



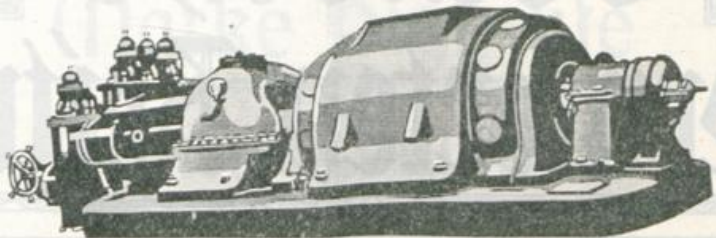
Deutsche  
Internierten Zeitung.



Luganer See vom Montagnola gesehen.

H. Stirner, Davos.

# B B C



Dreiphasen-Turboaggregat, Normalleistung 6000 KW, Drehzahl 3000

## Dampfturbinen

Landturbinen  
Schiffsturbinen  
Kondensationsanlagen

## Elektrische Zentralen

Wärme-Kraft-Zentralen  
Wasser-Kraft-Zentralen  
Gleichstrom- und Wechselstrom-  
Generatoren  
Schaltanlagen  
Schnellregler

## Kraftverteilung

Fernleitungen  
Unterstationen (Transformatoren,  
Umformer, Einankerumformer)  
Induktions-Regulatoren  
Gleichrichter-Anlagen

## Elektrische Antriebe

in Bergwerks- und Hüttenanlagen,  
Textilbetrieben, Papier- u. Cellulose-  
fabriken, Druckereien, Zement- und  
chemischen Fabriken, Werkstätten,  
Zucker- und Chokolade-Fabriken,  
Kleingewerbe etc.

## Berg- und Hüttenwesen

Komplette Fördermaschinen-  
anlagen  
Ausrüstungen für Krane und andere  
Hebezeuge  
Turbogebälge und Kompressoren

## Elektrische Bahnen

Gleich- und Wechselstrombahnen  
Akkumulatoren-Plattformwagen  
Kleine Motorkompressoren  
Elektrische Zugbeleuchtung

**A.-G. BROWN, BOVERI & C<sup>IE</sup>**  
**BADEN (SCHWEIZ)**



## Drei Jahre deutscher Verwaltung in Belgien.

Von Dr. Franz Anholt, Brüssel.

Die deutsche Verwaltung in Belgien nimmt ihren amtlichen Anfang mit der Ernennung des Generalfeldmarschalls Frhrn. von der Goltz zum Generalgouverneur (Kaiserliche Kabinettsorder vom 26. August 1914). Der erste Erlass des Generalgouverneurs ist vom 2. September 1914.

Die Aufgaben der deutschen Verwaltung in Belgien ergeben sich wie die jeder besetzenden Macht im besetzten Gebiet einerseits aus dem Zweck der Eroberung, andererseits aus Artikel 43 der Haager Landkriegsordnung, die in Deutschland wie in Belgien gesetzlich anerkannt worden ist. Ihre Aufgabe ist demnach eine zweifache: 1. dem deutschen Vaterlande unmittelbar zu dienen durch Aufrechterhaltung von Ruhe und Ordnung im Rücken unserer kämpfenden Heere und durch Nutzarmachung der Mittel und Hilfskräfte des eroberten Landes für unsere Kriegsbedürfnisse; 2. der Bevölkerung des eroberten Landes die öffentliche Ordnung und das öffentliche Leben wiederherzustellen und zu erhalten.

Eine ruhige Regierungstätigkeit konnte erst einsetzen, nachdem die Hauptfestung des Landes, Antwerpen, gefallen und das Land bis auf den kleinen Zipfel von Ypern bis zum Meere besetzt war. Unter dem ersten Generalgouverneur, dem Frhrn. von der Goltz (26. August bis 28. November 1914), wurde zwar mit dem Aufbau der Verwaltung begonnen; sie mußte aber gegenüber den militärischen Notwendigkeiten noch zurücktreten. Freiherr von der Goltz war selbst noch Oberbefehlshaber einer kämpfenden Heeresgruppe. So ist der zweite Generalgouverneur, Frhr. von Bissing (28. November 1914 bis 18. April 1917 †), der Mann, der der deutschen Verwaltung in Belgien eigentlich erst Leben eingehaucht hat. Nach dem Tode des Freiherrn von Bissing wurde der Generaloberst Ludwig Freiherr von Falkenhausen zum Generalgouverneur ernannt.

Dem Lande eine geordnete Verwaltung wiederzugeben, war nicht möglich ohne Mitwirkung der belgischen Beamenschaft. Anfangs verweigerten die belgischen Beamten jede Mitarbeit; allmählich aber sahen sie doch ein, daß die Herstellung geordneter Zustände in erster Linie ihrem eigenen Lande zugute komme und nahmen ihre Tätigkeit wieder auf. Es wurde von ihnen nichts anderes verlangt, als die gewissenhafte und loyale Ausübung ihrer Berufspflichten und die sogenannte Loyalitätserklärung, d. h. das Versprechen, nichts zu unternehmen und alles zu unterlassen, was der besetzenden Macht abträglich sein könnte. Ein besonderer Treueid für die deutsche Obrigkeit wurde von ihnen nicht verlangt in gewissenhafter Beobachtung des Artikels 45 des Haager Abkommens. So sind im großen und ganzen alle belgischen Behörden in Tätigkeit, und Belgien wird seit langem wieder von seinen eigenen Beamten verwaltet, die nur unter deutscher Aufsicht stehen. Ausgeschlossen aus der Verwaltungsorganisation sind: 1. der König, dessen gesamte Befugnisse vom Generalgouverneur ausgeführt werden; 2. die Volksvertretung (Abgeordnetenkammer und Senat); 3. fünf Ministerien: a) für auswärtige Angelegenheiten, b) für Kolonien, c) für Krieg, d) für Eisenbahnen und e) für Marine, Post und Telegraphie, sowie alle von ihnen abhängigen Behörden. Die übrigen vier Ministerien: nämlich a) für Inneres, b) für Ackerbau und öffentliche

Arbeiten, c) für Wissenschaften und Künste, d) für Industrie und Arbeit, sind bestehen geblieben und arbeiten unter deutscher Leitung mit ihrer gesamten Beamenschaft und allen von ihnen abhängigen Behörden weiter.

Neben die belgischen Staatsbehörden sind überall in der Zentral- wie in der Lokalverwaltung deutsche Behörden getreten, und namentlich sind die Spitzen der Verwaltung durch deutsche Beamte ersetzt. An die Stelle der belgischen Minister sind die Generalreferenten der Zivilverwaltung getreten, an die Stelle der Gouverneure der Provinzen die Militärgouverneure (im Generalsrang) mit den Präsidenten der Zivilverwaltung, an die Stelle der Kreiskommissare die Kreischefs (im Oberstenrang) mit den Zivilkommissaren. Die Ortsbehörden sind fast überall unverändert geblieben.

Die belgische Rechtspflege und die Gerichtsverfassung sind ebenfalls durchweg unverändert geblieben, nur ist in der Strafgerichtsbarkeit die Zuständigkeit der belgischen Gerichte dadurch erheblich eingeschränkt worden, daß die Zuständigkeit der deutschen Militärgerichte in Belgien über die Bestimmungen der deutschen Militärstrafprozeßordnung hinaus bedeutend erweitert worden ist.

Der Kreis der deutschen Zentralbehörden ist dem Bedürfnis entsprechend wiederholt erweitert und verändert worden. Die einschneidendste Veränderung erfuhr die Zivilverwaltung, die bis zum 4. Juli 1917 für ganz Belgien einheitlich war und den Geschäftsbereich der in Tätigkeit gebliebenen vier belgischen Ministerien umfaßte. Die Teilung des Landes in einen flämischen und einen wallonischen Verwaltungsbezirk machte auch eine Teilung der Zivilverwaltung notwendig, die durch die Verordnung des Generalgouverneurs vom 4. Juli d. J. vollzogen wurde. Da gleichzeitig auch einige andere Veränderungen in der Organisation der deutschen Behörden eintraten, so namentlich die Finanzabteilung und die Abteilung für Handel und Gewerbe von der Zivilverwaltung abgetrennt und zu selbständigen Zentralbehörden gemacht wurden, gibt es jetzt folgende deutsche Zentralbehörden in Belgien: 1. Das Generalgouvernement, dem die Zivilkanzlei des Generalgouverneurs angegliedert ist; es ist eine rein militärische Behörde und Zentralinstanz für alle militärischen Behörden im Lande. — 2. Die Politische Abteilung. — 3. Die Zivilverwaltung für Flandern. — 4. Die Zivilverwaltung für Wallonien. — 5. Die Finanzabteilung. — 6. Die Abteilung für Handel und Gewerbe. — 7. Die Bankabteilung. — 8. Die Zentral-Ernte-Kommission.

So hat sich über das Land ein doppeltes Netz von Behörden gelegt: die belgischen oder Landesbehörden und die deutschen oder Okkupationsbehörden.

Das Gebiet des Generalgouvernements umfaßt die belgischen Provinzen Lüttich, Luxemburg, Namur, Brabant, Antwerpen und Limburg ganz, von der Provinz Hennegau die östliche Hälfte und von der Provinz Ostflandern einige Gemeinden; dazu die französischen Gebiete um Givet und Fumay. Die übrigen besetzten Teile von Belgien und Nordfrankreich gehören zum Etappengebiet der dort stehenden Armeen, doch ist für die Provinzen Ost- und Westflandern eine Zivilverwaltung eingerichtet, deren Präsidenten dem Generalgouverneur unterstehen.

