

Deutschland zur See

Illustrierte Zeitschrift des Eingetr. Vereins „Deutschland zur See“, Berlin W. 62, Kleiststr. 8

Aus dem Inhalt: „Der mit unseren Schiffen“, von Kapitäncumant Erich Gasser, Kiel. — „In der Tiefenfeuertentrale eines U-Bootes“. — „Getreu bis in den Tod“. — „Die Zukunft der deutschen Marine“. — „Die Vernichtung der deutschen Handelsflotte“. — „Von den letzten deutschen Tagen in Slandern“. — „Aus Liv und Lee“.

Her mit unseren Schiffen.

Von Kapit.-Leutn. Erich Gasser, Kiel.

Es wird höchste Zeit, die Aufmerksamkeit auf die schädliche Art und Weise zu lenken, in der bei uns allgemein von unseren in Scapa Flow befindlichen Kriegsschiffen gesprochen wird.

Der erste Waffenstillstandsvertrag bestimmte, im ausdrücklichen Gegensatz zur „Auslieferung“ unserer U-Boote, daß der Hauptteil unserer Ueberwasserstreitkräfte nach vorgenommener Abrisung in „neutralen oder — in deren Ermangelung — in Häfen der verbündeten Mächte interniert werden sollten.

Während wir die geforderten Vorbereitungen zur Ueberführung unserer Schiffe in die Internierung trafen, wick der Feind nicht nur allen Fragen nach den Namen der hierfür vorgesehenen Plätze aus, sondern suchte uns auch durch irreführende Angaben über die Länge der Fahrtstrecke, für die Kohlen mitzunehmen seien, im Glauben zu erhalten, daß es wirklich in neutrale Häfen ginge. Auch dann wußten wir die Namen dieser Häfen noch nicht, als

wir, nach gewissenhafter Durchführung der bedungenen Entwaffnung, unsere Schiffe zu dem von dem englischen Flottenkommando bestimmten Treffpunkt vor dem Firth of Forth führten. Hier versuchte Admiral Beatty uns zunächst eine Art Triumphzug der alliierten Flotte vorzuführen, der jedoch auf uns im ehrlichen Waffenkampf von ihm niemals Geschlagene seinen Eindruck ziemlich verfehlte, weil sich der Engländer allzu achtungsvoll außerhalb unserer Torpedoschußweite hielt. Daß er bei diesem Triumphzug bis zur aufgesetzten Gasmaske klar zum Gesicht gewesen ist, haben wir hinterher nicht ohne Hoßn erfahren. Offenbar war ihm unsere Auffassung, daß die ehrliche Durchführung eines geschlossenen Vertrages für beide Teile Ehrensache, mithin selbstverständlich sei, nicht geläufig. In den Firth of Forth hinein geleitet, ringsum bewacht von englischen Dreadnoughts, erhielten wir dann von Admiral Beatty den Befehl, für die Folgezeit unsere Kriegssflagge nicht mehr zu setzen. —



Der Hafen von Konstanz.

Personendampfer zur Beförderung von Lebensmitteln aus der Schweiz.

internierten Schiffen gegenüber eine Verletzung des herkömmlichen Rechts, gegen die denn auch unser Verbandsführer sofort nachdrücklich, nach Lage der Dinge aber erfolglos, protestierte. Es folgte nun die Durchföberung unserer Schiffe durch die Engländer, während ein wohlthätiger Nebel uns die ganze Zeit den Blicken des festen Landes entzog. Jetzt erst, nachdem unsere verträglichste Wohlwolligkeit auch für die Engländer über jeden Zweifel erhoben war, rückte man damit heraus, daß wir samt und sonders in dem britischen Flottenstützpunkt Scapa Flow interniert werden würden. Darum neutrale Haken „ermangelten“, erzuhrten wir nicht.

Zweifellos hat von Anfang an der Feind niemals beabsichtigt, uns die Internierung in neutralen Häfen zu gestatten. Durch den Vertrag und das Hinhalten in den ersten Tagen hat man uns neutrale Internierungshäfen vorgepiegelt, um uns zu vermögen, unsere Schiffe wechrs unter feindliche Gewalt zu bringen, und um dann in bewährter Weise sich selbst, uns und der Mittelwelt zu suggerieren, wir hätten unsere Flotte an die Engländer „ausgeliefert“. Wie auf Kommando sprach vom Tage des Einlaufens in den Firth of Forth an die ganze feindliche Presse nur noch von der ausgelieferten deutschen Flotte, und es ist ebenso bemerkenswert wie bedauerlich, mit welcher Promptheit wieder einmal der größte Teil unserer Handelsleute und Zeitungen auf dieses echt britische Betrugsmando verhingefallen sind!

In gedankenloser Nachgiebigkeit erleichtern bei uns Presse und Öffentlichkeit dem Feinde Betrug und Raub! Deutsche sprechen fortgesetzt von ausgelieferten deutschen Schlachtschiffen, anstatt unermüdlich und energisch auf unser klares Recht zu pochen, — bis der Rechtsbruch dem Feinde unbegreiflich wird! Wir der vertragsmäßigen Bestimmung der Internierung, der wir für unser Teil gewissenhaft nachgekommen sind, haben auch die Alliierten vor aller Welt die mit diesem Begriff verbundene Verpflichtung übernommen. Und die heißt: Rückkehr unserer Schiffe bei Friedensschluß. In Schrift und Wort, jeder an seiner Stelle, den Feind daran laut zu mahnen, ist ebenso vaterländische Pflicht jedes Einzelnen, wie die Forderung der sofortigen Herausgabe unserer gefangenen Brüder. Wir sind doch wirklich — das merkt im lieben Vaterlande nachgerade der Einfältigste — in diesen Monaten der Erfüllung des tausendjährigen Reichs noch nicht so ungeheuer nahe gebracht worden, daß wir, wie es leider mancherorts geschieht, auf unsere wertvollen Kriegsschiffe mit einer milden Handbewegung als auf überlebten Plunder abgetaner Weltanschauungen freiwillig verzichten könnten? Nein, solange wir leben, wird es auf dieser Männererde nicht anders hergehen als hart auf hart; und ehelos macht sich, wer die abgelistete Waffe dem Gegner widerspruchslos überläßt!

Dah wir mit unseren Schiffen nach dem verlorenen Kriege nicht mehr gefählich werden können, weiß jenes Land genau so gut wie wir. Man sollte sich aber drüben auch sagen, daß wir jetzt, allen bisherigen Feinden zunacke, unsere Waffen nötig haben, um als Vorkämpfer Europas dem hereinbrechenden bolschewistischen Sorden zu wehren, daß also Redlichkeit und Eigenmut vereint es rätlich machen, die Vertragspflicht zu erfüllen und uns nicht um die Rückkehr unserer Flotte zu betrügen.

Diese treffenden Ausführungen entnehmen wir der Kieker Zeitung. Zu dem hochwichtigen Thema nimmt auch Herr Korvettenkapitän Wiegand in der „Täg. Rundschau“ wie folgt das Wort: Die Auslieferung unserer See- und Luftstreitkräfte scheint zurzeit neben all den anderen so wichtigen Fragen für unser Volk nur eine untergeordnete Rolle zu spielen. Für das Marine-Offizierskorps und seine Ehre spielt sie aber die Hauptrolle.

Unser Volk und die Weltgeschichte, die die Einzelheiten der Entwicklung der Verhältnisse nicht kennen, wird jetzt und einst, wenn keine Aufklärung erfolgt, das harte Urteil sprechen: Die deutsche Marine hat ihre Schiffe bedingungslos ausgeliefert und die Offiziere haben sie schmählicherweise freiwillig übergeben.

