

18. 5. 1916

Stadt-  
bücherei  
Elbing

# Deutschland zur See

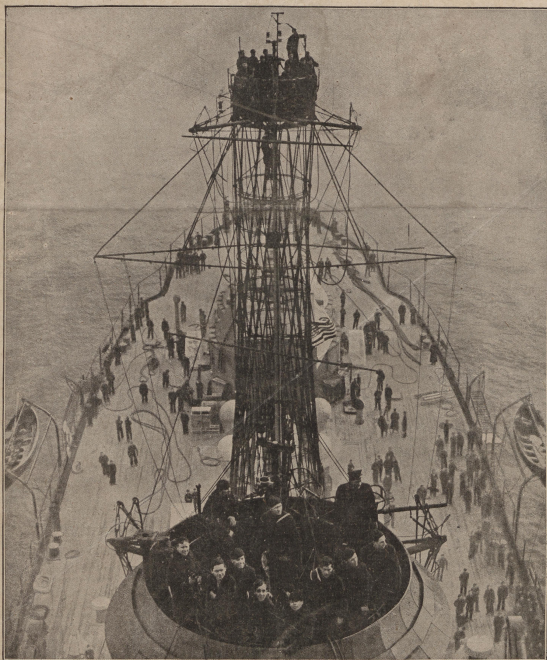
Unabhängige  Wochenschrift

zur Förderung der deutschen Seegelung und der deutschen Flottenpolitik

Zeitschrift des Eingetr. Vereins „Marinedant“, Berlin S 42, Oranienstr. 140/42

Amtsblatt der Reichsmarinestiftung

Herausgeber: Vize-Admiral a. D. Hermann Kirchhoff und Rudolf Wagner



Die Flotte der Vereinigten Staaten: Der hintere Vitermast eines amerikanischen Schlachtschiffes  
(Sert siehe Seite 14)

~~1916  
DORNBACH~~

10



## Die Alandsinseln

Von Hermann Kirchhoff, Vizeadmiral z. D.

**A**m Anfang August 1915 wurde von unseren Ostseestreitkräften — gleichzeitig mit den Operationen gegen die feindlichen Sperren und Streifkräfte im Rigalichen Meerbusen — ein Angriff auf die Befestigungen von Ålb, einer der südlichsten Inseln der Alands-Gruppe unternommen. Es gelang unseren Schiffen, die dortigen Werke nach kurzer Beschießung durch eine Anzahl guter Zerstörer zum Schweigen zu bringen und im Verlaufe des Kampfes einen in der Einfahrt liegenden großen russischen Panzerkreuzer schwer zu beschädigen, so daß sich sämtliche russische Schiffe bald zurückzogen, weiter in das Schärengebiet der Alandsinseln hinein.

Dieser Angriff hatte wohl im wesentlichen den im Süden der Insel Ålb am Eingang zum Rigalichen Meerbusen befindenden deutschen Schiffen den Rücken decken und ihre schweren Aufklärungsarbeiten bei den Schären gegen einen Überfall von See her sichern sollen. Dieser letztere Ansicht ließ die Bedeutung von russischen Flottenstützpunkten im Süden der Alandsinseln ertönen.

Bei diesen Stößen wurde also einmündig festgestellt, daß die Küsten auf den Alandsinseln neuerdings Befestigungen angelegt hatten. Die in der Mitte des vorigen Jahrhunderts dort befindliche kleine Festung von Bomarsund war während des Krieges Mitte August 1854 nach kurzer Verwundung durch englische und französische See- und Landkräfte eingenommen und geschickt worden, wobei sich ihre geringe Bedeutung nach jeder Richtung klar gezeigt hatte.

Trotzdem wurden im Frieden zu Paris 1856 festgelegt: Bomarsund hätte nicht wiederbesetzt werden und die Alandsinseln seien militärisch nicht zu besetzen. Rußland hat in diesem Kriege den Vertrag nicht mehr beachtet und, wie wir dieser Tage hören, nicht nur in Ålb, sondern auch auf drei bis vier der größeren Inseln Flottenstützpunkte geschaffen und stärkere Befestigungsanlagen errichtet, die zuzusetz gegen Deutschland dienen sollen, um den Eingang zum Finnischen Meerbusen gegen das Vorhaben deutscher Seestreite und dadurch gleichzeitig die Schwedische Finnland zu sichern.

Das Bekanntwerden dieser Anlage größerer Befestigungen hat in Schweden große Begeisterung und erste Aufregungen hervorgerufen und das mit vollem Recht. Die Alandsinseln schließen nicht nur den Bottischen Meerbusen im Süden in ziemlich vollkommener Weise ab, sondern sie bilden auch eine gefährliche Brücke von Finnland nach Schweden hinüber. Die Störbänke gestatteten im Jahre 1809 — dem Jahre der endgültigen Festsetzung des Dreihörnertrugs Finnland durch Rußland — den russischen Truppen den Übergang nach dem Festland, wenig nördlich von der Schwedischen Hauptstadt Stockholm. Und zu allen Zeiten bilden dort stehende Truppenmassen eine schwere Bedrohung des schwedischen Staates. Die Inseln liegen für einen Kriegesfall zwischen Rußland und Schweden außerordentlich günstig für ersteres, da sie etwa  $\frac{1}{2}$  der schwedischen Küste, also fast  $\frac{1}{2}$  des ganzen Landes von dem Süden des Landes abdecken. Alle im Norden Stockholms bis zur Grenze bei Zappland befindlichen schwedischen Streifkräfte sind dann nicht nur einem Vorstoß von Norden, sondern — nach einer Landung zwischen Stockholm und

Welle — ebenfalls einem Angriff von Süden der ausgesetzt. Die strategische und die tatsächliche Lage der schwedischen Land- und Seestreitkräfte würde dann äußerst schwierig sein.

Von Zorgeaa im Norden bis Stockholm beträgt der Längsweg 900—1000 Kilometer, von Stockholm ins bis zur normwegischen Grenze im Westen nur 300 Kilometer, von Stockholm bis Karlskrona 400 Kilometer. Bei den schwierigen Wege- und ungenügenden Fahrwegverhältnissen im Norden Schwedens ließe sich eine Zusammenziehung härterer schwedischer Truppenmassen schwer durchführen, die Streifkräfte Schwedens läßden durch eine Bedrohung von den Alandsinseln her in außerordentlich Nähe gefährdet sein. — Aber die große Erregung im Lande, die von öffentlichen Anfragen an die Regierung im Reichstage Veranlassung gegeben hat. Bei den vielseitigen anderen Zielen Rußlands, an den Nordatlantischen Ozean heranzukommen, liegt in der Tat für Schweden in Zukunft eine ernste Gefahr vor, wenn Rußland seine Stärke auf den Alandsinseln behalten und weiter ausbauen kann. Russische Seestreitkräfte würden alsdann nicht nur unbedingt die Zugänge zu allen schwedischen Häfen am Bottischen Meerbusen beherrschen — Welle, Edderhamn, Sundswall, Bernäsund, Almeaa, Pilsaa, Vuksaa, Tornea u. a. — sondern auch Stockholm leicht ab-schneiden können.

Insoweit hat der Viererbund seine Stellung zu dieser Angelegenheit genommen und Rußland Freiheit gelassen, wie dies bei der allgemeinen Lage der Dinge natürlich ist. Aber Schweden schaut mit Recht auf die Entwicklung ihrer Erregung und in erster Sorge.

