

5. 6. 1919

Heft 10 — 4. Jahrgang 1919

Einzelheft 20 Pfennig

Vierteljährlich M. 1,30

Stadt
bürgerliches
Elbing

Deutschland zur See

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

Aus dem Inhalt: „Der mit unseren Schiffen“, von Kapitänleutnant Erich Galster, Riel. — „In der Tiefensteuerzentrale eines U-Bootes“. — „Treue bis in den Tod“. — „Die Zukunft der deutschen Marine“. — „Die Vernichtung der deutschen Handelsflotte“. — „Von den letzten deutschen Tagen in Flandern“. — „Aus Luv und Lee“.

Her mit unseren Schiffen.

Von Kapt.-Leutn. Erich Galster, Riel.

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

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

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

wir, nach gewissenhafter Durchführung der beobachteten Entwaffnung, unsere Schiffe zu dem von dem englischen Flottenkommando bestimmten Treffpunkt vor dem Firth of Forth führten. Hier versuchte Admiral Beatty uns zunächst eine Art Triumphzug der alliierten Flotte vorzuführen, der jedoch auf uns im ehrlichen Waffenkampf von ihm niemals Geschlagene keinen Eindruck ziemlich verschaffte, weil sich der Engländer aller adtionsvoll außerhalb unserer Torpedoschiffweite hielt. Daß er bei diesem Triumphzug bis zur aufgesetzten Gasmaske klar zum Gefecht gewesen ist, haben wir hinterher nicht ohne Hohn erfahren. Offenbar war ihm unsere Ausfassung, daß die ehrliche Durchführung eines geschlossenen Vertrages für beide Teile Ehrenache, mithin selbstverständlich sei, nicht geläufig. In dem Firth of Forth hineingeleitet, ringsum bewacht von englischen Dreadnoughts, erhielten wir dann von Admiral Beatty den Befehl, für die Folgezeit unsere Kriegsflagge nicht mehr zu führen, —



Der Hafen von Konstanz.

Personenendpfer zur Beförderung von Lebensmitteln aus der Schweiz.

68

intervierten Schiffen gegenüber eine Verlelung des herkömmlichen Rechts, gegen die denn auch unser Verbandsführer sofort nachdrücklich, nach Lage der Dinge aber erfolglos, protestierte. Es folgte nun die Durchstörung unserer Schiffe durch die Engländer, während ein wohltätiger Nebel uns die ganze Zeit den Blicken des festen Landes entzog. Zuletzt erst, nachdem unsere vertragsmäßige Wehrfreiheit auch für die Engländer über jeden Zweifel erhaben war, rückte man damit heraus, daß wir samt und fälders in dem britischen Flottentripunkt Scapa Flow interniert werden würden. Warum neutrale Häfen „er-mangelten“, erfuhren wir nicht.

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

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

Dah wir mit unseren Schiffen nach dem verlorenen Kriege England nicht mehr gefährlich werden können, weiß jenes Land genau so gut wie wir. Man sollte sich aber drüber auch sagen, daß wir jetzt, allen bisherigen Feinden zuzunehmen, unsere Waffen nötig haben, um als Vorlämpfer Europas dem Hereinbrechen der bolschewistischen Horden zu wehren, daß also Wehrfreiheit und Eigennutz vereint es ratslich machen, die Vertragspflicht zu erfüllen und uns nicht um die Rückkehr unserer Flotte zu betragen.

Diese treffenden Ausführungen entnehmen wir der tiefer Zeitung. Zu dem hochwichtigen Thema nimmt auch Herr Korvettenkapitän Wiegling in der „Dgl. Rundschau“ wie folgt das Wort:

Die Auslieferung unserer See- und Luftstreitkräfte scheint zurzeit neben all dem anderen so wichtigen Fragen für unser Volk nur eine untergeordnete Rolle zu spielen. Für das Marine-Offizierskorps und seine Ehre spielt sie aber die Hauptrolle.

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

Dieses Urteil wäre falsch und ungerecht!

Wie kam es also?

Als die Frage der Überführung an die Marineoffiziere, die sich elmläufig weigerten, die Schiffe dem Feinde auszuliefern, herantrat, wurde ihnen dienstlich versichert, daß der Waffenstillstand und damit der von unseren Feinden auf Grund der 14 Wilson-Punkte versprochene gerechte und ehrenvolle Frieden durch ihre Weigerung unmöglich gemacht würde, wodurch unabsehbare Unheil über das deutsche Volk gebracht werden wäre.

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

Wahrlich der Zeit des Marineoffizierkorps, das in vier Kriegsjahren stets fehllos und freudig sein Alles für die Ehre der deutschen Flotte eingesetzt hat, war allzeit ein Soldat, daß er die Überführung der Schiffe als ein durchath bitteres, schweres Opfer ansehen mußte.

Eins ist genügt: Kein deutscher Marineoffizier hätte sich damals zur Überführung bereitgefunden, wenn er schon damals geahnt hätte, daß alle Versprechungen der Entente nichts-würdige Lügen bedeuteten, wenn er schon damals die Friedensbedingungen gekannt hätte.

Und mit oder kommt man nur den Offizieren, die dieses Opfer brachten, einen Vorwurf daraus machen? Es sind Männer darunter, die den Mut hervorragender Tapferkeit und ausgeprägtesten Ehrgefüls genießen!

Ich sollte meinen, gerade die Kameraden, die mit blutenden Herzen und knirschenden Zähnen die Not des Vaterlandes durch rücksichtlose Ausplünderung ihrer Freunde bestritten, gelobten das höchste Maß von Selbstverwertung.

Die Auslieferung der deutschen Seestreitkräfte stellt nichts weiter als einen nichts-würdigen, lächerlichen Bruch der Waffenstillstandsabmachungen seitens der Entente dar, durch den die Marine ungerechterweise aufs schwerste in ihrer Ehre gejächtet wird. Erst durch die Friedensbedingungen ist diefer Verzug zur Gewißheit geworden.

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

Mit vollem Recht und aus tieferer Überzeugung können die Marineoffiziere gegen einen derartigen Bruch der Waffenstillstandsbedingungen seitens der Entente Einspruch erheben und die der Marine durch Zug und Betrug entzessenen Schiffe von ihr zurückfordern.

Und ich glaube nicht zweifel zu sagen, wenn ich die Hoffnung auspreße, daß sich kein deutscher Marineoffizier jetzt, wo der Vertrag der Entente offenbar geworden ist, bereitfinden wird, weitere deutsche See- und Luftstreitkräfte dem Feinde zuzugehören, da dies eine Handlung darstellen würde, die das der folgen Flotten Flotte und den Verlust des bisher makellosen Ehres des Offizierskorps bedeuten würde.

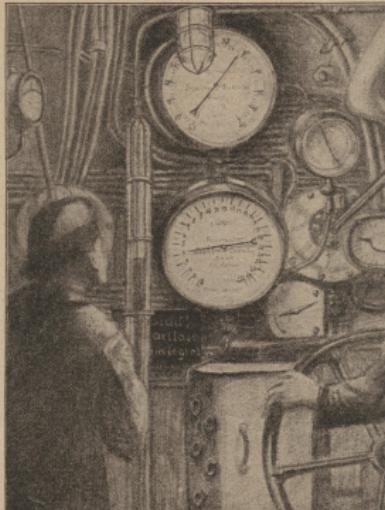
In der Tiefensteuerzentrale eines U-Bootes.

(Zu untenstehendem Bilde).

"Langsam auf Geschwörte gehen!" kommt die ruhige Stimme des Kommandanten und das weite Schußrohr aus dem Kommandoturm. Der Boot in der Zentrale widerholt den Befehl nach Worteßt, wenngleich bei der laufenden Wache im Boot der Offizier am Liezen-
ruder sofort verstanden hatte. Alle in der Zentrale wußten: jetzt galt
der Angriff selbst beginnen. — Das Boot war vor einem sehr ge-
fährdeten Geleitzug zum Angriff gelangt und hatte sich in qualifiziert gleich
mehrere Torpedos auf verschiedene Dampfer aus sicherer Distanz fern
loswerden lassen. Das entsprechend so ganz dem Willen des angriifsende-
nenden Kommandanten, der stets dem Gegner, wo er ihn traf, so
viel wie möglich Verdruck zu tun bestrebt war. Deutlich war schon
die Wirkung des Dampfer-
schießens und Dampfstoßens über
aus dem untypischsten Tur-
binen-Geräusch der sicheren
Zerstörer im Wohlvernehmbaren.
Es war jetzt eine Frage der
Berechnung und des Kriegs-
glücks, daß das Schrot nicht
gerade von dem Boot ausgeworfen
eines Feindes auf
landete oder fast gegen den
Boden eines Dampfers fiel.
Die an sich bei Unterwasser-
fahrt schon eingeschaltete Rute
im Boot wird möglicher noch
laulerter. Man hört nur das
Summen und Kreischen der
elektrischen Haupt- und Hilfs-
motoren und als bald zuerst
durch den Sonnenuntergang beginnt
die Lüftesteuerung leitenden
Offizier. „Raten!“ flingt es
da, und durch das von einem
Unteroffizier aufgeschossene Blüt-
venuti rauscht das Wasser in
die Reglerstufen, um ein zu
sicheres Steuern des Bootes
zu verhindern, bis das Kom-
mando „Acht Ruten“ erordnet.

Die beiden Tiefensteuergänger braucht der Offizier kaum durch kleine Rufe aus die notwendigen Ruderhilfen hinzufeuern; eul-monachartig sind sie auf dem kleinen Boot, das sie hier haben sie schon zusammen als Begleitsteuergänger das Boot unter Wasser gehalten. Am vorderen Ruder sieht man "Rummer 1" des Bootes, ein schmiger Oberbootsmannsummann vom alten Stamm, der mit dem Kommandanten zusammen schon auf einem älteren Boot gefahren ist, das längst für immer auf dem Meeresgrund liegt und dessen Name nicht mehr erinnert hat. Seine Brust schwimmt nun oben im U-Bootraum zwischen zwei "Kleineren Ester". Das ältere Ester hält einen jungen Obermatrosen, der infolge seiner Ruhe, seiner steten Hilfsbereitschaft und vor allem wegen seines bei allen Anstrengungen nie vergessenden Humors der Vierling der ganzen Besatzung ist. Stark sind die Augen dieser Zweier auf Wasserwage und Raumometer gerichtet, während der Offizier mit seinen Bildern sämtliche Tiefensteuerelemente fortgängig umfasst, zu denen neben Wasserwage und Tiefenmanometern noch Raderl und Huberanzeiger gehören, um Gewicht und Trimm des Bootes richtig einzurichten, so dass es eben 10 m gehen darf, mit dem Boot den Toren, die es auf dem Stammkreis passiert, an den $15-18$ -Grad-Winkel zu bringen. Motor beginnt zu rattern, das Schott wird ausgetrieben, 18 m^2 auf befiehlt der Kommandant, das Objektiv in seinem Oberstiel einen schnellen Rundblick hat der Kommandant die Lage erkannt und zieht das Schott wieder etwas ein, um sich bei der nur notwendigen Ruderbeschleunigung nicht durch einen Schamastrefen zu verrennen.

„Beide Räumlichkeiten A & B voraus! Alle Hörer fertig!“ Die leise Phase des Angriffs. Alle Sehnen sind gespannt, alle Herzen schlagen lauter. Der Kommandant zwängt seine Erregung, mit ganz ruhiger Stimme klingt durch das Schallrohr: „Bereit! Bereit ist in der Nähe, nach



"In der Tiefensteuerzentrale eines U-Bootes"

dem Schuh wird sofort ein Tiefe geprägungen! Damit ist eben ohne weitere Grabbauarbeiten noch ein Zusammensetzen aller Kräfte, Fliegerleistung bis ins Kleinste im eigenen Interesse eingehärtet, denn es geht ums Leben. — „1. Abwärts“ Achtung! Klingt im Turm durch das Sprachrohr nach dem vorderen Torpedoraum, gleich darauf 1. Abwärts — Los!! Schnell auf 50 m gehalten! — Ein turiger, faunenartiger Druck geht durch das Boot, als wären der Torpedo vor den plötzlichen Angriff die Preußisch das Rote vorlässt. Vorn holt unten, bauen hart oben! Leute voran! Nach vorn trittmen! — Der Winkelsteueroffizier schreit es, er kann möglichst alle verfügbaren Winkel anwenden, um das Boot verlastig zu suppen und so die bestmögliche Tiefe zu bringen. Die beiden Auftriebskörper halten, die Alurplatten dröhnen vom Getrampel der nach vorn hastenden Leute, die Trikotümper sind mit eiligen Schüben Wasser nach dem vorderen Lanz. — Da erschüttert ein heftiger Stoß das Boot mit einem Gedämpft laut überrollenden Knall. — Hurra! Treffer! — ruft der Matze mit der Stoppuhr, — Siegen heißt siegen! Der Torpedo verriegelt hat und viele rufen erfreut mit: 50 Sekunden sind verstrichen, eine Zeit, in der das Gefäß die gesuchte Entfernung bis zum Ziel durchlaufen konnte. Die Spannung, die alle in Atem hält, beginnt sich zu lösen, — der Erholungsmeistert ist scherhaft: nun gilt es, nach der Verfolgung zu endreden. — Der Winkelsteueroffizier Boot, man muss sich bei der starken Reibung festhalten, um auf den östigen Alurplatten nicht nach vorn zu rutschen — die Batteriewagen zeigt 14 Grad Verlastigkeit.