Dieses Urteil wäre falsch und ungerecht!
Wie kam es also?

Als ich fragte der Ueberführung an die Marineoffiziere, die sich einmütig weigerten, die Schiffe dem Feinde auszuliefern, herantrat, wurde ihnen dienlich verklärt, daß der Waffenstillstand und damit der von unseren Feinden auf Grund der 14 Wilson-Punkte versprochene gerechte und ehrenvolle Frieden durch ihre Weigerung unmöglich gemacht würde, wodurch unsehbares Unheil über das deutsche Volk gebracht worden wäre.

Feiner handelte es sich damals nicht um Auslieferung, sondern nur um Internierung unserer Schiffe in neutralen Häfen, und das Offizierskorps hatte keine Ursache, daran zu zweifeln, daß diese Schiffe beim Friedensschluß wieder an Deutschland zurückgegeben würden. Die Marineoffiziere waren sich damals wohl darüber klar, daß ihr Verhalten (scharf kritisiert werden würde. Sie haben aber trotzdem alle persönlichen Empfindungen, Bedenken und Interessen gegenüber der bitteren Not ihres Vaterlandes zurückgestellt und diesem das schwerste Opfer gebracht.

Wahrlieh der Geist des Marineoffizierskorps, das in vier Kriegsjahren stets selbstlos und freudig sein Alles für die Ehre der deutschen Flagge eingesetzt hat, war allzeit ein solcher, daß er die Ueberführung der Schiffe als ein fürchterlich bitteres, schweres Opfer ansehen mußte.

Eins ist gewiß: Kein deutscher Marineoffizier hätte sich damals zur Ueberführung bereitgefunden, wenn er schon damals geahnt hätte, daß alle Wertpredigten der Entente nichtswürdige Lügen bedeuten, wenn er schon damals die Friedensbedingungen gekannt hätte.

Und will oder kann man nun den Offizieren, die dieses Opfer brachten, einen Vorwurf daraus machen? Es sind Männer darunter, die den Ruf hervorragender Tapferheit und ausgeprägten Ehrgefühls genießen!

Ich sollte meinen, gerade die Kameraden, die mit blutendem Herzen und knirschenden Zähnen der Not des Vaterlandes durch rücksichtslose Aufopferung ihrer Gesühle beizutragen, setzten das höchste Maß von Selbstopferung.

Die Auslieferung der deutschen See- und Luftstreitkräfte stellt nichts weiter als einen nichtswürdigen, lächerlichen Bruch der Waffenstillstandsabmachungen seitens der Entente dar, durch den die Marine unehrenhafterweise aus schwerer in ihrer Ehre gefährdet wird. Erst durch die Friedensbedingungen ist dieser Bruch zur Gemüthlichkeit geworden.

Die Regierung scheint unter dem Zwang der Verhältnisse willens zu sein, die bereits internierten Schiffe auszuliefern, und im Offizierskorps der Marine scheint sich niemand besonders darüber aufzuregen. Diesen Eindruck muß es nach außen machen, während es in unserem Innern, weiß Gott, anders aussieht.

Mit vollem Recht und aus tiefster Ueberzeugung können die Marineoffiziere gegen einen derartigen Bruch der Waffenstillstandsbedingungen seitens der Entente Einspruch erheben und die der Marine durch Lug und Betrug entziffenen Schiffe von ihr zurückfordern.

Und ich glaube nicht zurecht zu sagen, wenn ich die Hoffnung ausspreche, daß sich kein deutscher Marineoffizier jetzt, wo der Verrat der Entente offenbar geworden ist, bereifunden wird, mehrere deutsche See- und Luftstreitkräfte dem Feinde zuzuführen, da dies eine Handlung darstellen würde, die das Ende der stolzen deutschen Flotte und den Verlust der bisher makellosen Ehre des Offizierskorps bedeuten würde.

rung an die Kreuzfahrtsflotte 1445 an erster Stelle. So ein Tag war noch nicht wieder gekommen. In heller Mitternacht hatte damals der britische Panzer „Formidable“ drei glauben müssen. Hochwird man gewesen und die Erfüllung des heftigen Wunschens vom Kommandanten runter bis zum jüngsten Decker. Aber ein Gebot hatte der Spatz hoch geholt, was tats. im Hafen lagen noch genug von den Espagnols, mit der U-Bootsmannschaft des Schutzes nennt. In dem einzigen aber doch gemäßigtem Mann des Kommandanten war es noch dunkel. Eben hatte die Schiffszuhr die achte Stunde geschlagen, als eine besonders schwere See das Boot für Sekunden ganz auf die Steuerbordseite legte. Da erwartete der Schiffer auf der engen Koje und seine lange U-Bootszahn ließ ihn im Augenblicke erkennen, daß er sich wieder bei dem Kapitän des ersten Bootes befand. Er konnte nicht anders als die Weichen in der Horizontalen verharren, denn bei diesem Wetter blieb selbst der sonst so eifrige Engländer im sicheren Hafen. Wie schön mußte es doch hier unten war, wenn man die Augen schloß, erinnerte nur die silbe, muffige Luft daran, daß man ja auf einem U-Boot war.

Kapitänleutnant Sch. dachte zurück an die lange Zeit bei er nun schon bei dieser Wache diente. Einer der Ersten war er gewesen, die in das Ministerium führte hunderte von Sebeln und Bestien, Raben und Raben eingemeldet worden waren. Und wie hatte er damals Stunden in den Augen vor diesem Gelehrter der modernen Technik gestanden. Und doch mußte er fähig bei dem Bereiche zwischen damals und jetzt, zu bewundern mußte man diese großartig schnelle Verwirklichung der Boote, die ein glänzendes Zeugnis für die Fähigkeit unserer Ingenieure waren. Und nun dachte er voll Begeisterung an die vielen lieben Kameraden, die nun schon so lange brünet auf dem unerlöschlichen Boden des Atlantik und der Nordsee schwammen. Wie immer in den letzten Tagen und Wochen ließ die Kunde kam, daß auch seinem besten Freund das unerlöschliche Schicksal ereilt hatte, überkam ihn die Begeisterung. Zu gleicher Zeit waren sie damals im Leben zur neuen Wache gekommen, und am gleichen Tage hatten sie beide ihre Boote gegen den Feind führen dürfen. Sie würde er den Tag verpassen, als der letzte Gruß von Freund zu Freund, im Boot zu Boot kam, und zwei treue Freunde überließen einander den nächsten Erfolge wünschten. 3½ Jahre waren seit jenem Tage nun schon vergangen, mancher schöne Erfolge hatte ihnen beiden zueinander, und immer wieder hatten sie die Glück zu frohen Stunden im sicheren Hafen wieder. Bis auf einmal der andere nicht überlebte, die die schreckliche Ungewissheit zur Bewusstheit wurde. Erst diesem Tage hatte ihn die alte Sicherheit verlassen, seit diesem Tage war es ihm gemäß, daß er dem Freunde bald folgen würde.

Aber nicht, was mit dem weichen Gedanken, voll und ganz mußte er sich für die nächsten Tage in der Gewalt haben, eifern mußten die Kameraden sein. Jeder mußte sich anstrengen, um als ob dieser Entschluß nicht die den Kameraden übergegangen wäre, sprang er mit beiden Füßen zugleich aus der Koje.