Der Schärenhof der Alandsinseln ist mit seinen hundert von Inseln und Bländen etwa 80 Seemeilen breit und bildet ein großes Gebiet der Kanalen, Klippen, Riften, Anliefern. Erhöhere Seestreite wechseln mit größeren Inseln; überall sind sichere Ankerplätze und Schuttpunkte für kleinere Fahrzeuge in Unmengen vorhanden. Auch größere Schiffe finden genügend sichere Ankerplätze an vielen Stellen.

Wie wichtig die Frage der dauernden russischen militärischen Besetzung der Alands-Gruppe für das langgestreckte Schweden ist, dürfte aus dem Dargelegten zur Genüge klar hervorgehen. Neutralität ist kaum noch zu gewärtigen, denn der solcher dauernden übermäßigen Bedrohung der Hauptstadt, militärische Bewegungsfreiheit für das schwedische Meer fast ausgeschlossen. Presse und Reichstag haben sich schon bestimmt hierzu geäußert und drängen die schwedische Regierung zu einer entschlossenen Stellungnahme.

## Die Amerikaner und wir

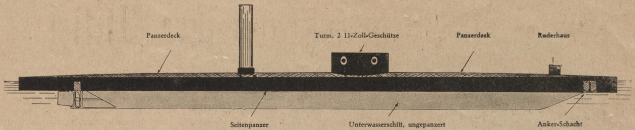
Unsere Auseinandersetzung mit dem Vereinigten Staaten hat, wenn nicht alles trägt, eine glückliche Wendung gefunden. Da diese Jahreszahl befristigt lassen wir dahingestellt. Was man ebenfalls anerkennen: die Antwort unserer Regierung auf die ziemlich aggressive amerikanische Note war würdig und bestimmt und hat offenbar ihren Eindruck nicht verfehlt. Wenn wir im Bewußtsein unserer Stärke den Wünschen des amerikanischen Volkes entgegenkommen sind, so konnten wir uns dies nach der tatsächlichen Kriegslage überdies leisten. Wenn wir die Haltung Amerikas nicht nicht das amerikanische Volk ist. Die Frage der Vereinigten Staaten ist lang und der Krieg unter ganz andern politischen Vor-

aussetzungen gestellt, als sie jetzt vorliegen. Sollen wir nun, ob das amerikanische Volk in seiner Beschämung mit dem strengen kriegerischen und ausgeprägten englandfreundlichen Votum, die ihre Spitze gegen Deutschland richtet, foulagen eine der beiden Mutterländer Amerikas, einverleiben? Oder sollen wir, wie wir es durch ein schnelles Auftritten dieses kammberwandte Volk zum Grunde machen, wenn für uns die Möglichkeit vorliegt, im entgegenzukommen. Daß die Haltung Amerikas nicht entfernt im von politischer Neutralität, dessen nicht die uns trotzdem voll bewußt. Das empfinden auch viele amerikanische Kreise hier und die Regierung Amerikas hat schon sehr scharfe Worte darüber zu hören bekommen. Aber auch das einflussreiche Volk vermag in Sturm- und Drangzeiten die Stellungnahme der selbstgewählten Herrscher nicht aus dem Gelegten zu ändern. Die Frage wie die Amerikaner und wir zueinander stehen, läßt sich heute noch nicht unbedingt beantworten. Sowie es aber heute schon sicher, daß wir nach dieser Zeitfrage auch der inneren amerikanischen Politik erste Aufmerksamkeit zuwenden müssen. Wie wir zu einem Staatsverträge leben, in dem isoliert deutsches Volk, beachtet Wesen und deutsche Arbeit Kraft, mussen wir fürchten nicht gefährlich sein. Der nicht ganz erfolgte Versuch Englands, aus dem freien Amerikas, das dem Deutschland so viel verbannt, einen handlungs Englands zu machen, der nach Bedarf für die britischen Interessen angebracht wird, sollte uns zu gut wie den Amerikanern zu denken geben. Die Vereinigten Staaten sollten ihrer Entstehung nach unparteiisch zwischen der Deutschen und der englischen Welt stehen. Wenn liegt die von der Väterzeit geleitete Regierung Amerikas unter Väterstadtung der Väterzeit und der Tradition des Landes die Vereinigten Staaten unter dem Namen des freien Handels zu führen will, so verbaut sie dem amerikanischen Volk überall Zukunftsaussichten und macht es zum Oberhaupt englischer Politik. Darauf werden die die Amerikaner immer weniger zu tun.

Was nun unsere Angelegenheiten in Amerika anbelangt, so beschränken sie sich auf die Zustimmung, daß die deutschen Seestreitkräfte neuerdings angemessen sind, an Beobachtung der allgemeinen völkerrechtlichen Grundsätze über Anhaltung, Durchsicht und Durchsicht von Handelschiffen auch innerhalb des Kriegesgebietes Staatsfreiheitsschiffe nicht ohne Warnung und Achtung der Menschenleben zu verhaften, es sei denn, daß sie Hütten oder Waffen führen und leisten. Bezüglich der im freien weltweite weiterschreitenden Wünsche der amerikanischen Note, sagt die deutsche Antwort mit aller Bestimmtheit: „An dem Votum, das Deutschland zu führen gestungen ist, kann ihm jedoch von den Neutralen nicht zugemutet werden, sich mit Rücksicht auf ihre Interessen im Gebrauch einer wirksamen Waffe Beschränkung aufzugeben, wenn keinen Gegnern gestellt bleibt, überdies völkerrechtswidrige Mittel nach Verleihen zur Anwendung zu bringen. Ein solches Verhalten würde mit dem Wesen der Neutralität unvereinbar sein. Die deutsche Regierung, die überdies von der Regierung der Vereinigten Staaten eine derartige Zustimmung fernlegt; dies entnimmt sie aus der wiederholten Erklärung der Amerikanischen Regierung, daß sie Hütten oder Waffen gegenüber der besetzte Freiheit der Meere wiederbehalten einschließen ist.“

Wir können danach mit Recht erwarten, daß Amerikas, sofern es sich die Freiheit der Meere will, viele nicht gegenüber der völkerrechtswidrigen Blockadepolitik Englands mit derselben Energie verhandeln würde. Wenn auch die amerikanische Anleihe in der umfangreichen Waffen- und Munitionslieferung für unter dem Wesen eines Ausganges für den Ausfall des Handels mit Deutschland findet, so bleibt trotzdem die Zufolge bestehen, daß aus dem Amerikaner ein Teil des nicht gegenüber der völkerrechtswidrigen Blockadepolitik Englands mit derselben Energie verhandeln würde, während sie gegen uns die schärfste Haltung einnehmen. Der Tag legen ein vorteilhaft und moralisch ist es ein vorteilhaftes Parteinehmen, die die Weltgeschichte die die Weltgeschichte festhalten wird. Und ob die Frage der Amerikaner, die von einer Politik keine unmittelbaren Nutzen haben, die die Weltgeschichte festhalten zeigen, wird abzuwarten sein. R. W.

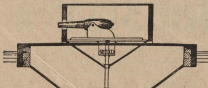




Der erste „Monitor“. Für das damalige Verhältnis von Gewicht und Panzer ist es bemerkenswert, daß das Ruderhaus des „Monitor“ auf 30 Yards Entfernung den Volltreffer eines geeigneten 11-Zöllners ausblieb.

