

25. 0. 1919

Stadt-
überrei-
bung

Deutschland zur See

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

Aus dem Inhalt: „Was die Marine braucht“. — „Eine stürmische Pfingstfahrt auf dem U-Boot „U 70“, von Oberleutnant S. S. Wanda. — „Schiffahrt und Schiffbau im Friedensvertrag“. — „Was der Seemann erzählt“. — „Aus Luv und Lee“.

Was die Marine braucht.

Ein Vertreter der Presse hatte die Gelegenheit, den Chef der Admiralität, Konteradmiral v. Trotha, zu sprechen und ihn zu fragen, wie die Marine sich zu den Friedensbedingungen der Gegner stelle. Der Admiral antwortete etwa folgendes:

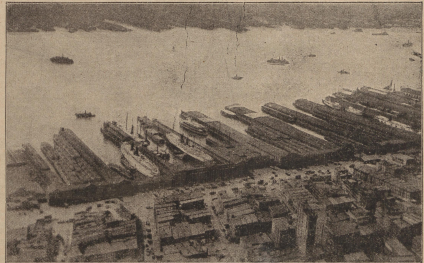
Die Marine ist niemals ein Selbstzweck gewesen, sie hat sich stets nur als Dienerin unseres überseeischen Wirtschaftslebens angesehen. Ebenso, wie wir, bis wir wieder zu Kräften gekommen sind, unsere wirtschaftlichen Hoffnungen gleichsam auf ein Existenzminimum werden herunterrauben müssen, so wird auch unsere Wehrmacht zur See künftig aus politischen, wirtschaftlichen und finanziellen Gründen auf das bescheidenste Maß einzuschränken sein. Bleiben aber muß uns das Recht der Selbstverteidigung. Dazu brauchen wir Küstenbefestigungen, Kriegsschiffe und einen gewissen Bestand an schwimmenden Streitkräften, die uns wenigstens gegen Ueberfall, Landung und Vergewaltigung sichern, eine beschränkte Zahl von U-Booten, die heutzutage bei der Küstenverteidigung eine bedeutende Rolle spielen, wird dabei nicht zu entbehren sein. Man kann nicht verlangen, daß wir allein künftig grundsätzlich auf das Unterseeboot verzichten sollen, das doch gerade die

Waffe des Schwächeren ist, während alle anderen es beibehalten.

Je mehr wir von der westlichen Welt abgeschlossen sind, desto wichtiger wird für uns die Aufrechterhaltung von Handelsbeziehungen nach Nord und Ost; zum mindesten in der Ostsee dürfen wir uns daher nicht völlig ausschalten lassen.

Die Vereinigten Staaten haben den Panama-Kanal, der doch außerhalb ihres eigentlichen Hoheitsgebietes lag, zu starker Verteidigung eingerichtet. Wir sollen nicht einmal die rein deutsche Schifffahrtsstraße des Nord-Ostsee-Kanals schützen dürfen.

Die geforderte Einschränkung des Personals innerhalb weniger Monate ist technisch undurchführbar, wenn sie auch nur einigermaßen ordnungsmäßig bewerkstelligt werden soll. Weitere Arbeitslosigkeit mit allen ihren Folgen, schwere Gefährdung der staatlichen Sicherheit, Anarchie in der Verwaltung, materielle Verluste verschiedenster Art würden die Folgen des Verlustes sein, diese Kräfte innezuhalten. Es würde das Gegenteil von Menschlichkeit bedeuten, von der die Gegner stets so viel reden, wenn diese Forderung aufrechterhalten würde.



Blick auf die Hafenanlagen von New-York.

68

Eine sturmreiche Pfingstfahrt auf dem U-Boot „U 70“

Von Oblt. v. S. Waaack.

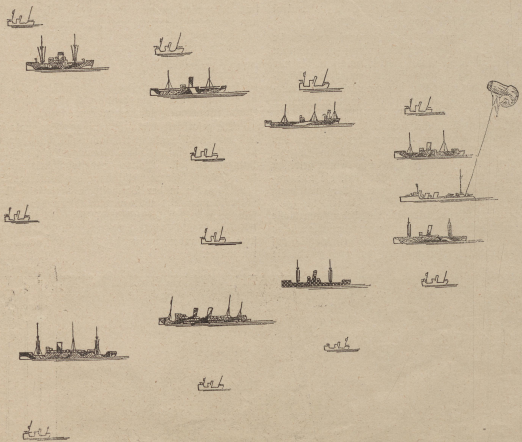
„U 70“ lauert wieder einmal an Islands Südküste auf seine Beute, einen Geleitzug von Amerika oder aus Liverpool oder Bristol. Die Sonne ist vor einer Stunde am klaren Himmel aufgegangen, kann ein Völkchen dem Meer über die fast fischgelackte, weiß, weißlich reflektierende Fläche des Atlantischen Ozeans. Nicht oft gibt es solche Tage der ruhenden Natur hier an dem Ausgang des St. Georg-Kanals und des englischen Kanals. So schon denn auch dies herrliche Wetter gerade am Pfingstsonntag ammutet, so unangenehm ist's dem U-Bootsmann, denn bei so glatter See ist es sehr erkennbar, ungenügend sich an dem Segner heranzufischen, weil allmählich auch das nur wenig gereizte Sehrohr vom Segner bemerkt werden kann, und er dann leicht durch Umdrehen den Angriff vereiteln kann. Und doch steht jeder der Ausgangsposten angetrieben und mit größtem Eifer durch sein Doppelglas, will doch jeder der erste sein, der eine Rauchwolke oder Masten entdeckt, denn fünf Tage schon ist das brave Boot im besohlenen Operationsgebiet und noch kein Feind hat sich sehen lassen. Solt also brennende Hitze wird von der Sonne ausgestrahlt, und frohlockend begrüßt jeder ein leichtes Völkchen, das allmählich das Wasser sich kühlen läßt und kühlend die Sonnenstrahlen zerstreut umhüllt. Pfifflig richtet sich der eine Posten höher auf, noch einmal mit dem Glase genau prüfend durchsicht er die Stelle am fernem Horizont und richtig, dort hinten ist eine dicke Rauchwolke zu sehen. Kurz macht er Meldung an den wachhabenden Offizier, und aller Gläser richten sich laufend nach der angegebenen Richtung. Eine Rauchwolke ist mit dem Glase deutlich zu erkennen, mit bloßem Auge kann man's nicht sehen. Aber beim genaueren Hinsehen bemerkt man deutlich: das ist ja eine ganze Reihe von Rauchwolken! Dem Kommandanten wird Meldung gemacht: In 250 Grad mehrere Rauchwolken in Sicht! Und schnell folgen die Kommandos für die Maschinen und den Rudergänger. Das Boot neigt auf die Rauchwolken zu und mit erhöhter Fahrt sucht man sich dem Segner zu nähern, um erst einmal seinen Kurs

bestimmen zu können. Ganz langsam kommen über den fernem Horizont die Masten heraus, jetzt auch ab und zu die obersten Spitzen einiger Schornsteine. Es ist ein großer Geleitzug, aber was ist das? — Kurz hinter dem Rauchwolken ist in geringer Höhe über dem Horizont noch etwas zu sehen, wie ein kleines rundes Wölkchen. Der Wachoffizier läßt sich ein schärferes Glas geben, und nun erkennt er deutlich, das ist einer der gefährlichsten Tuffballons, der von einem Zerstörer gefloht hinter dem Geleitzug schwebt. Diese „Himmelsnester“ sind besonders unangenehm, können sie doch schon auf sehr große Entfernungen ein über Wasser flieheres U-Boot sichtbar und damit das Heranzutreten an den Feind erschweren; dann aber ist bei glatter See das Wasser so durchsichtig, daß vom Ballon oder Flugzeug aus ein Geleitzug wie ein U-Boot oder gar Völkchen bis auf 20 m unter der Wasseroberfläche deutlich zu erkennen sind. Unangenehm ist diese Entdeckung, doch kann das den weitererprobten U-Bootsmann nicht fördern.