Da — 30 m sind gerade erreicht — erfolgt ein gewollter Schlag, das der Boot in allen Füg'n erledben läßt. Alles fällt durchzähler — Glasdreheln der Manometer und Lampenabzählen sollen klarend auf die flappenden Klappläte, vor den Augen ist's einer Augenklappe wie beller Feuerwehr — dann herrscht mit einem Schlag wieder die Ruhe. Der Schatz ist auf, eine fröhliche Wasserbombe! Der Zeitzünder hat sie wohl in dem Strudel gesprengt, den die nach dem Schuß aufsteigende Brücke gesetzt hat.

Doch niemand verliert die Ruhe, jeder weiß, was er zu tun hat; es ist ja nicht das erste Mal, daß Tod und Vernichtung so nahe waren. Nur einige Neulingen, die ihre erste Fahrt machen, ist der Schreck in die Glieder gefahren. — Beim Schießen an die ehemaligen Notbefehlshaber werden die herausgefallenen Hauptpistolen wieder eingesetzt und das Boot auf Bedrohungslagen unteracht. Es ist normal flott gegangen — Boot ist doch, alles in Ordnung! — meldet nach Erstabdampfung in allen Räumen der Ingenieur den Kommandanten, daß alle Systeme einsatzbereit sind. Einmal mehr ist der Name des Boot leicht durchdringbar, fast ebenso abdrücklich wie man es wünschen kann, und entfernen, der Zeitzünder hat offenbar die Spur des unter Wasser liegenden Bootes verloren. Umrinnen ist es noch nicht ratsam, nur Zeitstellung des Schutzkettengesetzes „heranzuschauen“, denn es ist noch vorerst Turbinenbeschleunigung über dem Boot hörbar. Die Zeitsteuerung hat das Boot jetzt mit viel Leugen und Trümmern auf 50 m eingekreist und sammelt sich verschwommenen und erzählte, was er beim Angriff sah: Ein schöner, dicker Dampfer von gut 8000 t ist es gewesen, der den Tiefen betreten hat. Hoffentlich ist er gekentert. Schade nur, daß wir nicht noch mehr Torpedos auf den Gossow losgeworden sind! Die Beschaffung gelingt es nach glücklicher Verfolgung

Getreu bis in den Tod.

Den Johannes Paul Müller, Oberleutnant vor See a. D., zuerst Kommandant S. M. Hl.-Boot 23-224

Wohl keine Waffe im Kriege hat soviel Stille Helden aufzuweisen, wie die Unterseebootswaffe. In vierjähriger Kriegszeit als Wachoffizier und zuletzt als Kommandant hatte ich oft genug Gelegenheit, Zeuge solcher Taten zu sein. Wie treu und mit welcher Liebe manche Peßagungen an ihrem Kommandanten hingen, wenn er es verstand die Herzen seiner Leute aus seiner Seite zu

Wüsten begleitete den Sturm über den Atlantik. Wie immer, wenn wir hier vorbeikamen, es war bei St. Kilda an der schottischen Westküste, pliss und blich es mit wütender Wolligkeit aus Nordwesten. Ammer tiefer sank die Schrebmadel nach Baracrennen.

immer krummer wurde die Kurve und gelte an, daß noch immer nicht der Tiefpunkt und damit der Höhepunkt des Unwetters erreicht war. Unter dem wilhen Anfall der Wogen machte das Boot heftige, ruckartige Bewegungen, so daß der Aufenthaltsraum in der engen Enge des Drachtkörpers noch unangenehmer wurde als sonst, wenn das Boot in ruhigem Wasser dahin glitt. Mit drei Kreisfahrten wurde von der alten Besatzung keiner mehr. In drei Kriegsjahren hatten sie unter ihrem Kommandanten, Kapitänsleutnant Sch., manche Seemöle und manchen Sturm glücklich hinter sich gebracht, 200 000 Tz. feindliche Schiffsschäden hatten sie schon aus dem Meeressorden befördert, aber in aller Geduld und Kühn die Erinnerung

rung an die Neujahrsnacht 14-15 an erster Stelle. So ein Tag wose noch nicht wieder gekommen. In heller Mondnacht hatte der kleine britische Panzerkreuzer "Dreadnought" auf dem Ozean wild nach seinem gezielten und bis zur Erfüllung des heissten Wunsches vom Kommandanten unter zu dem jüngsten Seizer. Über ein Schreib hatte der Späh doch geschaut, was los sei, im Hafen lagen noch genug von den Spälen, wie der Bootsmann des Schreibs nennt. In dem engen, aber doch ganz gemütlichen Raum des Kommandanten war ein noch dunkler. Eben hatte die Schiffsaufzüge die dritte Stunde geschlagen, als eine besonders schwere See das Boot für Sekunden ganz auf die Steuerbordseite legte. Da erwachte der Schiffführer auf der engen Kiste und seine lange U-Bootsexpriss ließ ihn im Augenblick erkennen, daß mal wieder der alte Neptune das erste Boot hatte. Dann konnte er ja ruhig noch ein Weilchen in der Horizontalen verharren, denn bei diesem Wetter blieb selbst der sonst so eitige Engländer im sicheren Hafen. Wie schön möglicl es doch hier unten war, wenn man die Augen schloß, erinnerte nur die stille, müßige Lust daran, daß man ja auf einem U-Boot war.

Kapitäneleutnant Sch. dachte zurück an die lange Zeit die er nun schon bei dieser Wache diente. Einer der ersten war er gewesen, die in das Mysterium dieser hunderte von Höhlen und Ventilen, Kabeln und Rohren eingemeldet worden waren. Und wie hatte er damals Staunen in den Augen vor diesem Gewirr der modernen Technik gestanden. Und doch mußte er sichlich bei dem Vergleich zwischen damals und jetzt, ja beinahe mühsam an diese große und seltsame Welt, die die Zukunft ihrer alten Freunde Jennings und der Zürcherin überlassen zu haben schienen, gewöhnen. Und dann dachte er all Wehnheit an die vielen lieben Kameraden, die nun schon so lange draußen auf dem unverträglichen Boden des Atlantik und der Nordsee schlummerten. Wie immer in den letzten Tagen und Wochen, als die Runde kam, daß auch sein bester Freund das unerhörliche Schicksal erfüllt hätte, übernahm die Wehnheit. Zu gleicher Zeit waren sie damals im Krebsen zur neuen Wache gekommen, und am gleichen Tage hatten sie beide ihre Boote gegen den Feind führen dürfen. Nur wurde er den Tag vergessen, als der leichte Grus von Freund zu Freund, von Boot zu Boot flog, und zwei treue Freunde bescherten einander den ersten Erfolgs wünschten. ½ Jahre waren seit jenem Tage nun schon vergangen, mancher Idöne Erfolge hatte ihnen beiden gehabt, und immer wieder hatten sie ihr Glück zu frühen Stunden im sicheren Hafen vereint. Ob auf einmal der andere nicht wieder kam, bis die schreckliche Ungewißheit zur Geltung wurde. Seit diesem Tage hatte ihm die alte Sicherheit verloren, seit diesem Tage war er ihm gewiß, daß er dem Feind nichts füllen würde. Aber ebenso wie er mit dem Gedanken leben mußte, auch wenn er sich für die nächsten Tage in der Gorowitz haben, eisern mußten die Nerven sein, wenn die Feinde Nutzen bringen sollte. Und als ob dieser Erfolg plötzlich auf den Körner überwegegangen wäre, sprang er mit beiden Füßen zugleich aus der Kiste.

Dann stand er auf, und mit einem kleinen zuckenden, immer umhüllter lag das Boot, und mit dem Gefühl des Krebsens war wirklich keine Kleinigkeit, wie oft hätte man hier die Füße eines Zomplaus verstreichen können! Aber doch das seltsam! Nun schnell die Söderobie an und den Südwester auf und dann in die Tum frische Luft schnappt und die Einwe durch den Rauch einer unten Bleiarbeit gereinigt. Trotz der gefährlichen Bewegungen des Bootes rettete er auch, ohne Schaden zu nehmen, im Turm an. Ein Blick durch die runden Fenster aus Glas zeigte die See in gloriosem Auftritt. Wölberberg auf Wölberberg sollte heran und die Oberfläche des Wassers war zu weitem Schaum reichend. — Wahrschlich ein impfentes Bild!

In ruckartigen Stößen arbeitete das Boot gegen die schweren Seen. Zehn rote der Bug hoch aus dem Wasser empor, um im nächsten Moment im weißen Glanz der Seen einzetauchen.

Oberst auf dem Turm stand festhundende die Wache. Oberleutnant Sch. stand an der Steuerbordseite und machte in den Tum hinab seinem Kommandanten die vorschriftsreiche Befehlung. Zum Schluß gaben die unheimliche Gewalt der Boote war die Wache mit starken Stahlbindern am Turmdach festhundende. Nichts war in Sicht, nur zweimal tauchten aus dem Nebel der schnell dahinschwimmenden Wellen gelästerhaft die Umrisse der Felseninsel St. Albo.

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

Bootes mit immer gleicher Liebe und Sorgfalt. Mit stummer Christe stand er neben seinem Kommandanten, die unermüdliche Briggasse in der unerwarteten Koutst. Er, wie alle im Boot, liebte und verachtete seine Kommandanten. Immer gleichbleibend und ruhig im Dienst, hatte er immer ein Herz für seine Leute, und für betrachteten ihn als ihren Vater, zu dem sie außer dem Bett alle ihre kleinen Sorgen trugen. Und draußen stand er sein Handwerk, das mußte man ihm lassen. So mancher Britte kommt davon ein Bleibletting finden. Da, in den nächsten Tagen würde sich die Elfe ja sicher wieder um einige vermehren, dann war der „Pour le mérite“ ihm sicher, wie stolz wollten sie dann auf ihren Kommandanten sein.

Die Zigarette war zu Ende, und die Lust, die ausgeriegte See in ihrer ganzen Pracht zu sehen, war zu groß und verloren. Kapitäneleutnant Sch. klimm die paar Stufen bis zum Turmluk empor, lehnte sich auf den Rand und ließ die Beine in den Turm hinunter hängen. Es war wirklich ein imposanter Anblick, der sich ihm bot, man glaubte in eine Alpenlandschaft versetzt zu sein. Unaufhaltsam rollten die von weichen Brechern erkrachten Boen heran. Rönn und häftlich sah die frische Seezeit vorbei. Das koste. Kapitäneleutnant Sch. knoch vollends aus dem Boot heros und stellte sich hinter seinen Wachoffizier. Der wunderte sich heute über seinen Kommandanten, der war so merkmäßig still, kein Wort des Scherzes, das er sonst immer für die Wache hatte, war heute über seine Lippen gekommen.

Sieben Minuten später hollten sich auch leibhinter, hante der fürrorische W. „Ich hörte sicher schon aufwärts, wenn ich nicht aufwärts hören möchte, hörte er noch hinzu. „Ach oha gleich wieder unter“, erwiderte ihn der Kommandant und schüttete sich ein ins Auge zu keisen.

Da im selben Moment führte Oberleutnant W. „Wortlist ein Precher“. Eine beflockte schwere See setzte heran, schrießt von einem gewöltigen Brecher. Was sich nun abspielte war das Werk von Sekunden. —

Kapitäneleutnant Sch. hielt sich mit vanger Kraft an den eisernen Handstangen am Turm fest. Da rollte der Brecher heran und für Sekunden verschwand das Boot in den Wellen. Als der Turm aus dem Glanz aufstiege, war der Kommandant verschwunden.