Die Tätigkeit der deutschen Verwaltung erstreckt sich naturgemäß auf den gesamten Geschäftsbereich der belgischen Regierung und darüber hinaus auf die verschiedenen Gebiete, auf denen die Kriegsverhältnisse ein Eingreifen der Regierung nötig machen. Nach der Eroberung stand die belgische Staatsmaschine zunächst völlig still. Die Regierung war geflohen, alles staatliche und wirtschaftliche Leben hatte aufgehört. Es war ein wahres Chaos, in das die deutsche Hand Ordnung bringen mußte und gebracht hat. Selbst die Grundlage des Wirtschafts-



lebens mußte neu geschaffen werden, da durch die Flucht seiner Nationalbank das Land ohne Zahlungsmittel war, und jeglicher Geldverkehr somit aufhörte. Die Schwierigkeit wurde dadurch behoben, daß an Stelle der Nationalbank eine andere Bank, die Société Générale, mit dem Notenprivileg ausgestattet und ihr eine sichere Deckung für ihre Noten geschaffen wurde. Die Verkehrswege und Verkehrsmittel wurden mit größter Beschleunigung wiederhergestellt, so daß schon bald Post, Eisenbahn und Telegraphie nicht nur der besetzenden Macht, sondern auch der belgischen Bevölkerung wieder zur Verfügung standen. Nur vom Fernsprechverkehr ist diese aus leicht erklärlichen militärischen Gründen bis heute ausgeschlossen. Die Volksernährung wurde sichergestellt einerseits durch Verwaltungsmaßnahmen, wie Ausfuhrverbote, Bestandsaufnahmen und Beschlagnahmungen, Festsetzung von Höchstpreisen, Ein-

schränkung des Fleisch- und Mehlerverbrauchs, Überwachung von Betrieben, andererseits durch das Abkommen mit der neutralen Hilfskommission. Weit über die Bedürfnisse des Augenblicks hinaus gehen die sozialen Maßnahmen (Schulzwang, Schutz der Frauen- und Kinderarbeit, Arbeiterschutz, gesetzliche Regelung der Nacharbeit, Versicherungsgesetzgebung, öffentliche Gesundheitspflege), die der belgischen Bevölkerung wenigstens einen Teil der Wohltaten der deutschen sozialen Gesetzgebung zuwandten. Die Zensur wurde so gehandhabt, daß auch die Presse wieder aufleben konnte, und heute gibt es im besetzten Belgien mehr als fünfzig Tageszeitungen und fast ebenso viele Wochen- und Monatsschriften.

Aber die deutsche Verwaltung beschränkte sich nicht auf die Erfüllung des unmittelbaren Zweckes der Besetzung; sie faßte die ihr gemäß Art. 43 des Haager Abkommens obliegende Aufgabe, die öffentliche Ordnung und das öffentliche Leben wiederherzustellen und aufrechtzuerhalten, weiter und traf Maßnahmen, der starken Bewegung des flämischen Volkes zum Schutze seiner Sprache, die kurz vor dem Kriege eingesetzt hatte, gerecht zu werden.

In diesem Bestreben ging die deutsche Verwaltung zunächst daran, die Sprachengesetze wirklich durchzuführen; dann wurden nach und nach die hauptsächlichsten Forderungen der flämischen Bewegung erfüllt, so die Sprachenfrage in den Schulen geregelt, die Universität Gent in eine flämische Hochschule verwandelt (sie wurde am 21. Oktober 1916 als solche eröffnet) und die Verwaltungstrennung durchgeführt. Am 21. März 1917 wurde vom Generalgouverneur angeordnet, daß Belgien in zwei Verwaltungsgebiete geteilt und die Verwaltung des flämischen Gebietes von Brüssel, die des wallonischen von Namur aus geführt werden solle. Bis zum 4. Juli war diese Verordnung, die zugleich eine der letzten folgenreichen Amtshandlungen des verstorbenen Generalgouverneurs von Bissing darstellt, so weit durchgeführt, daß Belgien tatsächlich zwei selbständig verwaltete Staaten bildet.

Die flämische Bewegung, die seit achtzig Jahren vorhanden war, aber infolge der Haltung der belgischen Regierung nur ganz geringe Erfolge erzielen konnte, hat unter der deutschen Besetzung einen mächtigen Aufschwung genommen. Seit dem 4. Februar d. J. besitzt sie in dem „Rat von Flandern“ eine zusammenfassende Leitung und ein Organ, das von der deutschen Behörde als die amtliche Vertretung des flämischen Volkes anerkannt ist.

Überblickt man die nunmehr dreijährige Tätigkeit der deutschen Verwaltung in Belgien, ihre Aufgaben und ihre Erfolge, und bedenkt die ungeheuren Schwierigkeiten, die sich ihr überall in den Weg stellten, so wird man mit größter Anerkennung für das Erreichte nicht zurückhalten und ruhig behaupten können, daß die Leistungen der deutschen Verwaltung in Belgien den vielen Offenbarungen des deutschen Organisationstalentes in diesem Kriege würdig zur Seite gestellt werden können.

## Tage in Konstanz.

(Eindrücke eines Neutralen.)

Goldener Sonnenschein flutet über die schöne alte Reichsstadt Konstanz. Der See, und Himmel und Erde lächeln sich an in seligem Frieden — — Hat wirklich der „Frieden“ noch einen Ruheplatz auf dieser blutgetränkten mörderischen Welt?

Wohltätigkeit und Samariterdienst haben auf diesem entzückenden Fleck Erde ein Asyl gegründet — nimmermüde Hände und nimmermüde Herzen suchen hier in selbstloser Arbeit das Leid und die Not des Krieges zu lindern. Zu den vornehmsten Aufgaben dieser aufopfernden Tätigkeit gehört die Organisation der Austauschzüge der schwerverwundeten Kriegsgefangenen und der in der Schweiz internierten erkrankten Kriegsteilnehmer — von

Konstanz aus trägt der Zug die französischen Invaliden in ihr Vaterland; in Konstanz betreten die deutschen Invaliden wieder den Boden der heißersehten Heimat.

Alle, die gleich mir Gelegenheit hatten, der Ankunft und Abfahrt dieser Züge beizuwohnen, werden die ersten und erhebenden Eindrücke dieser Tage nie aus der Erinnerung verlieren; wir werden auch nicht vergessen, mit welcher Güte und Sorgfalt die Militär- und Zivilbehörden, das Sanitätspersonal und die weitesten Kreise der Konstanzer Bürgerschaft ihre Aufgaben erfüllen! Die zum Austausch bestimmten französischen Invaliden verbringen vor der endgültigen Abreise in die Heimat noch einige Tage in der Stadt. Es ist natürlich, daß in diesen Stunden die Gedanken auch rückwärts gehen, und die Zeit der Ge-

\*) Aus der Unterhaltungsbeilage des „Karlsruher Tageblatt“, Nr. 219.

fangenschaft noch einmal vor den Augen eines jeden vorüberzieht. So viel glaube ich sagen zu dürfen, daß in jedem Herzen ein Gefühl der Dankbarkeit lebt für die empfangene Pflege und die vielfachen Erleichterungen während der schweren Zeit. Ich hatte im Lazarett in der Austauschstation immer wieder Gelegenheit, mich mit den Invaliden in ihrer Muttersprache zu unterhalten und ich hörte keine Beschwerde, kein Wort der Klage; im Gegenteil, viele sprachen in dankbarer Erinnerung über die Zeit, die sie in den Lazaretten verbracht hatten. Und allgemein war das Dankgefühl gegenüber dem Konstanzer Chefarzt, Stabsarzt Dr. Dold und seiner Gemahlin; deren Bemühungen verdankt auch die ausgezeichnet geführte Verpflegungsstation das Dasein.

Die Stunde der Abfahrt ist gekommen — was das Herz so lange und so heiß ersehnt, was es so oft dann wieder in den Zeiten der Verzagttheit für unmöglich gehalten, das soll jetzt glückvolle Wirklichkeit werden! Es gehört mit zu meinen schönsten Erinnerungen, wie auf jedem Antlitz der Ausdruck der Spannung und nervösen Ungeduld dem Ausdruck tiefer Bewegung weichen mußte, und die Freude scheu und zaghaft wie der erste Frühlingssonnenstrahl über die leiddurchfurchten Züge huschte, wieder verschwand und wieder kam — wohl hatten manche von den Tapferen keine Hände mehr, um sie zu falten; manchem war für immer das Licht geraubt — aber der „Frühlingsglaube“ zog doch wie ein Wunder durch die Herzen und strahlend, tröstend tauchte in goldener Ferne das Vaterland auf — la France! — — Der Weg von dem Lazarett zum Bahnhof ist wahrlich keine „via dolorosa“ und er ist kurz, so kurz — und dennoch scheint er vielen zu lang! „Heim! Heim!“ pocht jedes Herz!

Ungestört, in vollendeter Ordnung vollzieht sich die Einladung der Invaliden in den Zug. Der Bahnhof ist gesperrt; nur die Behörden, die Schweizer Ärzte, das Sanitätspersonal und die geladenen Gäste sind auf dem Bahnsteig. Vor dem Bahnhof und in den zuführenden Straßen haben sich Zuschauer eingefunden: sie verharren alle in achtungsvoller Ruhe. Kein Wort des Hasses, keine Verwünschung, keine Beleidigung wird laut; in vielen Herzen aber lebt das Mitgefühl: wie alle Deutschen sehen auch die Konstanzer in den Kriegsinvaliden nicht „Feinde“, sondern Männer, die für ihr Vaterland heldenhaft gekämpft haben und jetzt mit verstümmeltem, siechem Körper heimwärts ziehen in eine sorgenbeschattete Zukunft — — —

Ein Zeichen — und der Zug setzt sich langsam in Bewegung, so langsam und vorsichtig, als wüßte er, welche Last er trägt. Hände winken noch ein stummes Lebewohl — stille ziehen die sich müd Gekämpften in die Freiheit: große Freude ist still! Bald aber wird sie das Herz noch schneller pochen lassen, und je näher das Vaterland kommt, um so mehr wird sie Besitz ergreifen von jedem Herzen, bis sie eins wird mit dem Glück: Die Heimat wiederschauen, la France!