Der ungefähre Kurs des Segners ist nun nach der Lage der Masten und Schornsteine bestimmt, und parallel zu diesem Kurs setzt sich das U-Boot vor den Geleitzug. Anzwischen herrscht im Boot festbetontes Stillsitzen, die Maschinen müssen das Äußerste hergeben und doppelt gut vom Personal bewacht und gewartet werden. Alle Werte müssen auf die Weine, und ein jeder seine Station genau nachprüfen, daß auch alles bis ins kleinste in Ordnung ist, und lieberoll „Iretschel“ noch einmal der Corporademat (de „Alte“ (Corporado), auf daß sie auch brav nach dem Schatz ihren teubeligen Weg laufen.

Alle der Zeit ist nun das Boot in der Entfernung, daß es unter Wasser gehen mag. Deutlich kommen schon ab und zu die Weiden der Dampfer über den Horizont. 20 große Dampfer sind es, und zur Bewachung begleiten sie etwa ebensoviel benachrichtigte U-Bootsdampfer und ein großer Zerstörer mit dem Felschiffen im Schleppe. Die Dampfer sind alle langsam gemalt, damit das Auge über die Lage der Dampfer gefaßt



wird, ob sie auf einen zuziehen oder abziehen, und damit die Fahrt nicht richtig geföhrt werden kann, ist meist eine große Wag- und Heck-See gemacht! Durch das Boot strömen die Alarmglocken, und alles führt auf seine Station, um lieber das Boot auf die beobachtete Stelle zu bringen. Unter Wasser aber nähert sich nur langsam unvorsichtig das hohe Boot dem zu vertriehenden Segner. Ein bestimmter Dampfer ist noch nicht auf's Korn genommen, denn alle fünf Minuten ändern die Dampfer in ihrer Formation den Kurs. Sie fahren ziemlich schwarze Dampfer-Kurze, oft fast um 90 Grad drehend. Zur kürzlichen Zeit, ja nur Bruchteile von Sekunden darf das Sehrohr die Wasseroberfläche durchstoßen. Dabei ist wohl der verantwortliche Posten der des Tiefenmessers, muß er das Boot doch auf cm genau steuern, damit der Kommandant das Sehrohr nicht

etwas zu weit zeigt, oder wieder das Boot soweit untersteuert, daß das Sehrohr nicht mehr die Wasseroberfläche durchstoßen kann. Am Anfang des Geleitzuges sind besonders große, hohe Dampfer, auf die ist es abgesehen! Nur wenige hundert m ist das Boot noch vom ersten Dampfer entfernt. Durch das Boot erstallt der Ruf: „Anlauf beginnt!“ Alle Personen müssen jetzt angespannt werden, kein einziger Mann darf irgend ein Versehen auf seiner Station machen, denn sofort ein Einziger, so kann dadurch das ganze Boot in größte Gefahr kommen, ja einfach zugrunde gehen. Jeder Einzelne trägt eine große Verantwortung und, dessen sich wohl bewußt, fast jeder sein ganzes Können und Willen dazwischen, die Pflichten getreulich zu erfüllen, die ihm durch seinen schweren Dienst auferlegt sind.

„Gutes Rohr fertig!“ erschallt es durch die Stille des Bootes. Im Begriffe auch das Rohr mit dem Corpedo darin fertig gemacht zum Schuß. „Rohr abzulassen.“ Das Boot ist jetzt auf etwa 400 m an das erwählte Ziel heran, es ist der erste Dampf der linken Staffel, ein schwäbes Transporter von etwa 6000 Tons. Nach einmaligem Schuß mit dem Schrotbohrer ein Rundblick genommen, daß auch nur kein Beobachter den Angriffskurs gerade kreuzt. Alles ist klar. — „Los!“

Mit heftigem Getöse und rauschendem Gezirge verläßt der tobende Corpedo das Luftschrotrohr, um mit einer Geschwindigkeit von über 35 m über seinem Ziele zu liegen. „Vort Besondere!“ das Boot muß hart auf der Stelle brechen, soll doch noch ein zweiter Corpedo gleich dem Hintermann des loeblichen Geschossenen Dampfers erledigen.

Raum 45 Sekunden sind nach dem Kommando „Los“ verfloßen, da erlöset eine heftige Detonation, das Boot erschüttert in allen Fugen. Wütend folgt der Gedanke: Hurra! der Corpedo hat richtig getroffen. Aber was ist das?

Wird zwei Sekunden nach dem ausgelassenen Kreffer ein Erschüttern und Krachen des Bootes, schwer wiegt es sich auf die Seite, Manometer zerfallen, Stiller knacken alles mit Seil, Hölzern, Durchsinnern, die Farbe selbst splittert von den Wänden, und Wasser fließt aus allen Spalten und allen Riefstellen! Ist es etwa eine Wasserbombe, und das Boot ist tödlich getroffen, und rettungslos brant es hinab in die Tiefen dem Verderben entgegen? Soll noch verlaßt werden, Verlaßt zu geben, um kurz noch einmal an die Oberfläche, die Oberwelt zu kommen, damit wenigstens einige noch durch schnelles Aussteigen dem sicheren Tode entgehen können. Oder liegt sich das Boot noch gerade vorwärts hinabdrücken halten?

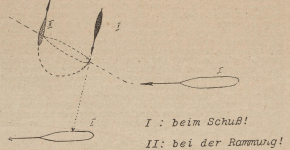
„Vom Curm kommt der kurze Ruf: „Gerammt!“ — Tief aufstarrt der Tiefenuntersucher, richtig, das Boot läßt sich gerade auf 18 m nach unten. Aber mit jämmerlicher Heftigkeit frömt unaußhaltigem Wasser durch Lecke Niete und Fischlöcher in die Centrale des Bootes. Alle Pumpen sind in Tätigkeit gesetzt, und gerade kommt die sofort Wasser aus dem Boot herauspumpen, als durch die Decken eintritt. Kommt das Boot nur wenige Meter tiefer, so kann wegen des mit mächtigster Gewalt einströmenden Wasser nichts mehr gemacht werden, über dem elektrischen Schaltbrett ausgebreitet sind die meisten leeren Nieten. Mit allen Mitteln, mit Decken, Hängematten und anderen Sachen muß verlaßt werden, das Wasser vom Schallbrett fernzubalancieren, ersticht doch sonst Kurzschluß, und alle Antiries-mechanismen für Pumpen, Tiefenruder und Licht versagen damit, oder, was noch gefährlicher ist, durch die Verletzung des Seemannsers entzündende Funken erfüllen unmerklich bald das ganze Boot und weihen damit die Befahrung dem Erstlingsstode! Alles im Boote ist läsig, ein jeder sucht zu helfen, gilt es doch eines jeden Leben. Ein jeder ist sich dessen voll bewußt, nur scharfe Pflichterfüllung und genaue Befolgung der gegebenen Befehle kann dazu beitragen, das eigene Leben und das der Kameraden zu retten. Eine ungeduldige Verantwortung liegt auf den Offizieren, daß auch jeder Befehl klar gegeben und jede Maßnahme richtig getroffen wird. Es heißt jetzt, erst einmal heraus aus dem Geleit, denn hat der kommende Dampf auch die Okulare zerstoßen, so ist verpufft genau die Lage des Bootes dem Seinde durch die Ölspur gegeben, und dann kommen wieder die Wasserbomben, das bedeutet aber dem in diesem Zustand befindlichen Boot das Verderben, den Welt! Sonst kann man sich vor der vernehmlichen Macht der Wasserbomben durch Entweichen auf 30, 60, ja 70 m retten, aber das ist dem schwerbeschädigten Boot verpufft, kann es ja nicht einmal wegen auf 20 m zu gehen. Doch ein merklich gleichliches Geschick behmet das Leben der beiden, unerschrocken ist Wasserbomben auch diesmal wieder vor dem sicheren Verderben. Keine Wasserbomben sind zu hören, und das Boot wird anscheinend nicht weiter vom Seinde geschickt, glaubt er noch lieber, das Boot vermischt zu haben, und sicher trüben sich der Köpfe des kommenden Dampfes vom „Victoria-cross“!

