

Saale-Zeitung.

Einundfünfzigster Jahrgang.

Anzeigen

unter der Tagespresse...
Erklärungen: Satz a & b
Streichern täglich gemäss
Sonntags ausser.
Schriftleitung und Haupt-Verwaltung:
Halle, Markt 11.
Verantwortlicher Redakteur: Max 24.

Nr. 62.

Halle, Dienstag, den 6. Februar

1917.

Amerikas Absichten im Falle eines Krieges.

Keine Truppensendungen, sondern vermehrte Munitionslieferungen. — Die wirtschaftlichen Folgen des amerikanischen Eingreifens. — Die Beschlagnahme der deutschen Schiffe. — Die Kampfkraft der amerikanischen Marine. — Die deutschen Schiffe von ihren Besatzungen unbrauchbar gemacht.

Die Wirtschaftsfolgen.

Zum Abbruch der deutsch-amerikanischen Beziehungen.

(Von unserer Berliner Redaktion.)

Man muß sich hüten, ein vornehmliches Urteil über die wirtschaftlichen Folgen des Konfliktes zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten zu fällen. Wir haben ja in diesem Kriege Erfahrungen genug gesammelt, die uns zur Besorgnis mahnen. Es ist anzunehmen, in jedem Falle eine abwartende Haltung einzunehmen. Denn die Ereignisse haben gelehrt, daß Überraschung und Unterschätzung gleich irreführend sind. Man muß die Mannigfaltigkeit fremder Wirtschaftskräfte in Rechnung ziehen und die ungeheure Anpaßfähigkeit großer Kulturländer auf wirtschaftlichem Gebiete und die Helfer, die in solchen Ländern vorhanden sind. Dennoch ist man berechtigt, eine Zukunftsbetrachtung anzustellen, wie ja auch jeder Kaufmann das politische Ereignis in seine Berechnung einbezieht.

Die New Yorker Börse hat auf den Abbruch der diplomatischen Beziehungen mit einer seitigen Mißstimmung geantwortet. Diese Mißstimmung war eine vorläufige Fortsetzung der Wirkung unserer U-Booteffäre. Allerdings war die Angst nicht einheitlich und vorübergehend verursachten umfangreiche Stützungsstücke eine Erholung. Es ist zu erwarten, daß die New Yorker Börse, durch den Beschluß des Kongresses, eine Kreditsanleihe von 300 Millionen Dollars zu begeben, veranlaßt werden. Denn diese Anleihe bedeutet ja eine schnelle Alimentation der Kreditsindustrie. Für den Fall, daß die Kreditsindustrie der Vereinigten Staaten durch unsere U-Booteffäre unterbrochen werden sollte, hat nunmehr die Kreditsindustrie der Vereinigten Staaten einen gewissen Ersatz in den Lieferungen für die eigene Regierung. Ob dieser Ersatz vollständig wird, hängt natürlich von dem Maße der Kriegerparade ab, das wiederum abhängig ist von der Entsendung der Flotte, insbesondere von der Dauer des Krieges. Ebenfalls aber darf man annehmen, daß die New Yorker Börse einen Zusammenbruch nicht erleben wird. Allerdings werden bestimmte Werte arg mitgenommen werden. Besonders Schiffahrtspapiere. Die Schiffbauindustrie dagegen wird erfahrungsgemäß in Konflikts- und Kriegszeiten mit Aufträgen hetzen der Marinebehörden versehen. Die Effekten dieser Industrie dürften daher nicht so sehr betroffen werden, wie die des Schiffahrtsgewerbes, dessen Rentabilität von dem Umfange der Frachten abhängig ist. Aber auch in dieser Hinsicht wird man sich etwas abwartend verhalten müssen, weiß man doch noch nicht, in welchem Maße die amerikanische Schiffahrt zur Verfrachtung nach südamerikanischen und asiatischen Häfen herangezogen wird.

Daß Außenpolitik geboten ist, geht aus dem Gegensatz der Außenhandelsvoraussetzungen zu Anfang des Krieges zu den späteren Tatsachen hervor. Im Oktober 1914 wurde in der deutschen Presse vielfach behauptet, daß die Handelsbilanz der Vereinigten Staaten durch den Krieg in starkem Maße passiv werden würde. Die Entwicklung ist bezeichnend eine andere gewesen. Allerdings hat man seinerzeit nicht voraussehen können, wie lange der Krieg dauert, und welche Formen er annehmen würde. Sätte man eine Ahnung davon gehabt, so hätte man die reichlichen Kriegslieferungen der Vereinigten Staaten vorausgesehen. Sicher ist nur, daß die Ausfuhr von Kriegsmaterial und Lebensmitteln sehr erheblich nachlassen muß. Einmal infolge unseres verschärften U-Booteffären und ferner auch, weil die Vereinigten Staaten heute auf wichtigen Lebensmittellieferungen, insbesondere auf dem Getreidegebiete, sehr stark sind. Sie werden gegunnet sein, ähnlich wie die europäischen kriegsführenden Länder, sich dem Zustande der Eigenwirtschaft zu nähern.