Donnerwetter — es mußte nicht genug ausweichen, immer unruhiger lag das Boot, und das Einnehmen des Achterschiffs war wirklich keine Kleinigkeit, wie oft hätte man hier die Kunst eines Jongleurs verwerten können. Aber auch das gelang! Zum Glück die Bedienung an und den Schwimmer auf und dann im Turm frische Luft geschnappt und die Pumpe durch den Rauch einer guten Aquarette gereinigt. Trotz der gefährlichen Bewegungen des Bootes versenkte er auch, ohne Schaden zu nehmen, im Turm an. Ein Blick durch die runden Fenster aus Glas zeigte die See in atemberaubender Weite, Wasserberg auf Wasserberg liefte heran und die Oberfläche des Wassers war zu weitem Schaum zerlegt. — Tatsächlich ein imponantes Bild!

In sudartigen Stößen arbeitete das Boot gegen die schweren Seen. Jetzt raste der Bug hoch und dem Wasser empor, um im nächsten Moment im weissen Gischt der Seen einzutauchen.

Oben auf dem Turm stand feststehende die Wache. Oberleutnant W. stand im Kreis der Bedienung, die die Wache zum hinab seinem Kommandanten die vorübergehende Meldung. Zum Glück gegen die unheimliche Gewalt der Wogen war die Wache mit starken Stahlbändern am Turmsfuß feststehende. Nichts war in Sicht, nur zumellen tauchten aus dem Nebel der peitschenden dahinjagenden Wolken gelbgestalt die Umrisse der Felseninsel St. Albo.

Im Turm neben dem Kommandanten stand der Maschinist schon vier lange Jahre betreute er die Maschinenanlage des

Bootes mit immer gleicher Liebe und Sorgfalt. Mit stummer Ehrfurcht stand er neben seinem Kommandanten, die unermüdete Schachfolge in der verarbeiteten Kraft. Er, wie alle im Boot, liebte und verehrte seinen Kommandanten. Immer gleichbleibend und ruhig im Dienst, hatte er immer ein Herz für seine Leute, und sie betrachteten ihn als ihren Vater, zu dem sie außer Dienst alle ihre kleinen Sorgen trugen. Und brauchen vorlieb er sein Dank war, das mußte man ihm lassen. So mancher Bitte kommt: davon ein Viebzehn fingen. Ra, in den nächsten Tagen würde sich die Elfe ja sicher wieder um einige vermehren, dann war der „Pour le merite“ ihm sicher, wie stolz wollten sie dann auf ihren Kommandanten sein.

Die Aquarette war zu Ende, und die Luft, die aufgetepte See in ihren eigenen Wellen zu leben, war zu groß und verdrängte Kapitänleutnant Sch. kam die paar Stufen bis zum Turmsfuß, setzte sich auf den Rand und ließ die Beine in den Turm hinunter hängen. Es war wirklich ein imponanter Anblick, der sich ihm bot, man glaubte in eine Alpenlandschaft verlegt zu sein. Inausführlich rollten die von weitem Brechern schürten Wogen heran. Weit und hüftlos feste die frische Seeluft wehte. Das lockte, Kapitänleutnant Sch. hoch vollens aus dem Ruh heraus und stellte sich hinter seinen Wachsflügel. Der wunderte sich heute über keine Kommandanten, der war so merkwürdig still, kein Wort des Erregtes, das er sonst immer für die Wache hatte, war heute über seine Rippen gekommen.

Der Kapitänleutnant füllte sich auch schreibend, fante der fürsorgliche W. „Ich würde sicher schon außenbords, wenn ich nicht so auf fettergezurrt.“ fügte er noch hinzu. „Ich sehe gleich wieder runter“, erwiderte ihm der Kommandant und schickte sich an, ins Ruh zu treten.

Der Kapitänleutnant schrie Oberleutnant W. „Vorwärts ein Brecher!“ Eine besonders schwere See rollte heran, zehrte von einem erneuten Brecher. Was sich nun abspielte war das Werk von Sekunden. —

Kapitänleutnant Sch. hielt sich mit oanger Kraft an den eiserne Handrücken am Turm fest. Da rollte der Brecher heran und für Sekunden verlor sich das Boot in den Wellen. Als der Turm aus dem Gischt auftauchte, war der Kommandant verschwunden.

„Nann aber Bord!“ „Reibe Maschinen äußerte Kapitän zurück!“ Die Maschinen prompt und formen sich darauf um voller Kraft um Wiederrückgang an. Hinten am Schiffsende für Sekunden der Kopf des Kommandanten aus dem brodelnden Gischt, da hörte der Maschinist sein Ruh. In rasendem Eile hatte er sich die Beine der Landarbeitende die flut auf. Füllte immer im Turm bereit hin, um den Leib umenden und sich im nächsten Augenblicke kletterte er vom Turm herunter und ließ auf dem Boot, das sich eben wie der schwarze Rücken eines Wallfisches aus den Wellen hob, noch achteten, wo er zuletzt den Kopf seines Kommandanten sah. Die tauchte hinter am Schiffsende der Kopf des Kommandanten auf und im leichten Augenblicke schob der Maschinist in die Kluten.

Das Boot stand, „Reibe Maschinen stop!“ und mit trannenden Wellen verlorste die Wache auf dem Turm den Maschinisten. Eine Zeitlang blieb er in den Wellen verschwunden, dann tauchte der Kopf und dann sein Körper aus den Wellen auf und nachher er hatte den letzten Körper des Kommandanten fest umschlungen. Konsum wurde die Beine eingeholt und das Rettungswerk gelang. Nach ein paar langen Minuten hatten sie den Maschinisten und ihren arretierten Kommandanten auf dem Turm, und gleich darauf im sicheren Boot.

Erleichtert atmete Oberleutnant W. die Luft auf. „Gott sei Dank und Lob!“ Er kam nun unten heraus die Meldung. „Kommandant ist tot!“ Ein Seufzer lag seinem Leben ein Ende gemacht, nun war er vereint mit seinem lieben Freunde, draben im Wallah.

Was soll ich noch weiter berichten? Das Boot mußte werden und die Wache wieder gehen.

Im nächsten Tage senkten sie ihren Kommandanten in das weite, kühle Seemannsgrab der Atlantik.

Nach einmal ließ das Boot unter einem neuen Kommandanten hinaus zu neuen Taten. Vier Wochen vergingen, und als die flinke bergangen war, gab man Boot und Besatzung verloren. Nun war es wieder mit ihrem Kommandanten vereint, droben im Wallah.

Getreu bis in den Tod!

Die Zukunft der deutschen Marine.

Konteradmiral Meurer, der Chef der Marineleitung der Offize, gab den „Kiel Neuesten Nachrichten“ eine Reihe bemerkenswerter Auskünfte über den Aufbau der neuen Flottenmarine:

„An die Spitze der Marine ist ein Oberkommando zu setzen, der dem Reichswehrminister untersteht. Der Chef der Admiralität hat zwar Sitz im Ministerium, aber keine Stimme.“

Die alten Marineformationen sollen in absehbarer Zeit aufgelöst werden. An ihre Stelle treten vorwiegendlich zunächst bei jeder Marineformation für Polizeizwecke ein kleiner Sicherungsbereich auf dem Wasser, ein kleinerer für den Küstenbereich, ein weiterer die freiwilligen Minenüberwacher und ein fliegendes Korps, das auch außerhalb der Marineformation Verwendung finden soll. Dieses ist bereits in Kiel in Bildung begriffen. Es gehört zur Division Zettion-Verde, die alle fliegenden Marineformationen in sich vereinigt.

Um die Sicherheit fliege zu gewährleisten, bestehen schon jetzt zwei Eiderheiterregimenter, die aus der von Roske gegründeten

Eiderheiterwache hervorgegangen sind. In Friedrichsruh, Mieritz und Sonderburg sind ebenfalls kleinere Eiderheiterverbände zum Schutz der Garnison aufgestellt.