Das Bild wechselt: Der gleiche Zug, der die Franzosen nach Lyon führt, trägt die deutschen Invaliden nach Konstanz. Jetzt sind Bahnhof, Häuser und die Straßen überfüllt von Menschen, die alle nur von einem Gefühl beiseelt sind: die Helden, die aus langer Gefangenschaft heimkehren, mit Liebe zu überschütten — — —

Auf dem Bahnhof selbst sind die geladenen Gäste in großer Anzahl versammelt, die Militär- und Zivilbehörden der Stadt, die Regimentsmusik, Frauen und Mädchen, in hellen Kleidern, die Arme voll Blumen und die Augen voll

jener Freude, die „vom Himmel“ kommt. Tausend Herzen schlagen dem nahenden Zug entgegen — — — Sie aber, die Tapferen, die jetzt aus langer Gefangenschaft heimkehren dürfen, sie sehen wohl schon vom Zuge aus den Turm des ehrwürdigen Münsters, der, weit über die Häuser ragend, den Gruß der deutschen Stadt entbietet, und der Gedanke, daß sie in wenigen Minuten den Boden der Heimat betreten werden, daß die Freiheit, die Heimkehr kein Traum ist, sondern Wirklichkeit, glückselige Wirklichkeit — dieser Gedanke läßt die Tränen in die Augen treten — heilige Tränen, die aus dem tiefsten Grund des Herzens emporquellen! Und mit diesen Tränen in den Augen kommen die Tapferen zurück in die Heimat — — —

Überwältigend ist der Empfang. Augenblicke von unvergeßlicher Weihe und Begeisterung. Ein Jubel ohnegleichen erfüllt die Luft, wie unzählige weiße Tauben flattern die Tücher, tausend Hände strecken sich den Heimkehrenden entgegen; brausende Hurras, unaufhörliche: „Willkommen in der Heimat!“ mischen sich mit den Klängen des deutschen Liedes — es ist, als grüße ganz Deutschland seine Helden, die an das Ende des Leidensweges gekommen!

Zuerst verlassen den Zug der unermüdete schweizerische Oberst Bohny und seine Gattin, sowie Fräulein Kraft und das Sanitätspersonal. Nach den Begrüßungen und notwendigen Anordnungen werden zuerst auf Bahren die Schwerverwundeten ausgeladen; auf den Decken liegen Blumen und andere Liebesgaben, die die Kranken auf der Reise durch die Schweiz zum Geschenk erhalten haben. In einem Saale versammeln sich zuletzt alle Gäste, die Behörden und die Ärzte und die heimgekehrten Invaliden: der offizielle Akt der Begrüßung beginnt. Mit herzlichen Ansprachen wechseln Musikstücke und prächtige Chöre; Telegramme von allen deutschen Fürsten und ihren Gemahlinnen, von Städten und Militärbehörden werden verlesen — die Invaliden sehen, daß die Heimat ihrer nicht vergessen hat und mit offenen Armen sie empfängt! Zuversicht und Vertrauen zieht da in die Herzen ein, und die letzten trüben Schleier, die auf der Zukunft lagen, schwinden; denn Deutschland wird keinen seiner tapferen Söhne verlassen.

Mit besonderen Dankesworten gedenken die deutschen Militär- und Zivilbehörden der Schweiz, die in nimmermüder freundnachbarlicher Weise Samariterdienste leistet, sowohl die amtlichen Stellen, wie das Rote Kreuz.

Das letzte Lied ist verklungen — alsbald werden die Heimgekehrten in Autos, Omnibusse und andere Wagen gebracht und vom Bahnhof in die Lazarett überführt — von neuem setzt die jubelnde Begrüßung auf den Straßen ein; zum Triumphzug wird jetzt die Fahrt, Blumen werden geworfen, Tücher geschwenkt, Hände gedrückt und herzliche Worte immer wieder gerufen: „Willkommen in der Heimat! Zu Ende ist jetzt alle eure Not! Willkommen!“ Wenn Wünsche helfen können, dann wird allen Verwundeten Kraft und Genesung werden und ihr Lebensgang wird, wie jetzt ihr Weg durch die „gute Stadt Konstanz“, sein voll Sonnenschein und Blumen. — — —

Ich bin von Konstanz geschieden, ohne eine Spur von „Barbarei“ angetroffen zu haben; wohl aber reicher an „neutralen“ Erfahrungen, zu denen ich vor allem diese rechne: die Achtung vor dem Mitmenschen, die Nächstenliebe gehört mit zu den Tugenden des deutschen Volkes!

Konstanz, Sommer 1917.

Alfred Ney,  
(Waadtland, Schweiz.)

## Deutschlands Stellung in der Routenschiffahrt nach dem Weltkriege.

Ein Aufsatz des englischen Blattes „Economist“ vom 21. Juli bringt im Anschluß an die deutsche Gesetzesvorlage über den Wiederaufbau der Handelsmarine einen interessanten Vergleich über

die voraussichtliche Stellung der deutschen und der englischen Routenschiffahrt nach dem Kriege:

Deutschland habe bei Kriegsbeginn 5,5 Millionen Tonnen Handelsschiffsraum gehabt und könnte

jetzt, wenn der Krieg endete und seine in neutralen Häfen und in Häfen seiner Bundesgenossen zurückgehaltenen Schiffe dann zurückkehren könnten, noch über 3,3 Millionen Tonnen Brutto verfügen; was es jetzt wieder zu bauen versuche, seien die verloren gegangenen zwei Millionen Tonnen und was es noch verlieren könnte, um sofort wieder mit der gleichen Tonnenzahl wie vor dem Kriege in den Weltverkehr eintreten zu können.

Von den Ozeanschiffen Englands — heißt es weiter — sind zwei Drittel solche frachtsuchenden Schiffe, die man gewöhnlich „Tramp“-Dampfer nennt, und ein Drittel Routenschiffe (liners), die Post und Passagiere führen und regelmäßige Frachtreisen machen. Während des U-Bootkrieges haben wir von letzteren verhältnismäßig mehr als von den Tramp-Dampfern verloren, und wenn wir auch in England und in Amerika eifrig daran arbeiten, den versenkten Frachtraum zu ersetzen, so bauen wir doch gegenwärtig keine neuen Routenschiffe. Aus militärischen Gründen wenden wir jetzt alle Kräfte auf den Bau von Frachtschiffen von etwa 5000 Tonnen Größe; das ist die Klasse von Schiffen, von denen in erster Linie unsere Zufuhr von Nahrungsmitteln und Material abhängt. Wenn andererseits Deutschland seine Kräfte auf solche Schiffe verwendet, die für es nach dem Kriege am lohnendsten sein werden, und die Klasse von Routenschiffen baut, die seine Besonderheit schon vor dem Kriege waren, so sehen unsere Routen-Dampfschiffahrts-Gesellschaften mit ihren gelichteten Beständen einem verstärkten Wettbewerb Deutschlands auf allen Weltlinien entgegen.

Deutschlands Ehrgeiz vor dem Kriege richtete sich stets auf auffällige Routenschiffe, je größer

und auffälliger desto besser. Als die Amerikaner mehrere englische Linien aufkauften und sie unter der Roten Flagge als „International Mercantile Marine“ fahren ließen, huldigten sie dem gleichen Ehrgeiz. Von allen erstklassigen Gesellschaften, die vor dem Kriege den nördlichen Atlantischen Ozean befuhren, war nur eine — die „Cunard-Linie“ — nach Flagge und Besitz rein englisch. Der „Norddeutsche Lloyd“ und die „Hapag“ waren deutsch und die „White Star-Linie“ gehörte Amerikanern. Von den geringeren Gesellschaften war die „Allan-Linie“ kanadisch geworden, die „Atlantic-Transport“ und die „Leylands-Linie“ hatten die Amerikaner gekauft. Wäre es erlaubt, die Verluste an englischen und unter englischer Flagge fahrenden Routenschiffen anzugeben, so würde das sich ergebende Bild ziemlich Bestürzung zu erregen geeignet sein.

Wenn der deutsche auf staatlich subventionierte Routendampfer gerichtete Ehrgeiz nicht nachläßt — was unwahrscheinlich ist — und die Amerikaner eine ähnliche Neigung entwickeln — was weit davon entfernt ist, unwahrscheinlich zu sein —, so sind die Aussichten für das Prestige Englands auf dem Gebiete der Dampferlinien nicht gerade günstig. Einige Jahre nach dem Kriege noch werden sich die Dampferlinien hohen Schiffsbaukosten und Anforderungen an die Werften in bezug auf den Bau von Frachtdampfern einer bescheidenen, aber nach Lage der Dinge mehr unmittelbar nötigen Klasse gegenüber sehen. Inzwischen werden sowohl Deutschland wie Amerika imstande sein, staatlich subventioniert Routendampfer zu bauen.

## Agra.

Das Dörfchen Agra im Kanton Tessin, etwa 7 km südlich von Lugano auf dem goldenen Hügel unter der kastanienbewaldeten Kuppe des Kreuzberges gelegen, gehörte bis vor kurzem zu den vielen stillen, verträumten Orten, von denen kein Bädeler oder anderer Fremdenführer etwas zu berichten wußte. Darum war das kleine Bergnest auch den meisten Besuchern Luganos unbekannt geblieben, obschon sein schlanker Kirchturm im Sonnenlicht jedes freundlichen Morgens zum Besuche dieses schönen Fleckchens Erde einzuladen schien. Nur ganz wenige gute Kenner der Umgebung des Sees wußten, welche landschaftliche Pracht sich dem Wanderer auf den Waldwegen des Kreuzberges erschließen kann. Ein Freund der Gegend hatte auch an den entzückendsten Aussichtspunkten des um die Kuppe führenden Weges Ruhebänke angebracht: aber sie mögen nur wenig benützt worden sein. Die meisten Besucher des Goldenen Hügels kehrten um, sobald sie Montagnola\*) erreicht hatten; Agra hatte zu wenig Anziehendes für sie.