Was Deutschland betrifft, so rechnen es schon lange nicht mehr mit amerikanischer Produktion. Vor dem Kriege erhielt Deutschland ungefähr 12 Prozent der gesamten amerikanischen Einfuhr. Wir haben uns inwieweit daran gewöhnt, auf diese Waren zu verzichten. England hat eine Einkaufsgelüste, wir würden infolge des Aufstrebens der Einfuhr von Baumwolle, Kupfer, Petroleum, Kiesel, Weizen und Mats usw. mehr unsere Kriegsindustrie noch unsere Ernährung aufrechterhalten können. 12 Prozent der gesamten deutschen Einfuhr kamen im Frieden aus den Vereinigten Staaten und ein hohes Kriegesempfehl konnte wohl zu jener Voraussetzung führen. Aber wir haben uns angepaßt. Man behauptet doch im Jahre vor dem Kriege für 200 Millionen Kupfer aus den Vereinigten Staaten bezogen, wofür wir uns Ersatz schaffen mußten. Das ist in so fernem Maße gelungen, daß jegliche Beschränkung wirtschaftlicher Munitionsindustrie heute befreit ist. Andererseits waren die Vereinigten Staaten an eine Reihe deutscher Importwaren sehr lebhaft interessiert, besonders auf der Textilindustrie, der chemi-

Kopenhagen, 6. Februar. Ein New Yorker Telegramm, das „Politiken“ aus London erhält, beschäftigt die auch von anderer Seite gebracht Meldung, daß Amerika auch im Falle eines Krieges zunächst nicht beabsichtige, Truppen nach Europa zu schicken, da es dazu vor 1918 gar nicht in der Lage wäre. Dagegen bestreite die Absicht, die amerikanischen Munitionsfabriken bedeutend zu vergrößern und die Lieferungen zu vermehren.

Wntlicher Bericht der Heeresleitung.

Erfolgreiche Erkundungsvorzüge an der Somme.

WTB. Großes Hauptquartier, 6. Februar.

Westlicher Kriegsschauplatz.

Infolge dünnigen Frostwetters blieb die Tätigkeit der Artillerie und Flieger gering; nur wenigen Anzere und Somme war vorübergehend der Feuerkampf hart.

Von Erkundungsvorzügen im Sommegebiet, auf dem Ostufer der Maas und an der Lothringers Gräben wurden über 30 Gefangene und Franzosen und einige Maschinenabwehr zurückgebracht.

Ostlicher Kriegsschauplatz.

Von der Rigaer Küste bis zum Mündungsgebiet der Donau keine besonderen Ereignisse.

Mazedonische Front.

Zeitweilig lebhaftes Feuer im Cerna-Bogen und in der Struma-Niederung.

Öster Generalquartiermeister Ludendorff.

Der bulgarische Bericht.

WTB. Sofia, 5. Februar. Amtlicher Heeresbericht. Mazedonische Front: In der Gegend von Bitola ziemlich lebhaftes Artillerieeinsatz und Feuerwechsel zwischen vorgehobenen Abteilungen. Auf der übrigen Front spärliches Artilleriefeuer wie gewöhnlich, Südblich von Seces Patrouillengehe.

Aktivität im Bardar-Tal und an der Küste bei Orfano.

Rumänische Front: Nichts von Bedeutung zu melden.

Die Industrie, der Spielwarenindustrie usw. Es ist den Nordamerikanern nicht gelungen, ihren Bedarf an Chemikalien aus eigenen Kräften zu decken. Sollte sich der Konflikt verschärfen, so dürfte gerade auf diesem Gebiete Nordamerika in Verdrängnis geraten. Wie knapp demische Produkte in den Vereinigten Staaten sind, ging aus dem Jubel hervor, mit dem seinerzeit die Nachricht unseres ersten Handels-U-Bootes in Amerika begrüßt wurde. Im Handumdrehen waren die Chemikalien zu sehr hohen Preisen verzerrt. Während als Deutschland sich im Verlaufe des Krieges zu unabhängig gemacht, daß unsere Kriegführung die amerikanischen Waren durchaus nicht mehr nötig hat, muß Amerika unter dem Mangel gewisser wichtiger Produkte bei längerer Dauer eines Krieges erheblich leiden. Auch die Landwirtschaft der Vereinigten Staaten klagt laut über das Fehlen von Rast. Die amerikanische Landwirtschaft ist durch die Raubjagd erst das geworden, was sie heute ist.

