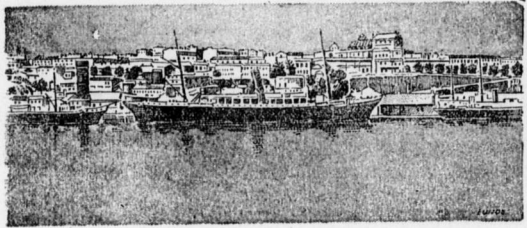


# Das Wiedererwachen Kronstadts.

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 blaue-gelb-rote Flaggen, mit denen man aus unbewusster Freude und unbefehlener Pflicht die rumänischen Be-



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

freier hatte begrüßen müssen, waren schon beschwunden und machten den Fahnen in den Nationalfarben Platz. „Im Ru“, 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 mir die Hand zu küßen. In aller Augen glänzte die Freude über die rasche Befreiung und gnädige Verdonnerung der Stadt.“ Wenn auch die Siebenbürger Sach-

manbiert 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 auslasten; 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 weißen und roten Flaggen das Rangieren jedes Eisenbahnwagens begleiten, kann man im Notfall noch manches Bataillon zusammenstellen. Der Bahnhof war bei unserer Ankunft noch vollgepflopt 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 fanden dort ein sehr hübsch eingerichteter Wäschereiwagen eines Lazarettzuges und einige Landwagen voll Benzin, auf denen die Inschrift: „Siferna a benzina rezerva divizia IV, Corpul II“, bereits erseht war durch: „Beschlagnahme für Kraftfahrer. IX. Armee.“ Die Schienen des normalspurigen Dampftrams, 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 härter zu pulsen, Tag um Tag, während wir, meist vergebens, auf Fahrgelassenheit hoffend, Zeit genug fanden, dieses Wiedererwachen zu beobachten. Auf dem noch ziemlich verlassenen Rothauspforte kamen wir gerade dazu, wie ein Orkiszpizist unter Trommelklang mit etwas weinerlicher Stimme ausrief: „Den Herren und Damen mitteile ich, daß bei Hitzeger, wenn Glöde zweimal schlegt, alle Herren und Damen sich in die Keller verflüchten sollen.“ Es erschien aber nie mehr ein Hitzeger, was uns, da wir auf dem Bahnhof im Schlafwagen nächsten, durchaus nicht unangenehm war. Der einzige rumänische Hitzeger, den wir je in der Luft zu Gesicht belamen, umkreiste am Tage

Den treuen ungarischen Staatsbürger sind, so mag es ihnen doch eine besondere Genugtuung gewesen sein, den deutschen Befreiern, 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

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

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

Die alten Behörden pilgerten auch heran, der Obergespan und der Vizegespan 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 lebenswichtigen 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 wahrer Mutterlandwirtschaften ausgebaut. Während die in die Stadt zurückkehrenden Flüchtlinge ihre Wohnungen meistens von der einheimischen rumänischen Bevölkerung, weniger von den Soldaten, ausgeplündert und verwüstet vorfinden, erzählte mir der sächsisch-Besitzer eines Biergartens, daß sein rumänischer Weinrentner, sein sein Eigentum völlig intakt wieder übergeben habe, sogar seine goldene Uhr fand sich am gewohnten Plage.

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 vereinigte sich

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 selbigen Pärchen. Am gleichen Tage traf auch der Erzherzog-Thronfolger in Kronstadt ein. Trotz den sehr berechtigten Abwehrmaßnahmen wurde er mit großem Jubel begrüßt. Daß äußerste Vorlicht am Plage war, bewies die Nachricht, daß in derselben Nacht ein deutscher Landsturmann im Rumänienviertel erschossen worden war.