„Mann über Bord!“ „Beide Maschinen äußerste Kraft raus!“ Die Maschinen hupten und rövonen eisig darauf von voller Kraft auf Wachstagsang an. Hinten am Heck tauchte für Sekunden der Kopf des Kommandanten aus dem brodelnden Glanz, da stürzte der Maschinist aus dem Luk. In rasender Eile hatte er sich die Peine der Tauchertborche, die für alle Hände immer im Turm bereit hine, um die Peile gewunden und schon im nächsten Augenblick kleierte er vom Turm herunter und lief auf dem Boot, das sich eben wie der schwarze Rücken eines Walfisches aus den Wellen hob, nach achtern, wo er zuletzt den Kopf seines Kommandanten gesehen hatte. Da tauchte hinten am Heck wieder der Kopf des Kommandanten auf und im gleichen Augenblick sah der Maschinist in die Blitze.

Das Boot stand. „Beide Maschinen stoop!“ und mit scharfem Bilden verfolgte die Wache auf dem Turm den Maschinisten. Ein Schrei blieb er, als er in die Wellen vorstürmend, darin tauchte und verschwand, dann kam sein Körper aus den Wellen auf und man sah, er hatte den leblosen Körper des Kommandanten fest umschlungen. Langsam wurde die Peine eingeholt und das Rettungsboot gelang. Nach ein paar bogen Minuten hatten sie den Maschinisten und ihren getöteten Kommandanten auf dem Turm, und gleich wieder in die sicheren Boote.

Erschrockt atmete Oberleutnant W. und die Wache auf. „Gott sei Dank und Lob!“ Da kam von unten heraus die Melbung. „Kommandant ist tot!“ Ein Herzschlag hatte seinem Leben ein Ende gemacht, nun war er vereint mit seinem lieben Freunde, droben in Walhall.

Was soll ich noch weiter berichten? Das Boot mußte wenden um der Helmatt aufzurufen.

Am nächsten Tage senkten sie ihren Kommandanten in das weiße, kühle Sammengrab der Atlantik.

Noch einmal lief das Boot unter einem neuen Kommandanten hinaus zu neuen Toten. Vier Wochen vergingen, und als die fünfzig vergangen war, gab man Boot und Besatzung verloren.

Um waren sie wieder mit ihrem Kommandanten vereint, droben in Walhall.

Gretter bis in den Tod!

Die Zukunft der deutschen Marine.

Kontroabminal Meurer, der Chef der Marinestation der Offize, gab den „Kielser Neuesten Nachrichten“ eine Reihe bemerkenswerter Auskünfte über den Aufbau der neuen Volksmarine:

An die Spitze der Marine ist ein Chef der Militärlität getreten, der dem Reichsminister untersteht. Der Chef der Admirallität hat zwar Stk. im Ministratur, aber keine Stimme.

Die alten Marinestaffeln sollen in ablesbarer Zeit aufgelöst werden. An ihre Stelle treten vorwiegendlich zunächst bei jeder Marinestation für Polizeiaufgabe ein kleiner Sicherungswesband auf dem Wasser, eine sogenannte Küstenwache am Lande, ferner die freiwilligen Minenjudoherbände und ein fliegendes Korps, das auch außerhalb des Marinestaffels Verwendung finden soll. Dieses ist bereits in Kiel in Bildung begriffen. Es gehört zur Division Kiel, die alle sogenannten Marinestaffeln zur Zeit vereint.

Um die Sicherheit Kiels zu gewährleisten, bestehen schon jetzt zwei Sicherheitsregimenter, die aus der von Noske gegründeten

Sicherheitsmache hervorgegangen sind. In Friedrichsort, Mürwik und Sonderburg sind ebenfalls kleinere Sicherheitsverbände zum Schutz der Garnisonen aufgestellt.

Die Mannschaftsnotkeit der Uniformen, die zurzeit noch im Dienstpflichtigen Schaffnerei auftritt, beruht darauf, daß die meisten noch Dienstpflichtigen Marineangehörigen weiter ihre alte blaue Uniform tragen. Daselbe tun auch die freiwilligen Verbände auf dem Lande die sehr ähnliche Uniform eingeführt worden, zu der vorwiegend die alte Mütze getragen wird. Die freiwilligen Verbände für das fliegende Korps, also für den Grenzschutz, tragen diefeldweise Uniformen aus der preußischen Mütze.

Ein großer Teil der Marineangehörigen, sowohl Offiziere und Marine-Ingeneure ist bereits ausgeschieden. Von den jüngsten Jahrgängen sind nur noch vereinzelt in ihren früheren Dienstverhältnissen. Die abgegangenen jüngeren Offiziere haben sich entweder dem Studium oder einem praktischen Lebensberuf zugewandt, viele sind

als Kleinfleider aufs Land gezogen oder im Begriff, es zu tun. Eine allgemeine zu gründen, die für außerordentlich schwer, heft eine neue Einführung zu gründen, die ganze Wirtschaftsleben bedroht. Die Offiziere mit mindestens zehn Jahren Dienstzeit können somit sie Dienstanzüge gebrauchen für Anspruch auf Pension. Die Offiziere, die nach keine zehn Jahre Dienstzeit hinter sich hatten, sind ohne Pension ausgeschlossen. Ein Entwicklungsanspruch ist bis jetzt nicht erkannt worden. Sie haben nur einen dreimonatigen Urlaub mit Gehalt bekommen um sich einen Lebensraum zu suchen. Jüngere Offiziere und Appellanten sind vielleicht als freiwillige in die Marinebrigade oder in Freikorps eingetreten. Eine ganze Anzahl von Offizieren tut dort heute Mannschaftsdienst.

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

Was die Zukunft bringt, weiß keiner, und so ist auch über die Größe der künftigen Marine noch keine Abschätzung getroffen. Alles hängt von dem Friedensvertrag und von der politischen Gestaltung im Innern ab. Auch die eigentliche Berufsausbildung ist zurzeit nicht möglich. Die Marineschulen aller Art sind geschlossen worden und werden in der alten Form wohl nicht wieder eröffnen, denn eine Volksmarine muß natürlich neue Wege gehen, damit jedem tüchtigen Manne der Aufstieg ermöglicht und ihm freie Bahn geschaffen wird.

Die Vernichtung der deutschen Handelsflotte.

Die Friedensbedingungen der Alliierten enthalten die Bestimmung, daß Deutschland das Recht der Alliierten und Kriegsgegner auf Erfasung aller durch Kriegsergebnisse verlorenen oder beschädigten Handels- oder Frachtverschiffen Tonnen zur Kasse annehmen müsse. Dieser Grundbegriff soll aber nicht stärker zur Durchführung gebracht werden, denn er heißt in den Friedensbedingungen weiter: „Nichts bestimmen wir und obwohl die heute vorhandene Tonnage der deutschen Schiffe hinter der jetzigen der alten und vollwertigen Macht infolge des deutschen Angriffes verlorenen Tonnage fast zurückbleibt, soll das vorliegende anerkannte Recht auf die deutschen Schiffe und Boote unter folgenden Bedingungen ausgeübt werden.“ Diese Bedingungen bestehen darin, daß die deutsche Regierung den Alliierten das Eigentum aller deutschen Staatsangestötzten gehörigen Handelsfahrzeuge von 1600 Bruttotonnen und darüber, ferner die Hälfte der Schiffe zwischen 1600 und 1600 Tonnen und ein Drittel der Kriegsergebnisse überträgt. Abgesehen davon sollen alle Schiffe abseiltiert werden, die zurzeit im Bau sind (darunter auch der große Haupdt-Dampfer „König Wilhelm“) und die Schiffe der Columbus-Klasse des Norddeutschen Lloyd. (Die Red.) und schließlich sollen an die deutschen Werften verpflichtet werden, fünf Jahre lang Schiffe für die Alliierten, bis zum Übertrittsvertrag von 200000 Brutto-Tonnen pro Jahr in Aussicht auf die Kriegsergebnisse zu bauen. Ausgeführt wurde diese Maßregelung auf rund 7 Millionen Tonnen, wobei die Entente abseiltiert übertrug, während mit sehr höchstem armeliche 750000 Tonnen ganz kleine Schiffe behalten konnten. Die Entente sieht darin, daß sie vor uns nicht den Rücksicht der ganzen Werthe ihrer Handelsflotte verlangt, aufsehend ein Entgegenkommen, was natürlich nicht hindert, daß wir für die nicht durch Naturalleistung gedeckten Werthe Ersatz in Gold oder in anderer Weise leisten müssen.

Durch die von uns zu übernehmenden Verpflichtungen wird nicht nur unsere gegenwärtige Handelsflotte auf einen minimalen Verband an Schiffen verringert, die übrigens für die überseeische Schiffahrt keine

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

1911–1913 folgende

Schiffe fertiggestellt in

1000 Brutto-Tonnen:

Für deutsche Rechnung:

a) Handelsfahrt:

1911 1912 1913

826 882 424

b) Kreuzfahrt:

1911 1912 1913

60 67 58

Für fremde Rechnung:

1911 1912 1913

18 81 84

1911 1912 1913

So.: 402 481 510

Da den ersten Jahren wird eine Möglichkeit,

über die an die Entente

Schiffe von 200000 T.

hinaus auch jährlig für

eigene Rechnung zu

bauen überhaupt nicht

vorliegen, denn die

Leistungsfähigkeit un-

serer Werften wird in

der Regel durch mi-

litärische Ver-

hältnisse in Deutsch-

land bei weitem nicht

die der Jahre vor dem

Kriege erreichten, und

überdies wird neben

der Jahreszeit von

jetzt im Raum befind-

lichen Schiffen an die Leis-

tungsfähigkeit der Werften darf in Anspruch nehmen. Derner erfordert der Übergang vom Kriegsgegner zum Handelsfahrt, der am Teil

der Neubaufähigkeit der Werften, die in den letzten Kriegsjahren zum erheblichen

Teil auf die „aufsetzten“ Kriegs-Zippen eingesetzt haben. Erst nach

einigen Jahren wird der Handelsfahrtbau für eigene Rechnung stärker

in Fluss kommen können, und auch erst dann wird sich das von der

Reichsregierung vorbereitete große Programm der Wiederherstellung

unserer Handelsflotte verwirklichen lassen. Die Möglichkeit aber,

deutsche Schiffe auf ausländischen Werften bauen zu lassen, ist in den

nächsten Jahren infolge des schlechten Standes unserer Wirtschaft sehr

gering. Nach allem wird sich, wenn die Friedensbedingungen in der

rechten Form durchgeführt werden sollten, der deutsche Handelsverkehr

auf Jahre hinzu fremder Tonnen bedienen müssen. (Berl. Lgb.)



Bei der „Beringsträgerei“.

Bon den letzten deutschen Tagen in Island.

Viele mögen heute vom Kriege nichts mehr hören und lesen; zu groß ist die Sorge um Gegenwart und Zukunft. Aber so manche Erinnerungen sind es doch wert, nicht vergessen zu werden. Und wie in einer besseren Welt wandern wir jetzt manchmal im Geiste rückwärts auch zu schweren und schmerzlichen Tagen aus jener Zeit, wie nachstehende Zeilen sie zu erinnern suchen, weil sie trug. Allem wohlgeschätzte Freunde und Würde waren. —

Durch die am 28. September 1918 beginnenden und schnell fortgesetzten Angriffe des Gegners bei Diskusnudeln und im Sperr-Bogen wurden die Stellungen des Marinekorps an der flandrischen Küste und der Äußer-Mündung mit jedem Tage stärker bedroht. Schon die allerdenklichsten Ereignisse konnten uns vor die Notwendigkeit stellen, das seit dem Oktober 1914 behauptete Gebiet aufzugeben. Wir mußten ferner damit rechnen, daß die Engländer, sobald sie die Lage klar überwunden und unsere Räumungsabsichten wahrnahmen, unter in Island befindlichen Streitkräften, vor allem den Torpedobooten, mit stark überlegenen Verbänden den Rückmarsch verlegen würden. Noch am 28. wurde

200000 Tonnen auch die Fertigstellung der deutschen Schiffe, die gleichfalls an die Entente abseiltiert sind, die Leistungsfähigkeit der Werften darf in Anspruch nehmen. Derner erfordert der Übergang vom Kriegsgegner zum Handelsfahrt, der am Teil der Neubaufähigkeit der Werften, die in den letzten Kriegsjahren zum erheblichen Teil auf die „aufsetzten“ Kriegs-Zippen eingesetzt haben. Erst nach einigen Jahren wird der Handelsfahrtbau für eigene Rechnung stärker in Fluss kommen können, und auch erst dann wird sich das von der Reichsregierung vorbereitete große Programm der Wiederherstellung unserer Handelsflotte verwirklichen lassen. Die Möglichkeit aber, deutsche Schiffe auf ausländischen Werften bauen zu lassen, ist in den nächsten Jahren infolge des schlechten Standes unserer Wirtschaft sehr gering. Nach allem wird sich, wenn die Friedensbedingungen in der rechten Form durchgeführt werden sollten, der deutsche Handelsverkehr auf Jahre hinzu fremder Tonnen bedienen müssen. (Berl. Lgb.)

doher mit schwerem, aber schnellen Entschluß ein Teil unserer Boote, der für den Nachtorpofondienst unter Dampf lag, in die deutsche Flucht entstand; die übrigen, soweit sie nicht wegen längerer Instandsetzungsarbeiten außer Fahrbereitschaft waren, folgten in einer der nächsten Nächte. Alle haben umsonst und wohlbthalten die Heimat erreicht; die englische Seegefechtführung zeigt sich in diese letzten Wochen hinzu eine erstaunliche Zurückhaltung.