Der ganze Umfang der Wirtschaft u. Finanzfragen, die durch den Konflikt entstehen, ist im Augenblick noch gar nicht zu fassen. Es handelt sich u. a. um unsere in amerikanischen Häfen lagernden Schiffe, deren einige nach Reutermedungen ebenso wie unsere Frise „Appam“ schon beschlagnahmt worden sind und insgesamt auf fast eine halbe Million Tonnen bezogen werden; es handelt sich ferner um die beiderseitigen Forderungen, die allerdings im letzten Jahre durch den Verlaufs amerikanischer Effekten zu unseren Gunsten verhöhen worden sind. Es handelt sich weiter um Salutaprobleme, denen man im Tiererzehrnde günstige Voraussetzungen macht. Voraussetzungen, die unseres Erachtens nicht ohne weiteres einleuchten. Man hofft doch, daß das Eingreifen der Vereinigten Staaten die Salutadifferenz ausgleichend der Bierverhandlungen verfehlen wird. Ferner tauchen alle die Fragen auf, die von den europäischen kriegsführenden Staaten in mehr oder minder scharfer Weise beantwortet werden sind, worunter die Einigungsfrage die wichtigste ist. Zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten hat

immer ein reges Kapitalverhältnis bestanden, doch dürften die amerikanischen Interessen in Deutschland heute erheblich größer sein als die deutschen Finanzinteressen in den Vereinigten Staaten. Es ist auch zu berücksichtigen, daß Amerika sich an den deutschen Kriegsanstrengungen beteiligt hat, wenn auch in verhältnismäßig geringem Maße. Es Willen den alten Freundschaftsvertrag, der zwischen Friedrich dem Großen und Benjamin Franklin abgeschlossen wurde, und der weitestgehende Freiheiten der beiderseitigen Wirtschaftsinteressen im Kriegsfall verleihe, aufrechterhalten wird, läßt sich natürlich jetzt noch nicht sagen. Unter keinen Umständen aber kann der Konflikt, wie er sich auch gestalten möge, unserem Wirtschaftsleben während des Krieges Schädigungen einer Art zufügen.

Zur Beschlagnahme der deutschen Schiffe in Amerika.

Die „New Yorker Staatszeitung“ hat am 5. Februar 1916, also genau vor einem Jahre, eine Auflistung aller deutschen Schiffe veröffentlicht, die in den atlantischen und pazifischen Häfen der Vereinigten Staaten durch den Krieg stillgelegt worden. Danach bestanden sie insofern:

- Hamburg-Amerika-Linie: Vaterland, Newport, 54 282; America, Boston, 22 622; Präsident Lincoln, Newport, 18 180; Präsident Grant, Newport, 18 060; Cincinnati, Boston, 16 336; Pennsylvania, Newport, 13 385; Bulgaria, Baltimore, 11 440; Hamburg, Newport, 10 531; König Wilhelm II., Newport, 9 408; Bohemia, Newport, 8 414; Aelia, Philadelphia, 6 800; Prinz Carl, Philadelphia, 6 026; Armenia, Newport, 5 464; Arabia, Norfolk, 5 454; Ailia, Newport, 4 970; Prinz Joachim, Newport, 4 757; Prinz August Wilhelm, Newport, 4 733; Prinz Citel Friedrich, Newport, 4 650; Alleanza, Newport, 4 640; Saronia, Seattle, 4 414; Sibiria, Baltimore, 3 535; Carnia, Newport, 3 402; Georgia, New-Orleans, 3 143; zusammen 248 301 Tonnen und 95 Dampfer.

Der Norddeutsche Lloyd hat 12 Dampfer stillliegen, die zusammen 147 887 Tonnen haben: Georg Washington, Newport, 25 870; Kronprinzessin Cecilie, Boston, 19 503; Kaiser Wilhelm II., Newport, 19 361; Graf Kurfürst, 13 102; Sarcotrofa, Newport, 10 384; Prinzessin Irene, Newport, 10 800; Friedrich der Große, Baltimore, 9 835; Rhein, Baltimore, 10 058; Redard, Baltimore, 9 835; Rhein, Boston, 7 409; Wittkebin, Boston, 5 640; Willehad, Boston, 4 761.

Die Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft hat mit 5 Dampfern und einer Tonnage von 48 728 Tonnen vertreten. Jupiter, Norfolk, 10 373; Delphin, Norfolk, 7 120; Buffalo, San Francisco, 6 631; Hoebus, San Francisco, 6 265; Nova, Newport, 5 076; Hagen, Newport, 5 469; Reims, Philadelphia, 4 046 und Zeppen, Newport, 4 045.