„Fregatten „United States“ und „Macedonienne“ erbeute nach wenig mehr als einer Stunde gleichfalls mit der fast völligen Vernichtung des englischen Schiffes, dessen Befehlshaber nahezu tot war, während zwei Geschütze in der Batterie und sämtliche Oberdeckskanonen zerstört waren. Auf der „Macedonienne“ war über ein Drittel der Besatzung tot oder verwundet, die Amerikaner hatte rund ein Hundert Mann verloren, davon sieben Verwundete.

Die amerikanische Flotte von heute gründet sich auf die Ausschöpfung während des Bürgerkrieges. Zu Beginn dieses blutigen, langwierigen Ringens war der größte Teil der vorhandenen Seestreitkräfte in den Händen der Südstaaten geblieben, und die Schaffung einer Flotte war für den Norden das dringendste Gebot der



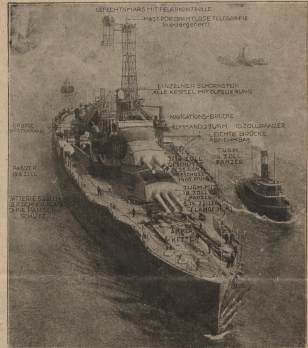
Monitor: Querschnittsflaß

Stunde, denn gerecht zu werden freilich um so schwieriger war, als gerade in jene Zeit auch der Übergang vom Holz zum Eisenschiff sich vollzog.

Daß man unter diesen Umständen mehrfach zu den gewagtesten Improvisationen greiff und greifen mußte, ist nur selbstverständlich. Der berühmte „Merimac“ der Südstaaten und andere seiner Art waren leblich Holzregatten, deren Seitenwände rollert und mit einem dachförmigen

Bauernaufbau versehen worden waren. Im Norden aber schuf man ein bemerkenswertes Fahrzeug bei der 100 Yards Entfernung den Volltreffer eines geeigneten 11-Zöllners ausblieb.

Zum Eigenartigen dieses Schiffstyps besaß ein wesentliches darin, daß nur ein verschwindend kleiner Teil des ganzen Rumpfes, der dann vollständig gepanzert sein konnte, über Wasser sichtbar wurde, so daß es reichlich schwer war, auf einstmals große Entfernung überhaupt einen Treffer anzubringen. Die Türme mit je zwei Geschützen schwersten Kalibers standen auf dem dichten, gepanzerten Oberdeck, drehbar um eine durch das Deck geführte Spindel. Ein gleichfalls gepanzertes Kommandohaus nahm im Besatz den Kommandanten und den Ruderführer auf. — Der Monitor — der Name war reich zur Bezeichnung für drehbare Schiffe überhaupt geworden — hat in der Panzerflotte der Vereinigten Staaten eine große Rolle gespielt, und die Reisen des Monitors „Miantonomoh“ über den Atlantik nach Europa (im Jahre 1866) und des



# Die Tiefseeforschung und ihre Mittel

Von Hermann Meinders



Abb. 1. Ziessklot (Nach: Baston, 'Das Meer')

Zuhen aus den Ergebnissen, die jene Wissenschaft zu verzeichnen hat.

Leider sind wir aber nicht in der Lage, selbst in die Tiefen des Meeres einzudringen. Der rasch wachsende Druck des Wassers legt dem Tauchenden bald ein Ziel. So ist man denn genötigt, außerhalb Instrumente hinabzuschicken, welche die Forschung bezogen. Freilich sind es Nummern, und die Technik muß ihnen gelegentlich fagen-sagen einen Mund verleiher, der Meldungen erstatten kann. Aber man gönnt sich hier einen angenehmen Vorteil. Der Forscher muß keine noch liegender Aufschichten beachten man Wellen, welche die Schwerekraft überwinden, die Apparate zur Meerestüchtigung be-nutzen gerade die Schwerekraft, um in die zu erforschenden Gebiete einzudringen. Dabei ist eine gewöhnliche Hülsen-fuge in ihrer Weise schon eine nützliche Ziessklot-festigkeit.

Eine der ersten und wichtigsten Unter-suchungen bezieht sich auf die Fest-stellung der Tiefen. Aber während diese in sehr leichtem Wasser verhältnis-mäßig leicht zu bestimmen sind, bereitet es bedeutende Schwierigkeiten, die Tief-see abzuloten. Führt ein Kahn über einen Teich, so wird selbst ein ganz ungeübter Junge wissen, wie er etwa die Tiefe mit Faden und Gewicht zu bestimmen hat; seine Kunst wird aber auf hoher See verfallen. Man stelle sich vor, daß eine grobe eiserne Kugel einige Kilometer tief ins Meer geleitet worden ist und an einer Hanfleine hängt. Wie wird dann das Heraus-ziehen gelingen? Schlicht, denn hier-bei werden sich der Bewegung große Widerstände entgegenstellen. Handelt es sich doch nicht nur um das Gewicht jener Kugel selbst, sondern auch um die bedeutende Reibung, die in dem fast drückenden Wasser zu überwinden ist. Zumal bei der Benutzung von Hanf-leinen machte man d. her sehr trauzige

Erfahrungen mit Tiefseelotungen, indem jene häufig zerrißen. Hier hat nun etwa um die Mitte des vorigen Jahrhunderts ein gewisser Brooke einen ebenso einfachen wie geliebten Ausweg gefunden. Eisen hat einen geringen Materialwert; man kann daher die Gewichte einfach opfern und auf dem Grunde liegen lassen. Es geht nur, eine selbsttätige Auslösung zu finden. Eine solche wird in Abb. 1 gezeigt. Die Kugel oder ein Satz schwerer Ringe sitzt locker auf einer Spindel, und es hängen die Gewichte an einer Schnur, die oben durch einen Haken gehalten wird. Sobald nun die Spindel unten aufsteht, hört der Zug des Seidendrahtes auf, so daß Schnur und Gewichte frei werden.

Die Hanfleine ist von der modernen Tiefseeforschung längst durch Draht ersetzt worden, und man benutzt jetzt in der Regel eine Art Klavier-seildendraht von 0,8 bis 0,9 Millimeter Durchmesser, der fest und biegsam ist, und dessen Reibung im Wasser nur gering ausfällt. Oft werden auch mehrere Stränge zu Eiben vere-bent, die man sich besonders bei der Arbeit vorzuziehen. Die Trommel sich der Draht ein Meßdraht

Durchmesser, durch ein Zähl- zeichent wer- erkennen läßt. Gewicht d. ge- Densometer ligen Zug um abgelaufen wenn man nun Drehung an schine das Ge- teren tempe- der Einfer d le muß die Ma- fchen Meßm, wärden Grund einer solchen wird die be- also dadurch er- man feststellt, abgelaufen ist. auch Instru- dem Heraus- teilen, wie tief lassen worden lösen sich natü- Wasser aus.



Abb. 3. Ziessklot (Nach: Baston, 'Das Meer')

Differenz, das nach Verlassen geschieht ist. Läßt man nach dem Herausheben erheben, welche Tiefe erreicht worden ist. Interessant ist auch die so genannte Bodendrucke. Druck man in eine einseitig geschlossene, flache, etwa kreisförmig ge- bogene Röhre Luft oder auch Öl, darin, so wird sie sich ge- waltig ausdehnen und auf dem Grunde liegen lassen. Es geht nur, eine selbsttätige Auslösung zu finden. Eine solche wird in Abb. 1 gezeigt. Die Kugel oder ein Satz schwerer Ringe sitzt locker auf einer Spindel, und es hängen die Gewichte an einer Schnur, die oben durch einen Haken gehalten wird. Sobald nun die Spindel unten aufsteht, hört der Zug des Seidendrahtes auf, so daß Schnur und Gewichte frei werden.

