlich-schwarzen Unterlage; die Handelschiffe der kriegführenden Staaten, die früher von Torpedobooten begleitet wurden, sind jetzt mit einer oder mehreren Schnellfeuerkanonen bewehrt, deren graue Silhouette vorn am Schiffe aufragt.

Joliette heißt die erste große Hafenkette für Dampfer, die um die Mitte des 19. Jahrhunderts westlich des Vieux-Port angelegt wurde und der sich Jahrzehnt um Jahrzehnt dem zunehmenden Schiffsverkehr entsprechend, neue Bassins angliederten: Bassin du Lagaret, Bassin d'Arène, Bassin de la Gare Maritime, Bassin National (48 Hektar Oberfläche), Bassin de la Pinède (68 Hektar Oberfläche), Bassin de la Madrague (im Bau befindlich). Den Quais und Dämmen (Moles) entlang ziehen sich die Magazine und Umladevorrichtungen, die Eisenbahnlinien und Schutzställe, hin, die teils der Compagnie des Docks et Entrepôts konzeptioniert sind, teils öffentlichen Charakter tragen und von der Marseiller Handelskammer verwaltet werden.

Der erste Hafen Frankreichs bietet zur Stunde ein Bild schieferer Tätigkeit, ja Leberfüllung. Hunderte von Dampfern und Küstenschiffen 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 Gewicht, 11.000 Pferdekraften. Er rüstet sich für seine Reise nach China; der Schiffswind entlang fliegen die Kohlenkörbe, die sich die ruhigen Gefelken reihen, und auf Deck werden Kisten und Koffer aufgestapelt, die die Produkte der Marseiller Industrie,

vor allem Seifen, enthalten. Daneben ein älteres Schiff, der „Lotus“, mit 6000 Tonnen und 141 Meter Länge, der eben aus Tontin 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 dazwischen der in ein Spitalsschiff verwandelte Passagierdampfer... derselben Gesellschaft, das an Bord angebrachte rote Kreuz ist meilenweit sichtbar und wird mit Einbruch der Dunkelheit illuminiert. Auch die Gesellschaft der Transports Maritimes, die Compagnie Algérie (Zouache), die Compagnie de Navigation Paquet sind vertreten, doch dominiert bei weitem die englische Flagge. Der gewaltige Kohlenbedarf Frankreichs, der die Hälfte der gegenwärtigen Einfuhr von Marseille ausmacht und die Gesamtziffer der letztern 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 besprochen. Der Kriegszustand hatte die seltsame Erscheinung zur Folge, daß mit der Verminderung der Schiffszahl (Verkauf von deutschen und österreichischen Flaggen, geflüchtete Riffa auf Schiffverluste) eine Vermehrung des beförderten Tonnagehals Hand in Hand ging. Im Jahre 1914 brachten 14.435 Schiffe nach Mergnac hinaus, um den vertriebenen König aufzusuchen. Als ich in das Schloß geführt wurde, sah ich gerade zwei Malen, 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 betros-

Altkita im Exil.  
Ein Besuch beim König von Montenegro in Mergnac.  
In Mergnac, 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 achttlos daran vorbeigehen, wenn nicht die Schar von Neugierigen, die von morgens bis abends vor der Gitterpforte des Hauses steht, die Aufmerksamkeit erregt. Vor zwei Monaten wurde dieses verregene Schloßchen plötzlich zum Gegenstand des lebhaftesten Interesses der Dorfbewohner, da bekannt wurde, daß der aus seinem Lande vertriebene König Nikita hier vorläufig dauernden Aufenthalt nehmen würde. Bald darauf sah man verschiedene Kraftautomobile ankommen, die Einrichtungsgegenstände für die Wohnungsmacher enthielten, und schließlich kam Nikita selbst, begrüßt mit Flaggen und Ansprecher. Und jetzt hat das verregene Dörfchen Mergnac seinen König! Noch immer haben sich die hiebrigen Bauern nicht über dieses Ereignis beruhigen können, und stets trifft man über der Kastanienallee einige Leute, die offenen Mundes die montenegrinischen Wachtposten in ihren fremdartigen blauen Uniformen bemuntern.“



Viehtransport 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 Herzenskinder.

Wir wären schon lange im Herzen Deutschlands, wenn es nur nicht so heftig gelagert hätte!