Bereits an demselben Abend, den 29., traf kurz nach Auslaufen unserer Boote der Befehl zur allgemeinen Räumung der Küste ein; wenige Stunden später, um Mitternacht, wurde er durch einen zweiten Fernspruch ergänzt: die Lage erforderte einen beschleunigten Abbau, da zu plötzlicher Räumung keine Zeit mehr vorhanden.

Wieder freist uns gegeben sei, konnte niemand sagen. Aber was noch irgend von dem um Gehöriges fortgeschafft war, das galt es bei dem herrschenden großen Mangel für die heimische Industrie zu retten. Was zurückblieb, mußte, soweit es dem Feinde

militärisch nützen konnte, gestört werden. Noch in der Nacht vom 29./30. wurde noch diesen Gesichtspunkten der Befehl, zum Abzug aufgelegt; er bedeutete die Vernichtung einer vierjährigen Arbeit. Seit dem Oktober 1914 hatten wir das fandtliche Küstenland gleichsam wie ein kleines Reich für sich innegehabt und führt uns dort zugehörig, ja heimlich, Teufelskäthe und unfehlbare Bande — wirtschaftliche, politische und menschliche — verknüpft uns mit Land und Leuten.

Die beiden ersten Oktoberwochen verbrachten wir in einem Zustande höchster Spannung und fellsamer Schwere. Die feindlichen Angriffe füllten von uns waren fast wilder Erwartungen voraus zum Stehen gekommen. Jede kleine Verbesserung der Lage erwachte uns neue Hoffnung, den Friedenskrieg oder Waffenstillstand erzielte doch noch in unserer fandtlichen Kriegshelm zu erleben.

Die Räumungsarbeiten wurden trocken planmäßig, unter Ausnutzung der genommenen Zeit, fortgesetzt.

Die Werken von Offiziere und Mannschaften sollten noch Abbau allen wertvollen Materials ihrer Tätigkeit ein, alle freudig entbehrlichen Arbeiter der Werke, Hafenamt und Wirtschaftsbetriebe, deren Mehrzahl ja für erzählerische Märkte ungeeignet war, wurden sobald als möglich mit der Bohr in die Seemutter geschickt. Die Häfen von Ostende und Zeebrugge sollten nun Befehl der Heeresgruppe kurz vor dem Abzug so ausgerichtet werden, daß ihre Benutzung durch feindliche Landungsunterstützungen unmöglich war; die hierzu erforderlichen umfassenden Befestigungen wurden getroffen. Die eingeborene Bevölkerung wurde durch eine Bekanntmachung des Kommandierenden Admirals dazu ermahnt, auch in diesen Tagen der Sicherheit sich ruhig und verständig zu verhalten, wie sie es zu ihrem eigenen Nutzen die vergangenen vier Jahre hindurch getan hätte. Wir haben über die Haltung der Einwohner, besonders auch der niederen belgischen Beamten, der Kanal- und Schleusenwärter, die in diesen Tagen einen sehr wichtigen Dienst verloren, nirgends zu klagen gehabt.

Dienjenigen Männer, die unter belgischer Herrschaft nicht mehr leben konnten und wollten, die sich die Auswanderung nach Deutschland wünschten, durften sie ihr am meisten lieben, und in diesem schmerzlichen Zustand die Helmata genommen. Auch sie wurden um den Trost ihres Lebens ärmer.

Heute zeigen sich in Deutschland kaum noch Stimmen für das deutsche Elend.

Wie sollten wir da noch an Fländern denken? Aber ein kurzer Abschiedsgruß hoffen doch die verbleibenden, die in diesen Tagen ihre Hoffnungen an die unterfest hielten.

Ziel einer deutschen Blamenpolitik müsste sein die Wiederherstellung des germanischen Stammesempfindens, des Unabhängigkeitsempfindens der Blamen, damit die allmähliche Annäherung Fländers, das in den letzten Jahrzehnten völlig dem Einfluß französischen Machteinflusses und welscher Kultur verfallen war, an Deutschland; ein Ziel, dessen Erreichung auch Deutschland ohne Auseinander, wirtschaftliche, politische und militärische Auseinandersetzung, nichts brachte, das aber nichts gewöhnliches in sich habe, in das im Grunde etwas selbstverständliches war. Einheitsfeindschaft jedoch erzielte es die Dienstherren Deutschen nicht, die Fländern einfach unter unsere Herrschaft stellen wollten; aberfeindsel ob es eine lebhafter noch zahlreichere Gegnerschaft, welche behauptete, die jungen Kreisbestrebungen der Blamen seien einer von uns nur künstlich ausgeschöppte Mode und entstiegen jedes tatsächlichen Grundblone. Beides ist leicht falsch. Eine Einverwohnung Fländers, wenn sie überhaupt jemals erreicht worden wäre, hätte bei der Eigenart des nördlichen Volkscharakters und den schierlichen inneren Unterschieden des Landes zweifellos nicht nur mehr gebracht. Widerfeind Fländers, der nicht die Mannschaftswelt als eigene Mannschaftswelt ansah, der nicht die christliche Bevölkerung, ja das lutherisch-fürstliche Überstrebunen der Empfindungen, einmal mitfeierte, die himmlisch rührende Sinneshabe dieser politisch so wenig aufschlußreichen Menschen an ihren Freiheitsgedanken zu beobachten. Gelegenheit gehabt hat.

Allerdings, über der deutschen Blamenpolitik hat von Seiten an kein offizieller Standpunkt genommen. Wir hätten sie förmlich im Kreis der beteiligten münsterl. Innenstaaten aber in dem Ausweichen, wo unsere Seeze in Belgien erschüttert. Statt dessen hat es noch während der ganzen ersten Kriesszeit an jeder Welsung der Reichsleitung, an jeder politischen Machtlinie gefehlt. Sein Wunder, wenn auch in der deutsehs. Distanzlosigkeit das Verhältnis seines blieb. Ein Unterschied in der Behandlung der Blamen und Wallonen wurde überhaupt nicht gemacht, johrelang oft noch nicht nur nichts im Sinne einer einheitlichen Förderung der Provinz, sondern es wurde sogar vor zahlreichen hohen und niederen deutschen Stellen in Belgien allen plamenpolitischen Verstrebungen bemüht entgegengearbeitet. Das die Beweise trocken Wurzel gefehlt, das sie unverachtet doch schweren militärischen Drucke, mit dem wir Fländern bedrohten mussten, in dem Maße, wie es gefehlt, sich schließlich ausbreiteten hat, ist uns oft wunderbar erschienen und war ein Zeichen für ihre innere Kraft. Anderseits war es wohl theoretisch, wenige weite Kreise unter den Blamen sich vorsichtig zurückhielten, solange der Krieg nicht entschieden war.

Hatten wir vom ersten Tage an die Blamenfrage nach gleichen Gesichtspunkten sowohl im Operationsstab wie in der Etappe und im weiteren Befehl des Generalquartiermeisters, kriegerische und gleichzeitig wirtschaftliche, so hätten wir zweifellos bei jedem zu unglücklicher Aussage des Generals eben Weißbarts schaffen können und es bleibt schamvärmt, ob sie aus dem Zusammenbruch etwas retten werden; kulturell darunter steigend, wirtschaftlich schwach, politisch unverantworten hatten sie Anlehnung und Ansturm so dringend nötig. Auch drohen in Fländern wurde der Weltkrieg zur Tragödie eines Volkes. —

In der Nacht vom 18. zum 19. Oktober wurden die schweren Panzergleiter, die bereits in Richtung auf Gent zurückgeführt worden waren, wieder in die Nähe der Front vorgezogen. Aber die Sollungen, die sich daran klammerten, erholten sich schnell als trügerisch. Schon in den früher Morgenstunden des anschließenden Tages kauften von Sporn und Dämmen her schweres Trommelfeuers herüber, das Schlimmes ahnen ließ. Alle kannten Nachrichten von der 4. Armee, der Gegner sei im Vordehnen und habe Rolle-Lafette genommen. Nachmittags erging an das Marinekorps der Befehl, sich in der bevorstehenden Nacht unbemerkt vom Feinde zu lösen und die rückwärtige Bewegung anzutreten. Am Dämmerung legten unsere brauen kleinen Motorboote noch eine Minenperrre vor der Küste, um den Gegner jede Angriffserhebung zu erschweren.

Der Befehl zum Abzugsmanöver wurde, da die Tage sich noch einmal etwas zu bestern schien, abends wieder zurückgenommen; freudig und gespannt verfolgten wir, wie der Feind nun schon verlassene Widerstände Grevenbroich und weiter nach Süden die Mündung der Meuse errang und damit unsere Rückmarschlinie unersetzbar bestrahlte, wurden unser vorrückenden Stellungen an der Landfront unabschätzbar. Um 5 Uhr Abends nachmittags am 19. Oktober kam die endgültige Weisung zum Beginn des Abmarsches. Wendts erlich der Kommandierende Admiral folgenden Kriegsbefehl:

Kriegsabfahrtbefehl.

Auf Befehl der Obersten Heeresleitung wird das Marinekorps seine jetzigen Kampfstellungen räumen, um in neuem Marschfeld seinen Gefecht zu werden.

Das Marinekorps hat die fandtliche Küste und die anschließenden Gewässer nunmehr 4 Jahre hindurch gehalten, ohne einen Auftrag darunter dreizehnmal so lange wie sonst; es darf nicht unabschätzbar. Um 5 Uhr Abends nachmittags am 19. Oktober kam die endgültige Weisung zum Beginn des Abmarsches. Wendts erlich der Kommandierende Admiral folgenden Kriegsbefehl:

Kriegsabfahrtbefehl.

Auf Befehl der Obersten Heeresleitung wird das Marinekorps seine jetzigen Kampfstellungen räumen, um in neuem Marschfeld seinen Gefecht zu werden.

Das Marinekorps hat die fandtliche Küste und die anschließenden Gewässer nunmehr 4 Jahre hindurch gehalten, ohne einen Auftrag darunter dreizehnmal so lange wie sonst; es darf nicht unabschätzbar. Um 5 Uhr Abends nachmittags am 19. Oktober kam die endgültige Weisung zum Beginn des Abmarsches. Wendts erlich der Kommandierende Admiral folgenden Kriegsbefehl:

Mit dem Tag räumen nunmehr aus ihren festen Stellungen unbefestigte herauszurücken werden, so können sie diese verlassen mit dem festen Beauftrag, treuer, tapferer Widerstand zu leisten. Keine übermäßige Flotte der verhinderten Meere hat es auch nur genutzt, die unbarmherzige Seefahrt von Alandern ernstlich angrenzen, und das Marinekorps würde die Küste nach wie vor unbegrenzte Zeit gehalten haben.

Bei der nun bevorstehenden schweren Aufgabe, die des Rückmarsches und des Marschmarchenwerks erwarte ich, daß die alte Mannesucht sich in hellem Blute gießen wird; darin liegt die Probe auf die Tüchtigkeit von Kühnen und Truppen.

Trotzigen Einsatz richten wir in neuen Stellungen ein, in denen wir unseren Kriegsgeist bewahren wollen.

Mit hoher und dankbarer Erwartung ereden ich, daß die Kühnen und die Tüchtigkeit des Marschmarchenwerks, die Tapferkeit und Furchtlosigkeit befiehlt werden, für die die Seebrüder hierher die Schreinen unterliegen. Wie weit in die freien Weite Meeres hinunter Sie haben die Ehre der Flagge hochgehalten bis zum letzten Tropen.