Das sind zusammen 444 916 Tonnen. Früher erhöhte sich diese Ziffer noch um sieben Schiffe der Deutsch-Amerikanische Petroleum-Gesellschaft mit 27 278 T, die aber schon im September 1914 auf amerikanisches Register umgegraben wurden. Außerdem hat die österreichische Reederei „Autro-Americana“ (Triest) sieben Dampfer mit 35 780 T, in den Häfen der Vereinigten Staaten liegen. Hinzu kommen noch in Newport Neus der deutsche Hilfskreuzer „Prinz Citel Friedrich“ vom Norddeutschen Lloyd und die deutsche Frise „Appam“.

Die Gesamttonnage der deutschen Schiffe in Amerika ist also nicht viel größer als die Januarwerte unserer U-Boote. Wir können den Verlust verschmerzen in der Hoffnung, daß unsere eigenen Hilfskreuzer die Feinde mit Einschluß Amerikas um diesen Frachtraumzuwachs sehr bald wieder erleichtern werden.

Die deutschen Schiffe unbrauchbar gemacht.

E. London, 6. Februar. Der Korrespondent des Daily Chronicle in Newport telegraphiert, daß man versucht hat, den Dampfer „Kronprinzessin Cecilie“ unbrauchbar zu machen. Ein Beamter der Hafenpolizei entdeckte, daß Feuer unter den leeren Kesseln angezündet war. Wie Schrauben waren gelockert und es befand sich nichts an Bord, um die beschädigten Maschinen wieder herzustellen. Die Arbeiterstelle waren veranlaßt über Bord geworfen worden. Man wird im Hafen danach suchen. Die Besatzung wurde nach dem Einwanderungsbureau gebracht. 200 Polizeibeamte bemachen jetzt das Schiff. Bei der Unterung des österreichischen Dampfers „Sivaloja“ entdeckte man, daß die Maschinen

verworfen mit Beweisen, die man auf dem Fußboden des Maschinenraumes fand, zerlegt waren.

Des weitern wird gemeldet, daß auch noch viele andere deutsche Schiffe, darunter das größte Schiff der Welt, der 54 000-Tonnen-Dampfer „Baterland“, von der Besatzung beschlagnahmt wurden, so daß sie auf Monate hinaus an Brauch außer Rand.

Die deutsche Preisenmannschaft von „Appam“ an Land geholt.

a. B. London, 6. Februar. Neuzer meldet aus Washington: Kenton Berg und seine deutsche Preisenmannschaft wurden von Bord des „Appam“ geholt und an Land gebracht.

Da die Besatzung der „Appam“ zur deutschen Kriegsschiffe gehört, wäre der gegen sie eintretende Zwang in noch höherem Grade eine feindselige Handlung als die Beschlagnahme der deutschen Handelschiffe.

Wilson fordert die Neutralen gegen Deutschland auf.

WTB. Amsterdam, 5. Februar. Ein Pressebureau veröffentlicht eine Depesche aus Washington, nach der Präsident Wilson eine Note an die Neutralen abgeschickt habe, worin er sie auffordert, seinen Protest gegen das Aufsteigen Deutschlands gegen den neutralen Seehandel zu unterstützen. Dieser Schritt sei eine Vorbereitung auf den Plan, gemeinsam auf die Beschlagnahme des Friedens und auf die Befreiung der Rechte der Neutralen hinzuwirken.

a. B. Genf, 6. Februar. Nach einer Privatmitteilung an den „Kaiser Anzeiger“ aus Bern hat Präsident Wilson an die schweizerische Regierung eine Note geschickt, in der er sie einludt, sich seinem Vorgehen gegen Deutschland anzuschließen. Der Bundesrat hat in seiner Beschlusseingabe am Montag die Antwort an Wilson mitgeteilt. Sie wird erst veröffentlicht werden, wenn Wilson im Besitz der Note ist. Die deutschschweizerische Presse spricht sich gegen den Anschlag der Schweiz an Wilson aus und der „Kaiser Anzeiger“ erklärt direkt, es sei eine höchst gefährliche Einladung, die Wilson entlassen habe. Die Schweiz habe kein Interesse, sich wegen Amerikas Granatentlieferungen in eine abenteuerliche Politik hineinzulassen.

Holland lehnt ab.

a. B. Rotterdam, 6. Februar. Der „Neuwe Rotterdamse Courant“ bringt einen bemerkenswerten Artikel, der die Lage schildert und erklärt warum die Lage Hollands von der Amerikas vollständig verschieden sei. Der Artikel lehnt den Anschlag Hollands an Wilsons Vorgehen ab.