Aus diesem Dornröschenschlaf wurde das Dorf erweckt, als vor 7 Jahren die Deutsche Heilstätte in Davos das Landgut Poncinis in Agra erwarb, um auf diesem Grund und Boden eine Zweiganstalt für lungenkranke Reichsdeutsche zu errichten, für die das Hochgebirge sich als nicht geeignet erwies. Da trat zutage welche einzigartige landschaftliche Schönheit im Gebiet von Agra sich dem Besucher erschloß, und zwar gerade auf dem

neuen Besitztum der Deutschen Heilstätte, wo heute das Deutsche Haus erstanden ist: und mit einem Male wurde Agra ein bekannter Ort.

Die Deutsche Heilstätte stellte sich mit dem Erwerb dieses ein Drittel Quadratkilometer großen Besitzes an Feld- Wiesen- und Waldland eine doppelte Aufgabe: die Errichtung eines Hauses für solche Lungenkranke, die sich für das südliche Klima besonders eigneten; sodann die gründliche Bewirtschaftung des Landgutes, um den Bedarf beider Häuser an landwirtschaftlichen Erzeugnissen ausgiebig zu decken, vielleicht auch leichteren Kranken eine angemessene Beschäftigung im Freien zu verschaffen.

Lungenkranken in dem günstigen Klima von Lugano richtige Behandlung und Pflege zu bieten, war das nächste, wichtigste Ziel. Nicht selten erwies sich das eigentliche Hochgebirgsklima als nicht ganz geeignet; gerne hätte man dem Kranken geraten, ein südlicheres Klima aufzusuchen; doch es fehlten die Häuser, in denen der Kranke auch die rechte Pflege und Rücksicht fand. Besonders bemüht war, daß der Kranke vielen Orts nur dann Aufnahme fand, wenn er sein Leiden verschwiege. Bekanntwerden der Krankheit hatte des öfteren Verweisung aus dem Gasthof oder der Pension zur Folge. Und doch waren Jahr für Jahr große Scharen Genesung suchender Landsleute in der Umgebung von Lugano zusammengeströmt, um unter dem blauen Himmel des Südens Heilung von ihrem Siechtum zu finden. Es zog sie aus dem Winternebel der Heimat nach dem sprichwörtlichen

\*) Siehe Titelbild.

Sonnenreichtum, der den südlichen Tessin vor allen anderen Orten der Schweiz auszeichnet. Der wohlthätige Einfluß der Sonne auf Heilung der Tuberkulose ist heute allgemein anerkannt. Das Deutsche Haus in Agra und der Monte Brè bei Lugano dürften wohl die sonnigsten Flecke in jenem sonnendurchfluteten Gebiete von Lugano sein.

Bei einer Höhe von 560 Meter über dem Meer und 300 über dem Luganer See erfreut sich das Deutsche Haus angenehmer Frische im Sommer, hat kühlere Temperatur als etwa Stuttgart; im Winter dagegen ist es durch seine Höhe im allgemeinen vor den Nebeln der Seegegend bewahrt.

Was der Sonnenfülle ihren erhöhten Wert verleiht, ist die große Staubfreiheit, die der Abgelegenheit des ganzen Besitzes von allem Durchgangsverkehr, von Hauptstraßen und größeren Orten zu danken ist. Verbunden mit dieser Reinheit der Luft ist die Stille, deren Wohlthätigkeit jeder Kranke, besonders der aus der Großstadt stammende, so dankbar empfindet. In diesem Zusammenhang darf ich nochmals auf die paradiesische Schönheit gerade der allernächsten Umgebung des Hauses zu sprechen kommen. Denn ich bin überzeugt, daß dem Erhabenen und wahrhaft Schönen wirkliche Heilkräfte inne wohnen durch stärkenden Einfluß auf Herz und Gemüt, dem sich dort niemand entziehen kann. Was die Seele erhebt, zu

Freude, zu Dank bewegt, wirkt sicherlich auch heilend auf den siechen Körper.

Am Südhang des Kreuzberges, geschützt durch einen kastanienbewachsenen Kegel, steht, frei ins Land schauend, der mächtige Bau des Deutschen Hauses. Im äußeren Aufbau ist er der Bauart des Landes angepaßt! Die innere Anordnung und Einrichtung hat ihre Richtlinien von langjähriger Davoser Erfahrung gewonnen. Einfachheit, Zweckmäßigkeit, Erfüllung aller gesundheitlichen Forderungen im Anschluß an die Eigenart des südlichen Klimas waren maßgebend für dieses Haus. Am 1. Dezember 1914 konnte es seiner Bestimmung übergeben werden; und trotz der Hemmnisse, die der Weltkrieg auch diesem Werke deutscher Liebesarbeit im Auslande in den Weg legt, konnte es bisher weitergeführt werden. Auch die Heilerfolge der neuen Anstalt in den 2½ Jahren ihres Bestehens waren sehr erfreulich; sie haben den Beweis erbracht, daß der Gedanke, auch im südlichen Tessin eine Heilstätte zu errichten, volle Berechtigung hatte.

Die mit dem Deutschen Hause verbundene Landwirtschaft erhält gerade in der Notzeit der Gegenwart erhöhte Bedeutung. Dem eigenen Boden womöglich alle für den eigenen Bedarf nötigen Erzeugnisse abzugewinnen, ist heute nicht nur im eigenen, sondern im Volksinteresse eine wichtige Aufgabe. Dem fruchtbaren Boden des Tessin wird deutscher Fleiß gewiß vermehrten Ertrag abgewinnen

## Ein Kapitel aus dem Leben der Alpenblumen.

Von Leutnant d. R. Scharnberg, Weggis.

Über unsre Alpenblumen lohnt es sich schon, ein Wort zu sagen. Sie begleiten uns bei unsern Bergaufstiegen in den mannigfachsten Formen und Farben. Und wenn wir nach mühevolem Emporklimmen endlich oben anlangen, sind es, neben dem weiten Blick über Berge und Täler, neben reiner, erfrischender Bergluft und neben dem Gefühl des Herausgehobenseins aus Erdenenge und Erdschwere nicht zuletzt die Alpenblumen mit ihren zarten, leuchtenden Farben, die dazu beitragen, unser Gemüt in jene eigenartig festliche Stimmung zu versetzen, wie man sie eben nur auf den Höhen der Berge erleben kann.

Bis auf Felsen und Gräte, wo kaum noch irgend ein Fleckchen Erde zu sein scheint, haben sich Alpenblumen als mutige Pioniere vorgewagt. Aus den Spalten jäh aufsteigender Felsen nicken ihre roten, gelben oder blauen Köpfchen hervor, fast neckisch, als ob sie wüßten, daß keine Hand sie dort pflücken kann. Und dann, wenn wir höher steigen und nur noch Schnee und Eis zu finden meinen, sehen wir neben dem schmelzenden Schneefeld und neben dem abtauenden Gletscher einen bunten Flor von Blumen. Fast paradox erscheint dies eigenartige Zusammenfinden von Schnee und Blume, geradezu märchenhaft mutet diese Zusammenstellung von Tod und lachendem Leben an. Wem es nicht möglich war, selbst diese Erscheinung zu beobachten, muß sich schon auf die Schilderung von Augenzeugen verlassen. So schreibt z. B. der berühmte Schweizer Botaniker Schröter in seinem „Pflanzenleben der Alpen“ folgendermaßen: „Ich habe schon im April auf dem Gipfel des Schiahorns (2713 m, bei Davos) die schönsten blühenden Polster von dem gegenblättrigen Steinbrech, dem Frühlingsenzian, dem Hungerblümchen, dem langspornigen Stiefmütterchen und dem Blaugras gefunden, und im Mai und Juni, wenn der Laie im Flachland die Alpenregion noch ganz im Schnee und Eis vergraben wähnt, ist wie auf Inseln mitten im schmelzenden Schnee schon ein ganzer Flor erblüht.“

Wie ist es nur möglich, wie kann man es erklären? Solche und ähnliche Fragen werden sich selbst dem gleichgültigsten und auch dem „rein die Natur genießenden“ Menschen aufdrängen.

Auch hier gibt es, wie überhaupt bei allen auffallenden Erscheinungen, ursächliche innere Zusammenhänge. Der Alpenwanderer muß sich nur ganz in das Wesen und die Lebensbedingungen eines tiefblauen Enzian, einer zierlichen Soldanelle und einer zarten Krokus hineindenken. Es sollte

noch mehr zur allgemeinen Bildung eines Menschen unserer Zeit gehören, eine Pflanze als einen wirklichen Lebensorganismus zu betrachten und nicht allein die Blüte als willkommenen Zierrat für Knopfloch und Vase anzusehen oder eine Pflanze von dem Gesichtspunkt, ob Unkraut oder keins, abzuurteilen. Mit andern Worten: Eine Pflanze will nicht nur vom Nützlichkeitsstandpunkt, auch nicht allein vom Standpunkt des ästhetisch genießenden, sondern auch von dem des denkenden Menschen betrachtet sein. Wir müssen die gesamte Pflanzenwelt als eine eigenartige Ausprägung organischen Lebens erkennen und sie demgemäß werten. Dann wird uns eine Pflanze als lebendes Wesen verständlich, das ebenso wie Mensch und Tier Licht und Wärme, Luft und Wasser zum Gedeihen bedarf. Von diesem Gesichtspunkt aus muß man pflanzliches Leben sehen und so orientiert an die Beantwortung der oben gestellten Frage herangehen: Wie können sich Alpenblumen und Schnee in so naher Nachbarschaft zusammenfinden?