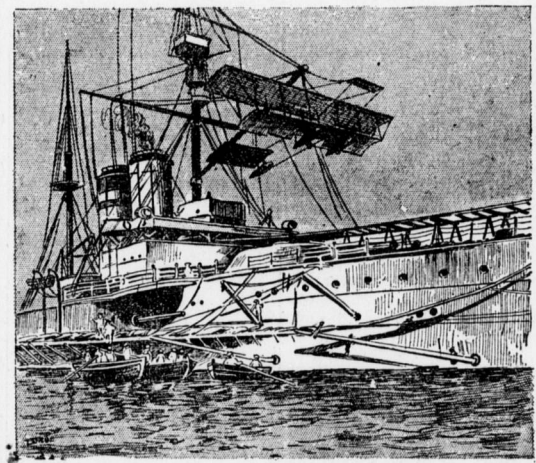
In Friedenszeiten war Kronstadt eine beliebte Sommerfrische der Bukarester, besonders auch der dortigen deutschen Kolonie. Über 10,000 Fremde beherbergte die Stadt in den Monaten, wo der Aufenthalt in der tiefliegenden Stadt wegen der selbst nachts noch 20 Grad Reaumur betragenden Temperatur für Nichteingeborene unmöglich war. Der ganze Vertrieb der Stadt war also stark auf die Fremdenindustrie zugeschnitten, auch der Private gab jedes entbehrliche Zimmer an Fremde ab. Wie mir ein Freund erzählt, der von Bukarest aus jahrelang den Sommer in Kronstadt verlebte, bot der Kontrast zwischen der internationalen Fremdenbevölkerung und dem Leben der drei einheimischen Nationen, die sich in Kronstadt zusammenfinden, einen eigenartigen Reiz. Kronstadt, dessen ursprünglicher Name Krassó ist, d. h. das am Burgenbach (Barago) 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 besetzten fruchtbaren Burgenlandes, sondern auch für die ungarischen Szekler aus der Haromszeker Ebene und die Bewohner des waldreichen Hügellandes der Erdobidsch. Zur Stadt gehört auch fast

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

### Die dänischen Kolonien.

Mit der Abtretung der dänisch-ostindischen 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 Eigenläumlicher 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 Rajah von Tandjore 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 (Kolliker und Eldora) hinzu, während Kolonisationsversuche auf der Inselgruppe der Nikobaren im 18. 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 mächtiger Nachbarn preisgegeben. Auch im friedlichen Weltverkehr konnten die Dänen gegen die englischen, holländischen, französischen und portugiesischen Kompanien nicht aufkommen; schon 1634 löste sich die



Ein Wasserflugzeug wird auf einem Flugzeugmuttereschiff auf die schiefe Ebene geleitet, um seinen Flug anzutreten.

erste Dänisch-ostindische Kompanie auf; auch zwei weitere, 1686 und 1732 gegründet, floierten nicht. Im Jahre 1777 mußte die Krone Dänemark die ostindischen Niederlassungen übernehmen. Es war kein sicherer Besitz; als im Jahre 1801 Dänemark dem gegen England's Seeherrschaft gerichteten „Bund der Neutralen“ (mit Rußland, Schweden und Preußen) beitrat und Nelson dafür die dänische Flotte vor Kopenhagen zerstörte, fielen auch die sämtlichen dänischen Kolonien den Engländern mühelos in die Hände. Erst durch den Kieler Frieden von 1814 erhielt sie Dänemark zurück. Aber die Freunde an den ostindischen Besitzungen war dem gering geworden, daß Dänemark sie durch den Kalkuttavertrag vom 2. Februar 1845 um 125,000 Pfund Sterling an England verkaufte.

Ungefähr gleichzeitig mit der Errichtung der ersten Niederlassung in Indien fanden von Seiten Dänemarks Versuche statt, sich an der afrikanischen Goldküste einen Platz zu sichern. Verhandlungen mit holländischen Kaufleuten über die Abtretung von Land im Jahre 1622 führten zu keinem Ziel. Mehr Erfolg hatten Treubruch und Gewalt. Während des dänisch-schwedischen Krieges von 1658-1660 bemächtigte sich der früher als Gouverneur der Goldküste in schwedischen Diensten gestandene Rostoder Heinrich Carlsoff der Kolonien seines ehemaligen Herrn im Namen der dänisch-afrikanischen Kompanie. Aber als 1660 die Plätze an Schweden zurückgegeben werden sollten, zeigte es sich, daß der dänische Bevollmächtigte, Schmidt, sie auf eigene Verantwortung an die Holländer weiterverkauft hatte. Nur das Dorf Ufsu Lodge, nummehr Christianborg genannt, im Reich der Ultra, blieb dänisch sowie ein weiter westlich gelegenes kleines Gebiet, worauf das Fort Friedrichsberg angelegt wurde. Auch an der Goldküste trugen die Niederlassungen



Gesamtansicht des Dampfers „Columbus“.