Die Hanfleine ist von der modernen Tiefseeforschung längst durch Draht ersetzt worden, und man benutzt jetzt in der Regel eine Art Klavier-seildendraht von 0,8 bis 0,9 Millimeter Durchmesser, der fest und biegsam ist, und dessen Reibung im Wasser nur gering ausfällt. Oft werden auch mehrere Stränge zu Eiben vere-bent, die man sich besonders bei der Arbeit vorzuziehen. Die Trommel sich der Draht ein Meßdraht

Durchmesser, durch ein Zähl- zeichent wer- erkennen läßt. Gewicht d. ge- Densometer ligen Zug um abgelaufen wenn man nun Drehung an schine das Ge- teren tempe- der Einfer d le muß die Ma- fchen Meßm, wärden Grund einer solchen wird die be- also dadurch er- man feststellt, abgelaufen ist. auch Instru- dem Heraus- teilen, wie tief lassen worden lösen sich natü- Wasser aus.

Es ist aber auch wichtig, zu wissen, welche Beschaffenheit der Meeresgrund hat, und man sucht daher Bodenproben mit heraufzubringen. Deren wir noch einmal einen Blick auf Abb. 1.

Dort sieht man unten an der Spindel ein kleines Organ. Das ist ein selbstschließendes Ventil, das etwas Bodenmaterial in einer Hülse ein-saugt. Einem eigenartigen Schließapparat er-lichtet der Leiter auf dem dritten Nibchen. Die Spindel ist hier schräg abge-schnitten, damit sie besser in den Grund einstecken kann. Die Bodenprobe muß an Bord mit einem Stempel herausgeschlagen werden; oder man wendet eine besondere Einrichtung an, bei der das nicht nötig ist. Man führt nämlich Nibchen in die äußere Röhre noch eine dünnere ein, die sich der Ränge nach in zwei Rinnen ausdehnen lassen läßt. Die Materialien findet man dann im Innern lo-geschichtet, wie es der Beschaffenheit des unter-suchten Grundes ent-spricht. Eine andere Vor-richtung sind die Beschre-ibung. Diese tragen unten einen Stift, an dem ein Hohlgefäß befestigt ist, der sich mit seiner Spitze in den Grund bohrt. Beim

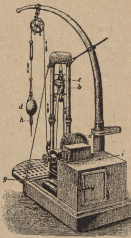


Abb. 2. Totmahlmaschine (Nach: Schott, 'Vollständige Meereskunde')

Die Materialien findet man dann im Innern lo-geschichtet, wie es der Beschaffenheit des unter-suchten Grundes ent-spricht. Eine andere Vor-richtung sind die Beschre-ibung. Diese tragen unten einen Stift, an dem ein Hohlgefäß befestigt ist, der sich mit seiner Spitze in den Grund bohrt. Beim



Abb. 5. Anordnung von Niveaumessern (Nach: Baston, 'Das Meer')



# Die Flotte und Häfen Brasiliens

I.

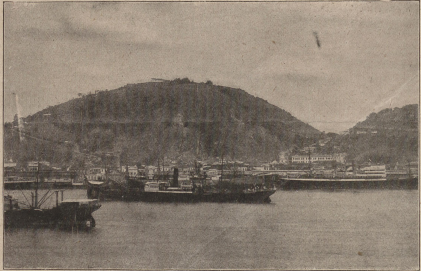


Bild auf Rio de Janeiro

Das gewaltige Land Brasiliens mit seiner ausgedehnten Küste ist für seinen Verkehr vollständig auf die Seefahrt angewiesen. Die wenigen Eisenbahnlinien, die von der Küste aus ins Innere laufen, kommen nur als Verbindungen der Häfen mit dem nächsten Hinterlande in Betracht. Noch heute wird fast der größte Teil des Inlandverkehrs nicht auf den Eisenbahnen, sondern auf den schlechten Wegen der Kaultierarawanen, der „Troças“, ab. Sämtliche bedeutende Flüsse des Landes liegen an der Küste, von S. Paulo, Porto Alegre und Curupretto abgesehen, oder sie stehen, wie die großen Gummipfläze am Amazonas, durch die Flußschiffahrt in Verbindung mit der See.

Es wäre also natürlich gewesen, daß sich ein reger Verkehr über See an der brasilianischen Küste entwickelt hätte; aber Portugal erließ je den Ausschluß des Handels und Handels, solange Brasilien ihm gehörte. Drei portugiesische Handelsgesellschaften regelten den gesamten überseeischen Verkehr. Erst nach dem Abfall Brasiliens nahmen auch der Handel und die Fährten einen Aufschwung. Zwischen den Küstenplätzen entwickelten sich im Laufe der Jahrhunderte regelmäßige Verbindungen. Englische Gesellschaften richteten die ersten Dampferlinien ein, die von Rio de Janeiro nach Norden und Süden laufen. Die großen Frachten an Kaffee, Baumwolle, Tabak, Zucker, Kakao, Schokolade und Häuten zogen den europäischen Überseeverkehr an, und von englischen und deutschen Häfen wurden die großen regelmäßigen Verbindungen hergestellt, von denen bis zum Ausbruch des Krieges der Norddeutsche Lloyd und die Hamburg-Südamerikanische Dampfschiffahrtsgesellschaft die bedeutendsten und zuverlässigsten waren. Daneben unterhielten die Italiener noch einen Schnellverkehr zwischen Genua, Venedig, Rio de Janeiro, Santos und dem Kaplat. Ihre Schiffe sind die größten, die diese Reise machen. Sie rechnen besonders auf den Passagierverkehr der italienischen Aus- und Rückwanderer. Für die Gärten und die Schaffsur in Argentinien werden durch italienische Gesellschaften Kontente von Arbeitern nach dem Kaplat geschickt und zurückgebracht, denn der Italiener ist meist im Gegenlatz zu den deutschen Kolonisten darauf bedacht, in der Fremde ein kleines Kapital zu erlangen und damit nach „Italia, il bello paese“, zurückzulehren.