Zunächst sei bemerkt, daß der Schnee nicht unter allen Umständen jegliches Pflanzenleben hindert. Während der langen Winterzeit, die oben auf den Bergen herrscht, leistet die Schneedecke den Pflanzen sogar recht nützliche Dienste; denn sie schützt vor der großen Kälte und den rauhen Winden, die auf die wintergrünen Blätter der alpinen Pflanzen eine austrocknende Wirkung ausüben. Eine große Anzahl alpiner Gewächse hat nämlich überwinternde Blätter, die, wenn sie auch als frostbeständig gelten können, doch allzu große Kältegrade längere Zeit nicht ohne Schaden ertragen würden. Selbstverständlich hat der Schnee nur für ruhendes Pflanzenleben diese Bedeutung, sonst erweist er sich im allgemeinen als Feind jeglichen Lebens. Jedoch mit gewissen Ausnahmen. Es gibt z. B. einige Arten von Algen, die auf dem Schnee leben und ihn oft auf weite Strecken grün oder rot (Blut-schnee) färben. Auch von einigen Blütenpflanzen wird berichtet, daß sie ihren Frühlingsdrang kaum zu zügeln wissen und schon unter dem Schnee, wenn die Frühlings-sonne anfängt, ihn oben zu benagen, Blätter und sogar Blütenknospen treiben. Das hat man z. B. mehrfach bei der Soldanelle (Alpenglöckchen) beobachtet. Durch eine nicht allzu dicke Schneelage dringt natürlich immer etwas Sonnenlicht hindurch, das den Soldanelle das Wachstum unter dem Schnee bis zu einem gewissen Grade ermöglicht. Erstaunlich ist aber, mit welcher geringen Menge Licht und Wärme sich diese Pflanze behelfen gelernt hat. Der

berühmte Botaniker Kerner von Marilann berichtet in seinem bekannten Werk „Pflanzenleben“, daß die unter dem Schnee gedeihenden Soldanellen sich mit ihren wachsenden Stengeln Löcher in die Schneedecke hineinschmelzen. Kerner bringt auch eine Erklärung für diese Erscheinung. Er meint, es sei die in einem wachsenden Pflanzenteil erzeugte sogenannte Wachstumswärme, die den Schnee rings um den Trieb zum Schmelzen bringt. Neuere Beobachter haben diese Erklärung jedoch bezweifelt. Natürlich entsteht in allen wachsenden Pflanzenteilen etwas Wärme, aber sie ist sicher zu gering, um eine sichtbare Menge Schnee schmelzen zu können. Eine rein physikalische Erklärung ist hier sicher eher angebracht. Es ist nämlich wahrscheinlicher, daß die eben beschriebene Erscheinung durch Sonnenwärme hervorgerufen wird, die vom dunklen Pflanzenstengel natürlich stärker aufgesogen wird als vom weißen Schnee und die dann wieder an die nähere Umgebung zum Teil abgegeben wird. Man kann nämlich leicht beobachten, daß der Schnee auch in unmittelbarer Nähe von abgestorbenen Pflanzenresten geschmolzen ist. Wenn nun auch das Sonnenlicht den unter einer Schnee-

decke wachsenden Soldanellen noch zu Hilfe kommt, so wird es der Pflanze doch nur höchstens gelingen, durch eine relativ dünne Schneelage hindurchzudringen. Zur rechten Entfaltung kommt das Alpenglößchen doch erst, wenn der Schnee über seinem Haupte zerschmilzt. Dann sind aber die Soldanellen mit ihren lilafarbigem Glößchen gleich da und nicht selten sieht man sie hier und da aus dem Schnee hervorragen. Kerner bringt diese Erscheinung auf einer farbigen Tafel in seinem Pflanzenleben zur Darstellung.

Diese Schilderung bezieht sich jedoch, wie schon gesagt, auf Ausnahmefälle. Die meisten alpinen Pflanzen warten mit ihrem Erscheinen, bis der Schnee ganz verschwunden ist und die Sonne den feuchten, durchkälten Boden etwas erwärmt hat. Aber dann säumen sie auch nicht lange. Wir, die wir nur das Florenbild der Ebene gewöhnt sind, müssen staunen, in wie kurzer Zeit der eben noch schneebedeckte Boden sich mit Blüten bedeckt. Manche Schneeeinseln, die sich oftmals noch zähe halten, liegen von Blüten umkränzt da.

## „Wenn einer eine Reise tut . . . .“

(Eine rechtliche Plauderei)

Von Ltn. d. R. Dr. Ahrens in Heiden.

Dem Deutschen wird nicht ohne Grund seit altersher ein gewisser Wander- und Reisetrieb nachgesagt. Dichter und Schriftsteller aller Zeiten haben sich diese „Schwäche“ zunutze gemacht und in zahlreichen Werken Kunde von fernen Ländern und fremden Leuten, zum Teil aber auch im Gewande des Humors von Reiseerlebnissen Einzelner gegeben. So manche genußreiche Erholungstunde hat z. B. auf diese Weise unser Altmeister Goethe mit seiner „italienischen Reise“ der Mit- und Nachwelt bereitet. Die Poesie vergangener Zeiten taucht in diesem Werke auf, die nur die einfache Postkutsche als vollkommenstes Beförderungsmittel kannten und die noch nichts von Eisenbahn, modernen Luxushotels und ähnlichen Errungenschaften moderner Kultur wußten. In wesentlich anderer Form müßte z. B. ein Claudius heute seinen „Herrn Urian“ die Reise durch fremde Erdteile antreten lassen, um in ähnlicher humorvoller Weise von dessen Erlebnissen bei fremden Völkern im Liede berichten zu können.

Nur vereinzelt ist bisher in der deutschen Literatur der Versuch gemacht worden, eine Reise vom rechtlichen Standpunkte zu schildern, trotzdem gerade in jüngster Zeit die Vielseitigkeit des modernen Reisemechanismus diese Art der Reisebetrachtung dringend wünschenswert erscheinen läßt. Neuere Reisehandbücher suchen wohl zuweilen diese Lücke durch Anführung einiger Bestimmungen des Reiserechts auszufüllen. Eine allgemeinere Kenntnis der wichtigsten Bestimmungen dieses Rechtsgebietes aber ist bei der großen Zahl Reiselustiger und der Vielseitigkeit der einschlägigen Bestimmungen um so mehr am Platze, als sie den Reisenden vor manchem Schaden und Verdruß bewahrt. Wenn in den nachfolgenden Zeilen die Reise des Claudiuschen „Herrn Urian“ von rechtlichem Gesichtspunkte betrachtet werden soll, so sind einmal die Bestimmungen des Reiserechts der Schweiz, in der wir zu vorübergehendem Gastaufenthalte weilen, nicht berücksichtigt. Sodann ist auch von einer Erwähnung der besonderen Kriegsbestimmungen des Reiseverkehrs Abstand genommen worden, da sie als vorübergehende Erscheinungen der jetzigen Zeit nur gegenwartswert besitzen und hoffentlich bald wieder in Fortfall gelangen.

Der moderne Herr Urian benutzt als Kind seiner Zeit die Eisenbahn für seine Reise. Eine Fülle von Rechtsfragen tritt ihm damit entgegen. Durch die Lösung der Fahrkarte geht er einen Beförderungsvertrag ein. Wie viele Laien ist auch er in dem Irrtum befangen, daß er dadurch einen Anspruch auf Benutzung des Zuges, zu dem er sich eingefunden, selbst dann erworben hat, wenn derselbe voll besetzt und ein Reservewagen oder Reservezug nicht vorhanden ist. Nach den Bestimmungen der „Eisenbahn-Verkehrsordnung“ (E. V. O.) vom 23. 12. 1908, die für das gesamte Deutsche Reich gilt, muß er, da seine Beförderung mit den regelmäßigen Beförderungsmitteln

nicht möglich ist, auf den nächsten fahrplanmäßigen Zug warten, ohne Entschädigung beanspruchen zu können. Dagegen kann er seine nicht benutzte Fahrkarte bis fünf Minuten vor der Abfahrt des Zuges gegen eine andere umtauschen. Eine Pflicht zur Rücknahme besteht indessen nicht.

Einen Ersatzanspruch glaubt unser Herr Urian jedoch zu haben, als der fahrplanmäßige Zug Verspätung erfährt, und er infolgedessen den Anschluß an einen andern Zug versäumt. Der Jurist muß ihn jedoch dahin belehren, daß nach den Bestimmungen der E. V. O. ihm weder bei verspäteter Abfahrt oder Ankunft noch bei völligem Ausfall des Zuges ein Anspruch auf Ersatz des dadurch entstandenen Schadens zusteht. Er kann vielmehr nur bei verspätetem Anschluß an einen andern Zug oder bei Ausfall des Zuges Rückerstattung des Fahrgeldes für die nicht durchgeführte Strecke verlangen.

Da Herr Urian infolge des versäumten Zuganschlusses kein Interesse an der Fortsetzung seiner Reise hat, will er seine Fahrkarte seinem befreundeten Juristen verkaufen. Dieser lehnt jedoch mit Grund dieses Angebot ab, da die Fahrkarte nach § 807 B. G. B.<sup>1)</sup> ein „Inhaberpapier“ ist und die darin verbriefte Leistung nur einheitlich an denselben Inhaber gewährt wird. Herr Urian muß deshalb die angetretene Reise selbst fortsetzen.

Ist Herr Urian dagegen nicht im Besitze einer gültigen Fahrkarte, so muß er für die von ihm zurückgelegte Strecke, bei nicht sofort erbrachtem Nachweise der Zugangsstation sogar für die ganze vom Zuge zurückgelegte Strecke das Doppelte des Fahrpreises der von ihm benutzten Wagenklasse, mindestens jedoch 6 Mark, zahlen. Eine „Preisermäßigung“ in Höhe eines Zuschlages von 1 Mark zu dem einfachen Fahrpreise tritt nur dann ein, wenn er sich unaufgefordert meldet. Wesentlich schlimmer als diese Vertragsstrafe wird für ihn aber die Sachlage, wenn er versucht, seine sechs- und zwölfjährigen Kinder zur Ersparung des ganzen bzw. halben Fahrpreises als vier- bzw. zehnjährige auszugeben. Ein Strafverfahren wegen Betruges würde die Folge sein.