Deutschland wird die neutralen Interessen soweit als möglich schonen.

a. B. Haag, 6. Februar. Ein Vertreter des holländischen „Nieuwe Rotterdamse Courant“ hatte eine Unterredung mit Staatssekretär Zimmermann. Der Staatssekretär betonte mit Nachdruck die Tatsache, daß Deutschland die Interessen der Neutralen bei unbeschränktem U-Bootkrieg so weit als möglich der Ächtung werde. Staatssekretär Zimmermann bemerkte mit Genugthuung, daß ein Teil der holländischen Presse die schnelle Besserung der Blockade nicht dankbar anerkenne. Deutschland habe volles Vertrauen und Verständnis in die schwierige Lage Hollands und werde alles tun, um den Vorrat der Küstenschutzschiffe und die Verbindung Hollands mit seinen Kolonien möglichst ungehindert zu lassen. Er hoffe, daß man sich der schwierigen Lage überall würdigen, klaren Kopf behalten würde.

Amerikanische Friedensstimmen.

Berlin, 6. Februar. Im Reichigen Hause in Washington sollen einigen Blättern zufolge viele Telegramme und

Schreiben eintreffen, die dringend zum Frieden raten. — Laut „B. T.“ wurden in New York am Freitag abend riefige Friedensdemonstrationen veranstaltet und Bryan jagte unter tosendem Beifall: „Gott behüte uns vor dem Kriege mit Deutschland“

Auf der amerikanischen Vorkost

traf die Nachricht, die bereits mitgeteilte Neuzer-Meldung bestätigt, in der Nacht zum Montag ein. Den Schatz bisher verteidigt, was wahrscheinlich Soldat übernehmen. Aber hierüber liegen noch keine näheren Bestimmungen vor. Berlin, 6. Februar. Die amerikanische Vorkost hat den amerikanischen Journalisten die Anweisung, so fort an Hand zu arbeiten, und zwar sollten sie die Route über die Schweiz, Frankreich und Spanien nehmen.

England natürlich jubelt.

Rotterdam, 5. Febr. Neuzer meldet aus London: Alle englischen Blätter begrüßen Wilsons Schritt. „Daily Telegraph“ führt aus, daß die Folgen, welche die deutsche Maßnahme nach sich gezogen hätte, wohl schneller eingetroffen seien, als man erwartet habe. Die Amerikaner hätten ihren Präsidenten seit Ausbruch des Krieges niemals einmütiger unterstützt.

Zur neuesten Rede Lord Georges

lagt die „Deutsche Tageszeitung“. Lord George rechne, daß die Wirkung des englisch-französischen Ansturms das Vertrauen der Deutschen zu ihrer Armee aber herabsetzen würde, als für England eine tödliche Wirkung bei Unterseeboot-Handelkrieges eingetreten wäre. — Wir überlassen es den Ereignissen, zu antworten. Lord George wird aber außerordentlich lange leben müssen, wenn er warten will, bis die Deutschen das Vertrauen in ihre Armee verloren haben.

Getreide für Italien?

Berlin, 6. Februar. Verschiedenen Blättern wird gemeldet, daß Italien in den letzten Tagen ganz bedeutende Getreidemengen aus Amerika erhalten habe.

Die Seestreitkräfte der Union.

Von unserm Randemitarbeiter.
C. Im Vergleich zum Landheer haben die Vereinigten Staaten von Nordamerika bedeutend mehr Mittel und größere Anstrengungen auf den Ausbau ihrer Seestreitkräfte verwendet. Es hing dies teils mit der historischen Entwicklung, teils mit der geographischen Lage des Landes zusammen. Von Anfang an hatten die Nordamerikaner ihre Kräfte gegen zwei Länder führen müssen, die über eine große Seemacht verfügten: England und Frankreich. Und schließlich stand immer die Möglichkeit eines neuen Konflikts mit ihrem alten Mutterlande bevor. Um sich dafür zu rüsten, mußte die Flotte auf einen hohen Standpunkt gebracht werden. Es ist auch unergelien geblieben, daß die Nordstaaten im Sezessionskrieg schließlich nur dadurch die Ueberhand gewonnen, daß sie die See beherrschten und die Südstaaten von allem Verkehr mit dem Auslande abschlossen. Auch als Japan sich im 19. Jahrhundert dem Vorderen Ozean zuwenden wollte, mußte sie mit der Möglichkeit eines Krieges mit diesem neu herorgetretenen, aber in kurzer Zeit überallhin schnell erkrankten Volke gerechnet werden. Auch dabei mußte naturgemäß die Flotte die erste und wichtigste Aufgabe zufallen. Es kam ferner noch hinzu, daß auf dem amerikanischen Kontinent keine anderen großen Flotten und Küstenschutzkräfte vorhanden waren, mit denen die Vereinigten Staaten in einen Konflikt kommen konnten, so daß es sich für die Schöpfung eines starken Landheeres nicht lohnte. Es konnten deshalb alle verfügbaren Mittel auf den Ausbau der Flotte verwendet werden.
Die Entwicklung der Seestreitkräfte hat im allgemeinen, namentlich was den Bau der Großkampfschiffe anbelangt,