Brasilien selbst belastet nie in Wirklichkeit eine eigene Flotte. Die Dampfer, die zwischen seinen Küstenplätzen regelmäßig verkehren, sind mit englischem Geld gebaut und führen die brasilianische Flagge nur, weil das Landesgesetz es vorschreibt. Es haben als Kapitän und ersten Offizier stets Engländer, aber sie sind verdiente Fremde unter brasilianischer Flagge, abhängig von ausländischen Agenten. Die Kriegsflotte ist bis zum Ausbruch der Revolution von 1889 immer ein Elfen- und Bergstein gewesen. Solange Portugal hier im Land war, ankerten in den Häfen ein paar alte portugie-



Der Hafen von Santos



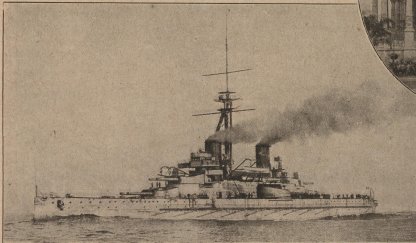
Bild auf den Hafen von Bahia

flische Korvetten und Fregatten. Sie lagen oft, bis sie faul wurden oder nicht mehr aus dem Hafen hinausgehen konnten, weil der Eingang im Laufe der Jahre verlandet war. Unter dem Kaiserreich wurde die Mannschaff für die Kriegsschiffe auf verschiedene Welten rekrutiert. Einmal waren es die Knaben aus den Hundsbänken, die als Schiffsjungen eingestell wurden. Dann aber wurden auch Abeltäre, die mit dem Geleiz in Zweitraden geraden waren, anwagstweife zur Marine berufen und zum Matrosen gemacht. Ihre Dienstzeit war also eine gefahrliche. Der allergrößte Teil der Besatzung war allerdings farbiger Art. Bei ihrer Zusammenlegung war es natürlich, daß der Geist der Abnehmigkeit und

Gewalttätigkeit bei der brasilianischen Marine herrschte. Die Flotte hand und hebt in einem heimlichen oder offenen Gegenstand zur Landmacht. Die offenen Revolten sind für die brasilianische Marine nichts Ungewöhnliches. Die größte Revolte erlebte das Land im September 1893, als der Admiral Custodio de Mello mit dem Präsidenden Peizoto aneinander geriet. Der Admiral eröffnete die Aufständischen der Seitenabte Rio de Janeiro. Der Hafen Rio, wie die Stadt meist kurz genannt wird, ist groß, daß er sämtliche Flotten der Welt



Der Morro-Cabello in Rio de Janeiro



Brasilianisches Dampfschiff „Atinao Caracas“

Dampferverdrängung 19.900 t; Maschinerie 2600 PS; Achse, 12—39,5 t; 48 29—12 t; 1.50 8—4,7; Exp. 4—45 S; Dampfdruck 12.900 mm.



Zu Hafen von Pernambuco



Rio de Janeiro: Bild auf Stadt und Hafen

heberbergen konnte, hat ein tiefes Felsenriff und ist ringsum von Bergen umgeben, die nur nach der Küste zu eine schmale Ausbuchtung offen lassen. An beiden Seiten des Ausganges und auf den kleinen Inseln im Hafen sind starke Forts errichtet. Die Besatzung dieser Forts blieb regierungstreu und eröffnete das Feuer gegen die aufständische Flotte. Das Fort Vila Galvan wurde in Trümmer geschossen, die Forts Santa Cruz, S. Sebastian und S. João blieben sich. Dem Admiralschiff wurde im Feuer das Steueruder zertrümmert; als Panzer für das Deck gegen die von oben geleiteten Granatschiffe der Forts hatten die Aufständischen Kanonenkugeln gerammelt. Am den Aufständischen auszuweichen, dampfte das Flaggschiff dicht unter das Fort Santa Cruz, dessen Kanone nicht soweit nach unten gerichtet werden konnten, um das ausfallende Schiff zu treffen. Nach der Beschießung von Rio de Janeiro verließ Admiral Mello den Hafen und verteilte sein Geschwader, um die Staaten im Süden und Norden von Rio in Alarm zu bringen. Sein Vertreter Salzbach de Gama wurde im März 1894 von der Flotte der Regierung befehligt. Das Flaggschiff des Admirals selbst wurde am 10. April 1894 auf der Höhe von Deferra (heute Florianopolis) verpödiert, der Flottenaufstand niedergeboren. Kleine Kreuzer und Kanonenboote trieben sich nach ein Teil an der Küste herum. Der Hafen Rio Grande do Sul wurde von zwei Kanonenbooten angegriffen, die wieder abogen, weil sie nur zwei Granaten mit Jüden an Bord hatten. Sie sollen nach Montevideo gedampft und dort unter der Hand verkauft worden sein. Der gefangene Admiral Mello wurde vor ein Kriegsgericht gestellt und zur Verbannung beurteilt. Er erlief aber nach der üblichen brasilianischen Art mit Hilfe einflussreicher Beamten schon nach Jahresfrist wieder, wurde bald darauf trotz seiner Revolte Admiral der Flotte. Brasilien ist eben das Land der unbegrenzten Möglichkeiten.

In den kleinen Kriegsschiffen ist der Dienst der Marine natürlich in großer Eile auf und machen ein entsprechendes Geschäft mit den Lieferanten im Hafen. Wer fragt dort, ob die Zahl der Besatzung wirklich so hoch ist, als sie angegeben wird? Jedenfalls wird jeden Tag für die angegebene Zahl der Proviant geliefert. Wie der Abgleich zwischen Kommandant und Lieferanten verordnet wird, ist eine Sache, welche die hohe Regierung nicht angeht. Das ist natürlich, daß in den kleinen Häfen die Lieferanten der Kriegsschiffe bei dem farbigen Janbengel den Ehrennamen „Wirtin“ führen. Die Kohlenhändler handeln bei diesen Gelegenheiten nicht, denn die Händler der Kriegsschiffe werden nur gelegentlich aufgekauft, wenn angeblich Abzugswaren, Munition oder Schiffe“ geliebt wird.

Überhaupt mit diesen Gelegenheiten sind die brasilianischen Kriegsschiffe gerade nicht. Sie gabeln dann einmal von einer Hafenecke in die andere, schließen an einem der zahlreichen Feiertage feierlich ein und lassen ihre Besatzung dann mit köstlicherer Nahrung durch die Straßen herumziehen. Immer aber lebt die Mannschaff dieser Kriegsschiffe in erbitterter Feindschaft mit der Polizei. Schlägerei ist nichts Seltenes. Eine eigenartige rechtliche Bedeutung kann die brasilianische Flotte nicht beanpruchen.





# Ehrung unserer Seehelden, des Grafen Spee und seiner blauen Jungen

Von Hermann Kirchoff, Vize-Admiral z. D.

In der großen Hafenstadt des Landes, an dessen Küste Graf Spee seinen glänzenden Sieg über den Schiffsverband der stolzen Briten bei Coronel am 1. November 1914 errang, haben unsere Landesbrüder zum Ehrenfest der Gefallenen in der Falllandschlacht am 8. Dezember, am Jahresfest, eine erhabene Feyer veranstaltet, über die jetzt die Deutsche Weltlesung.

Die „Deutsche Zeitung für Chile“ widmete zu gleicher Zeit den untergegangenen Seehelden ein herliches Gedenkbild:

„Viel Hunderttausend ruhen als deutsche Opfer des Krieges in der Erde, viele Tausend schlummern in der See, und jeden Tag und jede Stunde gehen treue Herzen in der Stille andächtige Feiern zu Ehren der toten Helden, die fürs Vaterland starben. Wer könnte heute wohl auch anders, als neben dem Vertrauen auf den Sieg und die glänzende Zukunft Deutschlands den Gedanken an die opferwilligen Brüder zu hegen, die für uns alle in den Tod gingen.“

Wir hier draußen, wir haben etwas Besondere für diese Schiffe des Grafen Spee, für ihre Offiziere und Mannschaften im Herzen. Denn die „Sitzkreuzer „Scharnhorst“, „Gneisenau“, „Leipzig“, „Roon“ und „Dresden“ sind unsere lebendigste Erinnerung aus dem Kriege. Wir haben den Grafen Spee und die Seinen selbsthaftig für uns gehalten, mit ihnen die Freude über den Sieg bei Santa Maria geteilt und mit ihnen die Zeit der Sorge über die gefährlichen Erwartung, die sie erst mit der glänzenden Verständigung „Dresden“ bei Punta Arenas für sich fanden. Sie wurden uns allen teure Freunde und bewährliche Landsmänner, denen das Wenige, was wir zum Behen des Vaterlandes helfen konnten, mit überfließendem Herzen zugebracht wurde.