Die Seehore sind beide im Curm verloren und nicht zu bewegen, blind muß das Boot so auf gut Glück seinen Weg aus dem Geleit heraus finden. Eine Stunde schon oder „erst“ ist vergangen, in der Centrale ruht es unaußhaltigem Stören Wasser und alles ist nass. Doch eine Stunde mindestens muß verlaßt werden, unter Wasser zu bleiben. Unaußerhöchlich arbeiten die Pumpen, aber das Wasser steigt doch allmählich höher und höher in das Boot, das nur nur noch auf 10 m gesteuert wird, damit der Druck des einströmenden Wassers etwas vermindert wird.

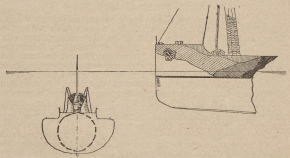
Endlich, endlich sind zwei Stunden banger Wartens um, für kurze Zeit werden alle Pumpen abgestellt und „Ruhe im Boot“ befohlen, damit in der S-Station mit dem Geräuschempfangsapparat beobachtet werden kann, ob noch Schraubengeräusche in der Nähe vorhanden sind. Nichts ist zu hören, also kurz aufschließen hinauf an die Decke, die Boot vermischt zu haben, und sicher dunkeln und ohne Seehore zu blinden Ungewissheit an die Oberfläche! „Aufstauden!“ Preßluft in alle Kanäle!, daß nur je das Boot möglichst möglichst herauf kommt. „In das Curmick bringt der Kommandant und ein Wachoffizier, um es schnell öffnen zu können und hinanzuströmen. „Über ein neue Schere!“ Das Vak läßt sich nicht öffnen. Schnell ein Hammer in den Curm, und nach ein paar kräftigen Schlägen läßt sich glücklich der Verluß des Vaks. Das Vak wird aufgesaugen, und in der nächsten Sekunde an Deck mit fertigem Umfange gehalten. Nur langsam noch ist glücklicherweise die Mellen des Geleiters zu erkennen, eine unmittelbare Gefahr besteht also nicht mehr!

Wie sieht aber das so holze Boot aus, und wie kam die Rammung zustande?

Auf den ersten Dampf der linken Staffel war der Angriff erfolgt. Der Schuß hatte richtig getroffen; das Boot drohte dann, um auf den folgenden Dampf noch einen Heckschuß lösen zu können, aber im Moment des Drehens und während das Seehore eingefahren war, machte der Geleitzug eine Wendung, und ausgerechnet der zweite Dampf mußte über das Boot hinweg!



Auf 11 m unter der Wasseroberfläche wurde der Angriff gefahren, d. h. der Kiel des Bootes befand sich 11 m unter der Oberfläche und somit der Curm und Bootskörper nur 5-7 m, ein normaler Dampf aber geht 7-8 m tief! Genau über dem Curm fuhr der Dampf hinweg!



Nur der unerhörten Zähigkeit des Materials ist es zu verdanken, daß nicht der Curm von dem Bootskörper glatt abgehoben und damit das Boot vernichtet wurde. Das gesamte Brückendeck ist teils verloren, teils gelassen, ein Hauch von Blech, zerfallenen Stützen, Stören und Prallbohrer. Das ganze Deck ist aufgerissen, und deutlich erkennt man die Einschnitte der Schrauben des Dampfes.

Die erste Aufgabe ist nun das Deck zu säubern von allen Enden, damit sie nicht in die Schrauben des Bootes kommen und Unten antreiben; und dann wird mit dem antwortigen Schutzapparat alle herumhängende Blech abgetrennt, eine Arbeit von mehreren Stunden, die beendet ist mit dem überbordwerfen der gesamten Weicke. Wie ein nackter Spatz liegt das arme Boot jetzt aus mit dem glatten Curm, auf dem gähnlich künftige die Waade allen Wasserbomben ausgelegt ist.

Weiter ergibt die nähere Untersuchung des Bootes das traurige Ergebnis, daß die Unternehmung gegen den Seind nicht mehr fortgesetzt werden kann, denn nur im dringlichsten Notfall kann das Boot weagen, auf dem gähnlich künftige sind zu groß! Eiertrostung muß die Heimerle angeordnet werden nur mit diesem geringem Erfolg; daß der mit dem Corpedo getroffene Dampf gesunken ist, ist mit Bestimmtheit anzunehmen; wie sieht es aber mit dem kommenden Dampf aus? Wahrscheinlich wird er nur von einem der Geleitboote eingeholt werden können.

Wenn jetzt auch noch überhandnehmender Gefahr alles erneut aufgetan, so ist doch eine gedrückte Stimmung bei allen den braven U-Bootsmännern; mit und nur doch genau ein Jahr vorher die Fahrt mit über 40000 T Erfolgs gekört!

Hauptaufgabe ist es jetzt, das Boot wieder beheimzuführen. Alle Heren sind erfüllt von dem Wunsch: möglichst kurz möge die Reparaturzeit sein, auf das bald wieder das brave Boot hinauskommen an den Seind, um in frischfröhlichem und frischenmütigen Jagen und Wogen dem künftigen Vaterlande treue Dienste zu leisten! Nicht so einfach ist jedoch die Heimkehr;



gilt es doch jetzt, geküßt und mußig, nur über Wasser, die starken Bemerkungen des Gewissens zu überhören, sich unliebster machen durch Caution ist ja nicht mehr möglich! Besonders unangenehm ist die Einsie nördlich der Ostlands, aber ein glückliches Geschick begleitet auch hier das brave Boot. Dann ein rasender Sturm mit finstern Regenwolken tobt; zwei mit die Waage auf dem jetzt so schwebeligen Kurs ausbalanciert, festgesetzt allein kann sie den über das Boot hinwegrasenden Wellenmassen handhaben, aber froh weiß sie sich doch ziemlich sicher vor den englischen Verwächern. Aber eines Morgens, im ersten Grauen des Tages — das Boot kämpft schwer gegen die See an. Da kommt ahnungslos ein großer englischer Zerstörer an! Er hat das Boot bemerkt und gibt Schiffsjagde erst mit einer kleinen Dampfe, dann aber mit einem riesigen Schweißere! Die Fahrt wird vermahnt, so gut es bei der hohen See gegangen geht, alles wird vorbereitet zu einem doch im äußersten Notfall nötigerwährenden Caution. Deutlich ist durch das schräge Doppelpass so, wie jetzt der Zerstörer hinter dem Boote herzieht. Er verfährt mit äußerster Kraft gegen die tobende See anzuplösen, bald hebt sich vor dem danken Fortschritt die weißschäumende Wogge ab, aber näher kommt der tobende Feind doch nicht; die See ist zu heftig, und kläglich muß der Zerstörer das Rennen aufgeben. Er dreht ab! Ein schmerz Drück ist bei den bangenden Herzen genommen; ihr glückliches Schiff! verdankt diesem die Befreiung allein der besessenden See, dem rasenden Sturm. Welch Schicksal wird ihr aber für die nächste Fahrt beschieden sein?

Wir schauen der Wogen rathloses Spiel
Und kennen gleich ihm nicht Ruh!
Scharf schneidet die Wogen des Bootes Kiel,

Wir sind die Männer vom „L.“
Der Wellenberg, über Wellen
führt uns das Schifflein fort.
Unser Auge ist hell, uns're Arnen wie Stahl,
wir führen den Tod an Bord.

Die Maschinen stampfen mit wildem Geckend.
Der Himmel hängt bleiern und dumpf.
Wir kämpfen für Euch, wir fahren für Euch
In des Bootes erdrückendem Rump,
Über Wellenberg, über Wellental
führt uns das Schifflein fort.
Unser Auge ist hell, uns're Arnen wie Stahl,
wir führen den Tod an Bord.

Und wenn unsere Kampfes ein Ende ist,
Und die schwebende Meize uns stellt,
Dann wird keine weiße Flagge gehißt,
Dann verfallen wir freudig die Welt.
Ein Futra der Heimat! Dann geht es hinob,
und die Wogge decken uns zu.
Weißschäumende Wogen umplänzen das Grab,
das Grab der Männer vom „L.“

(Die der U-Booteleute)

Schiffahrt und Schiffbau im Friedensvertrag.

Seeschiffahrt.

Teil VIII (Wiederergutmachungen) Anlage 3.