Nach ausreichender Belehrung über die rechtlichen Wirkungen des Erwerbes einer Fahrkarte will er im Besitze einer solchen sein „Handgepäck“, das infolge weitgehender Auslegung des Begriffes etwas reichlich geworden ist, im Abteil des Zuges unterbringen. Er gerät hierbei mit seinen Mitreisenden in Differenzen, die erst durch den Hinweis des Schaffners beendet werden, daß ihm nach der E. V. O. nur der über und unter seinem Sitzplatze befindliche Raum zur Aufbewahrung des Handgepäcks zustehe. Sein Versuch, das überzählige Handgepäck als Freigeäck aufzugeben, schlägt ebenfalls fehl, da, wie ihm bedeutet wird, auf

<sup>1)</sup> Bürgerliches Gesetzbuch.



deutschen Bahnen seit mehreren Jahren Freigepäck unbekannt ist. Er gibt es deshalb bei der „Gepäckabfertigungsstelle“ als Reisegepäck gegen Aushändigung eines Gepäckscheines auf und wird dadurch Partei eines neuen Vertrages, der sich für die preußisch-hessischen Staatseisenbahnen im wesentlichen nach dem preußischen Eisenbahngesetz vom 3. 11. 1838 regelt. Hiernach ist unserm Herrn Urian weitgehender Schutz gewährt, weitgehenderer jedenfalls als bei den üblichen Frachtverträgen. Die Eisenbahnverwaltung ist nämlich „zum Ersatze aller Schäden verpflichtet, welche bei der Beförderung auf der Bahn an den auf derselben beförderten Personen und Gütern oder auch an anderen Personen und deren Sachen entstehen.“ Sie kann sich von dieser Verpflichtung „nur durch den Beweis befreien, daß der Schaden entweder durch die eigene Schuld des Beschädigten oder durch einen unabwendbaren äußeren Zufall bewirkt worden ist.“ Aber auch hier ist für Herrn Urian Vorsicht geboten. Hat er nämlich nicht binnen 14 Tagen nach Anknüpfung des Zuges sein Gepäck auf der Bestimmungsstation abgefordert, so erlischt die Haftpflicht der Eisenbahnverwaltung. Auch bezüglich der Höhe des geltend zu machenden Schadens sind ihm Schranken gezogen. Er kann nicht etwa einen beliebigen, insbesondere einen Liebhaberwert für die ihm verlustig gegangenen oder beschädigten Gepäckstücke verlangen. Es wird ihm nur vielmehr der gemeine Handelswert oder betr. Stücke ersetzt, wenn er nicht etwa durch Zahlung einer besonderen Zuschlaggebühr die Haftpflicht der Eisenbahnverwaltung für seine aufgegebenen Stücke bis zur zulässigen Grenze von 500 Mark erhöht hat.

Während der Bahnfahrt hat unser Herr Urian eine Reihe weiterer „Reiseerlebnisse“, die seine juristischen Kenntnisse wesentlich bereichern. In seinem Abteil entdeckt er eine Geldbörse mit 500 Mark. Freudestrahlend will er den nach § 971 B. G. B. berechneten Finderlohn von 17 Mark geltend machen. Der „böse“ Gesetzgeber hat ihm aber auch diese Freude durch die Bestimmung des § 978 B. G. B. zu nichte gemacht, nach dem ein Anspruch auf Finderlohn für den nicht besteht, der „eine Sache in den Geschäftsräumen oder den Beförderungsmitteln einer öffentlichen Behörde oder einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Verkehrsanstalt findet und an sich nimmt.“ Die gefundene Sache ist „unverzüglich an die Behörde oder die Verkehrsanstalt oder an einen ihrer Angestellten abzuliefern“.

Unser Herr Urian hat während der Fahrt das Bedürfnis, durch Öffnung eines Fensters im Abteil sich Kühlung zu verschaffen und stößt hiermit auf den entschiedenen Widerspruch seiner „empfindlichen“ Mitreisenden. Der zum Schiedsrichter berufene Zugschaffner muß die Entscheidung dieser Streitfrage nach billigem Ermessen treffen, da die E. V. O. nur anordnet, daß in demselben Abteil die Fenster auf beiden Seiten nur mit Zustimmung aller Mitreisenden geöffnet sein dürfen, die sich aber über die häufige Frage der Öffnung eines Fensters nicht ausspricht.

Die Weiterfahrt des Herrn Urian wird durch ein schwerwiegendes Ereignis in Gestalt eines durch falsche Weichenstellung verursachten Zugzusammenstoßes gestört, bei dem Herr Urian verletzt wird. Hierdurch entsteht für den Eisenbahnfiskus auf Grund des Reichshaftpflichtgesetzes vom 7. 7. 1871 die Verbindlichkeit zum Schadenersatze. Für den einzig möglichen Entlastungsbeweis des Eisenbahnfiskus, daß der Zusammenstoß durch „höhere Gewalt“ (z. B. durch Blitzschlag, Erdbeben) oder durch Verschulden des reisenden Herrn Urian verursacht sei, treffen die Voraussetzungen hier nicht zu, da der Unfall im „Betrieb“ durch Verschulden eines Angestellten der Bahnverwaltung (falsche Weichenstellung) entstanden ist. Herr Urian hat demzufolge Anspruch auf Entrichtung einer baren Geldrente im voraus, wenn er ihn spätestens binnen zwei

Jahren seit dem Unfälle geltend macht. Dieser Ersatzanspruch umfaßt einmal die Kosten der Heilung sowie den Vermögensnachteil, den Herr Urian dadurch entstanden ist, daß seine Erwerbsfähigkeit durch seine Verletzung dauernd oder vorübergehend gänzlich oder teilweise aufgehoben oder eine Vermehrung seiner Lebensbedürfnisse (z. B. infolge ständiger Pflege) eingetreten ist.<sup>2)</sup>

Als Herr Urian nach seinen verschiedenen Erlebnissen der Fahrt in einem Hotel Unterkunft gefunden hat, ist er wiederum Partei eines Vertrages, des sogen. Beherbergungsvertrages. Das böse Mißgeschick, das unsern Herrn Urian auf dieser Reise verfolgt, will, daß nicht nur sein Koffer, den er am Bahnhof dem Hoteldiener übergeben hat, auf dem Wege zum Hotel abhanden gekommen ist; auf unerklärliche Weise ist ihm auch aus seinem verschlossenen Zimmer, dessen Schlüssel er beim Pförtner abgegeben hatte, die Handtasche gestohlen worden. Der Geschäftsführer des Hotels lehnt die Ersatzpflicht für beide Gegenstände ab. Inhaberin des Hotels sei, so führt er aus, eine Aktiengesellschaft und nicht ein „Gastwirt“. Ein solcher nur sei aber nach § 701 B. G. B. haftpflichtig. Der Koffer sei ferner noch nicht „eingebrachte Sache“ im Sinne dieser Bestimmung gewesen, weil er am Bahnhof dem Hoteldiener übergeben und nicht in das Hotel gebracht sei. Außerdem habe die Hotelleitung ihre Haftpflicht durch einen in jedem Hotelzimmer befindlichen Anschlag ausdrücklich abgelehnt. In jedem Falle habe sich Herr Urian aber nur an die Versicherungs-Gesellschaft zu wenden, bei der die Hotelleitung sich gegen jeden ihr oder einem Hotelgaste entstandenen Schaden versichert habe. Der über ein derartiges „Entgegenkommen“ völlig bestürzte Herr Urian findet Rat bei seinem befreundeten Juristen. Ebenso wie eine natürliche Person, so erklärt ihm dieser, könne auch eine juristische, d. h. z. B. eine Aktiengesellschaft, im Sinne von § 701 B. G. B. „Gastwirt“ mit allen Pflichten und Rechten eines solchen sein. Daß die Sachen des Gastes bereits „eingebracht“ seien, wenn sie der Hoteldiener oder der Führer des Gasthofswagens am Bahnhofe erhalten habe, sei eine von höchsten deutschen Gerichten längst entschiedene Frage. Der Anschlag der Hotelleitung in den Zimmern sei eine einseitige für den Gast unverbindliche Willenserklärung, die nach § 701 Abs. 3 B. G. B. ohne Wirkung sei. Der Versicherungsvertrag sei schließlich nur eine private Schutzmaßregel des Hotels, die Herrn Urian nichts angehe. Die Verweisung auf die Versicherungsgesellschaft sei unberechtigt. Die Hotel-eigentümerin sei demnach für den Koffer und die Handtasche ersatzpflichtig. Nur wenn Herr Urian Geld, Wertpapiere oder Kostbarkeiten im Werte von über 1000 Mark abhanden gekommen wären, wäre die Haftpflicht des Hotels ausgeschlossen, sofern es nicht diese Gegenstände in Kenntnis ihrer Eigenschaft als Wertsachen zur Aufbewahrung übernommen oder eine solche Aufbewahrung abgelehnt hätte etc. (§ 702 B. G. B.). Für die Forderungen aus Wohnung, Bewirtung usw. stehe jedoch, so schließt der befreundete Jurist seine Ausführungen, dem Hotel an den eingebrachten Sachen des Gastes ein Pfandrecht zu.

Nach diesen Erfahrungen beschließt unser Herr Urian, in Zukunft in seinen Reiseerzählungen nicht nur von fremden Ländern und Leuten zu berichten, sondern auch seine frischerworbenen juristischen Reisekenntnisse zu erwähnen, um seine Freunde vor ähnlichen, auf Unkenntnis der einschlägigen Gesetzesbestimmungen beruhenden „Erlebnissen“ zu bewahren.