Als nächste Hauptüberlandstrecke, in die das Korps zurückgeführt werden soll, war eine Stellung von Grevenbroich (stunde 25 Kilometer östlich von Brügge) bis zur belgischen Grenze herausgewählt und vorbereitet. Die Aufgabe war auch rein taktisch nicht ganz einfach. Die Seefront mußte abschnittsweise entfeindet werden, der Rückverkehr des senkrechten durch laufenden Landeslungen verhindert werden; bis zum letzten Augenblick aber ost es, die Küste in verteidigungsfähigem Zustande zu halten, damit jede feindliche Landung in der Flanke unmöglich bleibe. Die Bevölkerung wurde in Ruhe und Ordnung durchgeführt, ohne daß der Feind von Land oder See nachzudenken verfuhrte. An die Bevölkerungen der Küstenstädte laufen, die zwar in den letzten Wochen einige Marschübungen vorgenommen hatten, aber die doch ihrer Ausbildung und Ausbildung nach keine Vorbereitungstruppen waren, stellten die nächsten Tage hohe Anforderungen.

Untere Leitern beobachtete Tage droben in Fländern waren trübe und kalt. Trotzdem war das Bild, als wir am 19. nachmittags nochmal das Gelände der ehemaligen Welle Welle durchschritten, ein wenig besser als die vorherigen Tage. Die wenigen verstreut liegenden Gebäude und einige Torpedoboote, die wir meist früher erlegten Beschädigungen nicht hatten fortsetzen können, lagen gesprengt auf dem Grunde, nur mit Schornsteinen und Mauern aus dem Wasser ragend, die Schwimmbrände waren verfehlt, die zerstörten Kräne ließen fälschlich ihre hohen Ausläger hängen, Frauen und Kinder aus den nahe gelegenen Stadtteilen schleppten, glücklich und fröhlich zugleich, zurückgelassene Räume und Kästen, allerhand Hausrat und Liegegegenstände kleineren Ausmaßes. Einige wenige Bewohner lebten in ihren Wohnungen; wie ließen sie gewöhnt. Aus grauen Wolken rieselte flandtlicher Herbstregen über die zerstörten Städte.

Der Stab des Generalkommandos siedelte am 19. Oktober, ebenso befiehlgemäß noch Eckloo über. Nur der Kommandierende Admiral selbst blieb noch in Brügge; er wollte unter den zurückmarschierenden Truppen sein. Ohne Unterstoß donnerten die Artillerie in der letzten Nacht die Kolonnen, die Kreuzfahrer und die Schäfte durch die Straßen. Ein dunkler Himmel deckte die Gründstrecke. Nur der Polstriaad stand unversehrt und unbeschadet auch über diesem Bande der Menschenmenscheide, in tropfenden Nebel gehüllt. Das war kein geschildnetes Meer, das nur dem Feinde floh, es war ein odioses gemordetes Volk, das aus festen Hafenstädtchen ins Dunkle und Ungemüte zog.

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

Truppen, deren Stimmung und Haltung keinen Anlaß zu Tadel gaben. Dann ging es an die Küste. Weit und frei lag die See, vom Feinde waren auch keine Wiederläufe zu sehen. Der Admiral befahl die Batterie, das Geschützfeuer die ganze Zeit aufrecht zu halten; die mitfahrenden Batterien waren schon seit geraumer Zeit auf die Geleise gesprengt worden, nachdem sie ihre Munition sonst als möglich gegen die Landfront verweert hatten. Er mahnte die Besatzungen, den Kopf hoch und bis zum letzten Augenblick die Augen offen zu halten, und überzeugte sich davon, daß die Spezierung von Zebrägur zu gründlich durchgeführt war, daß der Gegner keinen Auge von dem Hafen mehr haben konnte.

Nach Brügge zurückgekehrt, ließ er den Bürgermeister und Stadtsekretär kommen und ihnen einige Abschiedsworte sagen; sie wurden über die Lage unterrichtet und aufgefordert, durch ihre Bürgermeister dafür zu sorgen, daß in der Zeit zwischen dem Abzug unserer Nachhutten und dem Einmarsch der Ententetruppen die

öffentliche Ordnung aufrecht erhalten bliebe; zum Schluß wurde ihnen der Wunsch ausgetragen, daß die schönste Stadt, die wir vier Jahre lang bewohnt hatten, auch den letzten Abschnitt des Krieges unbeschädigt überbauen möge. Dann übergab der Kommandierende Oberstleutnant Führer der Sturmabteilung, der mit seinen Leuten bis zum Tagmorgen unserer letzten Truppen zurückblieb, den Befehl über die Stadt.

Die Reichsfliegessquadron oben auf dem Belfort war am Abend vorher noch Dankesreden für immer niedergeschossen worden. Jetzt nahmen wir noch die Admiralsflagge ein, die über dem Eingang zu unserem Stabsquartier wehte. Dann war nichts mehr zu tun übrig. Es war 12 Uhr mittags und die Belfortsglocken hatten eben ihr langes Spiel beendet, das sie zu den vollen Stunden erklingen lassen, als Admiral v. Schröder mit mir langsam zum Heiligenkreuz auf der Straße nach Gent hinaufzog.

Erich Edgar Schulze, Korvettenkapitän.



Rundgebungen der Marine.

Die Vertreter der deutschen Schifffahrt, mehr als 1000 an der Zahl, versammelten sich am 17. Mai in großer Saal des Kontinentgartens in Hamburg zu einer Bootservereinigung gegen den Deutschen Reichstag. Nach Reden von Direktor Hubmann, Kapitän Schaeffer und Paul Müller, dem Vorsitzenden des Deutschen Seemansvereinbundes, wurde gegen den gesetzlichen deutscher Gewerkschößen lehnberechtigten Friedensentwurf der katholischen Einprägung abgestimmt. Es wurde eine Entziehung angenommen, in der es heißt:

Innsbesondere protestiert die Versammlung gegen diejenigen Verhandlungen, durch welche die vom Kriege zerstörte deutsche Schifffahrt vernichtet, der Werthaufbau unmöglich gemacht werden soll. Die Neuerung der bestehenden Regierung und der Deutschen Nationalversammlung, nach dieser Gedanken unverhältniß und unenstprechbar sei, findet vollständige Zustimmung. Die Versammlung fordert die politische Regierung, an diesem Standpunkt unverzüglich festzuhalten wird, was auch immer kommen möge, und dass sich unsere Unterhändler nie und nimmer bereit finden werden, das Todesurteil des deutschen Volkes selbst zu unterzeichnen. Die Verantwortlichen ihrerseits sind fest entschlossen, selbst über alle Folgen solcher Ablehnung auf sich zu nehmen, als den ehrlosen Bedingungen der Feinde sich zu fügen.

In Kiel fand am 22. Mai auf dem alten Exerzierplatz eine mächtvolle Kundgebung der Marine gegen den nun angekündigten Gewalt- und Raubreden statt, zu der sich die Offiziere, Deckoffiziere, Unteroffiziere und Mannschaften des Gardekorps und des Friedenskorps zu Tausenden versammelt hatten. Nachdem mehrere Reden die Gedankenbekämpfung für unannehmbar erklärt und die Notwendigkeit geschafft, die Unterstützung der Regierung betont hatten, sprach der Stationschef Konteradmiral Bleuer in einer einprägsamen Ansprache zur Einigkeit, an der allein die feindliche Rache und Angstigkeit zu Ende gehen würden, und verlos zum Schluß eine an den Chef der Admiralität und den Reichsverteidiger gerichtete Entschließung, die einstimmig angenommen wurde, in der die Marineangehörigen aller Dienstgrade und Truppenteile erklären, daß der uns zugemutete Gewaltfriede, der das deutsche Volk zu einem explodieren und elenden Sklavendasein verurteilen will, unannehmbar ist.

Die Verluste unserer Marine im Weltkrieg

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

- 1 Minenschiff (Vor-Dreadnought-Typ),
- 1 Schlachtkreuzer,
- 8 ältere Panzerkreuzer,
- 8 moderne und 10 ältere kleine Kreuzer,
- 7 Kanonenboote,
- 3 Flugabwehrboote,
- 49 Zerstörer,
- 21 große und 41 kleine Torpedoboote,
- 28 Minenfahrtboote,
- 9 Hilfskreuzer,
- 122 Zieldampfer, Logger und sonstige Hilfsschiffe und 189 U-Boote.

82 Unterseeboote sind in der Nordsee und im Atlantik, 3 in der Ostsee, 72 in Fländern, 16 im Mittelmeer und 5 im Schwarzen Meer untergegangen. 14 wurden von der eigenen Besatzung gesprengt, 7 neutralisiert.

Die Verluste der Marine an Toten waren:

Flotte: 498 Offiziere, 5222 Deckoffiziere und Unteroffiziere, 12 686 Mannschaften;
Marinekorps: 228 Offiziere, 1488 Deckoffiziere und Unteroffiziere, 8890 Mannschaften.
In Flushing fielen 10 Offiziere, 33 Porteepe-Unteroffiziere und 168 Mann.

Der „Seeadler“. Kommandant Graf Luckner auf der Heimreise.

Graf Luckner befindet sich, wie gemeldet, auf der Heimreise aus Neuseeland, so meint Reuter. Von neuem wird so die Erinnerung an die Seelodden geweckt, die er mit seinem Hilfskreuzer Seeadler 1917 vollbracht hat.

Ende März 1917 war es, als durch ein Rio de Janeiro eingelaufenes Schiff bekannt wurde, daß wieder einmal ein deutsches Kriegsschiff gelungen sei, die angeblich so starken Überwachungslinien an den Ausgängen der Nordsee zu durchbrechen und auf den Hochseeterritorien des Weltverkehrs auf seimbliche Schiffe zu jagen. Zweist in Atlantik tätig, verlegte der Seeadler später sein Jagdgebiet nach dem Stillen Ozean, um den Schiffsoberflächen zwischen Australien und Amerika zu unterbinden. Eine Reihe von Schiffen verschwanden damals, ohne daß man je wieder Kenntnis von ihnen erhielt. Nach achtmonatiger Jagd mußte sich endlich Graf Luckner entscheiden, den Schiffsoberflächen zu reingen und legte so diesem Zweck den Seeadler auf der einsamen Insel Mopapa (Solemn-Isle) auf den Strand. Eine Handvoll tröstlosen Überlebenden stiegen aus dem Seeadler, das auf den Rodelsteinen, das heißt nicht mehr überwacht werden durfte, auf den Strand. So weit als möglich verloren, und am 21. August ging Graf Luckner mit 5 Mann der Belegschaft auf einer bewohnten Inselnasse in See, um ein zu weiteren Unternehmungen passende Schiff zu suchen. Das Boot lief jedoch am 8. Oktober bei den Inseln der Tuamotu-Inselkette in die Hande und die Bewohner wurden nach einer Insel, nahe bei Neuseeland, gebracht. Eine Glücksmeldung, die eine auf der Motorbarkasse des Lagerkommandanten, der andere auf einem Segler, möglichst leidet. Dem bei dem Wrack des Seeadlers zurückgebliebenen Teil der Belegschaft gelang es, sich eines französischen Seglers zu bemächtigen und auf diesem Anfang September in See zu stechen. Bei den Tuamotu-Inseln erlitt er Schiffbruch, konnte aber, wenn auch unter schweren Unbillungen, auf einem schmalen Schollen seine Fahrt fortsetzen und Anfang März 1918 in der Stütze von 1 Offizier und 5 Mann im Chile landen, wo man ihnen zwar die Waffen fortnahm, sie aber sonst als Schiffbrüchige behandelte. Die Fahrt des Seeadlers war zu Ende.

Seitdem ist der heldenhafte Führer des „Seeadler“ auf der Heimreise, in ein anderes Kriegsland, als das es war, das er einst mit fastigen Hoffnungen verließ. Wedi ist längstlos begreifen und verbunken. Wenn aber die Seelodden des Weltkrieges ergäßt werden, dann wird man auch immer den kleinen Kreuzers und seines Führers in Dankbarkeit gedenken.

Bewegung gefunkeneter Schiffe.