§ 1. Deutschland anerkennt das Recht der alliierten und assoziierten Mächte auf Entschädigung durch Kriegsergebnisse verlorenen oder beschädigten Handels- und Fischereischiffe, Zonne für Zonne (Wiederergutmachung) oder Entschädigung für Verluste, die weniger und obwohl die heute vorhandene Tonnage der deutschen Schiffe hinter der seitens der alliierten und assoziierten Mächte infolge des deutschen Angriffs verlorenen Tonnage stark zurückbleibt, soll das vorstehend anerkannte Recht auf die deutschen Schiffe und Boote unter folgenden Bedingungen ausüben werden:

Die deutsche Regierung überträgt in ihrem Namen und mit Zustimmung gegen alle anderen Interessenten den alliierten und assoziierten Regierungen das Eigentum aller feinen Staatsangehörigen gehörenden Handelschiffe von 1000 Brutto-Tonnen und darüber, ferner die Hälfte der Tonnage der Schiffe, deren Bruttogehalt zwischen 1000 und 1800 Tonne beträgt, und je ein Viertel der Tonnage sowohl der Fischdampfer wie der anderen Fischereifahrzeuge.

§ 2. Die deutsche Regierung hat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages alle im § 1 bezeichneten Schiffe und Boote der Kommission für Wiederergutmachung auszuhandeln.

§ 3. Die im § 1 bezeichneten Schiffe und Boote umfassen alle die Schiffe und Boote:

- die die deutsche Handelsflagge führen oder führen dürfen,
- die einem deutschen Reichsangehörigen, einer deutschen Gesellschaft oder Korporation oder einer unter der Kontrolle oder der Leitung von deutschen Reichsangehörigen stehenden Gesellschaft oder Korporation eines anderen Landes als der alliierten und assoziierten Länder gehören,
- die zuzugelt im Bau sind, und zwar
 - in Deutschland,
 - in einem aus den alliierten oder assoziierten Ländern für Rechnung eines deutschen Reichsangehörigen, einer deutschen Gesellschaft oder Korporation.

§ 4. Um Eigentumstitel für jedes der nie vorerwähnten übergebenen Schiffe zu beschaffen, hat die deutsche Regierung

- für jedes Schiff der Kommission für die Wiederergutmachung auf deren Verlangen einen Verkaufstakt über jeden anderen Eigentumstitel zu übergeben, der den Hypothek des vollen Eigentums frei von allen Vorrechten, Unterpfänden und sonstigen Lasten befreiten Schiffes auf die genannte Kommission stellt;

- alle Maßregeln zu ergreifen, die von der Kommission für Wiederergutmachungen angefordert werden, um die Ausantwortung dieser Schiffe an die Kommission sicherzustellen.

§ 5. Zur Ergänzung teilweiser Wiederergutmachung verpflichtet sich Deutschland, auf den deutschen Werten für Rechnung der alliierten und assoziierten Regierungen in folgender Weise Handelschiffe bauen zu lassen:

- Die Kommission für Wiederergutmachung wird der deutschen Regierung binnen drei Monaten nach Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages die Höhe der Tonnage bekanntgeben, die in jedem der beiden folgenden Jahre auf den Werten in Bau zu geben ist; mit Ablauf der erwähnten drei Monate beginnt die Frist der zwei Jahre zu laufen.
- Die Schwabensergutmachungskommission wird der deutschen Regierung binnen zwei Jahren nach Inkrafttreten dieses Vertrages die Höhe der Tonnage mitteilen, die auf den Werten in jedem der drei Jahre in Bau zu geben ist, die der unter a) erwähnten Frist folgen.
- Die Höhe der in Bau zu gebenden Tonnage soll 200 000 Brutto-Tonnen pro Jahr nicht übersteigen.

d) Die Spezifizierung der Schiffstypen, die Bau- und Lieferungsbedingungen, der von der Kommission für Wiederergutmachungen anzusetzende Preis per Tonne und alle anderen auf die Bestellung, den Bau, die Lieferung sowie die Anrechnung der Schiffe bezüglichen Fragen werden von der genannten Kommission geregelt.

§ 6. Deutschland verpflichtet sich, binnen zwei Monaten nach Inkrafttreten des gegenwärtigen Vertrages gemäß einem von der Kommission für Wiederergutmachungen aufzustellenden Verfahren den alliierten und assoziierten Mächten alle die Schiffe und anderen beweglichen Fahrzeuge der Fischerei, die feiert dem 1. August 1914 unter irgendwelchem Rechtsstitel in seinen Besitz oder in den Besitz eines seiner Staatsangehörigen gelangt sind und deren Identität feststeht, in Natur und in einem gebrauchsfähigen Zustand zurückzugeben.

Zwecks Ausgleitung derjenigen Verluste an Fischschiffstornnagen, die die alliierten und assoziierten Mächte aus irgendwelchem Grunde während des Krieges erlitten haben und die durch die oben vorgesehene Rückgaben nicht wieder gutgemacht werden können, verpflichtet sich Deutschland, der Kommission für Wiederergutmachungen einen Teil seines Fischschiffreparatur- bis zum Höhe dieser Verluste abzutreten, höchstens jedoch 30 v. H. des gesamten Nachschubs nach seinem Bestands vom 11. November 1918.

§ 7. Die Einzelheiten dieser Abtretung werden durch die im Art. 389, Teil VII, des gegenwärtigen Vertrages (Hafen, Wasserstraßen und Eisenbahnen) vorgesehenen Schlichter geregelt; diese sind beauftragt, Schwierigkeiten zu beseitigen, die sich auf die Verteilung der Fischschiffstornnagen beziehen und die sich aus der neuen internationalen Ordnung gewisser Fischflotten oder aus den territorialen Veränderungen ergeben, die diese Fischflotten betrifft.

§ 7. Deutschland verpflichtet sich, alle Maßregeln zu ergreifen, die ihm etwa von der Kommission für Wiederergutmachungen an allen Schiffen zu erhalten, die etwa ohne das Einverständnis der alliierten und assoziierten Regierungen während des Krieges unter letzterem Flagge übergeben worden sind oder im Begriff sind, übergeben zu werden.

§ 8. Was die Zurückhaltung, die Ausnutzung jeden Verlust oder jede Beschädigung auf dieser deutschen Schiffe oder Boote antritt, so verpflichtet Deutschland auf jede Erstattung irgendwelcher Art gegenüber den alliierten und assoziierten Regierungen und ihrer Staatsangehörigen, mit Ausnahme der Zahlungen, die durch die Anwendung dieser Schiffe in Uebereinstimmung mit dem Waffenstillstandsprotokoll vom 13. Januar 1919 und der ihm folgenden Protokolle geschuldet werden.

Entsprechend diesen Protokollen soll die Auslieferung der deutschen Handelsflotte ohne Unterbrechung weiter vor sich gehen.

§ 9. Deutschland verzichtet auf jede Erstattung für Schiffe oder Boote, die durch unmittelbare oder mittelbare feindliche Einwirkung zu See zunächst zerstört worden sind, zerstört worden sind und an denen eine der alliierten oder assoziierten Regierungen oder ihre Staatsangehörigen als Eigentümer, Befrachter, Versicherer oder aus anderem Rechtsgrund interessiert sind, ohne Rücksicht auf Schuldprobleme, die von einem Präferenzgericht Deutschlands oder seiner Bundesgenossen gestellt worden sind.

Teil X (Wirtschaftliche Bestimmungen), Abschnitt 1,

Kapitel II.

Artikel 271. In Bezug auf Fischerei, Küstenfischerei und Seefischerei zur See sollen die Schiffe der alliierten und assoziierten Regierungen den deutschen Fischereifahrern die Behandlung erfahren, die den Schiffen der meistbegünstigten Nation zu gestanden wird.

Art. 272. Deutschland gesteht zu, das trotz gegenteiliger Bestimmungen in den Konventionen, welche die Fischerei und den Spirituosentransport in der Nordsee betreffen, alle Folgende:

Untersuchungsrechte, soweit Fischereifahrzeuge der alliierten Mächte in Betracht kommen, lediglich durch Liebernahmungsfahrzeuge der letzteren ausgeübt werden.

Freiheit der Schifffahrt.