Die Marineleitung hat Uniformen, die zuerst nach im Strahlenblau zutage tritt, benutzt darauf, daß die meisten noch dienstpflichtigen Marineangehörigen weiter ihre alte blaue Uniform tragen. Dasselbe tun auch die freiwilligen Verbände auf dem Wasser. Dagegen ist für die freiwilligen Verbände auf dem Lande die selbstrange Uniform eingeführt worden, zu der vorwiegend die freiwilligen Minenüberwacher und die freiwilligen Verbände für das fliegende Korps, also für den Grenzschutz, tragen die selbstrange Uniform mit der selbstrange Mütze.

Ein großer Teil der aktiven Seeflieger und Marine-Ingenieure ist bereits ausgeschieden. Von den jüngsten Jahrgängen sind nur die Hälfte einbezogen in ihren früheren Dienstverhältnissen. Die abgehenden jüngeren Offiziere haben sich entweder dem Studium oder einem praktischen Lebensberuf zugewandt, viele sind

als Kleinheiber aufs Band gezogen oder im Begriff, es zu tun. Im allgemeinen ist es für sie außerordentlich schwer, heute eine neue Existenz zu gründen, da das ganze Wirtschaftsleben bankrott liegt. Die Offiziere mit mindestens zehnjähriger Dienstzeit haben, soweit sie dienstunfähig geworden sind, Anspruch auf Pension. Die Offiziere, die noch keine zehn Jahre Dienstzeit hinter sich hatten, sind ohne Pension ausgeschlossen. Ein Entschädigungsanspruch ist bis jetzt nicht anerkannt worden. Sie haben nur einen dreimonatigen Urlaub mit Gehalt bekommen um sich einen Lebensberuf zu suchen. Jüngere Offiziere und Applikanten sind vielfach als Freiwillige in die Marineinfanterie oder in Freikorps eingetreten. Eine ganze Anzahl von Offizieren tut dort heute Mannschaftsdienst.

Die Vernichtung der deutschen Handelsflotte.

Die Friedensbedingungen der Alliierten enthalten die Bestimmung, daß Deutschland das Recht der Alliierten und Assoziierten auf Seefahrt oder durch Kriegsergebnisse verlorene oder beschädigte Handels- oder Fischereifähige Zonen für Zonen und Häfen für Häfen anerkennt müsse. Dieser Grundsatz soll aber nicht hätte zur Durchführung gelangen, denn es heißt in den Friedensbedingungen weiter: „Nichts-

Bestimmender und obwohl die heute vorhandene Tonnage der deutschen Schiffe hinter derjenigen der alliierten und assoziierten Mächte infolge des deutschen Antizipationsverlustes Tonnage stark zurückbleibt, soll das vorhandene anerkannte Recht auf die deutschen Schiffe und Boote unter folgenden Bedingungen ausgeübt werden.“ Diese Bedingungen heißen darin, daß die deutsche Regierung den Alliierten das Eigentum aller deutschen Seelaufgaben übergeben soll. Die Handelsflotte von 1900 betrug 1000 Dautotonnen und darüber, ferner die Hälfte der Schiffe zwischen 1000 und 1500 Tonnen und je ein Viertel der Fischereitonnage übertrat. Abgesehen davon, sollen alle Schiffe abgeliefert werden, die jetzt im Bau sind (darunter auch der große Dampfer „Rach Bismarck“ und die Schiffe der Columbus-Klasse des Norddeutschen Lloyd, die Reich-) und schließlich sollen die deutschen Werften verpflichtet werden, fünf Jahre lang Schiffe für die Alliierten, bis zum Höchstbetrage von 200000 Brutto-Tonnen pro Jahr in Umsetzung auf die Kriegsergebnisse zu bauen. Ausgeführt würden durch Naturalleistung rund 7 Millionen Tonnen vorhanden oder erst zu erbauender deutscher Tonnage an die Entente abgeliefert sein, während wir selbst höchstens annähernd 700000 Tonnen ganz, kleiner Seeschiffe behalten könnten. Die Entente sieht darin, daß sie von uns nicht den Naturalertrag der ganzen Verluste ihrer Handelsflotte verlangt, sondern ein Stückgenug davon, nach natürlich nicht hundert, daß wir für die nicht durch Naturalleistung zu deckenden Verluste Ersatz in Geld oder in anderer Weise leisten müssen.

Durch die von uns zu übernehmenden Verpflichtungen wird nicht nur unsere gegenwärtige Handelsflotte auf einen minimalen Bestand an Schiffen verringert, die übrige für die überseeische Schifffahrt keine

Das Verhältnis zwischen den Offizieren und Mannschaften ist gut und beruht auf gegenseitigem Vertrauen.

Was die Zukunft bringt, weiß keiner, und so ist auch über die Größe der künftigen Marine noch keine Klarheit geschaffen. Alles hängt von dem Friedensvertrag und von der politischen Gestaltung im Ganzen ab. Auch die eigentliche Berufsausbildung ist zurzeit nicht möglich. Die Marinechulen aller Art sind geschlossen worden und werden in der alten Form wohl nicht wieder erlitten, denn eine Volksmarine muß natürlich neue Wege gehen, damit je mehr tüchtigen Ranne der Aufstiege ermöglicht und ihm freie Bahn geschaffen werde.

Gingung besitzen werden, sondern es wird auch der Wiederaufbau einer eigenen größeren Linienschiffahrt die nächsten fünf Jahre außerordentlich erschwert, wenn nicht gar unmöglich gemacht. Dies erkennt man, wenn man sich die Zahlen der Neubautätigkeit der deutschen Werften in den letzten Jahren vor dem Kriege vergegenwärtigt: Es wurden nämlich auf deutschen Werften in den Jahren

1911—1913 folgende Schiffe fertiggestellt in 100 000 Brutto-Tonnen:	
Für deutsche Bedienung:	
a) Handelschiffe:	
1911 1912 1913	829 883 424
b) Kriegschiffe:	
1911 1912 1913	1911 1912 1913
60 67 58	
Für fremde Bedienung:	
1911 1912 1913	1911 1912 1913
18 81 84	
1911 1912 1913	
Ca.: 402 481 510	

In den ersten Jahren wird eine Möglichkeit, aber die an die Entente zu liefernden Schiffe von 200000 T. hinaus nicht, sondern eigene Rechnung zu bauen überhaupt nicht vorliegen, denn die Verlustschiffahrt unserer Werften wird infolge der allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnisse in Deutschland bei weitem nicht die der Jahre vor dem Kriege erreichen, und überdies wird neben der Jahresquote von 200000 Tonnen auch die Fertigstellung der jetzt im Bau befindlichen Schiffe, die gleichzeitig an die Entente abgeliefert sind, die Betätigungsfähigkeit der Werften stark in Anspruch nehmen. Ferner erfordert der Uebergang von Kriegschiffen zum Handelschiffbau, der zum Teil zu bewerkstelligen sein wird, längere Vorbereitungen, um so mehr, als unsere Werften sich in den letzten Kriegsjahren zum erheblichen Teil auf die sehr „schwierigen“ U-Boot-Typen eingestellt haben. Erst nach einigen Jahren wird der Handelschiffbau für eigene Rechnung stärker in Fluß kommen können, und auch erst dann wird sich das von der Reichsregierung vorbereitete große Programm der Wiederaufstellung unserer eigenen Handelsflotte verwirklichen lassen. Die Wichtigkeit aber, deutsche Schiffe auf ausländischen Werften bauen zu lassen, wird in den nächsten Jahren infolge des schiefen Standes unserer Balasta sehr gering. Auch alledem wird sich, wenn die Friedensbedingungen in der richtigen Form durchgeführt werden sollen, der deutsche Handelstand auf Jahre hinaus fremder Tonnage bedienen müssen. (Wert. Lgh.)