Wie die Achtung und Jungung für den Grafen Spee und die Seinen unter den Deutschen Schiffes allgemein waren, so ist es jetzt auch die Trauer um den Verlust der Schiffe und des größten Teils ihrer Besatzungen. Aus natürlichem Empfinden und steterm Antriebe ist alles geboren, was heute zum Gedächtnis des tapferen Kreuzergeschwaders in Chile geschieht. Es ist aber nicht feilungslose Trauer und hilflos machender Schmerz, der uns hier befeht, sondern jene Traurigkeit, die stolz macht auf den Sieger von Santa Maria und die bewunderungsvolle Verehrung für die Helden vereilt, die bei den Falllandkämpfen gegen eine gewaltige Übermacht unerschütterlich kämpften, bis sie in den Wellen versanken.

Graf Spee und die Seinen sind uns hier draußen wert geworden, nicht nur als Seemänner und Krieger, sondern auch als Menschen. Über am 8. und 4. November vorigen Jahres, als „Scharnhorst“, „Gneisenau“ und „Roon“ nach der Schlacht bei Santa Maria in Valparaiso eingelaufen waren, Gelegenheits hatte, den Admiral selbst zu sehen und zu sprechen, und mit Offizieren und Mannschaften sich herzlich zu unterhalten, der wird den Eindruck dieser prächtigen Menschen nie vergessen. Alles äußerlich so freundlich und innerlich so groß, erhaben und wasserlandschaftliebend. Keiner wollte in seiner Bescheidenheit angeben, daß er dazu betragten habe, etwas ganz Grobes zu leisten.

Trotz am einladenden und harmlosen war Graf Spee selbst. Er berichtete dem Kaiserlichen Gesandten in ganz harm und schmeichelfreien Worten den lehrreichen Verlauf des Kampfes vor Coronel und hielt sich fast schon von jeder ihm zugeachteten Anerkennung fern. Von Seileite

nur der Gedanke, unerschütterlich bis in den Tod seine Pflicht zu tun, um der Welt, seinem Kaiser und seinem Volk bestehen zu können. Alle war ein Zeichen von Hochmut oder dazumal Eitelkeit an ihm zu entdecken. Die wenigen kurzen Stunden, die ihm in Valparaiso verbringt waren, mühten ihm auch noch die Zeit lassen, den frommen Gang in seine katholische Kirche auf den Cerro Blanco zu tun.

Die selbe ruhige Sachlichkeit und denselben stillen Ernst zeigten die Kommandanten der Kreuzer, wie Offiziere und Mannschaften, und zwar immer in einer erstlichenden und lebendigen Form, die die Freude am Vasein und am

darüber aus, daß die am Land beurlaubten Offiziere so gar keine Vorbehalte für den Verlust von Meer- und Weinlandorten berieten.

Die Antwort darauf war einfach und ergriff mich damals tief. Der Kommandant sagte: „Die Zeit ist zu ernst. Ich war früher auch ein leidenschaftlicher Jäger, aber heute darf das nicht sein, heute darf nichts vorkommen, was alle würden uns ehrens erscheinen, wenn etwa inwiefern des Adhofs das leibliche Verleben im Dienst vorläme und Schiff und Mannschaft in Gefahr gebracht würden.“

Das klang so selbstverständlich, und doch erschien mir dieser Kommandant wie alle die jungen Offiziere als ganze und ungetriebene Männer, auf deren Denkfähigkeit, Zuverlässigkeit und Unerschütterlichkeit die Kommandanten und das Vaterland unbedingt verlassen konnten. Ich begriff damals ohne weiteres, daß zwischen solchen Offizieren und so durchgebildeten, auch im Wissen einen hohen Durchschnitt darstellenden Mannschaften nur ein glänzendes Vertrauensverhältnis möglich ist. Und so wie diese Herren waren all die anderen, die wir kennenlernten, und die die deutsche Marine unter Seegen ganz besonders nahegebracht haben. Graf Spee und die Seinen leisteten mit all ihrem Tun die Haltungen und die Zuverlässigkeit, die uns kurz vorher das Behauptungsgewand unter Kommandant von Nebelung schon eingeht hatte.

Was heute den Toten von den Falllandkämpfen hier an verehrungsvollem Gedächtnis gewidmet wird, das ist der Ausdruck des tiefen Dankes für ihr Heldentum, für ihr freiwilliges Opfer und für die erhabene Größe, mit der sie auch im Tode noch die deutsche Manneswürde bewahrt haben.

Es ist aber auch zugleich eine Fußlegung für unsere ganze Marine, deren Teile sich überall, wo sie mit dem Feinde in Bekämpfung kamen, ebenso treu und tapfer benommen haben und das in alle Zukunft tun werden. Dr. O.“



Gedenktafel an der Marienkirche in Kiel zu Ehren des Grafen Spee

Kampf deutlich berriet. Als „Dresden“ am 13. November in Valparaiso lag, führte mich der Zufall am Nachmittage in der Sala Smeralda mit einigen der jungen Offiziere von der „Leipzig“ zusammen. Die ich morgen an Bord ferngegangener hatte. Die jungen Herren gingen durch die Straßen, trauten sich über das bewegte Leben und eine regende Damenwahl, deren Anblick ihnen seit vielen Monaten fremd war, und besuchten besonders die Buchhandlungen, wo Zeitungen und Zeitschriften, Bücher und Ansichtskarten für die Bohem gekauft wurden. Mit einem der jungen Offiziere trennte ich mich von den übrigen, und wir wanderten hinaus auf die Hügel, um das wunderschöne Bild zu genießen, das der im Schein der Spätnachmittagsonne liegende Hafen bot. Das Gespräch drehte sich um Krieg und Vaterland, um die Ereignisse zur See, um den höheren Dienst der Marine und vielerlei ähnliches. Ich drückte schließlich mein Bedauern

Dieser schönen Ehrung in Übersee folgte eine feierliche Grundlegung in der Heimat.

Am 15. April 1916 fand in Kiel die Einweihung einer in die Außenwand der katholischen Marienkirche eingemauerten Gedenktafel statt, die von 200 Frauen der Marine, darunter Ihre Maj. Hofeiti die Prinzessin Heinrich von Preußen, gestiftet war.

Die Feiern fanden in Gegenwart der Gattin und Tochter sowie anderer Verwandten und vieler Freunde unserer Seehelden statt und war eine würdevolle Handlung treuen Gedenkens der Toten unter wackeren Kriegsmännern zur See.

Seine Majestät der Kaiser hatte der Gräfin Spee zur Feiern das folgende Telegramm übersandt:

„Ich will die Entfaltung der Gedenktafel, welche die Frauen der Kameraden als Zeichen dankbarer Verehrung für ihren heldenmütigen Väter gestiftet haben, nicht vorübergehen lassen, ohne Ihnen, Frau Gräfin, erneut zu versichern, wie auch mir der tapfere Admiral und seine Heldentüchtigkeit gegenwärtig bleiben werden als leuchtende Vorbilder der Pflichttreue bis zum Tode. Was Ihnen genommen worden ist, gebührt der Gedächtnis an und lebt weiter im Herzen aller Angehörigen Meiner Marine und des ganzen deutschen Volkes. Das sei auch bei der heutigen Feiern Ihr höchster Trost.“

Wilhelm I. R.“



# Was der Seemann erzählt

## Durch

Eine Studie über den Widerstand des Mittels.