Teil XII, Abschnitt 2, Kapitel 1.

Art. 327. Die Angehörigen der alliierten und assoziierten Mächte werden ebenso wie ihre Güter, See- und Flußschiffe in allen Häfen und auf allen besuchten Binnenfließgewässern in jeder Hinsicht die gleiche Behandlung wie die Staatsangehörigen, Güter und See- und Flußschiffe Deutschlands genießen. Im besonderen werden die See- und Flußschiffe jeder der alliierten und assoziierten Mächte berechtigt sein, von Waren jeder Art und Meilen von und nach allen Häfen oder Plätzen Deutschlands, zu denen die deutsche Fluß- und Seeschifffahrt Zugang haben, zu befahren, und zwar unter Bedingungen, welche nicht ungünstiger sein werden als diejenigen, welche bei den nationalen Fluß- und Seeschiffen angewendet werden; sie werden auf dem Fluß der Gleichberechtigung mit den nationalen Schiffen behandelt werden, soweit es sich handeln würde um Vergünstigungen und Hafens- und Kaiabgaben jeder Art, einschließlich der Erleiderleistungen während der Reisezeit, beim Laden und Entladen, ferner um die Zölle und Frachtabgaben, Koll, Losen, Deutscher, Quarantäne und alle gleichartigen Abgaben und Gebühren, welcher Art sie auch sein mögen, die im Namen und zum Vorteil der Regierung, öffentlicher Beamter, Priester, von Vereinigungen oder Unternehmungen irgend welcher Art erhoben werden.

In dem Maße, daß Zollsaufnahme irgendeiner der alliierten oder assoziierten Mächte oder irgendeiner anderen fremden Macht eine Vorzugsbehandlung zugehen würde, wird diese Maßnahme sofort und bedingungslos auf alle alliierten und assoziierten Mächte ausgedehnt werden.

Dem Verkehr von Personen, See- und Flußschiffen werden keine anderen Zölle angelegt als die welche herangezogen aus den Zölle, Abgaben, Sanitäts-, Ein- und Auswanderungsvorschriften, und die, welche sich auf die Ein- und Ausfuhr von verbotenen Waren beziehen. Solche Vorschriften müssen billig und einheitlich sein und dürfen den Handel nicht unnötig behindern.

Freizonen in den Häfen.

Kapitel 2.

Art. 328. Die Freizonen, die in den deutschen Häfen am 1. Januar 1914 bestanden, werden beibehalten. Diese Freizonen und diejenigen, welche kraft dieses Vertrages auf dem deutschen

Gebiete eingerichtet werden, werden bei in den folgenden Artikeln nachstehend in weite unterworfen werden.

Die Waren, die in die Freizone eintreten oder aus ihr kommen, werden keinem Einfuhr oder Ausfuhrzoll unterworfen werden, ausgenommen im Fall des Art. 330.

Die Schiffe und Waren, die in die Freizone treten, können unterworfen werden den Gebühren, die zur Deckung der Verwaltungen-, Unterhaltungs- und Verbesserungskosten des Hafens erhoben werden, sowie den Abgaben für den Gebrauch verbotener Einrichtungen, vorausgesetzt, daß diese Gebühren und Abgaben unter Berücksichtigung der aufzubewehenden Kosten recht und billig sind, und daß die Gebühren unter den Bedingungen völliger Gleichheit erhoben werden, wie sie bei der Art. 327 vorliegt. Von den Waren dürfen nur handelsfähigen Waren, höchstens ein vom Kaufend vom Wert erhoben werden, die ausschließlich zur Deckung der amtlichen Kosten für die Ausstellung über die Hafeneinweisung verwendet werden.

Art. 329. Die Vergünstigungen, die für die Anlage von Magazinen sowie für Verpacken und Auspacken der Waren bewilligt werden, müssen den kaufmännischen Bedürfnissen des Warenverkehrs entsprechen. Jedes Erzeugnis, dessen Gebrauch in der Freizone erlaubt werden wird, ist frei von Verbrauchsabgaben und anderen Abgaben, welcher Art sie auch seien mit Ausnahme der im Art. 330 erwähnten handelsfähigen Güter.

Was die Vorschriften dieses gegenwärtigen Artikels anbeht, trifft es nicht keine Unterabteilung gemacht werden, welche zwischen Personen verschiedener Nationalität nach zwischen Produkten, die nach Ursprung oder Bestimmung vertrieben sind.

Art. 330. Auf Erzeugnisse, die die Freizone verlassen, um dem Verbrauch des Landes, auf dessen Gebiet der Hafen liegt, zugeführt zu werden, können Einfuhrzölle gelegt werden. Umgekehrt können Waren aus diesem Lande, die für die Freizone bestimmt sind, mit Ausfuhrzöllen befreit werden. Diese Ein- und Ausfuhrzölle müssen auf derselben Grundlage und nach denselben Grundsätzen festgesetzt werden, wie die ähnlichen Zölle, die in den anderen Zollzonen des betreffenden Landes angewandt werden. Andererseits wird Deutschland es unterlassen, unter irgendwelcher Benennung irgendwelchen Einfuhr-, Ausfuhr- oder Durchfuhrzoll auf die Erzeugnisse zu legen, die zu Lande oder zu Wasser durch Deutschland nach oder aus der Freizone und aus oder nach irgendeinem anderen Staate befördert werden.

Deutschland wird die nötigen Anordnungen erlassen, um diese freie Beförderung auf demselben Schienen- und Wasserwege seines Gebiets sicherzustellen, welcher normalerweise zur Freizone führt.



Die Schleiße

beobachtete eine Zettlung das Weltgeschehen mit seinen Störungen und Demissionen und konnte es schließlich nicht unterlassen, sich bemerkbar zu machen.

„Dört mal, ihr Menschen,“ sagte sie, „warum kommt ihr mit eurer Kultur nicht vom Fleck? Die einen unter euch sind zag und schlapp, und die andern wollen alles auf einmal machen. Vernt doch von mir und seht ja, wie ich es mache! Zunächst sage ich euch: Es gibt nichts Unüberwindliches; selbst Wasser läuft den Berg hinauf, wenn man es durch Schiffsheulen fährt. Zu zweit: Der Geist ist stärker, als die Natur; auch der mildeste Strem wird gebändigt, wenn Intelligenz sich ihm entgegenstellt. Darum kann in der Menschennel auf die Dauer nicht die rohe Gewalt und die Unwissenheit regieren. Zu Dritt: Wer die Welt heben will, der muß sich selbst sammeln können, das seht ihr am Schiffslenker, das ruhig wartet, bis es gefüllt ist, und das auf diese Weise die schwersten Schiffe über den Berg bringt. Wer aber bloß Drecker sein kann, der vermagst sein inneres Kapital und entwertet sich und andere mit. Ihr sagt, daß ihr keine großen Männer habt. Was nennt ihr groß? Gibt mich bedeutende Größe Kraftfähigkeit. Um sie zu erlangen, gibt es nur einen Weg: Glauben an die Qualen des Nils, Siehe, so oft ich auch meinen Inbalt herbeie, um Schiffe zu Tot zu lassen, ich zweifle nicht daran, daß die Quelle mit neue Fluten und damit Kräfte spendet, ich kenne keine Anglichkeit, und ihr Menschen, ihr seht doch schließlich — wenn ihr wollt — noch mehr als eine Schleiße.“

Ob sie wohl wollte, die Menschen?

Die Mastbäume

der Ozeanlegler hatten einen Kongress einberufen und berieten über die Wahrung ihrer wirtschaftlichen und Standesinteressen. Der größte unter ihnen führte den Vorschlag und schloß seine Eröffnungsrede mit dem Satz:

„Alles organisiert, ihr, nur wir haben uns so lange rechtlos machen lassen; damit was es jetzt ein Ende haben!“
 „Wichtig! Bravo, bravo! Wir sind es doch, denen das Schiff überhaupt sein Fortkommen verdankt!“
 „Bravo! Bravo!“
 „Wachen wir ihm das klar, indem wir einmal ein wenig streikten!“

So geschah es. Die Mastbäume verließen sämtlich ihre Schiffe und begaben sich in ihre Heimatstädte, wo sie sich auf die Warenaul legten.