Bel der „Beringsräuderei“.



200000 Tonnen auch die Fertigstellung der jetzt im Bau befindlichen Schiffe, die gleichzeitig an die Entente abgeliefert sind, die Betätigungsfähigkeit der Werften stark in Anspruch nehmen. Ferner erfordert der Uebergang von Kriegschiffen zum Handelschiffbau, der zum Teil zu bewerkstelligen sein wird, längere Vorbereitungen, um so mehr, als unsere Werften sich in den letzten Kriegsjahren zum erheblichen Teil auf die sehr „schwierigen“ U-Boot-Typen eingestellt haben. Erst nach einigen Jahren wird der Handelschiffbau für eigene Rechnung stärker in Fluß kommen können, und auch erst dann wird sich das von der Reichsregierung vorbereitete große Programm der Wiederaufstellung unserer eigenen Handelsflotte verwirklichen lassen. Die Wichtigkeit aber, deutsche Schiffe auf ausländischen Werften bauen zu lassen, wird in den nächsten Jahren infolge des schiefen Standes unserer Balasta sehr gering. Auch alledem wird sich, wenn die Friedensbedingungen in der richtigen Form durchgeführt werden sollen, der deutsche Handelstand auf Jahre hinaus fremder Tonnage bedienen müssen. (Wert. Lgh.)

Von den letzten deutschen Tagen in Flandern.

Wiele mögen heute vom Kriege nichts mehr hören und lesen; zu groß ist die Sorge um Gegenwart und Zukunft. Aber so manche Erinnerungen sind es doch wert, nicht vergessen zu werden. Und wie in eine bessere Welt wandern wir jetzt manchmal im Geiste zurückwärts aus so schweren und schmerzlichen Tagen aus jener Zeit, wie nachlebende Szenen sie zu schildern suchen, weil sie trotz allem voll geschichtlicher Größe und Würde waren.

Durch die am 28. September 1918 beginnenden und schnell fortschreitenden Angriffe des Gegners bei Diksmulden und im Sperrbogen wurden die Stellungen des Marinekorps und der flandrischen Küste und der Meer-Räumung mit jedem Tage härker bedroht. Schon die allernächsten Ereignisse konnten uns vor die Notwendigkeit stellen, das seit dem Oktober 1914 behauptete Gebiet aufzugeben. Wir mußten ferner damit rechnen, daß die Engländer, sobald sie die Lage hier übersehungen und unsere Räumungsabsichten wahrnahmen, unsere in Flandern befindlichen Seestreitkräfte, vor allem den Torpedobooten, mit stark überlegenen Verbänden den Rückmarsch vorziehen würden. Noch am 28. wurde

daher mit schwerem, aber schnellen Entschluß ein Teil unserer Boote, der für den Nachtoperierenden unter Dampf lag, in die deutscheucht entland; die übrigen, soweit sie nicht wegen längerer Instandsetzungsarbeiten außer Bereitschaft waren, folgten in einer der nächsten Nächte. Alle haben unangenehm ein Wohlverhalten die Heimat erreicht; die englische Seestreitführung zeigte bis in diese letzten Wochen hinein eine erstaunliche Zurückhaltung.

Bereits an demselben Abend, den 29., traf kurz nach Auslaufen unserer Boote der Befehl zur allgemeinen Räumung der Küste ein; wenige Stunden später, um Mitternacht, wurde er durch einen zweiten Befehl erweitert. Alle Boote erforderte einen beschleunigten Abzug, da zu planmäßiger Räumung keine Zeit mehr vorhanden.

Wieviel Freist uns gegeben (el, konnte niemand sagen. Aber was noch irgend von dem uns Überdring fortzuschaffen war, das galt es bei dem herrschenden großen Mangel für die heimliche Zuzufuhr zu retten. Was zurückblieb, mußte, soweit es dem Feinde

militärisch nutzen konnte, gestiftet werden. Noch in der Nacht vom 29./30. wurde nach diesen Gesichtspunkten der Befehl, zum Abbau aufgesetzt; er bedeutete die Vernichtung einer vierjährigen Arbeit. Seit dem Oktober 1914 hatten wir das handliche Küstenland gleichsam wie ein Gefängnis für sich in Anspruch genommen, und nun dort zugehört, la heimlich, Tausend sichere und unsichtbare Wände — wirtschaftliche, politische und menschliche — verknüpften uns mit Land und See.

Die beiden ersten Oktoberabende verbrachten wir in einem hübschen Zofen- und seltsamer Schwärze. Die feindlichen Minenflöße schoben sich voran und waren fast über Ertrinken vorläufig zum Stehen gekommen. Jede kleine Verbesserung der Lage erweckte uns neue Hoffnung, den Friedensschluß oder Waffenstillstand vielleicht doch noch in unserer flandrischen Kriegshelme zu erleben.

Die Räumarbeiten wurden trotzdem planmäßig, unter Ausnutzung der gewonnenen Zeit, fortgesetzt.

Die Werften von Ostende und Brügge stellten noch Abbau aller wertvollen Materiale ihrer Tätigkeit ein, alle irgend entbehrlichen Arbeiter der Werfte, Fabrik- und Wirtschaftsbetriebe, deren Mehrzahl in für größere Mürhe ungeeignet war, wurden sobald als möglich mit der Bahn in die Heimat geschickt. Die Hissen von Ostende und Brügge setzten auf Befehl der Seezugruppe kurz vor dem Abzuge so gesperrt werden, daß ihre Benutzung durch feindliche Landungstruppen unmöglich war; die hierzu erforderlichen unvollständigen Vorbereitungen wurden getroffen. Die einwohnende Bevölkerung wurde durch eine Bekanntmachung des Kommandierenden Admirals ermahnt, während dieses Krieges der Unsicherheit sich ruhig und verständig zu verhalten, wie sie es zu ihrem eigenen Nutzen die vergangenen vier Jahre hindurch getan hätte. Wir haben über die Haltung der Einwohner, besonders auch der niederen belfischen Beamten, der Royal- und Schienenarbeiter, die in diesen Tagen einen sehr wichtigen Dienst versahen, nirgends zu klagen gehabt.

Demjenigen Namen, die unter belagter Herrschaft nicht mehr leben konnten und wollen, wurde die Auswanderung nach Deutschland ermöglicht; ihnen, die ihr Volk am meisten liebten, wurde in diesen schweren Tagen die Heimat genannt. Auch sie wurden um den Traum ihrer Lebensjahre.

Das zweite reizen sich in Deutschland kaum noch Stimmen für das deutsche Volk. Wie sollten wir da noch an Fländern denken? Aber ein kurzes Abfahrsort habe ich die verdient, die in besten Zeiten ihre Hoffnungen an die unfernen hetten.