denjenigen Weg genommen, den wir auch bei den anderen großen Seemächten erkennen können. Als Kern der Flotte wurde das Großkampfschiff betrachtet, dessen Größenerhöhe nicht sprunghaft stiegen und das in seinen neuesten Typen einen Tonnengehalt von 33 000 Tonnen aufwies. Ebenfalls ist die Armierung der Schiffe ständig gewachsen. Die neuesten Schiffe führen das 35-Zentimeter-Kaliber. Außerdem sind sie noch mit zahlreichen 12,7-Zentimeter-Geschützen ausgestattet. Die Mittelartillerie ist also verhältnismäßig schwach und liegt hinter der europäischen Flotten zurück. Was die Ausstattung der Geschütze anbelangt, so hatten die Vereinigten Staaten ursprünglich den Doppelturm angewendet, bei dem immer zwei Geschütze unter einer Panzerturme standen. Erst in den letzten Jahren sind sie zum Einbau von Drillingsturmen übergegangen, weil sie dadurch eine Erparnis an totem Gewicht erzielten. Es hatte dies aber den Nachteil, daß ein erfolgreicher feindlicher Treffer zu gleicher Zeit drei Geschütze außer Tätigkeit setzt. Dasselbe ist auch der Fall, wenn aus irgend einem Grunde der Drehmechanismus der Turme nicht mehr richtig arbeitet. Darum haben die Vereinigten Staaten in ihren neuesten Bauten wieder auf den alten Doppelturm zurückgegriffen. Die Geschützmäuler, die bei den älteren Turmen eine hohe Bismut bilden, stellen bei den amerikanischen Schiffen einen gitterartigen Turmbau dar, sind also gewissermaßen durchlöcherig. Auch dadurch wird eine Gewichtserparnis erzielt. Durch die Gittermäuler sind die amerikanischen Schiffe von allen anderen Fahrzeugen leicht zu unterscheiden.
In der Frage der Kreuzer sind die Vereinigten Staaten eigene Wege gegangen. Sie verzichteten auf den Bau moderner Schlachtkreuzer und vernachlässigten auch den Bau der kleineren Kreuzer. Sie besitzen infolgedessen nicht einen einzigen Schlachtkreuzer und ihre kleineren Kreuzer sind schon 10 Jahre alt. Sie hofften, die notwendige Geschwindigkeit durch die Torpedobooten zu erzielen unter Zuhilfenahme von Geschützen. Wir sehen bekanntlich auf einem anderen Standpunkt und halten kampffähigere, mit schwerer Artillerie ausgerüstete und mit starkem Panzergehäuse versehene Kampfkreuzer als notwendig für jede erfolgreiche Flottierung zum See. Die modernen Panzerkreuzer sollen aber nicht nur Aufklärungsdienste dienen, sondern auch in der Seeschlacht selbst eingreifen, indem sie mit ihrer größeren Geschwindigkeit die Flügel der feindlichen Schlachtflotte zu umgehen suchen und sie von der Seite oder von rückwärts her unter Feuer nehmen. Auch bei der Verfolgung nach erfolgtem Siege werden sie wertvolle Dienste leisten. Das Fehlen moderner Schlachtkreuzer und ebenso moderner kleinerer Kreuzer muß als ein Nachteil der amerikanischen Flotte bezeichnet werden.

Die amerikanische Flotte mußte auch deshalb belohnend harte gemacht werden, weil sie auf zwei verschiedenen Meeren stationiert sein mußte, die bis zum Bau des Panama-Kanals keine schnell erreichbare Verbindung hatten. Bei schnellerem Kriegsausbruch war deshalb die Vereinigung der gesamten Seestreitkräfte auf einem der beiden Ozeane nur nach geraumer Zeit zu erreichen. Der Bau des Panama-Kanals sollte diesem Uebelstande abhelfen, ähnlich wie es der Kaiser-Wilhelm-Kanal für Deutschland getan hat. Aber in dem inzwischen fertiggestellten Panama-Kanal finden häufig Erdstöße statt, durch die der Betrieb für große Schiffe unmöglich und monatlanges Instandsetzen wird. Ein solcher Zwischenfall soll nach den letzten Nachrichten gerade jetzt eingetreten sein, so daß eine etwa beschlossene Vereinigung der beiden amerikanischen Flotten sich erst in einigen Wochen erzielen lassen würde. Die Haltung, die Japan schon seit längerer Zeit gegen die Vereinigten Staaten eingenommen hat, darf dabei aber nicht außer acht gelassen werden.
Was den Schiffsbau der Vereinigten Staaten anbelangt, so legt er sich nach den neuesten Angaben aus folgenden Einzelheiten zusammen:

- 32 Einzeleisenschiffe mit 624 000 Tonnen,
- 4 Rüstpanzerkreuzer mit 13 600 Tonnen,
- 18 Panzerkreuzer mit 190 000 Tonnen,
- 10 geschützte Kreuzer mit 39 700 Tonnen.

Kleines Feuilleton.

Die Kollennot und die Theater.

Die Berliner Theater haben es jetzt schwer. Selbst bei den erprobtesten Schlegeln wird das Publikum nicht mehr „warm“. Nach dem ersten Akt entleert sich das ganze Parkett in die Garderobe und der zweite spielt fast nur zugewinkten Mänteln und dochgeschlagenen Krügen ab. In einem großen Billetoverkaufer kann man Stühlehörer wie diesen hören: „Ich wäre ja lieber zu Reinsdorf gegangen — aber nun geht ich in den „Kollengarten“. Ich kann man sich mögen in der Spitzel-Forman oder Mental lauft, frage einen der Praxier mitteilig: „Der Herr war wohl gestern im Theater?“ Eine Konversationsgängerin hat ein Konzert abgeseigt mit der Begründung, sie sei heiser geworden, weil infolge Kollennangels ihr Hauswitz die Zentralheizung habe einstellen müssen. Ein Wunder, daß sich die Kälte, die aus den eisigen Zuschaueräumen auf die Bühne schlägt, den Akteuren noch höher C noch nicht auf die Stimme gelegt hat. Dafür steht man deutlich, in einem Unterhaltungs-theater der Friedriehstadt, wo man eine zeitgemäße Reue spielt, den Damen vom Ballett, die einen Chor von Wassertränken darstellen, ob ihres herausgehobenen Kostüms ins Schmeihaut wachen. Während erwidert sie der Komiker durch ein erdenkbar stilles Stummere. Er ist Reptan. Uniforme eilen die Theaterkassen zu ihm.
Reptan, wir stehen um deine Bitte!
Da trifft es gleich ins Zentrum ihres Schmerzes mit der Frage:
„Habt ihr auch keine Kollie bekommen?“

Georg Christoph Völkensberg: Aphorismen.

Unsere Theologen wollen mit Gewalt aus der Bibel ein Buch machen, worin kein Menschenverstand ist.
Wozu das Herz nicht soll, dason geht der Mund über, habe ich öfters wahr gefunden als den entgegengesetzten Satz.
Wenn die Nachwelt einmal einen ganz aufgetrunkenen Damenanzug fände (niemals hat der Mensch eine andere Klasse vernünftiger Wesen), und wollte daraus die Figur einer Dame bestimmen, die damit überogen gewesen wäre, was würde da für eine Figur herauskommen?

Vom Werdegang der U-Boote.

Gleich wie die Sehnsucht des Menschen früherer Jahrtausende sich die Beherrschung des Luftmeeres erträumte, die erst jetzt ihre Erfüllung findet, so hat er auch schon früh mit seinem Wünschen und Wollen in die Meerestiefe getrieben, die ebenfalls jetzt erst zum Mittelpunkt der mit allen Kräften moderner Technik ausgeschweiften U-Boote-Bauten geworden ist. Die Literaturn der vergangenen Zeiten, Herodotus und Sagen weihen diese Wünsche und ihre angebliche Erfüllung in das Gemach des Märchens und wenn ein altes Spielmannesgesang so lehrern, unter Wasser fahrenden Boot berichtet, so dürfen wir ruhig annehmen, daß es ein solches Fahrzeug nicht gab, sondern daß jenes im Liech genannte nur mit höchster Freiheit neben den Wunsch nach einem solchen Boot die Tatsache seines Nichts stellt. Der erste, der sich mit dem Problem der Schöpfung von Unterwasserfahrzeugen wirklich in technisch ernst zu nehmender Weise befaßte, war Leonardo da Vinci, dessen unablässig fortgeschriebenen und seinem Zeitalter weit vorangehender Geist auch Pläne für U-Boote schuf, die aber, soweit man weiß, nur auf dem Papier blieben und nie zur praktischen Erprobung kamen.