Der Tauchboot- und Minenkrieg hat der Weltflotte schwere Verluste beigebracht. Aber auch jetzt noch bewegen sich durch den stärkeren Verkehr von Kreuzerschiffen und durch den Zerstörer der Kriegsfahrzeuge auf See, und die Bergungsfähigkeit nimmt einen immer größeren Aufschwung. So wurden überall neue Unternehmen gegründet, die sich mit der Bergung von Schiffen auf See beschäftigen sollen. In England, das überaus große Schiffsoverluste erlitten hat, ist auch, wie der „Pramehus“ mitteilt, die Bergungsfähigkeit zu außerordentlicher Höhe angepeilt. Während der Jahre 1915–1917 sind in englischen Gewässern insgesamt 280 Schiffe geborgen worden. Im Jahr 1916 ergaben die Monate Januar bis Mai die Bergung von 146 gesunkenen oder gesunkenen Schiffen. Neben vielen kleinen Rettungsschiffen befindet darunter auch eine Reihe ganz großer Fahrzeuge. Schiffe, die durch Torpedoschaden ins Sinken gebracht worden waren, sind am schwierigsten zu bergen, zum großen Teil sind hier die Bergabfälle der Kriegsfahrzeuge die Ursache für See, und die Bergungsfähigkeit nimmt einen immer größeren Aufschwung. So wurden überall neue Unternehmen gegründet, die sich mit der Bergung von Schiffen auf See beschäftigen sollen. In England, das überaus große Schiffsoverluste erlitten hat, ist auch, wie der „Pramehus“ mitteilt, die Bergungsfähigkeit zu außerordentlicher Höhe angepeilt. Während der Jahre 1915–1917 sind in englischen Gewässern insgesamt 280 Schiffe geborgen worden. Im Jahr 1916 ergaben die Monate Januar bis Mai die Bergung von 146 gesunkenen oder gesunkenen Schiffen. Neben vielen kleinen Rettungsschiffen befindet darunter auch eine Reihe ganz großer Fahrzeuge. Schiffe, die durch Torpedoschaden ins Sinken gebracht worden waren, sind am schwierigsten zu bergen, zum großen Teil sind hier die Bergabfälle der Kriegsfahrzeuge die Ursache für See, und die Bergungsfähigkeit nimmt einen immer größeren Aufschwung. So wurden überall neue Unternehmen gegründet, die sich mit der Bergung von Schiffen auf See beschäftigen sollen. In England, das überaus große Schiffsoverluste erlitten hat, ist auch, wie der „Pramehus“ mitteilt, die Bergungsfähigkeit zu außerordentlicher Höhe angepeilt. Während der Jahre 1915–1917 sind in englischen Gewässern insgesamt 280 Schiffe geborgen worden. Im Jahr 1916 ergaben die Monate Januar bis Mai die Bergung von 146 gesunkenen oder gesunkenen Schiffen. Neben vielen kleinen Rettungsschiffen befindet darunter auch eine Reihe ganz großer Fahrzeuge. Schiffe, die durch Torpedoschaden ins Sinken gebracht worden waren, sind am schwierigsten zu bergen, zum großen Teil sind hier die Bergabfälle der Kriegsfahrzeuge die Ursache für See, und die Bergungsfähigkeit nimmt einen immer größeren Aufschwung. So wurden überall neue Unternehmen gegründet, die sich mit der Bergung von Schiffen auf See beschäftigen sollen. In England, das überaus große Schiffsoverluste erlitten hat, ist auch, wie der „Pramehus“ mitteilt, die Bergungsfähigkeit zu außerordentlicher Höhe angepeilt. Während der Jahre 1915–1917 sind in englischen Gewässern insgesamt 280 Schiffe geborgen worden. Im Jahr 1916 ergaben die Monate Januar bis Mai die Bergung von 146 gesunkenen oder gesunkenen Schiffen. Neben vielen kleinen Rettungsschiffen befindet darunter auch eine Reihe ganz großer Fahrzeuge. Schiffe, die durch Torpedoschaden ins Sinken gebracht worden waren, sind am schwierigsten zu bergen, zum großen Teil sind hier die Bergabfälle der Kriegsfahrzeuge die Ursache für See, und die Bergungsfähigkeit nimmt einen immer größeren Aufschwung. So wurden überall neue Unternehmen gegründet, die sich mit der Bergung von Schiffen auf See beschäftigen sollen. In England, das überaus große Schiffsoverluste erlitten hat, ist auch, wie der „Pramehus“ mitteilt, die Bergungsfähigkeit zu außerordentlicher Höhe angepeilt. Während der Jahre 1915–1917 sind in englischen Gewässern insgesamt 280 Schiffe geborgen worden. Im Jahr 1916 ergaben die Monate Januar bis Mai die Bergung von 146 gesunkenen oder gesunkenen Schiffen. Neben vielen kleinen Rettungsschiffen befindet darunter auch eine Reihe ganz großer Fahrzeuge. Schiffe, die durch Torpedoschaden ins Sinken gebracht worden waren, sind am schwierigsten zu bergen, zum großen Teil sind hier die Bergabfälle der Kriegsfahrzeuge die Ursache für See, und die Bergungsfähigkeit nimmt einen immer größeren Aufschwung. So wurden überall neue Unternehmen gegründet, die sich mit der Bergung von Schiffen auf See beschäftigen sollen. In England, das überaus große Schiffsoverluste erlitten hat, ist auch, wie der „Pramehus“ mitteilt, die Bergungsfähigkeit zu außerordentlicher Höhe angepeilt. Während der Jahre 1915–1917 sind in englischen Gewässern insgesamt 280 Schiffe geborgen worden. Im Jahr 1916 ergaben die Monate Januar bis Mai die Bergung von 146 gesunkenen oder gesunkenen Schiffen. Neben vielen kleinen Rettungsschiffen befindet darunter auch eine Reihe ganz großer Fahrzeuge. Schiffe, die durch Torpedoschaden ins Sinken gebracht worden waren, sind am schwierigsten zu bergen, zum großen Teil sind hier die Bergabfälle der Kriegsfahrzeuge die Ursache für See, und die Bergungsfähigkeit nimmt einen immer größeren Aufschwung. So wurden überall neue Unternehmen gegründet, die sich mit der Bergung von Schiffen auf See beschäftigen sollen. In England, das überaus große Schiffsoverluste erlitten hat, ist auch, wie der „Pramehus“ mitteilt, die Bergungsfähigkeit zu außerordentlicher Höhe angepeilt. Während der Jahre 1915–1917 sind in englischen Gewässern insgesamt 280 Schiffe geborgen worden. Im Jahr 1916 ergaben die Monate Januar bis Mai die Bergung von 146 gesunkenen oder gesunkenen Schiffen. Neben vielen kleinen Rettungsschiffen befindet darunter auch eine Reihe ganz großer Fahrzeuge. Schiffe, die durch Torpedoschaden ins Sinken gebracht worden waren, sind am schwierigsten zu bergen, zum großen Teil sind hier die Bergabfälle der Kriegsfahrzeuge die Ursache für See, und die Bergungsfähigkeit nimmt einen immer größeren Aufschwung. So wurden überall neue Unternehmen gegründet, die sich mit der Bergung von Schiffen auf See beschäftigen sollen. In England, das überaus große Schiffsoverluste erlitten hat, ist auch, wie der „Pramehus“ mitteilt, die Bergungsfähigkeit zu außerordentlicher Höhe angepeilt. Während der Jahre 1915–1917 sind in englischen Gewässern insgesamt 280 Schiffe geborgen worden. Im Jahr 1916 ergaben die Monate Januar bis Mai die Bergung von 146 gesunkenen oder gesunkenen Schiffen. Neben vielen kleinen Rettungsschiffen befindet darunter auch eine Reihe ganz großer Fahrzeuge. Schiffe, die durch Torpedoschaden ins Sinken gebracht worden waren, sind am schwierigsten zu bergen, zum großen Teil sind hier die Bergabfälle der Kriegsfahrzeuge die Ursache für See, und die Bergungsfähigkeit nimmt einen immer größeren Aufschwung. So wurden überall neue Unternehmen gegründet, die sich mit der Bergung von Schiffen auf See beschäftigen sollen. In England, das überaus große Schiffsoverluste erlitten hat, ist auch, wie der „Pramehus“ mitteilt, die Bergungsfähigkeit zu außerordentlicher Höhe angepeilt. Während der Jahre 1915–1917 sind in englischen Gewässern insgesamt 280 Schiffe geborgen worden. Im Jahr 1916 ergaben die Monate Januar bis Mai die Bergung von 146 gesunkenen oder gesunkenen Schiffen. Neben vielen kleinen Rettungsschiffen befindet darunter auch eine Reihe ganz großer Fahrzeuge. Schiffe, die durch Torpedoschaden ins Sinken gebracht worden waren, sind am schwierigsten zu bergen, zum großen Teil sind hier die Bergabfälle der Kriegsfahrzeuge die Ursache für See, und die Bergungsfähigkeit nimmt einen immer größeren Aufschwung. So wurden überall neue Unternehmen gegründet, die sich mit der Bergung von Schiffen auf See beschäftigen sollen. In England, das überaus große Schiffsoverluste erlitten hat, ist auch, wie der „Pramehus“ mitteilt, die Bergungsfähigkeit zu außerordentlicher Höhe angepeilt. Während der Jahre 1915–1917 sind in englischen Gewässern insgesamt 280 Schiffe geborgen worden. Im Jahr 1916 ergaben die Monate Januar bis Mai die Bergung von 146 gesunkenen oder gesunkenen Schiffen. Neben vielen kleinen Rettungsschiffen befindet darunter auch eine Reihe ganz großer Fahrzeuge. Schiffe, die durch Torpedoschaden ins Sinken gebracht worden waren, sind am schwierigsten zu bergen, zum großen Teil sind hier die Bergabfälle der Kriegsfahrzeuge die Ursache für See, und die Bergungsfähigkeit nimmt einen immer größeren Aufschwung. So wurden überall neue Unternehmen gegründet, die sich mit der Bergung von Schiffen auf See beschäftigen sollen. In England, das überaus große Schiffsoverluste erlitten hat, ist auch, wie der „Pramehus“ mitteilt, die Bergungsfähigkeit zu außerordentlicher Höhe angepeilt. Während der Jahre 1915–1917 sind in englischen Gewässern insgesamt 280 Schiffe geborgen worden. Im Jahr 1916 ergaben die Monate Januar bis Mai die Bergung von 146 gesunkenen oder gesunkenen Schiffen. Neben vielen kleinen Rettungsschiffen befindet darunter auch eine Reihe ganz großer Fahrzeuge. Schiffe, die durch Torpedoschaden ins Sinken gebracht worden waren, sind am schwierigsten zu bergen, zum großen Teil sind hier die Bergabfälle der Kriegsfahrzeuge die Ursache für See, und die Bergungsfähigkeit nimmt einen immer größeren Aufschwung. So wurden überall neue Unternehmen gegründet, die sich mit der Bergung von Schiffen auf See beschäftigen sollen. In England, das überaus große Schiffsoverluste erlitten hat, ist auch, wie der „Pramehus“ mitteilt, die Bergungsfähigkeit zu außerordentlicher Höhe angepeilt. Während der Jahre 1915–1917 sind in englischen Gewässern insgesamt 280 Schiffe geborgen worden. Im Jahr 1916 ergaben die Monate Januar bis Mai die Bergung von 146 gesunkenen oder gesunkenen Schiffen. Neben vielen kleinen Rettungsschiffen befindet darunter auch eine Reihe ganz großer Fahrzeuge. Schiffe, die durch Torpedoschaden ins Sinken gebracht worden waren, sind am schwierigsten zu bergen, zum großen Teil sind hier die Bergabfälle der Kriegsfahrzeuge die Ursache für See, und die Bergungsfähigkeit nimmt einen immer größeren Aufschwung. So wurden überall neue Unternehmen gegründet, die sich mit der Bergung von Schiffen auf See beschäftigen sollen. In England, das überaus große Schiffsoverluste erlitten hat, ist auch, wie der „Pramehus“ mitteilt, die Bergungsfähigkeit zu außerordentlicher Höhe angepeilt. Während der Jahre 1915–1917 sind in englischen Gewässern insgesamt 280 Schiffe geborgen worden. Im Jahr 1916 ergaben die Monate Januar bis Mai die Bergung von 146 gesunkenen oder gesunkenen Schiffen. Neben vielen kleinen Rettungsschiffen befindet darunter auch eine Reihe ganz großer Fahrzeuge. Schiffe, die durch Torpedoschaden ins Sinken gebracht worden waren, sind am schwierigsten zu bergen, zum großen Teil sind hier die Bergabfälle der Kriegsfahrzeuge die Ursache für See, und die Bergungsfähigkeit nimmt einen immer größeren Aufschwung. So wurden überall neue Unternehmen gegründet, die sich mit der Bergung von Schiffen auf See beschäftigen sollen. In England, das überaus große Schiffsoverluste erlitten hat, ist auch, wie der „Pramehus“ mitteilt, die Bergungsfähigkeit zu außerordentlicher Höhe angepeilt. Während der Jahre 1915–1917 sind in englischen Gewässern insgesamt 280 Schiffe geborgen worden. Im Jahr 1916 ergaben die Monate Januar bis Mai die Bergung von 146 gesunkenen oder gesunkenen Schiffen. Neben vielen kleinen Rettungsschiffen befindet darunter auch eine Reihe ganz großer Fahrzeuge. Schiffe, die durch Torpedoschaden ins Sinken gebracht worden waren, sind am schwierigsten zu bergen, zum großen Teil sind hier die Bergabfälle der Kriegsfahrzeuge die Ursache für See, und die Bergungsfähigkeit nimmt einen immer größeren Aufschwung. So wurden überall neue Unternehmen gegründet, die sich mit der Bergung von Schiffen auf See beschäftigen sollen. In England, das überaus große Schiffsoverluste erlitten hat, ist auch, wie der „Pramehus“ mitteilt, die Bergungsfähigkeit zu außerordentlicher Höhe angepeilt. Während der Jahre 1915–1917 sind in englischen Gewässern insgesamt 280 Schiffe geborgen worden. Im Jahr 1916 ergaben die Monate Januar bis Mai die Bergung von 146 gesunkenen oder gesunkenen Schiffen. Neben vielen kleinen Rettungsschiffen befindet darunter auch eine Reihe ganz großer Fahrzeuge. Schiffe, die durch Torpedoschaden ins Sinken gebracht worden waren, sind am schwierigsten zu bergen, zum großen Teil sind hier die Bergabfälle der Kriegsfahrzeuge die Ursache für See, und die Bergungsfähigkeit nimmt einen immer größeren Aufschwung. So wurden überall neue Unternehmen gegründet, die sich mit der Bergung von Schiffen auf See beschäftigen sollen. In England, das überaus große Schiffsoverluste erlitten hat, ist auch, wie der „Pramehus“ mitteilt, die Bergungsfähigkeit zu außerordentlicher Höhe angepeilt. Während der Jahre 1915–1917 sind in englischen Gewässern insgesamt 280 Schiffe geborgen worden. Im Jahr 1916 ergaben die Monate Januar bis Mai die Bergung von 146 gesunkenen oder gesunkenen Schiffen. Neben vielen kleinen Rettungsschiffen befindet darunter auch eine Reihe ganz großer Fahrzeuge. Schiffe, die durch Torpedoschaden ins Sinken gebracht worden waren, sind am schwierigsten zu bergen, zum großen Teil sind hier die Bergabfälle der Kriegsfahrzeuge die Ursache für See, und die Bergungsfähigkeit nimmt einen immer größeren Aufschwung. So wurden überall neue Unternehmen gegründet, die sich mit der Bergung von Schiffen auf See beschäftigen sollen. In England, das überaus große Schiffsoverluste erlitten hat, ist auch, wie der „Pramehus“ mitteilt, die Bergungsfähigkeit zu außerordentlicher Höhe angepeilt. Während der Jahre 1915–1917 sind in englischen Gewässern insgesamt 280 Schiffe geborgen worden. Im Jahr 1916 ergaben die Monate Januar bis Mai die Bergung von 146 gesunkenen oder gesunkenen Schiffen. Neben vielen kleinen Rettungsschiffen befindet darunter auch eine Reihe ganz großer Fahrzeuge. Schiffe, die durch Torpedoschaden ins Sinken gebracht worden waren, sind am schwierigsten zu bergen, zum großen Teil sind hier die Bergabfälle der Kriegsfahrzeuge die Ursache für See, und die Bergungsfähigkeit nimmt einen immer größeren Aufschwung. So wurden überall neue Unternehmen gegründet, die sich mit der Bergung von Schiffen auf See beschäftigen sollen. In England, das überaus große Schiffsoverluste erlitten hat, ist auch, wie der „Pramehus“ mitteilt, die Bergungsfähigkeit zu außerordentlicher Höhe angepeilt. Während der Jahre 1915–1917 sind in englischen Gewässern insgesamt 280 Schiffe geborgen worden. Im Jahr 1916 ergaben die Monate Januar bis Mai die Bergung von 146 gesunkenen oder gesunkenen Schiffen. Neben vielen kleinen Rettungsschiffen befindet darunter auch eine Reihe ganz großer Fahrzeuge. Schiffe, die durch Torpedoschaden ins Sinken gebracht worden waren, sind am schwierigsten zu bergen, zum großen Teil sind hier die Bergabfälle der Kriegsfahrzeuge die Ursache für See, und die Bergungsfähigkeit nimmt einen immer größeren Aufschwung. So wurden überall neue Unternehmen gegründet, die sich mit der Bergung von Schiffen auf See beschäftigen sollen. In England, das überaus große Schiffsoverluste erlitten hat, ist auch, wie der „Pramehus“ mitteilt, die Bergungsfähigkeit zu außerordentlicher Höhe angepeilt. Während der Jahre 1915–1917 sind in englischen Gewässern insgesamt 280 Schiffe geborgen worden. Im Jahr 1916 ergaben die Monate Januar bis Mai die Bergung von 146 gesunkenen oder gesunkenen Schiffen. Neben vielen kleinen Rettungsschiffen befindet darunter auch eine Reihe ganz großer Fahrzeuge. Schiffe, die durch Torpedoschaden ins Sinken gebracht worden waren, sind am schwierigsten zu bergen, zum großen Teil sind hier die Bergabfälle der Kriegsfahrzeuge die Ursache für See, und die Bergungsfähigkeit nimmt einen immer größeren Aufschwung. So wurden überall neue Unternehmen gegründet, die sich mit der Bergung