Von der Streikliste bezogen sie zwar kein Moos — denn sie streikten aus Idealismus —, aber nach acht Tagen merkten sie, daß sie selbst Moos ansetzten. Da wurde es ihnen bedenkllich zu mutte und sie einigten einander zu:

„Der Wald besitzt keine Kultur, sonst würde es hier Schauerheute und Schiffsjongen geben. Wir müssen jurids auf das Schiff, sonst verschimmeln wir hier!“

So fanden sie sich denn am nächsten Morgen wieder auf ihren Schiffen ein.

„Hallo,“ riefen ihnen die Segel zu, „was wollt ihr hier? Ihr seid mir am Greuelen! Und im überigen könnt ihr ruhig wieder nach Hause gehen, die Arbeiter lassen auf allen Schiffen Dismotoren einbauen, damit sie von euch nicht mehr abhängig seien.“

Da standen die Mastbäume wie betäubte Kohgerber da und begriffen, daß sie nicht allein den Fortschritt personifizierten.

Eine Schiffsdraube

hatte einmal geierat. „Herrschaffen,“ sprach sie, „was ist das Leben eine lustige Sache, man dreht sich fortgesetzt um seine eigene Achse, und wird doch nicht dabei verkehrt.“

„Ja,“ erwiderte einer von den ruhlosen Menschen, „sieh mal, liebe Draube, du haltst dich bloß eine Achse, um die du dich zu drehen brauchst, aber schon aus arme Menschen an!“
 „Ich sehe,“ rief er verunmüht die Draube, „Ihr habt mehr als eine. Brot, Liebe, Ehre, Politik, Einheitsgule, Eheremum, — hört auf, ich mag nicht mehr sehen. Ein Mensch mit manig Achsen, — wie wollt du da nur eine richtig in Ordnung bringen und erhalten?“

„Ja, das möchte ich auch wissen,“ entgegnete trübseig der Mensch.

„Ihr seht doch sonderbare Geschöpfe,“ sagte die Schiffsdraube, „ich liebe dich ein, einmal mit mir eine Weile zu machen, ich glaube, da kommtst du noch einmal ein ganz vernünftiger Mensch werden.“

Auf dieser Einsicht beruht der glänzende Erfolg der Erhellungsreisen zur See.

Im Reich der Fische.

Von Wilh. Müller in Virenenwerder.

Genisse Fische des Ozeans verfügen über gründliche oder rüchliche Ahner, die sie nach Bedarf anrufen lassen, um ihre Beschlüsse anzulohnen oder ihre Gegner in Verwirrung zu bringen. Der Anolisus besitzt verschiedene bunte Fächer und löst sie in allen Farben spielen, wie es die Umstände erfordern. Er trägt an der Unterseite des Rückens vier leuchtende Laternen, von denen die letzte — absonderlich von den anderen — so angeordnet, daß sie lediglich der Erhaltung der Art dienen zu sollen scheint.

Aber auch zu Verteidigungszwecken verwendet die Natur die elektrische Lampe im Meere. Nehmen wir an, ein Fisch wird von einem fährteren Gegner angegriffen, flug dreht er seine Laternen an, der Gegner erblindet, läßt einen Augenblick ab ihm ab, und der Schwächere benutzt diesen Moment um Entfliehen. Einige Krebse besitzen Drüsen, aus denen sie einen Leuchtstoff absondern, der seine Körperchen in Anzahl ins Meer schickt und sie damit umgibt wie mit einer schützenden, leuchtenden Mauer, die Feinde in Verwirrung bringt. So hat auch die Natur für Kraber „Mühsüßers“ gefunden, sein Kampfwehrtätigkeit wird von ihr auf unerschöpfbare Weise ergänzt durch eine andere wirksame Mittel. Der Zintenfisch ist mit einer kugelförmigen Leuchtlaterne ausgestattet, die diese Besetzung vollumfänglich verdient. Es befinden sich an ihr vorn eine Reihe von gleitender Stärke, dahinter der Leuchtkörper und hinter demselben ein Nervenband, das leuchtstoffähnlich (nennen?) zwei Spiegelflächenbesitzer, die das Licht reflektiert nach vorn werfen. Der Zintenfisch dreht diese Laternen an, wenn er gleich einem Sceptertrator durch die erliche Ruhe der weiten Ozeanflächen freizeigt, in die kein Lichtstrahl von der Sonne dringt.

Fruchtvoller ist die Natur auch bei der Vertheilung des Leuchtstoffes thierisch bloß (Kopffische), der aus 2 in verschiedenen Farben aufleuchtenden Organen besteht und, wie es sein Name besagt, gleich einem Diadem funkelt. Zum Ueberflus hat die Natur noch einen wirksamen leuchtenden Stern in der Meeressonde, den sogenannten Schwammstern.

Vorher diesen sind zu Leuchtfunktionen noch ausgestattet der Leuchtstachel Centrophorus chalcans, der sich im Atlantischen Ozean aufhält, der bornige Leuchtstachel, der langschwänzige Schelmsch, die Feuermaie u. a. Auch die Behrmuller leuchtet, ferner die durchleuchtliche Nachtmaie: einige Röhrenwürmer, Quallen und Tausendfüßler heitigen sich ebenfalls auf diesem Felde. Die Ursache dieser Fähigkeit vermischt sich leuchtlich so, daß die Grenze nicht mehr genau festzustellen ist: man weiß nicht mehr, ob es sich noch um bewusste Betätigung eigener Organe handelt, oder um lediglich den Tierkörper als Träger benutzender Leuchtsubstanzen. Am bekanntesten ist von diesen genannten Lebewesen wohl der durch seine Schilmschmaßeberühmte Leuchtstachel, der unter allen Leuchtthieren übertrifft ihn an Popularität bei weitem das Leuchtstachelchen, das leberrnann in lauen Sommermächten auf feuchtem Wiesengrunde schimmern sehen kann. Willst du ich indessen weniger bekannt, daß das Leuchtstachelchen nur dann von dem Wänden gefunden wird, wenn es durch leuchtet. Das Wänden ist also zur Wahrnehmung der Gattin auf die Funktion seiner Augen angewiesen, die nach dem grünen Licht auszuholen. So bemerkt sich auch hier wieder die große und grenzenlose Hütendmähigkeit der Einrichtungen und Vorsorge in der Natur; wo keine Junge und Rede gegeben ist, übertrifft das Licht die Aufgabe, Sprache zu sein. Welche Wunder sehen uns vielleicht noch bevor, je mehr wir in dies Gebiet einbringen.

Besonders interessante Fische sind auch die Maulbrüter. Hier besorgen die Weibchen das Brutgeschäft mit dem Maul, indem sie die Eier bis zum Ausschlüpfen der Jungen im Maul herumtragen. In den meisten Fällen überlassen die Fische die abgelegten Eier ihrem Schicksal, allenfalls suchen sie noch einen verteilten ruhigen Ort dafür aus. Das Fischweibchen ist eben durchaus nicht häuslich gesinnt und für kilometer „Eugängnisplätze“ zu haben; wo eine Brutpflege statthat, heißt sie fast immer dem Männchen überlassen. Der bekannte Störchling, die Gorgonen und verschiedene andere können hierin als Musterbeispiel gelten, sie hüter sehr engh so mit mehr oder weniger Fisch ausgelegte Ekt ihrer Brut. Die Lepidobronchi gehen in ihrer vortierlichen Färbung sogar so weit, daß sie den König in einer Brusttasche am Waude herumtragen, während sie den Eufenofthema und Sprede das Weibchen die Brusttasche führt.

Widrigens geht die Beschäftigung bei den Stacheln so weit, daß sie direkt in Polganmie leben, d. h. mehrere Weibchen legen ihre Eier in ein Nest.

Alle Fische können riechen, dagegen fehlt dem Amphiprion ein Gehörorgan, bei manchen auch die Junge.

Fische brauchen viel Nahrung, doch halten Fischfische ein naturgemäßes Fehlen länger aus als die gefischigen Seefische. Schnellwachsende Fische haben eine kurze Lebensdauer. Karpen und wohl auch Dudge können indessen 100 Jahre alt werden. Je größer der Lebenshaltungsaum, um so größer die Wachstumsfähigkeit der Fische. Daher bleiben sie in Aquarien klein.