Alle irdischen Bewegungen haben immer mit irdischem Medium zu ringen, dessen Widerstand überwinden werden muß. Führt man mit der faden Gas durch die Luft, so müssen Luftteilchen aus ihrer Anheftung befreit werden. Dagegen verhält sich aber die Teilzahl der Masse als fester, und überwiegt sie ja der Raum, wozu Luft gedrückt werden soll, bereits selbst mit solcher Effektivität. Außerdem verhalten sich Luftteilchen gegen die Hand, und so entsteht ein „Reibungswiderstand“ neben dem „Formwiderstand“. Vor allem sind die Medien, um die es sich hier handelt, Luft und Wasser. Beim Schiff machen sich beide hemmend bemerkbar, wenn auch der Wasserwiderstand der eigentlich wichtigste ist.

Was zunächst den Widerstandsdruck der Luft betrifft, so muß die folgende kleine Zusammenstellung Aufschluß über ihn geben. Man muß sich dabei vorstellen, daß ein quadratisches Brett, dessen Seiten einen Meter messen, bei ruhiger Luft, einem Barometerstand von 75 Zentimeter und einer Temperatur von + 12 Grad bewegt wurde.

Es betrug dann:

bei einer Seitenlänge von	1	5	10	15	20	25	30 m
der Widerstandsdruck war ungefähr	0,13	3,36	13,4	30,2	53,8	84	121 kg

Versteht man den ersten und dritten Koeffizienten, so erkennt man, daß bei sechsfacher Geschwindigkeit der Gegendruck etwa hundertmal so groß wird. Und rechnet man im übrigen noch, so wird man ebenfalls auf das Quadratgesetz geführt.

Ähnliche Verhältnisse treten im Wasser auf, was ich durch einen Versuch dartun will. Ein Stückchen Kork trägt unten einen eifernen Haken, und die Verhältnisse sind so abgepaßt, daß diese Vorrichtung gerade nach Schwimmt beim Schwimmen. Nun wird ein Draht angehängt, der 3 Zentimeter lang ist. Das Ganze muß dann sinken, und zwar wird die Bewegung erst eine beschleunigte, sehr bald aber eine gleichförmige. Zur Messung der Einseitigkeit mag ein Metronom benutzt werden, dessen Ziffern sonst wohl den Takt zur Musik schlägt. Abgemessen, es tide während des Sinkens zehnmal. Dann wird es nur fünfmal tiefen, wenn man den Draht 12 Zentimeter lang, d. h. viermal so schwer macht. Die vierfache Kraft entspricht also nur die doppelte Geschwindigkeit, und das Kraft und Gegenkraft, das heißt das Gewicht des Drahtes und Widerstand des Wassers einander gleich geworden sind, so ist offenbar der Widerstand quadratisch geworden. Und bezüglich der Schiffe läßt sich behaupten, daß bei ein und demselben Fahrzeug der Widerstand bei verschiedenen Geschwindigkeiten angehängt dem Quadrat dieser Geschwindigkeiten proportional ist.

Sehr interessant sind dabei die Verhältnisse im Wasser und des Offnetes. Und ein Schiff die Strecke A-B und B-A zweimal so schnell zurück, so heißt: „Dagegen derselbe, aber vierfache Kraft wird normal so viel, das mal vierfache Arbeit nötig macht. Sofern man Arbeitsleistung und Stoffverbrauch einander entsprechen, so würde — nach theoretischer Betrachtung — die zweite Fahrt viermal soviel Brennstoffmaterial bedürfen, bezüglich viermal so teuer sein. Die Dampfmaschinen müßten aber auch mal viermal mehr Arbeit entwickeln. Denn es muß ja vierfache Arbeit in der halben Zeit geschafft werden, und infolgedessen erreicht die Schiffsarbeit, das heißt der Effekt den achtfachen De-

trag. So wächst die Arbeit mit dem Quadrat, der Effekt mit dem Kubus der Geschwindigkeit. Diese rapide Steigerung der Einflüsse führt aber schließlich bald zu gewissen Grenzen, deren Überschreitung unvorteilhaft sein würde.

Das kubische Verhältnis beim Effekt wird auch durch eine Formel von Campalange zum Ausdruck gebracht, die sich durch besondere Einfachheit auszeichnet. Sie lautet:

Anzahl der indizierten Pferdekräfte gleich Fläche des Hauptspantes in Quadratmeter mal (Geschwindigkeit in Knoten)<sup>3</sup> geteilt durch C.

Die indizierte Arbeit einer Maschine ist die Gesamtheit dessen, was sie überhaupt leistet; ein Knoten mißt 1852 Meter; C ist eine Konstante, feste Größe, die von der ganzen Ausgestaltung des eingetauchten Schiffskorpers abhängt, und die zwischen 36 und 80 schwankt.

Für die Verminderung des Widerstandes ist es überaus bedeutsam, wenn ein Schiff am Bug scharf gebaut ist. Ein schlankes Schiff durchschneidet das Wasser verhältnismäßig leicht, und es regt das Mittel weniger als ein stumpfes auf. Alle die besten Formen für neue Schiffskörper mit Hilfe von Versuchsmodellen bestimmt worden, hat der Veler bereits in Heft 24 — Seite 58 — in dem Artikel „Schiffswiderstand“ gelernt. Nennlich ist dazu noch folgendes bemerkt. Wenn ein Modell von 1:100 stündlich zwei Knoten leistet, so mag ein Formwiderstand „W“ betragen. Die sogenannte korrespondierende Geschwindigkeit ist dann:  $\sqrt[3]{100 \text{ mal } 2}$  oder 20 Knoten. Und bei Zurücklegung dieser 20 Knoten hat das wirklich Schiff einen Formwiderstand zu überwinden, der 100<sup>3</sup> oder eine Million mal W ausmacht. Daneben wird der Reibungswiderstand für sich berechnet, und es ergibt sich dem Formwiderstand zumal dem Gesamtwiderstand. Der Reibungswiderstand ist proportional der 1,825. Potens der Geschwindigkeit, ferner der Reibungsfläche und einem Reibungskoeffizienten, der mit zunehmender Schiffslänge kleiner wird.

Die Widerstände von Luft und Wasser zeigen bei näherer Betrachtung ihre zwei Seiten, wie das bei so vielen Dingen der Fall ist. Wohl könnte man wünschen, daß sie die Bewegung des Schiffes weniger erschweren. Sie sind aber bereits durchaus unentbehrlich. Nehmen einmal an, daß jene beiden Elemente überflüssig seien. Dann würde allerorts ein in Bewegung versetztes Schiff perpetuum mobile ewig weiter fahren, ohne nötig, seinen unermüdeten „A-Fißer“ zu dem, was man landen mag. Aber abgesehen davon, daß bei einer Mangellosigkeit des Wassers jedes Schiff „auf“ den Grund gehen würde, wozu es auch, so nicht möglich, es mit normalen Mitteln in Bewegung zu versetzen. Die Schaulen müßten keine Schraube greifen; die Schraubenblätter könnten sich nicht vorwärtsarbeiten; nicht die Quersäule der allen Tieren und Vögel, wozu wäre nutzlos; und ein Wind, in dem nur aller angetrieben wird, könnte kein Segel schwellen.