Ob nun der Erbauer des ersten U-Bootes sich Leonards Pläne zunutze machte, oder ganz aus eigenem Schuß, ist nicht ermittelt. Bestimmt weiß man nur, daß der in England lebende aus Holland stammende Arzt Cornelius van Drebbel im Jahre 1624 im Besitz Jakobs I. auf der Zehn ein Unterwasserfahrzeug vorführte, das wir, trotzdem es sich bei der Erfindung nur um eine wenig brauchbare Spielerei gehandelt zu haben scheint, als das erste U-Boot anpreisen müssen. Das aus Holz gebaute und vollständig geschlossene Boot wurde durch Ruder getrieben, die in wasserdichten Lederhüllen, aus den Seitenwänden kamen. Das Atmen der Mannschaft wurde durch Anströmen einer chemisch hergestellten konzentrierten Luft ermöglicht. Das Boot war aber nicht leistungsfähig und selbst der Gewanke geriet in Verschlammtheit. Erst im 1747 begegnet man wieder einem U-Boot, dessen Erfinder Symons war. Das Boot, ebenfalls durch Ruder getrieben, zeigte die wichtige Neuerung, daß zu seinem Tauchen das Prinzip des Wasserballastes, das auch unsere Boote, wenn auch natürlich technisch vervollkommnet, anwenden, benutzt wird. Der Boden des Symons'schen Bootes war mehrfach durchlöcherig. In jedes dieser Löcher mündete ein lederner Saug, der über der Öffnung gebunden war. Wurden diese Säuge aufgebunden, drang von unten her Wasser in sie ein, und so wurde das Boot zum

Sinken gebracht. Sollte aufgetaucht werden, wurde das Wasser aus den Säugen ausgepreßt und die Säuge wieder zugebunden. Der nächste U-Boot-Erbauer war Dab, der 1771 mit seiner Erfindung hervortrat. Ihm traf, wie viele Erfinder, das Schicksal, daß der Wert ihnen den Tod brachte in dem Augenblick, da sie keine Brauchbarkeit auf das ihnen als höchst erscheinende Maß gebracht zu haben glauben; als er der Rede von Winnowitz sein Boot einer größeren Menge vorführen wollte, kam es und nahm seine Schöpfer mit in die Tiefe. In Amerika hatte sich die U-Boote-Baukunst mit U-Booten angefaßt, ohne daß sie besonders erfolgreich verlaufen war. Der erste, der ein brauchbares U-Boot baute, war der Amerikaner Fulton, dessen „Nautilus“ als eine herzerogenerde Leistung betrachtet werden muß. Das Schiff wurde durch einen von Handkraft betriebenen Propeller in Bewegung gesetzt. Bis zu vier Stunden vermochte sich das Boot, das zum erstenmal auf der Seine vorgeführt wurde, unter Wasser zu halten. Fulton war der erste, der die Verwendung von U-Booten im Seestrieg in Erwägung zog.

Ein Deutscher tritt in der Geschichte des U-Bootes zum erstenmal um die Mitte des 19. Jahrhunderts auf; der bayerische Unteroffizier Bauer flopte 1850 bei der bayerischen, preussischen und österreichischen Regierung an, um für seine Erfindung, der er — wie später Graf Zeppelin dem Luftschiff — sein ganzes Leben widmete, Verständnis und Unterstützung zu finden, die ihm jedoch verweigert wurden. Im Auftrag der sachsen-holsteinischen Armee erbaute er dann in Kiel das etwa drei Meter lange Boot „Pionier Warin“, mit dem er am 1. Februar 1851 die dänische Blockadeflotte angreifen wollte. Das Boot sank bei diesem Versuch und nur dem Umstand, daß es barst, dankten Bauer und die Besatzung ihr Leben. Natürlicher war der Vorfall nicht geeignet, das Vertrauen der Regierde zu stärken. Das send Bauer dann merkwürdigerweise in Rußland, wo man seinen Plänen viel Interesse entgegenbrachte. In Petersburg dante er 1855 den „Seeten“, mit dem im Mai des folgenden Jahres im Hafen von Kronstadt die ersten Versuche gemacht wurden, die sehr günstig ausfielen. Die russische Regierung wollte daraufhin Bauer ganz in ihre Dienste nehmen, aber es zog den Deutschen wieder in die deutsche Heimat. Der Bohemiker war dann für Bauer, wie für Zeppelin, mit dem sein Erfindertätigkeit manche veranderte Dinge aufwies, ein zeitigang Verstandes, ohne daß es ihm gelungen wäre, seinem U-Boot-Typ die letzte Vollendung zu geben, nach der er rühmte freute.

Ein sehr brauchbares U-Boot bauten dann 1889 die Franzosen Bede und Gosbel, den Wendepunkt markant