Ein Fisch ist zu demselben selbst zu schwimmen, sie laugen sich an andere an und lassen sich tragen.

Vorher den gefischigen Wassen im Maul und in den Stacheln haben einige Arten ausgeprochene Gifte, sogenannte Verteidigungsgifte, die durch Dellen und Stacheln ausgepreßt werden. Die Annahme, daß ein Fisch außerhalb des Wassers zugrunde gehen müße, trifft beim Kleinfischi nicht zu, der das Wasser hindung abtreiben kann. Der Schlangenkopffisch dagegen hilft sich auf die Weise, daß er sich unter die Kruste des Bodens seines Wasserbeckens begibt, dort erhärtet und in diesem Zustande die Dürre ausdauern läßt.

Wie die Zahl und Art der Fische von keiner andern Tierart aus der Familie der Säugetiere erreicht wird, so ist auch die Zahl der Artenhöhen, denen die Fische ausgelegt sind, Region. Viele Fische können ein Vollen fortlaufenden Stadium. Gegen äußere sie — Säugner, ist die — ihnen festzulegen, sind sie oft ebenfalls, welches sie gegen die inneren sich müßenden Wärme (Wandwärm u. dgl.) Allerdings kommen bei einer Anzahl von ihnen keine Magenentwikelungen vor, aber das auch nur, weil ihnen (z. B. dem Karpen und der Forelle) der Magen fehlt. Bei anderen Fische ist hingegen der Magen ebenso lang wie der Darm. Erst Fische (z. B. das Schwammstern) haben einen Darm, der sich während der Copulationslumpus einen 6—10mal so langen Darm besitzt als seine Körperlänge.

Der Zahnratum der Fische ist enorm. Der Raden eines Raubfisches harzt uns wie ein Schwermetallarm entgegen. Einzelne Fische (so der Fisch) können die größten Zähne, wenn sie außer Funktion sind, einwärts umklappen.

Die meisten Fische sind Fleischfresser. Die Reumagen finden sich, wie dies bereits angebeut, ihre Nahrung auf die Weise, daß sie sich an andere Fische anjungen und ihnen allmählich köder in den Leib freifen.

Der arme lebende Fisch kann sich nicht dagegen wehren, und von seinen Kameraden besteht ihm auch heiter von dem Räuber. Die Störchen versehen ihrer Vete elektrische Schläge; es gibt also nicht bloß in Amerika eine elektrische Hinrichtungsort.

Im vorigen Spring leitet vorwiegend von einem Krochenden, Störnatorn, die schlau die Gefahr der Gefahr, ist ein kleiner, aber ein einziger Heringsmann enthält zuweilen die Merkmale von 50 000 Stück dieser witzigen Lebewesen, und man darf also bei ihm von einem „gebürtigen Wandwollschlagen“ sprechen.

Der Hai ist so glett wie sein Neupeters sich gibt, auch in der Wohl seiner Nahrungsmittel: er kommt überall durch, frist alles, was ihm „vor handen kommt“, Krebse, Egel, Krustentiere, Carolen, Laich usw.; ja jeder Wesen, die größer sind als er selbst, weiß er kulinarisch zu verwerten. Oft genug macht er sich ja auch an ertrunkene Menschen heran.

Der Karpe verdient für seine Gedächtnisrichtung noch besondere unsern besonderen Dank, weil er es auf die Karpen von Stelmücken, Einseitigen abgeben hat, er besitzt Tausende hieron an einem Tage, was ein Beweis dafür ist, daß er mit Vorliebe die Uter nach Nahrung abhüt. Dort ermbt er auch goldliche Annelen und selbst vorwiegige Mücken und Spinnen.

Doht und Zander sind die gefischigsten Süßwasser-Räuber. Der erstere magt sich sogar an Säugetiere, Matten, Gänse und Enten heran; der letztere versucht zuweilen in seiner Beschäftigung selbst seine eigene Brut.

Als Voll-Säugetiere im Fischreich ist die Gattung Wog zu nennen, die sich durch ein Säugetier ernährt, mogu sie ein besonders geeignetes Gehiß beschafft.

Täglich entfallen und vergehen Milliarden Lebewesen im Süßwasser und Meer, und beiden Parteien kann man recht geben, die da entwerfen sagen, das Meer ist das Element des Lebens oder — des Genusses des Lebens. Wunderbar auf alle Fälle ist das gewaltige Auf und Nieder in diesem Naturreich.



Gegen die Auslieferung unserer Fischerei

haben Magistrat und Bürgervereiner-Kollegium von Gemeindefürsorge eingeleitet. Der Bürgermeister führte in seiner Ansprache vor den städtischen Kollegium am 14. Mai etwa folgendes aus: Für uns in Gemeindefürsorge bedingt noch eine ganz besondere Veranlassung, uns gegen diese Bedingungen des Vertrages zu wehren, denn unter den fischerischen Bedingungen, die uns alle treffen, ist eine, die ganz speziell in unser Wirtschaftsleben eingreift, dergulose wie ein Wertel aller Fischerfahrzeuge an unsere Feinde abzugeben haben. Was das bedeutet für uns in Gemeindefürsorge, und bedeutendsten Fischereifahrzeugen, nicht allein noch hierin, sondern auch unerschöpflich benutzt werden, daß uns auf diese Weise die einzige Möglichkeit, unsere Nahrungsmittelfragen zu vermehren, genommen werden soll. Ich

darf annehmen, daß Sie alle mit einverstanden sind, wenn ich unseren Einpruch gegen diese Bedingungen des Vertrages an uns fährdige Tiere anbringe.

Auch der Hamburgrische Hauptfischerei-Verein hat am 18. Mai gegen die Auslieferung deutscher Fischereifahrzeuge folgende Entschädigung gefordert:

Der Hamburgrische Hauptfischerei-Verein hat mit Entrüstung Kenntnis genommen von der in dem Friedensvertrag der Entente enthaltenen Forderung einer Ablieferung von Fischerfahrzeugen und erblickt darin einen Akt der Unmenslichkeit, der im schreiendsten Widerspruch mit dem von den neutralen Nationen angenommenen Völkerrecht steht. Unfernen seit vier Jahren langmühenen Wirthe sollen die Mittel genommen werden, sich mit Nahrungsmitteln zu versehen, die während des Krieges in dem allen

Nationen zur Befähigung freistehende Meere in reichem Maße heranzugreifen sind. Dem deutschen Volke wird dadurch die Möglichkeit der Ausübung einiger der wenigen ihm gebliebenen und jetzt ganz besonders wichtigen Erwerbs- und Ernährungsquellen gerahmt. Der Hamburgische Haupt-Fischer-Verein erhebt einmütigen Protest gegen diese Verschärfung des Düncker-Krieges, die infolge auf die Fischzucht angewiesene hamburgische Bevölkerung in erster Linie trifft, und fordert die Wählung der Abfertigung von Fischerfahrzeugen irgendwelcher Art.

Die italienische Handelsflotte hat nach einer englischen Quelle einen Nettoverlust von 808 400 Tonnen Tragfähigkeit durch den Krieg erlitten, so daß Italien gegenwärtig nur über 584 100 Tonnen Tragfähigkeit verfüge. Franzosen haben die Italiener gegen Recht und Gerechtigkeit über die Hälfte des Friedensvertrages rund 480 000 Tonnen deutschen Schiffbau auf sich gerufen; sie verfügen demnach über 1 014 000 Tonnen, wovon 800 000 Tonnen für die überflüssige Fahrt geeignet sein soll.

Kriegsverluste der Marine.