von Schiffen auf See beschäftigen sollen. In England, das überaus große Schiffsoverluste erlitten hat, ist auch, wie der „Pramehus“ mitteilt, die Bergungsfähigkeit zu außerordentlicher Höhe angepeilt. Während der Jahre 1915–1917 sind in englischen Gewässern insgesamt 280 Schiffe geborgen worden. Im Jahr 1916 ergaben die Monate Januar bis Mai die Bergung von 146 gesunkenen oder gesunkenen Schiffen. Neben vielen kleinen Rettungsschiffen befindet darunter auch eine Reihe ganz großer Fahrzeuge. Schiffe, die durch Torpedoschaden ins Sinken gebracht worden waren, sind am schwierigsten zu bergen, zum großen Teil sind hier die Bergabfälle der Kriegsfahrzeuge die Ursache für See, und die Bergungsfähigkeit nimmt einen immer größeren Aufschwung. So wurden überall neue Unternehmen gegründet, die sich mit der Bergung von Schiffen auf See beschäftigen sollen. In England, das überaus große Schiffsoverluste erlitten hat, ist auch, wie der „Pramehus“ mitteilt, die Bergungsfähigkeit zu außerordentlicher Höhe angepeilt. Während der Jahre 1915–1917 sind in englischen Gewässern insgesamt 280 Schiffe geborgen worden. Im Jahr 1916 ergaben die Monate Januar bis Mai die Bergung von 146 gesunkenen oder gesunkenen Schiffen. Neben vielen kleinen Rettungsschiffen befindet darunter auch eine Reihe ganz großer Fahrzeuge. Schiffe, die durch Torpedoschaden ins Sinken gebracht worden waren, sind am schwierigsten zu bergen, zum großen Teil sind hier die Bergabfälle der Kriegsfahrzeuge die Ursache für See, und die Bergungsfähigkeit nimmt einen immer größeren Aufschwung. So wurden überall neue Unternehmen gegründet, die sich mit der Bergung von Schiffen auf See beschäftigen sollen. In England, das überaus große Schiffsoverluste erlitten hat, ist auch, wie der „Pramehus“ mitteilt, die Bergungsfähigkeit zu außerordentlicher Höhe angepeilt. Während der Jahre 1915–1917 sind in englischen Gewässern insgesamt 280 Schiffe geborgen worden. Im Jahr 1916 ergaben die Monate Januar bis Mai die Bergung von 146 gesunkenen oder gesunkenen Schiffen. Neben vielen kleinen Rettungsschiffen befindet darunter auch eine Reihe ganz großer Fahrzeuge. Schiffe, die durch Torpedoschaden ins Sinken gebracht worden waren, sind am schwierigsten zu bergen, zum großen Teil sind hier die Bergabfälle der Kriegsfahrzeuge die Ursache für See, und die Bergungsfähigkeit nimmt einen immer größeren Aufschwung. So wurden überall neue Unternehmen gegründet, die sich mit der Bergung von Schiffen auf See beschäftigen sollen. In England, das überaus große Schiffsoverluste erlitten hat, ist auch, wie der „Pramehus“ mitteilt, die Bergungsfähigkeit zu außerordentlicher Höhe angepeilt. Während der Jahre 1915–1917 sind in englischen Gewässern insgesamt 280 Schiffe geborgen worden. Im Jahr 1916 ergaben die Monate Januar bis Mai die Bergung von 146 gesunkenen oder gesunkenen Schiffen. Neben vielen kleinen Rettungsschiffen befindet darunter auch eine Reihe ganz großer Fahrzeuge. Schiffe, die durch Torpedoschaden ins Sinken gebracht worden waren, sind am schwierigsten zu bergen, zum großen Teil sind hier die Bergabfälle der Kriegsfahrzeuge die Ursache für See, und die Bergungsfähigkeit nimmt einen immer größeren Aufschwung. So wurden überall neue Unternehmen gegründet, die sich mit der Bergung von Schiffen auf See beschäftigen sollen. In England, das überaus große Schiffsoverluste erlitten hat, ist auch, wie der „Pramehus“ mitteilt, die Bergungsfähigkeit zu außerordentlicher Höhe angepeilt. Während der Jahre 1915–1917 sind in englischen Gewässern insgesamt 280 Schiffe geborgen worden. Im Jahr 1916 ergaben die Monate Januar bis Mai die Bergung von 146 gesunkenen oder gesunkenen Schiffen. Neben vielen kleinen Rettungsschiffen befindet darunter auch eine Reihe ganz großer Fahrzeuge. Schiffe, die durch Torpedoschaden ins Sinken gebracht worden waren, sind am schwierigsten zu bergen, zum großen Teil sind hier die Bergabfälle der Kriegsfahrzeuge die Ursache für See, und die Bergungsfähigkeit nimmt einen immer größeren Aufschwung. So wurden überall neue Unternehmen gegründet, die sich mit der Bergung von Schiffen auf See beschäftigen sollen. In England, das überaus große Schiffsoverluste erlitten hat, ist auch, wie der „Pramehus“ mitteilt, die Bergungsfähigkeit zu außerordentlicher Höhe angepeilt. Während der Jahre 1915–1917 sind in englischen Gewässern insgesamt 280 Schiffe geborgen worden. Im Jahr 1916 ergaben die Monate Januar bis Mai die Bergung von 146 gesunkenen oder gesunkenen Schiffen. Neben vielen kleinen Rettungsschiffen befindet darunter auch eine Reihe ganz großer Fahrzeuge. Schiffe, die durch Torpedoschaden ins Sinken gebracht worden waren, sind am schwierigsten zu bergen, zum großen Teil sind hier die Bergabfälle der Kriegsfahrzeuge die Ursache für See, und die Bergungsfähigkeit nimmt einen immer größeren Aufschwung. So wurden überall neue Unternehmen gegründet, die sich mit der Bergung von Schiffen auf See beschäftigen sollen. In England, das überaus große Schiffsoverluste erlitten hat, ist auch, wie der „Pramehus“ mitteilt, die Bergungsfähigkeit zu außerordentlicher Höhe angepeilt. Während der Jahre 1915–1917 sind in englischen Gewässern insgesamt 280 Schiffe geborgen worden. Im Jahr 1916 ergaben die Monate Januar bis Mai die Bergung von 146 gesunkenen oder gesunkenen Schiffen. Neben vielen kleinen Rettungsschiffen befindet darunter auch eine Reihe ganz großer Fahrzeuge. Schiffe, die durch Torpedoschaden ins Sinken gebracht worden waren, sind am schwierigsten zu bergen, zum großen Teil sind hier die Bergabfälle der Kriegsfahrzeuge die Ursache für See, und die Bergungsfähigkeit nimmt einen immer größeren Aufschwung. So wurden überall neue Unternehmen gegründet, die sich mit der Bergung von Schiffen auf See beschäftigen sollen. In England, das überaus große Schiffsoverluste erlitten hat, ist auch, wie der „Pramehus“ mitteilt, die Bergungsfähigkeit zu außerordentlicher Höhe angepeilt. Während der Jahre 1915–1917 sind in englischen Gewässern insgesamt 280 Schiffe geborgen worden. Im Jahr 1916 ergaben die Monate Januar bis Mai die Bergung von 146 gesunkenen oder gesunkenen Schiffen. Neben vielen kleinen Rettungsschiffen befindet darunter auch eine Reihe ganz großer Fahrzeuge. Schiffe, die durch Torpedoschaden ins Sinken gebracht worden waren, sind am schwierigsten zu bergen, zum großen Teil sind hier die Bergabfälle der Kriegsfahrzeuge die Ursache für See, und die Bergungsfähigkeit nimmt einen immer größeren Aufschwung. So wurden überall neue Unternehmen gegründet, die sich mit der Bergung von Schiffen auf See beschäftigen sollen. In England, das überaus große Schiffsoverluste erlitten hat, ist auch, wie der „Pramehus“ mitteilt, die Bergungsfähigkeit zu außerordentlicher Höhe angepeilt. Während der Jahre 1915–1917 sind in englischen Gewässern insgesamt 280 Schiffe geborgen worden. Im Jahr 1916 ergaben die Monate Januar bis Mai die Bergung von 146 gesunkenen oder gesunkenen Schiffen. Neben vielen kleinen Rettungsschiffen befindet darunter auch eine Reihe ganz großer Fahrzeuge. Schiffe, die durch Torpedoschaden ins Sinken gebracht worden waren, sind am schwierigsten zu bergen, zum großen Teil sind hier die Bergabfälle der Kriegsfahrzeuge die Ursache für See, und die Bergungsfähigkeit nimmt einen immer größeren Aufschwung. So wurden überall neue Unternehmen gegründet, die sich mit der Bergung von Schiffen auf See beschäftigen sollen. In England, das überaus große Schiffsoverluste erlitten hat, ist auch, wie der „Pramehus“ mitteilt, die Bergungsfähigkeit zu außerordentlicher Höhe angepeilt. Während der Jahre 1915–1917 sind in englischen Gewässern insgesamt 280 Schiffe geborgen worden. Im Jahr 1916 ergaben die Monate Januar bis Mai die Bergung von 146 gesunkenen oder gesunkenen Schiffen. Neben vielen kleinen Rettungsschiffen befindet darunter auch eine Reihe ganz großer Fahrzeuge. Schiffe, die durch Torpedoschaden ins Sinken gebracht worden waren, sind am schwierigsten zu bergen, zum großen Teil sind hier die Bergabfälle der Kriegsfahrzeuge die Ursache für See, und die Bergungsfähigkeit nimmt einen immer größeren Aufschwung. So wurden überall neue Unternehmen gegründet, die sich mit der Bergung von Schiffen auf See beschäftigen sollen. In England, das überaus große Schiffsoverluste erlitten hat, ist auch, wie der „Pramehus“ mitteilt, die Bergungsfähigkeit zu außerordentlicher Höhe angepeilt. Während der Jahre 1915–1917 sind in englischen Gewässern insgesamt 280 Schiffe geborgen worden. Im Jahr 1916 ergaben die Monate Januar bis Mai die Bergung von 146 gesunkenen oder gesunkenen Schiffen. Neben vielen kleinen Rettungsschiffen befindet darunter auch eine Reihe ganz großer Fahrzeuge. Schiffe, die durch Torpedoschaden ins Sinken gebracht worden waren, sind am schwierigsten zu bergen, zum großen Teil sind hier die Bergabfälle der Kriegsfahrzeuge die Ursache für See, und die Bergungsfähigkeit nimmt einen immer größeren Aufschwung. So wurden überall neue Unternehmen gegründet, die sich mit der Bergung von Schiffen auf See beschäftigen sollen. In England, das überaus große Schiffsoverluste erlitten hat, ist auch, wie der „Pramehus“ mitteilt, die Bergungsfähigkeit zu außerordentlicher Höhe angepeilt. Während der Jahre 1915–1917 sind in englischen Gewässern insgesamt 280 Schiffe geborgen worden. Im Jahr 1916 ergaben die Monate Januar bis Mai die Bergung von 146 gesunkenen oder gesunkenen Schiffen. Neben vielen kleinen Rettungsschiffen befindet darunter auch eine Reihe ganz großer Fahrzeuge. Schiffe, die durch Torpedoschaden ins Sinken gebracht worden waren, sind am schwierigsten zu bergen, zum großen Teil sind hier die Bergabfälle der Kriegsfahrzeuge die Ursache für See, und die Bergungsfähigkeit nimmt einen immer größeren Aufschwung. So wurden überall neue Unternehmen gegründet, die sich mit der Bergung von Schiffen auf See beschäftigen sollen. In England, das überaus große Schiffsoverluste erlitten hat, ist auch, wie der „Pramehus“ mitteilt, die Bergungsfähigkeit zu außerordentlicher Höhe angepeilt. Während der Jahre 1915–1917 sind in englischen Gewässern insgesamt 280 Schiffe geborgen worden. Im Jahr 1916 ergaben die Monate Januar bis Mai die Bergung von 146 gesunkenen oder gesunkenen Schiffen. Neben vielen kleinen Rettungsschiffen befindet darunter auch eine Reihe ganz großer Fahrzeuge. Schiffe, die durch Torpedoschaden ins Sinken gebracht worden waren, sind am schwierigsten zu bergen, zum großen Teil sind hier die Bergabfälle der Kriegsfahrzeuge die Ursache für See, und die Bergungsfähigkeit nimmt einen immer größeren Aufschwung. So wurden überall neue Unternehmen gegründet, die sich mit der Bergung von Schiffen auf See beschäftigen sollen. In England, das überaus große Schiffsoverluste erlitten hat, ist auch, wie der „Pramehus“ mitteilt, die Bergungsfähigkeit zu außerordentlicher Höhe angepeilt. Während der Jahre 1915–1917 sind in englischen Gewässern insgesamt 280 Schiffe geborgen worden. Im Jahr 1916 ergaben die Monate Januar bis Mai die Bergung von 146 gesunkenen oder gesunkenen Schiffen. Neben vielen kleinen Rettungsschiffen befindet darunter auch eine Reihe ganz großer Fahrzeuge. Schiffe, die durch Torpedoschaden ins Sinken gebracht worden waren, sind am schwierigsten zu bergen, zum großen Teil sind hier die Bergabfälle der Kriegsfahrzeuge die Ursache für See, und die Bergungsfähigkeit nimmt einen immer größeren Aufschwung. So wurden überall neue Unternehmen gegründet, die sich mit der Bergung von Schiffen auf See beschäftigen sollen. In England, das überaus große Schiffsoverluste erlitten hat, ist auch, wie der „Pramehus“ mitteilt, die Bergungsfähigkeit zu außerordentlicher Höhe angepeilt. Während der Jahre 1915–1917 sind in englischen Gewässern insgesamt 280 Schiffe geborgen worden. Im Jahr 1916 ergaben die Monate Januar bis Mai die Bergung von 146 gesunkenen oder gesunkenen Schiffen. Neben vielen kleinen Rettungsschiffen befindet darunter auch eine Reihe ganz großer Fahrzeuge. Schiffe, die durch Torpedoschaden ins Sinken gebracht worden waren, sind am schwierigsten zu bergen, zum großen Teil sind hier die Bergabfälle der Kriegsfahrzeuge die Ursache für See, und die Bergungsfähigkeit nimmt einen immer größeren Aufschwung. So wurden überall neue Unternehmen gegründet, die sich mit der Bergung von Schiffen auf See beschäftigen sollen. In England, das überaus große Schiffsoverluste erlitten hat, ist auch, wie der „Pramehus“ mitteilt, die Bergungsfähigkeit zu außerordentlicher Höhe angepeilt. Während der Jahre 1915–1917 sind in englischen Gewässern insgesamt 280 Schiffe geborgen worden. Im Jahr 1916 ergaben die Monate Januar bis Mai die Bergung von 146 gesunkenen oder gesunkenen Schiffen. Neben vielen kleinen Rettungsschiffen befindet darunter auch eine Reihe ganz großer Fahrzeuge. Schiffe, die durch Torpedoschaden ins Sinken gebracht worden waren, sind am schwierigsten zu bergen, zum großen Teil sind hier die Bergabfälle der Kriegsfahrzeuge die Ursache für See, und die Bergungsfähigkeit nimmt einen immer größeren Aufschwung. So wurden überall neue Unternehmen gegründet, die sich mit der Bergung von Schiffen auf See beschäftigen sollen. In England, das überaus große Schiffsoverluste erlitten hat, ist auch, wie der „Pramehus“ mitteilt, die Bergungsfähigkeit zu außerordentlicher Höhe angepeilt. Während der Jahre 1915–1917 sind in englischen Gewässern insgesamt 280 Schiffe geborgen worden. Im Jahr 1916 ergaben die Monate Januar bis Mai die Bergung von 146 gesunkenen oder gesunkenen Schiffen. Neben vielen kleinen Rettungsschiffen befindet darunter auch eine Reihe ganz großer Fahrzeuge. Schiffe, die durch Torpedoschaden ins Sinken gebracht worden waren, sind am schwierigsten zu bergen, zum großen Teil sind hier die Bergabfälle der Kriegsfahrzeuge die Ursache für See, und die Bergungsfähigkeit nimmt einen immer größeren Aufschwung. So wurden überall neue Unternehmen gegründet, die sich mit der Bergung von Schiffen auf See beschäftigen sollen. In England, das überaus große Schiffsoverluste erlitten hat, ist auch, wie der „Pramehus“ mitteilt, die Bergungsfähigkeit zu außerordentlicher Höhe angepeilt. Während der Jahre 1915–1917 sind in englischen Gewässern insgesamt 280 Schiffe geborgen worden. Im Jahr 1916 ergaben die Monate Januar bis Mai die Bergung von 146 gesunkenen oder gesunkenen Schiffen. Neben vielen kleinen Rettungsschiffen befindet darunter auch eine Reihe ganz großer Fahrzeuge. Schiffe, die durch Torpedoschaden ins Sinken gebracht worden waren, sind am schwierigsten zu bergen, zum großen Teil sind hier die Bergabfälle der Kriegsfahrzeuge die Ursache für See, und die Bergungsfähigkeit nimmt einen immer größeren Aufschwung. So wurden überall neue Unternehmen gegründet, die sich mit der Bergung von Schiffen auf See beschäftigen sollen. In England, das überaus große Schiffsoverluste erlitten hat, ist auch, wie der „Pramehus“ mitteilt, die Bergungsfähigkeit zu außerordentlicher Höhe angepeilt. Während der Jahre 1915–1917 sind in englischen Gewässern insgesamt 280 Schiffe geborgen worden. Im Jahr 1916 ergaben die Monate Januar bis Mai die Bergung von 146 gesunkenen oder gesunkenen Schiffen. Neben vielen kleinen Rettungsschiffen befindet darunter auch eine Reihe ganz großer Fahrzeuge. Schiffe, die durch Torpedoschaden ins Sinken gebracht worden waren, sind am schwierigsten zu bergen, zum großen Teil sind hier die Bergabfälle der Kriegsfahrzeuge die Ursache für See, und die Bergungsfähigkeit nimmt einen immer größeren Aufschwung. So wurden überall neue Unternehmen gegründet, die sich mit der Bergung von Schiffen auf See beschäftigen sollen. In England, das überaus große Schiffsoverluste erlitten hat, ist auch, wie der „Pramehus“ mitteilt, die Bergungsfähigkeit zu außerordentlicher Höhe angepeilt. Während der Jahre 1915–1917 sind in englischen Gewässern insgesamt 280 Schiffe geborgen worden. Im Jahr 1916 ergaben die Monate Januar bis