Auch die fähigen Flugzeuge betraffen sich nicht in die Höhe zu erheben, wenn es keinen Luftwiderstand gäbe. So hat eben selbst der Luftballon keinen Wert. Und man würde sich nie wieder über einen Esel freuen können, wenn er nicht ein Niederbeten von Widerständen bedeuete!

## Der gestohlene Tag.

Was immer haben sich die Gemüter nicht über das Unrecht beklagt, das man dem

80. April zuzugute, indem man ihm auf höhere Befehl eine Stunde abgemacht hat. Dabei hat niemand darunter zu leiden, denn die Stunde geht nicht verloren, sie wird am 30. September wieder zurückgegeben. Dagegen muß es sich so bedenklich Seemann gefallen lassen, daß ihm auf Befehl seines Kommandanten ein ganzer Tag von seinem Erdenlohn gestrichen wird, den er nicht wiedererkennt. Die einzige Aufschüttung, die er dafür hatte, war die, daß ihm die Tage etwas länger bemessen waren, als der auf ihrer Scholle helfenden Landratte. Dies ist natürlich nur der Fall, wenn man nach Osten, also der Sonne entgegenfährt.

Wir befanden uns in den Jahren 1879 bis 1881 an Bord E. M. E. „Bineta“ und machten eine Reise um die Erde. Wir verließen am ersten Mai Japan, um die Seimeirische anquaruten. Durch diesen Umstand wurde die Freude der Mannschaft auf das Mitte Mai fallende Pfingstfest noch ganz besonders erhöht. Hatte man noch dadurch Aussicht auf zwei freie Tage, d. h. was man auf See freie Tage nennt, doch unser Kommandant dachte über die Sache anders. Er ließ am Tage vor Pfingsten die ganze Mannschaft auf dem Mastbrett antreten und erklärte ihr, daß sie auf der Reise um die Erde jetzt ungefähr die Hälfte Weges zurückgelegt hätte. Dadurch nun, daß man der Sonne entgegengefahren ist, hätte man einen ganzen Tag überflüssig, der wieder in Abzug zu bringen ist. Er schloß mit den Worten: „Morgen ist eigentlich der erste Feiertag, wir feiern aber gleich den zweiten. Es ist also morgen nicht Sonntag, sondern Montag.“ Still gingen wir ausnehmend ruhig um zu schmerzhaft, aus unfreier Lust, unsern Leben einen Tag streichen zu müssen, dies auf Befehl eines Menschen, und selbst Kommandant ist. Die Feiertagsfreude dahin, noch dazu, daß man nicht die erhoffte

81.

Die Schöpfung einer Kriegsstoffe ist nicht bloß eine militärische Frage, sondern im höchsten Grade eine nationale Frage. Sie ist jedes Opfer schon deswegen allein wert.

General von Schabitz, Referent für den Reichstag zur Bildung einer Kriegsstoffe, auf der Gustavfabrik Ostfriesenbormann am 8. Juni 1888.

## Vom Büchertisch

Die deutsche Kriegsstoffe und die deutsche Seemannschaft 1894. A. Bohnen. Von Dr. Heinrich Schabitz. Berlin, Ernst Siegfried Mittler & Sohn. 1900. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1901. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1902. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1903. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1904. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1905. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1906. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1907. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1908. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1909. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1910. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1911. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1912. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1913. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1914. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1915. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1916. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1917. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1918. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1919. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1920. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1921. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1922. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1923. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1924. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1925. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1926. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1927. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1928. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1929. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1930. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1931. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1932. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1933. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1934. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1935. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1936. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1937. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1938. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1939. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1940. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1941. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1942. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1943. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1944. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1945. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1946. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1947. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1948. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1949. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1950. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1951. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1952. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1953. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1954. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1955. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1956. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1957. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1958. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1959. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1960. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1961. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1962. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1963. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1964. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1965. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1966. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1967. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1968. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1969. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1970. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1971. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1972. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1973. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1974. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1975. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1976. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1977. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1978. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1979. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1980. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1981. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1982. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1983. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1984. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1985. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1986. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1987. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1988. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1989. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1990. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1991. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1992. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1993. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1994. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1995. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1996. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1997. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1998. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 1999. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2000. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2001. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2002. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2003. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2004. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2005. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2006. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2007. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2008. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2009. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2010. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2011. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2012. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2013. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2014. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2015. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2016. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2017. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2018. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2019. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2020. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2021. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2022. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2023. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2024. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2025. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2026. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2027. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2028. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2029. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2030. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2031. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2032. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2033. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2034. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2035. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2036. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2037. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2038. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2039. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2040. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2041. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2042. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2043. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2044. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2045. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2046. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2047. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2048. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2049. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2050. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2051. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2052. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2053. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2054. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2055. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2056. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2057. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2058. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2059. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2060. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2061. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2062. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2063. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2064. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2065. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2066. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2067. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2068. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2069. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2070. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2071. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2072. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2073. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2074. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2075. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2076. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2077. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2078. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2079. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2080. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2081. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2082. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2083. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2084. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2085. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2086. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2087. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2088. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2089. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2090. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2091. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2092. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2093. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2094. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2095. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2096. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2097. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2098. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2099. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2100. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2101. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2102. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2103. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2104. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2105. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2106. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2107. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2108. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2109. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2110. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2111. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2112. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2113. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2114. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2115. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2116. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2117. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2118. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2119. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2120. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2121. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2122. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2123. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2124. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2125. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2126. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2127. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2128. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2129. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2130. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2131. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2132. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2133. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2134. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2135. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2136. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2137. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2138. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2139. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2140. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2141. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2142. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2143. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2144. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2145. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2146. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2147. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2148. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2149. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2150. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2151. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2152. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2153. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2154. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2155. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2156. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2157. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2158. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2159. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2160. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2161. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2162. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2163. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2164. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2165. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2166. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2167. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2168. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2169. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2170. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2171. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2172. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2173. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2174. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2175. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2176. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2177. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2178. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2179. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2180. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2181. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2182. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2183. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2184. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2185. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2186. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2187. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2188. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2189. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2190. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2191. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2192. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2193. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2194. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2195. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2196. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2197. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2198. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2199. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2200. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2201. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2202. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2203. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2204. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2205. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2206. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2207. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2208. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2209. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2210. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2211. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2212. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2213. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2214. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2215. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2216. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2217. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2218. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2219. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2220. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2221. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2222. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2223. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2224. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2225. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2226. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2227. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2228. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2229. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2230. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2231. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2232. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2233. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2234. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2235. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2236. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2237. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2238. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2239. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2240. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2241. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2242. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2243. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2244. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2245. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2246. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2247. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2248. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2249. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2250. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2251. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2252. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2253. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2254. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2255. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2256. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2257. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2258. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2259. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2260. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2261. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2262. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2263. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2264. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2265. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2266. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2267. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2268. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2269. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2270. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2271. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2272. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2273. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2274. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2275. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2276. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2277. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2278. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2279. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2280. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2281. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2282. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2283. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2284. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2285. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2286. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2287. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2288. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2289. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2290. 120 Seiten. Preis 1 Mark 50 Pfennig. 2291. 120