Ziel einer deutschen Vlamenpolitik mußte sein die Wiederherstellung des germanischen Einheitsempfindens, des Unabhängigkeitsempfindens, der Vlamen damit die allmähliche Annäherung Fländerns, das in den letzten Jahrzehnten völlig dem Einfluß französischen Machteinflusses und weltlicher Kultur verfallen war, an Deutschland; ein Ziel, dessen Erreichung auch Deutschland ohne Zweifel wirtschaftlichen, politischen und militärischen Nutzen gebracht hätte, das aber nichts ausnützlich in sich fah, da das im Grunde einseitig einseitiges war. Einseitig, denn die friedliche so bielehigen Deutschen nicht, die Fländer einfach unter unsere Herrschaft stellen wollten; anderseits auch es eine selber noch zahlreicher Gegnerchaft, welche behauptete, die ganzen Freiheitsbestrebungen der Vlamen seien eine uns nur künstlich aufzuspinnende Masche und entbehren jeder tatsächlichen Grundlage. Weder ist gleich falsch. Eine Einseitigkeit Fländerns, wenn sie überhaupt jemals erreichbar geworden wäre, hätte bei der Eigenart des nämlichen Volkscharakters und den schwierigen innerpolitischen Verhältnissen des Landes weder den Vlamen noch uns Gutes gebracht. Anderseits kann nur der die Vlamenbewegung als eine Freiheitsbewegung ansehen, der nicht die kirchliche Bevormundung in das lebensfeindliche Übermaß der Empfindungen einmüht niederlegt, die künstlich stührende Sinnade dieser Politik so wenig gefühlten Menschen an ihren Freiheitsgedanken zu beobachten Gelegenheit gehabt hat.

Merlinos, über der deutschen Vlamenpolitik hat von Beginn an kein ähnlicher Stern oemalt. Wir hätten sie längst im Frieden betreiben müssen, fürchte ich, denn in Vlamenpolitik, und im meinen Blick, die Generalouvernements kräftig und gleichmäßig ansetzt, so hätten wir zweifellos bei nicht all zu ungünstigem Ausgange des Krieges etwas Wertvolles schaffen können. Ein Unterschied in der Behandlung der Vlamen und Ballonen wurde überhaupt nicht gemacht, inwieweit geschah nicht, nicht im Sinne einer einseitigen Erbärmung der Krone, sondern es wurde faar von zahlreichen hohen und niederen deutschen Stellen in Belgien allen vlamenpolitischen Bestrebungen demut entgegenzuarbeitet. Daß die Vlamen trotzdem Wurzel gefaßt, daß sie ungeduldet dem schweren militärischen Drucke, mit dem wir Fländer belassen mußten, den Widerstand, wie es geschah, bis schließlich ausbrechete hat, ist, und es offenbar erschienen und war ein Zeichen für ihre innere Kraft. Anderseits war es wohl berechtigt, wenn weite Kreise unter den Vlamen sich vorzüglich hielten, solange der Krieg nicht entfielen war.

Nähten wir vom ersten Tage an die Vlamenfrage nach gleichen Gesichtspunkten sowohl im Generalouvernement als im eigenen Lande und im meinen Blick, die Generalouvernements kräftig und gleichmäßig ansetzt, so hätten wir zweifellos bei nicht all zu ungünstigem Ausgange des Krieges etwas Wertvolles schaffen können. Jetzt ist das deutsche Unlück auch das der Vlamen geworden, und es bleibt abzuwarten, ob sie aus dem Zusammenbruch eines ersten merkwürdigen Vlamen einmühtigen Fländern, mit dem ich mich nicht politisch unfernen hatten sie Anbahnung und Anleitung so einmüht nötig. Auch drohen in Fländer wurde der Weltkrieg zur Tragödie eines Volkes. —

In der Nacht vom 13. zum 14. Oktober wurden die schweren Bagagen, die bereits in Richtung auf Gent zurückgeführt worden waren, wieder in die Nähe der Front vorgezogen. Aber die Hoffnungen, die sich daran klammerten, erwiesen sich schnell als trügerisch. Eden in den letzten Morgenstunden des anfänglichen Tages hatte von Brüssel und Diksmuide der letzten Nacht noch herüber, das Schlimme ahnen ließ. Bald kamen Nachrichten von der 4. Armee, der Gegner sei im Vorbringen und habe Resolvenz genommen. Nachmittags erging an das Marinekorps der Befehl, sich in der bevorstehenden Nacht unbemerkt vom Feinde zu ziehen und die vorrätige Besetzung zu übernehmen. In der Dämmerung leiten unsere Bagagen über den Marstonort noch eine Minenperre dicht vor der Küste, um dem Gegner jede Annäherung zu erschweren.

Der Befehl zum Rückzuge wurde, da die Lage sich noch einmal etwas zu bessern schien, abends wieder zurückgenommen; ferablich riefen die Truppen wieder in die hellste Nacht verlorenen vorüberzueilen. Als aber am nächsten Tage der Feind neue Vorstöße erlang und damit unsere Rückzugslinie unmittelbar bedrohte, wurden unsere vorrätigen Stellungen an der Landfront unbehaltbar. Um 5 Uhr 30 nachmittags am 15. Oktober kam die evakuierende Befehlung zum Beginn des Abmarsches. Während der Nacht der Kommandierende Admiral folgenden Kriegsbefehl:

Korpsaufgabebehl.

Auf Befehl des Obersten Vorgesetzten wurde das Marinekorps seine letzten Kampffeststellungen zum, um in neue Winterstandslagen geführt zu werden.

Das Marinekorps hat die flandrische Küste und die anfallenden Landfronten nummer 4 Jahre hindurch gehalten, ohne einen Zufallr Bandes preisgeben zu haben; seine Aufgabe, unter Beizern unserer Helfkraft als Flankenicherung zu dienen, hat es erfüllt.

Wenn die Truppen nunmehr aus ihren festen Stellungen unbemerkt herauszuziehen werden, so können sie dabei verfallen mit dem stolzen Bewußtsein neuer, tapferer Willkürfüllung. Keine übermäßige Müde der merkwürdigen Krieger hat es auch nur geringfügig die unheimliche Gefestigung von Fländern künstlich angereizt, und das Marinekorps würde die Küste nach wie vor unbereingte Zeit gehalten haben.

Bei der nun bevorstehenden schweren Aufgabe, des Rückzuges und des Zurückziehens ermahne ich, daß die alte Vlamenmacht sich in hellem Glanze zeigen und darin liegt die Probe auf die Tüchtigkeit von Führern und Truppen.

Trochlen Eines rufen wir in neue Stellungen ein, in denen wir unfernen alten Kriegsmut bewahren wollen.

Mit hoher und handbarer Anerkennung obene ich schließlich heute der schimmenden Einzelkräfte. Von opferfreudigem Mut und Kraft werden sie sich zeigen, wenn die Probe auf ihre unferne Feinde bis weit in die freien Meere hinaus. Sie haben die Ehre der Flagge hochgehalten bis zum letzten Tage.

ges. v. Schröder.

Die nächste Hauptüberfallslinie, in die das Korps zurückgeführt werden sollte, war eine Stellung von Seeholz etwa 25 Kilometer nördlich von Brüssel) die zum vollenflüssigen Übergang angeordnet und vorbereitet. Die Aufgabe war auch in sich nicht ganz einfach. Die Seeholtz mußte abgibtweise entweichend der Küsterverdeung der fenkrecht bzw. laufenden Landstellungen geräumt werden; bis zum letzten Aussehen aber erst es, die Küste in verteilungsaufschloß Zustand zu halten, damit jede feindliche Landung in der flanke unmöglich blieb. Die Bewegungen wurden in Ruhe und Ordnung durchgeführt, ohne daß der Feind von Land oder See nachzubringen verfuhte. An die Befehlungen der Stübenbestellungen, die am 19. in den letzten Wochen eines Marschflügelns vorgenommen hatten, aber die doch ihre Ausbildung und Ausrichtung nach der Fernungstruppen waren, stellten die nächsten Tage keine Anforderungen.