Helfferich

Die Vorgeschichte des Weltkrieges

Ludendorff

Lettow-Vorbeck

Tirpitz

Georg v. Hertling

Erinnerungen aus meinem Leben

Vorbestellungen erbittet schon jetzt:

John Schwerin's Verlag, Akt.-Ges., Berlin W. 62, Kleiststr. 8
Abtig.: Buchhandlung

DIE GESUNDHEIT DER FRAU



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

jede Frau!

umgehend die Aufklärungsschrift über das bewährte

„ALVITOL“

kommen lassen.

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

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

MAN BEZEICHNE SICH AUF DIESES PLATT.



unserer Gefangenen, Männer im blühendsten Alter, stehen vor dem körperlichen u. seelischen Zusammenbruch. Ihre Not ist groß, die Not der Gefangenen noch viel größer! Daraus hofft!



Rauchmaterial!

für die Pfeife

10 Päckchen M. 8,00 franko

Für Wiederverkäufer

50 Päckchen M. 32,00 ab Chemnitz

1000 " 350,00 "

Versand per Nachnahme

Luise Langer Chemnitz 39.

Gegründet 1876



Vers. n. allen Plätzen, Deutschland

Möbelfabrik Rob. Seelisch

BERLIN O. 112, Rigaer Straße 71-73 a

empfiehlt

gute, preiswerte Möbel-Einrichtungen

154 Musterräume

Lagerräume: 6696 □ Meter groß

Besichtigung ohne Kaufzwang gestattet