<sup>2)</sup> Im Falle der Tötung eines Reisenden hat der Eisenbahnfiskus dessen Erben zu ersetzen: Die Kosten einer versuchten Heilung; den Vermögensnachteil, den der getötete Reisende durch Aufhebung, Verminderung seiner Erwerbsfähigkeit oder Vermehrung seiner Lebensbedürfnisse während seiner Krankheit gehabt hat; die Kosten der Beerdigung. Außerdem ist unterhaltspflichtigen Dritten an Stelle des Getöteten vom Fiskus der Unterhalt zu gewähren.

## U-Boote und ihre Tätigkeit.

Von Bernhard Kluge, Heiden.

(Schluß.)

Was England während der Kriegsmonate zu bauen vermochte, ist nicht bekannt geworden. Nur weiß man, daß es in den Vereinigten Staaten 20 Unterseeboote bestellt hat.

In Frankreich und Italien steht die Unterseebootflotte der britischen an Zahl und Größe der Boote bedeutend nach. In Frankreich erreichen die Boote die Größe des englischen V-Typs, haben also ein Deplacement von etwa 1500 Tonnen. Ihre Geschwindigkeit soll bei der neuesten Klasse bis 19 Knoten über Wasser und 11 Knoten unter Wasser betragen. Für die Fahrt an der Oberfläche bedienen sich diese Boote der Dampfmaschinen oder der Turbinen, für die Unterwasserfahrt — wie alle andern bekannten Unterseebootstypen — der Elektromotoren. Die französischen Boote sind stark bestückt mit je zehn Torpedolancierrohren und je vier 6,5 cm Schnellfeuergeschützen in Verschwindlafetten.

Am wenigsten zu fürchten ist die Unterseebootswaffe Rußlands. Noch nicht ein Dutzend Boote, und auch diese nach Größe sowie nach Betriebsmöglichkeiten und -fähigkeiten mit den U-Booten anderer Mächte nicht zu vergleichen, hat Rußland auf die See hinauszuschicken. Auch Japans Unterseebootsmacht ist nicht so ausgebaut, daß sie mit den Westmächten Europas einen Vergleich ertragen könnte.

Nur Deutschland hat es bis heute vermocht, diese neueste Waffe zum Schrecken der Feinde zu machen. Sehen ihre Männer auch weder den Tod, den sie tragen, noch das Verderben, das ihnen droht, so wagen sie doch alles, gewinnen oder verlieren alles. Gewiß ist ihre Kampfweise heimlich, aber sie ist nicht heimtückisch, weil sie jederzeit den vollen Einsatz des Lebens von Besatzung und Schiff fordert.

Ein besonderes Wort verdient das gute Verhältnis zwischen Offizieren und Mannschaften. Alle sind wochenlang unmittelbar aufeinander angewiesen. Sie essen alle von derselben Küche. Es gibt keine Unterhaltung, die der andre nicht hört. Dadurch kommt das vertrauensvolle Verhältnis zustande, das vorhanden sein muß. Eine Mannschaft, die ihrem Kommandanten nicht vertrauen würde, würde nicht dazu zu bringen sein, so freudig und opferbereit ihren Weg zu gehen, neuen Gefahren zu trotzen und mit Mut Entbehrungen und Entsaugungen zu tragen.

Der Beruf an Bord eines Unterseebootes ist ernst, in dieser Zeit doppelt ernst, bitter ernst. Obwohl Minute für Minute Gefahren lauern, ist doch gleichwohl der Geist unabgewendet bei der Pflicht. Wir können stolz auf diese Besatzungen sein, denn solche Menschen können an der Seite des Landheeres alles daran setzen, um für das Vaterland einen schönen und sicheren Frieden zu erzielen.

Wirksam unterstützt werden unsere U-Boote von neuen Unterseespezialschiffen, von Tauchbootminenlegern.

Als es nach Kriegsausbruch dem kleinen Bäderdampfer „Königin Luise“ bei Nacht und Nebel gelang, trotz englischer Wachschiffe in die Themsemündung vorzustoßen und dort Minen zu legen, war man darüber nach seiner glücklichen Rückkehr in den Heimathafen des Lobes voll. Dieser Vorgang hat sich seitdem wiederholt.

Diese Angliederung der Tauchbootminenleger an unsere Marine ist von großem Wert; ihre bekannt gewordenen Erfolge erwecken die größten Hoffnungen. Ein solches Fahrzeug (siehe Zeichnung), das schon die Ausfahrt von zwei feindlichen Häfen, fern von unsern Küsten, mit Minen gesperrt hatte, begegnete auf einer Fahrt einem feindlichen Lotsenschiff, das ihm, ohne es zu erkennen, seine Dienste anbot, die natürlich abgelehnt wurden. Der Minenleger fuhr nun in eine große Flußmündung ein, sperrte sie und legte weitere Minen aus. Bei der Rückfahrt versenkte es das Lotsenfahrzeug unmittelbar vor dem Hafen. Als es in den eigenen Hafen zurückkehrte, fand es schon Nachrichten über glänzende Erfolge seiner Minenlegung vor.

Unsichtbar pirschen sie sich unter Wasser heran, vollbringen ihr Werk und wissen wieder zu verschwinden, wenn sich der Rauch von feindlichen Wachschiffen zeigt. Bald sind sie hier, bald da, und besonders jetzt können wir es den Engländern nachfühlen, wenn sie über die verwünschte „Wasserpest“ der U-Boote in allen Tonarten schelten.

Der Vorgang des Minenlegens ist folgender: Nachdem vom Turm aus die Lösung des Sperrhebels erfolgt ist, gleitet die Mine samt Stuhl und Anker zum Rohr hinaus und sinkt. Hat sie den Boden erreicht, beginnt die Sperrung der Mine im Stuhl sich zu lösen, um dann nach geraumer Zeit zu steigen, wobei das Ankertau sich abwickelt. Darauf stellt sich die Mine selbsttätig auf bestimmte Tiefe unter dem Wasserspiegel ein und gereicht zum Verderben der Schiffe, die über diese Stelle ihren Weg nehmen.

Die ganze Größe des Schadens, den unsere minenlegenden Unterseeboote unseren Feinden zufügen, wird wohl nie bekannt werden, denn die englische Admiralität verbietet die Bekanntgabe aller derartigen Schiffsverluste auf das strengste. Aber durch die Zeitungen der Neutralen, denen zurückkehrenden Seeleute die Nachrichten überbrachten, sickert doch oft etwas durch.

Die uneingeschränkte Tätigkeit unserer U-Boote steht immer im Vordergrund des Interesses und muß nun auch den letzten Zweifler belehren, daß der Unterseebootkrieg innerhalb und außerhalb der Sperrzone mit äußerster Kraftanstrengung

und ohne Unterbrechung oder irgendwelche Rücksicht fortgesetzt wird, und zwar innerhalb jener Zone ohne vorangegangene Warnung. Auch das bis zur äußersten möglichen Grenze den Neutralen erwiesene Entgegenkommen ändert hieran nichts. Das hat auch die Mehrzahl der neutralen Staaten begriffen.

Der Erfolg des unterseeischen Handelskrieges ist vielversprechend und macht sich bei unseren westlichen Gegnern bereits in steigender Lebensmittelpnot, in Frankreich und Italien auch in Kohlenmangel geltend. Selbstredend beschränkt sich die Tätigkeit der U-Boote nicht allein auf den Handelskrieg, sondern gefährdet auch in hohem Maße die militärischen Transporte von Truppen und Kriegsbedarf, sowie die Kriegsschiffe selbst. Bisher lassen sich nur Einzelergebnisse als Beispiele anführen, die aber doch schon ein eindrucksvolles Bild von den bisherigen Erfolgen geben. Die ungefähre Angabe des Tonnengehaltes kann indessen auch bei Versenkungen ohne vorhergegangene Warnung und Durchführung erfolgen, wenn die Art des Schiffes genau erkennbar war.

Aus der Nordsee zurückgekehrte U-Boote berichteten, daß sie dort keinen Schiffsverkehr getroffen hätten, ein Ergebnis, mit dem wir sehr zufrieden sein können, ebenso wie mit der Tatsache, daß der neutrale Schiffsverkehr nördlich des Sperrgebietes um England sich als ungefährdet herausgestellt hat. Im Mittelmeer übt die Lahmlegung der Schifffahrt auf Italien einen verhängnisvollen Einfluß aus.

Die Genugtuung über die großen Erfolge darf die außerordentlichen Gefahren und Schwierigkeiten nicht übersehen lassen, mit denen unsere unvergleichlichen Seeoffiziere und Matrosen zu kämpfen haben. Nur schwer macht sich der Laie einen Begriff von der Einwirkung der Kälte, von den Schwierigkeiten des Erkennens bei hohem Seegang und unsichtigem Wetter, sowie von der dauernd aufs äußerste gesteigerten Anspannung aller körperlichen und geistigen Kräfte. Man wolle aus den in kurzer Zeit erreichten großen Zahlen nicht entnehmen, daß es sich um einen mühelosen Abschluß wehrloser Gegner, wie bei einer Treibjagd, handelt. Das ist auch dann nicht der Fall, wenn der Torpedoschuß im Tauchzustand abgegeben werden kann. Ein Beispiel der oft vergeblichen Mühen bietet der Bericht eines am 5. Januar im Golf von Biscaya kreuzenden U-Bootes. Es versuchte, den französischen Dampfer „La Ville du Havre“ durch einen Warnungsschuß zum Halten zu veranlassen. Der Dampfer drehte indessen ab, feuerte aus dem Heckgeschütz und wurde eine Stunde lang von dem auf sehr weite Entfernung feuernden Boot vergeblich verfolgt. Es tauchte dann, und als es wieder auftauchte war ein anderes abgeblendetes Fahrzeug im Wege. Der Versuch, dieses durch einen Torpedoschuß zu beseitigen, mißglückte, weil das Boot zu stark rollte. Das U-Boot tauchte zunächst wieder unter und setzte in der Nacht

die Verfolgung fort. Die „Ville du Havre“ wurde wieder gesichtet, ein Torpedoschuß ging fehl; endlich, kurz vor vier Uhr morgens, nach fünfzestündiger Fahrt, gelang es, durch einen Torpedotreffer in den Maschinenraum das Schiff zu versenken.