Wie aus den beim Zentralnachschubbüro des Reichsmarinamts eingehenden zahlreichen Anfragen hervorgeht, ist es in meisten Kreisen der Angehörigen von Vermögten noch wenig bekannt, daß die gesetzliche Militär-Hinterbliebenen-Versicherung auf Grund der Bestimmungen des § 34 des Militär-Hinterbliebenen-Gesetzes bereits vor endgültiger Feststellung und Beurkundung des Ablebens in den Fällen erfolgen kann, in denen das Ableben eines Vermögten mit hoher Wahrscheinlichkeit anzunehmen ist. Diese Voraussetzung wird, falls nicht besondere Umstände dagegen sprechen, im allgemeinen als gegeben angesehen, wenn innerhalb einer Frist von 12 Monaten seit dem Vermögtensterben keine Nachricht über Leben oder Tod des Vermögten eingegangen ist. Im Gegensatz zum im Landrechte Vermögten muß außerdem über eine große Anzahl der seitens der Marine auf See als vermist Gemeldeten, insbesondere Angehörige der U-Bootflotte, nach Prüfung der militärischen Sachlage durch Bekanntwerden des Verfalls schon vor vornehmter Leber mit der Kennzeichnung gemeldet werden, da das Ableben der Vermögten mit hoher Wahrscheinlichkeit anzunehmen ist. In all diesen Fällen kann, sofern es nicht gelassen ist, die Hinterbliebenen auf Grund entsprechenden Antrages an das Bezirkskommando oder an den Stamm-Marineteil des Vermögten die Militär-Hinterbliebenen-Versicherung beantragt werden.

Bei der Rückkehr der Kriegesgefangenen soll versucht werden, mit Hilfe von Südländern und durch protokolllante Vermehrungen der Beute, die aus der Kriegesgefangenschaft zurückkehren, das Schicksal der Vermögten soweit als irgend möglich aufzuklären.

Um diese Aufgabe zu unterrichten, werden alle Angehörige von vermögten Marineangehörigen gebeten, dem Zentralnachschubbüro des Reichsmarinamts (Berlin W. 10, Wallfischstraße 9) eine einfache Postkarte mit folgendem Inhalt zuzufügen: Angabe des Schiffes, Torpedoboates, U-Bootes usw. oder Feldmarinetell, dem der Vermögte zur Zeit seines Vermögtensterbens angeteilt hat, Zelle, bekannt, auch Angabe des Stamm-(Feld-)Marinetells, Dienstgrad, Name, Vornamen, Geburtsort, Geburtszeit, Tag und Ort des Vermögtensterbens (deutsche Schrift ohne weitere Zusätze).

Preussens Einnahmen an Schiffahrtabgaben.

Im Etat der Bauverwaltung für das Jahr 1919 sind die Einnahmen auf 51 654 000 M. höher. Die Gesamtsumme teilt sich in Miet- und Pachtzinsen, sowie sonstige Minderungen von Grundbünden 1 800 000 M. (1 600 000 M.), Gebühren für die Staatsprüfung im Baujahr 15 000 M. (15 000 M.), Nebenbeschäftigung höherer Baubeamten 200 000 M. (277 000 M.), Aufrechterhaltung 20 000 M., sonstige Verwaltung der Duisburger-Kanalarbeiter 5 500 000 M., beide Posten zusammen 5 520 000 M. (5 020 000 M.). Unterhaltungsbeiträge (auch Einnahmen der Versuchsanstalt für Wasserbau und Schiffbau in Berlin 100 000 M.) 2 300 000 M. (2 340 000 M.), Berg- und Hüttenwerke der Regierungsämter (zu Beginn in Essen 8 000 M. und in Eintracht bei Haniel & Co. 12 000 M.) 18 000 M. (18 000 M.), Verkehrsabgaben 14 000 000 M. (11 380 000 M.), Waupolsteingebühren — (400 000 M.), Beiträge zur Deckung von Bauleistungen 700 000 M. (900 000 M.), Schleppebetrieb auf dem Rhein-Wefer-Kanal 6 500 000 M. (4 000 000 M.), Rückzahlungen auf Zinsen 1000 M. (1000 M.). Die Summe von 14 000 000 M. Markt verteilt sich auf: Brückengebühren, Fährgelder, Hafengebühren in Binnenhäfen, Hafengebühren in Seehäfen, Beförderungskosten 14 Mill. M. Von den Beförderungskosten im Betrage von 10 918 000 M. Markt entfallen unter anderem auf: die märkischen Wassertrassen einschließlich Berlin 2 674 000 M., die rassistische Gante 15 000 M., den Rhein-Wefer-Kanal 6 000 000 M., den Dortmund-Ems-Kanal 500 000 M., den Ems-Jade-Kanal 10 000 M. Der Etat enthält zu den Beförderungskosten folgende Bemerkung: „Im Rechnungsjahre 1917 hat der Verkehr im wesentlichen nur auf dem Rhein-Wefer-Kanal zugenommen. Die Uebertrennung gegen das Vorjahr betrug rund 2 500 000 M. Die Gesamtsumme erreichte jedoch nicht den Anseh und blieb auch gegen denjenigen für 1918 noch um rund 1 400 000 M. zurück. Durch die seit Kriegesbeginn eingetretene Steigerung der Löhne, der Preise für Waupolsteine und des Ansehufes für inzwischen angelegte Bangelegen haben sich Beträge und Unterhaltung der Wasserstraßen und Häfen so vermehrt, daß eine Erhöhung der Abgaben vorgenommen werden mußte. Für das Rechnungsjahr 1918 wird mit einer Gesamtsumme von 14 000 000 M. zu rechnen sein.“

Bekanntmachung.

Die Zwischenscheine der IX. Kriegsanleihe

für die 4½% Schaßanweisungen können vom 4. Juni ab,

für die 5% Schuldverreibungen vom 23. Juni d. Js. ab

in die endgültigen Stücke mit Zinscheinen umgetauscht werden.

Der Umtausch findet bei der „Umtauschstelle für die Kriegsanleihen“, Berlin W 8, Behrenstraße 22, statt. Außerdem übernehmen sämtliche Reichsbankanstalten mit Kasseneinrichtung bis zum 5. Dezember 1919 die kostenfreie Vermittlung des Umtausches. Nach diesem Zeitpunkt können die Zwischenscheine nur noch in unmittelbar bei der „Umtauschstelle für die Kriegsanleihen“ in Berlin umgetauscht werden.

Die Zwischenscheine sind mit Verzeichnissen, in die sie nach den Beträgen und innerhalb dieser nach der Nummernfolge geordnet einzutragen sind, während der Vormittagsdienststunden bei den genannten Stellen einzurufen; Formulare zu den Verzeichnissen sind bei allen Reichsbankanstalten erhältlich.

Firmen und Kassen haben die von ihnen eingereichten Zwischenscheine rechts oberhalb der Stücknummer mit ihrem Firmenstempel zu versehen.

Von den Zwischenscheinen der früheren Kriegsanleihen ist eine größere Anzahl noch immer nicht in die endgültigen Stücke umgetauscht worden. Die Inhaber werden aufgefordert, diese Zwischenscheine in ihrem eigenen Interesse möglichst bald bei der „Umtauschstelle für die Kriegsanleihen“, Berlin W 8, Behrenstraße 22, zum Umtausch einzurufen.

Berlin, im Juni 1919

Reichsbank-Direktorium.

Havenstein. v. Grimm.

Exquisit

Echter alter
deutscher
Cognac

† STAFRA

Die Perle der
Liköre



Cognacbrennerei
E. L. KEMPE & Co.
Aktiengesellschaft
OPPACH 1/5A

DIE GESUNDE FRAU

ist die Begehrteste, wohnt doch in einem gesunden Körper ein gesunder Geist. Es wird daher gebieterische Pflicht

jeder Frau

die sensationelle Aufklärungsschrift über das bewährte

„ALVITOL“

umgehend zu lesen. 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 BEZIEHE SICH AUF DIESES BLATT



Deutsches Hilfswerk
für die Kriegs- u. Zivilgefangenen



8000000
unser Volksgenossen, Männer im blühendsten Alter, haben vor dem körperlichen u. geistlichen Zusammenbruch. Ihre Not ist groß, die Not der Befangenen noch viel größer! Darum helft!



Rauchmaterial!
für die Pfeife

10 Päckchen M. 2.00 franko

Für Wiederverkäufer

50 Päckchen M. 33.00 ab Chemnitz

800 * 2.6000 * *

1000 * 2.5800 * *

Verwandt per Nachnahme

Chemnitz i. S.
Kauzstr. 29

Luise Langer

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 qm-Meter groß

Besichtigung ohne Kaufzwang gestattet