Unferne letzten haben Tage drohen in Fländer waren frühe und kalt. Trostlos war das Bild, als wir am 18. nachmittags nochmal das Gelände der ehemaligen Welt Brügge durchwanderten, die wir so viel Liebe und Mühe aufgebaut worden war. Die verdrängten, deren Saft in diesen Tagen nicht mehr zu ernten waren, waren braun und einige Kornobohnte, die wir mehren früher ernteten, deren Bedingungen nicht hatten fortführen können, lagen gepresst auf dem Grunde, nur mit Eborsteinen und Masten aus dem Wasser ragend, die Schwimmbojen waren versenkt, die gefährlichen Klüften ließen Hängelarm ihre harten Ausleger zeigen. Frauen und Kinder aus den nahe gelegenen Gehöften in Schichten, glückselig und ängstlich zugleich, wurdengeleitete Küsten und Küsten, allerhand Hausgerät und liegengeliebten Kleinrat als willkommenen Beute in ihre Wohnungen; wir ließen sie gewähren. Aus grauen Wolken rieselte handlicher Ströbregen über die gefürchten Schichten.

Der Stab des Generalkommandos stellte am 18. Oktober, abends, befehlsgemäß nach Seeholz über. Nur der Kommandierende Admiral selbst blieb noch in Brügge; er wollte unter den zurückmarschierenden Truppen sein. Ohne Unterlaß domerteten und kassierten in der letzten Nacht die Kolonnen, die Kraftwagen und die Geschütze durch die engen Straßen der in tiefen Dunkel liegenden Stadt. Die Pauerer der alten Häuser bebten bis in ihre Grundfesten. Nur der Volkstrübenstand unferstärkt und unbewegt auch über diesem Wandel der Menschensehilde, in tropfenen Nebel gehüllt. — Das war kein geschlagenes Heer, das vor dem Feinde floh, es war ein abdohtes generisches Volk, das aus festen Boden, aus Furchen und aus dem Himmel herab.

Am 17. früh haben der Feind vor Ostende. Der Kommandierende Admiral durchfuhr noch einmal sein Gebiet, konnte es ihm noch gehörte. Er sprach mit den auf dem Marsch befindlichen

Truppen, deren Stimmung und Haltung keinen Anlaß zu Tadel gaben. Dann ging es an die Küste, Kiel und frei lag die See, nur vom Feinde war auch keine Aussicht zu sehen. Der Admiral besuchte die Batterien des Stabskastells, die zum Aufbruch rüsteten; — die westlichen Batterien waren schon seit gestern geräumt, die Geschütze gesprengt worden, nachdem sie ihre Munition soweit als möglich gegen die Landfront verwehrt hatten. Er machte die Besichtigungen, den Kopf hoch und bis zum letzten Augenblick die Augen offen zu halten, und überzeigte sich davon, daß die Sprengung von Feindgegnis so gründlich durchgeführt war, daß der Gegner keinen Nutzen von dem Hafen mehr haben konnte.

Nach Brügge zurückgekehrt, ließ er den Bürgermeister und Stadtkommissar kommen und ihnen einige Abschiedsworte sagen; sie wurden über die Lage unterrichtet und aufgescheidet, durch ihre Bürgerwehr dafür zu sorgen, daß in der Zeit zwischen dem Abzuge unserer Nachhuten und dem Einmarsch der Ententetruppen die

öffentliche Ordnung aufrecht erhalten bliebe; zum Schluß wurde ihnen der Wunsch ausgedrückt, daß sie schon alte Soldat, die mit vier Jahrzeh lang bedient hatten, auch den letzten Abschnitt des Krieges unversehrt überdauern möge. — Dann übergab der Kommandierende Admiral dem Führer der Sturmabteilung, der mit seinen Leuten bis zum Durchzug unserer letzten Truppen zurückblieb, den Befehl über die Stadt.

Die Väterkriegsflagge oben auf dem Befried war am Abend vorher nach Dunkelwerden schon immer niedergebacht worden. Jetzt nahmen wir noch die Admiralsflagge ein, die über dem Eingang zu unserem Stabsquartier wehte. Dann war nichts mehr zu tun übrig. Es war 12 Uhr mittags und die Befehlsgelassen hatten eben ihr langes Spiel beendet, das sie zu den vollen Stunden erlösen ließ. Admiral v. Scharnhorst, ein Schiffsarzt vom Heiligenkreuzer auf der Straße nach Gent hinausfuhr.

Erich Edgar Schulze, Karantenhauptmann.

aus Ost und West

Rundgebungen der Marine.

Die Vertreter der deutschen Schifffahrt, mehr als 1000 an der Zahl, versammelten sich am 17. Mai im großen Saale des Kongressgartens in Hamburg zu einer Protestversammlung gegen den Genvalfriedens. Nach Reden von Direktor Sudermann, Kapitän Schwoetzer und Paul Müller, dem Vorsitzenden des deutschen Seemannsbundes, wurde gegen den, das gesamte deutsche Gewerbetreiben innehmenden Abrüstungsvertrag der militierten Einspruch erhoben. Es wurde eine Entschiedenheit angenommen, in der es heißt:

Insbondere protestiert die Versammlung gegen diejenigen Bedingungen, durch welche die vom Kriege gerüttelte deutsche Schifffahrt vernichtet, der Wiederaufbau unmöglich gemacht werden soll. Die Neugründung der deutschen Regierung und der Deutschen Nationalversammlung, daß diese Forderungen unannehmbar und unannehmbar ist, findet rüchthaltige Zustimmung. Die Versammlung erwartet, daß die deutsche Regierung an diesem Standpunkte unerschütterlich festhalten wird, was auch immer kommen möge, und daß sich keine Unterhändler, nie und nimmer bereit finden werden, das Interesse des deutschen Volkes selbst zu untergraben. Die Versammlung erwartet hiermit und fest entschlossen, lieber alle Folgen solcher Ablehnung auf sich zu nehmen, als den erfolgten Bedingungen der Feinde sich zu fügen.

In Kiel fand am 22. Mai auf dem alten Esplanerplatz eine massvolle Rundgebung der Marine gegen den unangenehmen Genval- und Abrüstungsvertrag statt, zu der sich die Offiziere, Bediensteten, Unteroffiziere und Mannschaften der Garnisonen Kiel und Friedrichsort zu Tausenden versammelt hatten. Nachdem mehrere Redner die Friedensbedingungen für unannehmbar erklärt und die Notwendigkeit geschärfter Unterstützung der Regierung betont, einbringlichen Ansprache zur Einheit, an der allein die feindliche Raub- und Raubjagd gütigen werden könne, und verlor zum Schluß eine an den Chef der Admiralität und den Reichswehrminister gerichtete Entschiedenheit, die einstimmig angenommen wurde, in der die Marineangehörigen aller Dienstgrade und Truppenteile erklärten, als deutsche Staatsbürger eins mit der Reichsregierung zu sein, daß der uns zugewandte Genvalfriedens, der das deutsche Volk zu einem elenden und elenden Schläwenbajen verurteilen wird, unannehmbar ist.

Die Verluste unserer Marine im Weltkrieg

Die deutsche Flotte hat während der vierjährigen Kriegsgeschichte an Schiffen verloren:

- 1 Minierenschiff (Vor-Dreadnought-Typ),
- 1 Schlachtschiff,
- 6 ältere Panzerkreuzer,
- 8 moderne und 10 ältere kleine Kreuzer,
- 4 Kanonenboote,
- 3 Turbinenkanonenboote,
- 49 Torpedos,
- 21 große und 41 kleine Torpedoboote,
- 26 Minierboote,
- 9 Hilfskreuzer,
- 122 Fischdampfer, Zogger und sonstige Hilfschiffe und
- 180 U-Boote.

82 Unterboote sind in der Nordsee und im Atlantik, 3 in der Ostsee, 72 in Flantern, 18 in der Mittelmeer und 5 im Schwarzen Meer unter Wasser. 14 wurden von der eigenen Flotte gesprengt, 7 in neutralen Häfen interniert.