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

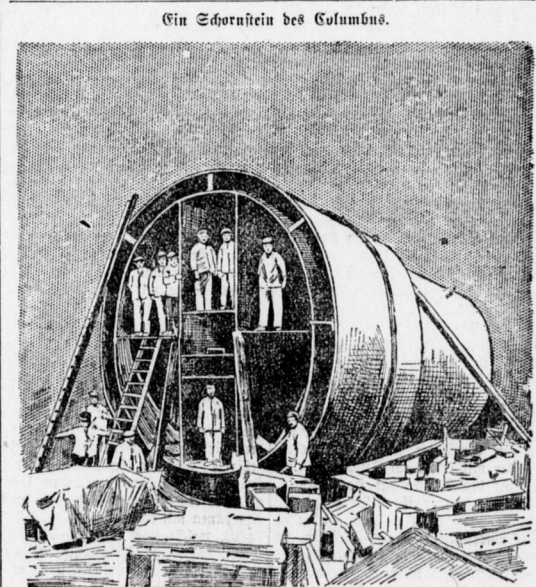
Die Bedeutung und der Zweck dieser afrikanischen Stationen bestand in der Versorgung der dänischen Antillen mit Negersklaven. Als gegen Ende des 18. Jahrhunderts der dortige Bedarf gedeckt war, folgte die schöne Geste nicht mehr viel, mit der König Christian VII. im Jahre 1792 als erster Herrscher den Sklavenhandel in seinen Kolonien verbot. Damit war freilich das Todesurteil über Dänisch-Guinea gesprochen. So ließ sich Dänemark gerne beizulassen, 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 St. Croix (St. Cruz). 1666 landete der Däne Erik Smidt auf der jetzt langem bekannten, aber bis dahin herrenlos Insel St. Thomas, auf der sich immerhin einzelne holländische und englische Ansiedler befanden, und nahm sie für eine Koppenhagener Gesellschaft in Besitz. Befestigungen durch englische Flotten führten zu Verhandlungen zwischen Kopenhagen und London, mit dem Erfolg, daß England seine Ansprüche auf die Insel aufgab und diese der inzwischen (1671) gegründeten dänisch-ostindischen Handelsgesellschaft übergeben wurde. Dank dem vortrefflichen Hafen 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. Schenke) entstand. In der Zeit von etwa 50 Jahren war die Bevölkerung vermehren angenehmen, daß sich das Bedürfnis der Befehlshaber der benachbarten, seit 1684 ebenfalls der westindischen Kompanie gehörigen, aber von Europa bisher nicht besetzten Insel St. John geltend machte (1716). Erst spät kam die größte der drei Inseln hinzu, nämlich von den beiden anderen getrennt und nicht, wie diese, der Gruppe der Jungferninseln angehörend: St. Croix. Im Gegenlog zu St. Thomas war sie stark umstritten gewesen.

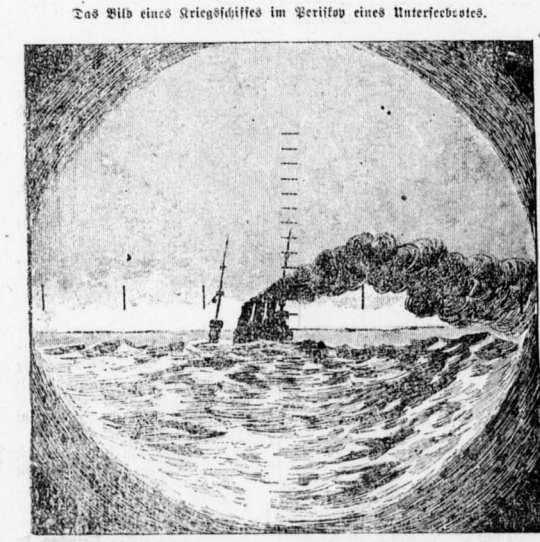


Eine alte Gasse in Saloniki.

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 Negere; hundert Jahre später war die Einwohnerzahl auf 38,000, 1900 auf 31,000, 1915 gar auf 27,000 gefallen. Doch behielt namentlich St. Thomas für den Weltverkehr als vortrefflicher Hafen und später als wichtiger Punkt des westindischen Kabelnetzes seine Bedeutung, welche einen neuen und guten 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 Walfangtonner Regierung 12 Millionen Kronen bot. Inzwischen stieg der Wert der Insel durch die Eröffnung des Panamakanals herab, daß die Union vorletztes Jahr ein Angebot von 25 Millionen Dollars machte und sie nun auch käuflich an sich gebracht hat.



Der in Gegenwart des deutschen Kronprinzenpaares auf der Werft von Schichau in Danzig vom Stapel gehobene neue Reichstags- und Reichsdampfer des Norddeutschen Lloyd „Columbus“, nähert sich seiner Vollendung. Ingeändert der Kriegszeit wird emsig an seiner Verteilung gearbeitet. Der „Columbus“ mit seiner Geschwindigkeit von 20 Knoten soll bekanntlich sein Schnellstempo im eigentlichen Sinne des Wortes sein, sondern den Reisenden durch eine etwas längere Fahrt mehr eine Bergnügungs- bzw. Erholungsreise bieten. Der Dampfer, der dem Reichsschiff „George Washington“ entspricht, wird die Reize 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 aufgestellt und auf dessen Spitze noch die Berliner Siegessäule gestellt würde, doch noch 25 Meter fehlen würden, um ihm an Größe gleichzukommen.



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