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

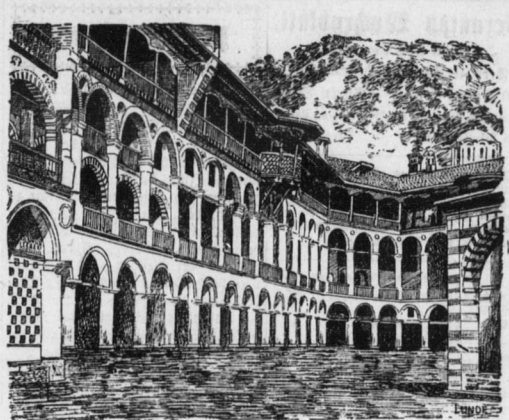
fen hat, er sprach von der furchterlichen Beschädigung des Louvrens und sagte darüber, daß seine Regierung sich schlecht beraten habe. In jedem Wort, das dieser einsame König sprach, schloß man eine tiefe Traurigkeit. Das Schicksal hat ihn furchtlich gealtert. Er hatte nicht mehr die energiegelassen Bewegungen, die man früher an ihm kannte, und auch die Sicherheit des Auftretens war von ihm genommen. Die reiche montenegrinische Kleidung, blau mit goldenen Schnüren, 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 Mergnac. Aus Anlaß der serbischen Feiern waren Mitglieder der montenegrinischen und der serbischen Kolonie aus Paris bei Nikita zu Gast geladen, und alle diese Kinder vom feinde besetzten Länder standen erwartungsvoll in dem Saal, bis endlich der König eintrat, gefolgt von der Königin und den Prinzessinnen Rena und Vera. Der König setzte sich nach kurzer Ansprache in einen Armstuhl, und die Königin blieb aufrecht und starren Blickes neben ihm sitzen. Wieder einmal mochten die beiden an alle die Bilder des Schreckens denken, die sie vom heimatischen Boden vertrieben, bis sie in Frankreich eine Raststätte fanden...

Neuer französischer Jagd sport. Landmann: Der glühende Patriot, Herr Recamier, ist jetzt ein lebensschafflicher Nimrod geworden.

Franzose: Was, der alte Herr, der nie ein Gewehr in der Hand gehabt?

Ja, er macht jetzt nämlich Jagd auf Drückerberger.

Verfesselte Rache. Huber: Was arbeitest denn so in deinem Garten, als gälte es die ganze Welt zu verfortzen?



Das Nio-Sloster an der türkischen Grenze, das die Bulgaren als Kaserne benutzen.

## Bauholz nach dem Kriege.

Sehr starke 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 starke gegenteilige Bewegung im Gefolge haben wird! Natürlich stellen Geschäftskreise, die zunächst daran interessiert sind, schon lange Beredungen darüber an.

Frankreich beinahe ganz aufgehört hat. Und es darf angenommen werden, daß es auch in den Ländern der Zentralmächte nicht viel anders ist, trotz mancher örtlichen Ausnahmen. So lange alle kriegführenden Länder so furchtbar viel mit der Anfertigung — oder auch dem Ankauf — von Munition und ihrer Verwendung zu tun haben, finden sie verzeihlich wenig Zeit, Bretter für industriellen Gebrauch zu sägen. Die Rautfähigkeit für die Unterländer der Schlingengärten aber erfordert nur blutwenig Holz... Alles in allem, werden die noch verhältnismäßig jungen Wälder Nordamerikas — Kanada natürlich eingerechnet — wohl riesig in Anspruch genommen werden. Diese Länder und Rußland sind die größten Bauholz-

In dem Jahre, welches dem denkwürdigen großen Erdbeben in Sizilien und Süditalien folgte, importierte das „Stiefelland“ Breterholz im Werte von 33 Millionen Dollars; die Menge, welche nach dem Bezirke Messina ging, hing auf das Siebenhundertfache des Betrages in normalen Zeiten! Und war dies nur wenig im Vergleich zu dem, was vermutlich 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 Zerfällungen 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 allerhöchste.

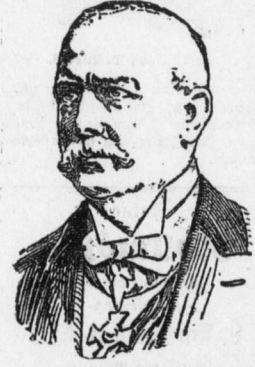


Französische Luftbomben. Die Bomben haben einen Schwanzteil in Form der Pfeilspitze, die das Abweichen aus der Fliedrichtung verhindern soll.

Und es handelt sich nicht einmal um Europa allein. Süd- und Mittelamerika hatten stets, trotz ihrer eigenen, zum großen Teil noch unentwickelten Holzquellen, stets große Mengen Bauholz importiert; und sie dürften wiederum dieses Material im starken Maße verlangen, sobald die wieder gebesserten Dampfer 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 produktiven, von Rußland aber kann, unter den jetzigen Verhältnissen, das Ausland wohl nicht viel in dieser Hinsicht erwarten. Die Ver. 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.



Staatsminister Dr. Delbrück, der zurückgetretene Staatssekretär des deutschen Reichsamt des Innern.

Über vieredige Turm von Saint-Jean hat mehr als eine Belagerung durch die Spanier gesehen und mit der Festung Saint-Nicolas gab Ludwig XIV. dem freien Marseille die Unterwerfung unter seine Botmäßigkeit zu fühlen) — wimmelt es heute auf ihren Zinnen und Bastionen von Soldaten; Senegalschützen, Turkos, morokkanische Tirailleurs, Juaven machen hier nach ihrer Ueberfahrt von Nordafrika Station. Weiter draußen liegen die Inseln mit dem herrlichen Chateau d'If und dem



Ein Stützpunkt österreichisch-ungarischer Truppen in den Tiroler Bergen.