Die Verluste der Marine an Toten waren:

- Flotte: 948 Offiziere, 6222 Bedienstete und Unteroffiziere, 12 088 Mannschaften;
 - Marinekorps: 828 Offiziere, 1488 Bedienstete und Unteroffiziere, 8809 Mannschaften.
- In Tlingtau fielen 10 Offiziere, 83 Portepce-Unteroffiziere und 163 Mann.

Der „Seeadler“-Kommandant Graf Ludner auf der Heimreise.

Graf Ludner befindet sich, wie gemeldet, auf der Heimreise aus Neuseeland, so meldet Reuters. Von neuem wird so die Erinnerung an die Heldentaten geweckt, die er mit seinem Hilfskreuzer Seeadler 1917 vollbracht hat.

Ende März 1917 war es, als durch ein in Rio de Janeiro eingelaufenes Schiff bekannt wurde, daß wieder einmal ein deutsches Kriegsschiff gelungen sei, die angelegte so starken Ueberwachungslinien an den Ausgängen der Kordee zu durchbrechen und auf den Hochstrecken des Weltverkehrs auf feindliche Schiffe zu lauern. Zuerst im Atlantik tätig, verlegte der Seeadler später sein Jagdgebiet nach dem Stillen Ozean, um den Schiffsverkehr zwischen Australien und Amerika zu unterbinden. Eine Reihe von Schiffen verwich damals, ohne daß man je wieder Kunde von ihnen erhielt. Nach adonimatorischer Seefahrt mußte sich endlich Graf Ludner entschließen, den Schiffsboden zu reinigen und legte zu diesem Zweck den Seeadler auf der einstuhen Insel Wapoa (Gesellschafts-Inseln) auf den Strand. Eine Plünderung trieb indessen den Kreuzer so hoch auf die Korallenriffe, daß er nicht mehr abgehakt werden konnte. So mußte man das Wrack so weit als möglich zerstören, und am 21. August ging Graf Ludner mit ein zu weiteren Unternehmungen passendes Schiff zu suchen. Das Boot fiel jedoch am 8. Oktober bei den Fidschi-Inseln aufraffischen Seestreitkräften in die Hände und die Besatzungen wurden nach einer Insel nahe bei Neuseeland gebracht. Zwei Fluchtversuche, der eine auf der Motorbarasse des Lagerkommandanten, der andere auf einem Segler, mißglückten leider. Dem bei dem Wrack des Seeadlers zurückgebliebenen Teil der Besatzung gelang es, sich eines französischen Seglers zu bemächtigen und auf diesem Anfang September in See zu stechen. Bei den Oster-Inseln erriet er Schiffbruch, konnte aber, wenn auch unter schweren Umgebungen, auf einem holländischen Schoner seine Fahrt fortsetzen und Anfang August 1918 in der Strafte von 1 Offizier und 57 Mann in Chile landen, wo man ihnen zwar die Flotte vorzuziehen, sie aber sonst als Schiffbrüchige behandelte. Die Fahrt des Seeadlers war zu Ende.

Man ist der leidenschaftliche Führer des „Seeadler“ auf der Heimreise, in ein anderes Vaterland, als es das war, das er einst mit seinen Postjungen verließ. Viel ist inzwischen begabten und verunklen. Wenn aber die Heldentaten des Weltkrieges erzählt werden, dann wird man auch immer des kühnen Kreuzers und seines Führers in Dankbarkeit gedenken.

Hebung gesunkener Schiffe.

Der Tauchboot- und Minierkrieg hat der Weltflotte schwere Verluste beigebracht. Aber auch jetzt noch mehren sich durch den verstärkten Verkehr von Kriegsschiffen und durch das Fehlen der Küstenfeuer die Unfälle zur See, und die Bergungstätigkeit nimmt einen immer größeren Aufschwung. So wurden überall neue Unternehmungen gegründet, die sich mit der Bergung von Schiffen auf See befähigen sollen. In England, das überaus viele Schiffswracks verloren hat, ist auch, wie bei anderen Nationen mitteilt, die Bergungstätigkeit auf außerordentlicher Höhe angestiegen. Während der Jahre 1915—1917 sind in englischen Gewässern insgesamt 200 Schiffe geborgen worden. Im Jahre 1918 ergaben die Monate Januar bis Mai die Bergung von 140 gesunkenen oder gestrandeten Schiffen. Neben vielen kleinen Küstenschiffen bestand sich darunter auch eine Reihe ganz großer Fahrzeuge. Schiffe, die durch Torpedoschuß ins Sinken gebracht worden waren, sind am schwierigsten zu bergen, zum großen Teil sind hier die Verhelfungen so stark, daß die Bergung nur in Ausnahmefällen möglich ist. Küstene Pläne befähigen sich schon heute damit, die mittlen in der Nordsee versenkten großen Schiffe zu heben. Vorzüglich freilich ist die Hebung größerer Fahrzeuge nur bei verhältnismäßig geringer Wassertiefe möglich. Taucher sind zwar schon bis zu einer 65 Meter Tiefe hinabgeliegen, ein längeres Arbeiten ist aber nur in etwa 40—50 Meter Tiefe möglich. Für ganz große Fahrzeuge reicht darüber das bisher angewandte Bergungsgroß nicht aus. Bestreift kommen nur Fahrzeuge von etwa 2000—3000 To. für die Bergung in Frage.



Helfferich

Die Vorgeschichte des Weltkrieges

Ludendorff

Lettow-Vorbeck

Tirpitz

Georg v. Hertling

Erinnerungen aus meinem Leben

Vorbestellungen erbittet schon jetzt:
 John Schwerin's Verlag, Akt.-Ges., Berlin W. 62, Kleiststr. 8
 Abtlg.: Buchhandlung

DIE GESUNDHEIT DER FRAU



Ist das höchste Gut für das Gemeinwohl des ganzen Volkes. — Daher sollte sich

jede Frau!

umgehend die Aufklärungsschrift über das bewährte

„ALVITOL“

kommen lassen.

Die Zusendung der Broschüre erfolgt **gratis** und **franco** durch die Med. Abt. der Firma

Max Hahn G.m.b.H., Chem. Fabrik
 Berlin SW 68
 Alte Jacobstraße 1c.

MAN BEWÄHRT SICH AN DIESEM PLATZ.

Deutsches Hilfswerk
 für die Kriegs- u. Zivilgefangenen



unserer Volksgenossen, Männer im blühendsten Alter, haben vor dem körperlichen u. seelischen Zusammenbruch. Eure Not ist groß, die Not der Gefangenen noch viel größer! Darum helfet!

Die beste
 Zahnposta
Zahnwohl
 überall zu haben.

C. Schmittner,
 Chem. Fabrik Zahnwohl
 Hofe-Viadukt,
 Kuchelberg Str. 7

!Rauchmaterial!
 für die Pfeife

10 Päckchen M. 8,00 franko

Für Wiederverkäufer
 30 Päckch. M. 21,00 ab Chemnitz
 100 „ „ 50,00 „ „
 1000 „ „ 550,00 „ „

Versand per Nachnahme
Luise Langer Chemnitz i.S.
 Kanauerstr. 39

Gegründet
 1876



Vers. in allen Plätzen Deutschlands

Möbelfabrik Rob. Seelisch

BERLIN O. 112, Rigaer Straße 71—73 a

empfiehlt
 gute, preiswerte Möbel-Einrichtungen

154 Musterräume

Lagerräume: 6896 □-Meter groß
 Besichtigung **ohne Kaufzwang** gestattet