Will man die Aussichten des deutschen verschärften U-Bootkrieges ermessen, so wird man den Wunsch hegen, die Größe des Angriffsobjekts zu kennen, um sie mit den möglichen Ergebnissen zu vergleichen.

Wenn die Entscheidung über den Kriegsausgang durch den Schiffsraummangel erfolgt, so wird an dieser Entscheidung nach menschlichem Ermessen dadurch nichts geändert, daß England zur Zeit ein bis zwei Millionen Tonnen Schiffsraum mehr zur Verfügung hat, als sich errechnen läßt. Es könnte sich dann nur um eine geringe Verschiebung des Zeitpunktes handeln, der die Entscheidung bringt.

Die feindliche Handelsschiff-tonnage betrug einschließlich der Beschlagnahme von Schiffen der Mittelmächte zu Kriegsbeginn 26536601 Bruttoregister-tonnen. Die Verluste des Feindes belaufen sich seit Beginn des Krieges bis Ende Mai 1917 auf 8227650 Bruttoregister-tonnen. Nach neuesten Meldungen sollen die Entente und die Neutralen durch den verschärften Unterseebootkrieg 8638000 Bruttoregister-tonnen verloren haben, seit Beginn des uneingeschränkten (1. März) U-Bootkrieges 4671000 Bruttoregister-tonnen.

Mit Hilfe der Abwehrmaßnahmen ist nach menschlichem Ermessen gegen die U-Bootgefahr nicht aufzukommen. Die Methode des verschärften U-Bootkrieges entzieht sogar die U-Boote großen Gefahren, denen sie sich, solange sie die feindlichen, bewaffneten Handelsschiffe in aufgetauchtem Zustande warnen mußten, auszusetzen hatten.

Um einigermaßen der Gefahr der Verminderung der Schiffsraumfrage durch die U-Boote zu begegnen, bleibt nichts als der Neubau übrig. Die zunehmenden Schwierigkeiten des Schiffsbauens zeigen sich besonders in England, welches zu bauen vermochte:

1914	1722000	Tonnen
1915	649000	„
1916	582000	„

Anfang 1916 war sich also England schon im klaren über die Gefahr, in der es schwebte.

Wenn nun die im Ausland liegende deutsche Tonnage vom Gegner ganz benutzt wird, so würde dies die Entscheidung nur hinausschieben, nicht verhindern. Dieser Fall trifft aber vorderhand nicht zu.

Wie unheilvoll schon bisher die Schiffsraumfrage auf die wirtschaftlichen Verhältnisse eingewirkt hat, ist fast zu wenig beachtet worden. Es will was besagen, daß der in England angekommene Schiffsraum trotz der riesigen Kriegsmitteltransporte im Laufe des Krieges reißend und zwar folgendermaßen zurückgegangen ist:

1913	49064233	Tonnen
1914	43060783	"
1915	33725717	"
1916	29000000	"

England empfing also im jüngsten Kriegsjahr nicht mehr zwei Drittel dessen, was im letzten Friedensjahr einging.

Über die Frachtensteigerungen haben die Tageszeitungen ausreichend berichtet.

Den voraussichtlich den Krieg entscheidenden Faktor, die Frachtraumfrage, vermöchte Amerika wesentlich nur dann zu beeinflussen, wenn es wirklich wirksame Mittel gegen den U-Bootkrieg wider den Schiffsraum besäße. Die unmittelbare Bekämpfung durch Seestreitkräfte hat sich bisher als aussichtslos erwiesen. Daran kann die amerikanische Flotte nichts ändern. Die mittelbare Bekämpfung durch Zertrümmerung der deutschen Landfronten wäre nur durch eine gewaltige amerikanische Armee denkbar, für deren Beförderung und Etappenlinie der Schiffsraum fehlt, selbst wenn die Aufstellung dieser Armee gelingt. Nach

Ausführungen Bacmeisters erfordern 500 000 Mann 3 Millionen Tonnen Schiffsraum für ihre Beförderung, ebensoviel für ihre Etappe. Eine ständige Entziehung von 3 Millionen Tonnen Schiffsraum aus der Welthandelsflotte, die noch dazu, auf das ernstlichste durch die U-Boote gefährdet, dauernd dezimiert würden, ist ein Unding, so lange die Entente selbst Krieg zu führen hat.

Die Entente kann ohne Schiffsraum weder Krieg führen noch leben. Kohle und Weizen für Italien, Kohle für Frankreich, Weizen, Mais, Fleisch, Erze, Grubenholz und vieles andere mehr für England können nur mit Hilfe von Schiffsraum in den Bedarfsmengen zur Verfügung gehalten werden. Die Kriegführung Englands ruht auf dem Schiffsraum, ebenso seine Verpflegung. Daran können alle Anstrengungen auf Hebung der britischen landwirtschaftlichen Erzeugung fast nichts ändern. (Siehe: Zur Ernährungsfrage Englands. Intern.-Ztg. Nr. 37/38.)

~~Der Schiffsraum Englands wird den Kriegsmächten~~

## Georg Jenatsch.

Versuch einer kurzen, geschichtlichen Darstellung von Emil Kast, Karlsruhe, z. Zt. Davos.

(Schluß.)

In Innsbruck hatte Jenatsch mit Österreich und Spanien verhandeln lassen und wenn nicht alle gewünschten, so doch einige wertvolle Ergebnisse erzielt. Vor allem galt es, die Franzosen zu verjagen. Spanien hatte die Hilfsmittel schon bereit gestellt. In der Heimat ließ Jenatsch davon nichts verlauten und hinterging Rohan auch weiterhin völlig. Selbst Venedig bekam nichts Genaueres zu wissen. Wohl aber fand eine Versammlung der Franzosenfeinde im Haus des Churer Bürgermeisters Meyer statt, die von dem Innsbrucker Erfolg unterrichtet und verpflichtet wurde, alles zur Vertreibung der Franzosen aufzubieten. Rohan selbst sollte gefangen genommen werden. Ihm gegenüber, der von diesen Vorgängen doch irgendwie Kunde erhalten hatte, leugnete Jenatsch alles, ja er schlich sich immer mehr in das aufrichtige Vertrauen des Herzogs ein. Rohan blieb trotz verschiedener bedrohlicher Anzeichen — er war sogar vor Gefangennahme gewarnt worden — allem gegenüber taub, erst am 19. März 1637 sah er klar. Jetzt erst begab er sich zur Mobilisation nach der Rheinschanze, die Rückkehr nach Chur war unmöglich, die Stadt war durch die Rebellen unmittelbar bedroht. Mit ungeheurer Wucht unternahmen die Bündner, denen sich die Österreicher und Spanier angeschlossen hatten, ihren Angriff, alle vereint unter Jenatschs Kommando. Der Erfolg war groß, Rohan mußte kapitulieren, und die Bündner ließen sich auch durch die Vorwürfe der Spanier, damit allein käme er viel zu glimpflich davon, in ihrer selbständigen Handlungsweise nicht beeinflussen. Rohan seinerseits ließ sich auch nicht von dem nun einmal vollzogenen Schritt abbringen, mochten ihm auch Eilbefehle und seine Generale dahin (als im Sinne von Versailles) raten. Er war viel zu sehr Edelmann, als daß er sein gegebenes Wort gebrochen hätte. So mußte er denn aus Bünden weichen. Wegen seiner persönlichen Vorzüge behielt man ihn dort in gutem Gedächtnis. Versailles schäumte vor Wut, und Rohan verließ es bald. Unter Bernhard von Sachsen-Weimar fiel er auf dem Reichskriegsschauplatz nach ganz kurzer Wirksamkeit.

Mit dem Abzug der Franzosen erfolgte zugleich eine Verringerung der bündnerischen Truppen. Verschiedene feste Plätze wurden mit nur kleinen Besatzungen belegt und Truppenverschiebungen nach Mailand vorgenommen. Im Frühsommer 1637 wurden die Verhandlungen wegen

der bündnerischen Verwaltung in den drei Grafschaften aufgenommen, doch machte die religiöse Frage Schwierigkeit, so daß die Einigung nicht allzu schnell vonstatten ging. Verhandlungen in Mailand verliefen keineswegs harmonisch, und Jenatsch reiste mißgestimmt ab und verweigerte seine Teilnahme an den abschließenden Verhandlungen in Mailand und Madrid. Er hatte genug zu tun in Chiavenna, wo er inzwischen zur Stellung eines Gouverneurs aufgerückt war, sehr zum Vorteil seiner Landsleute. Denn Jenatschs äußerst geschicktes Vorgehen war ein zielbewußtes Vorarbeiten für die Bündner, die doch hofften, Chiavenna in aller kürzester Zeit unter eigene Verwaltung zu bekommen. Aber das Ende des Jahres 1637 brachte den drei Bünden wenig Gutes. Venedig schickte statt der erwarteten Aufforderung zu einem neuen Bündnis ein Schreiben voll nichtssagender Höflichkeitsphrasen und Schmeicheleien. Spanien bereitete eine volle Enttäuschung mit der Erklärung, falls die Bünde überhaupt in den Besitz der drei Grafschaften kämen, könne Spanien das nur zugeben, wenn einzig der römisch-katholische Kultus ausgeübt werde. Das erregte billigerweise den Zorn aller Protestanten und verursachte nur eine neue antspanische Strömung. Dazu drohte im Norden die Gefahr, Bernhard von Sachsen-Weimar werde — angeslistet von seinem rachsüchtigen, so meinte man wenigstens, Gefolgsmann Rohan — etwas gegen die Bünde unternehmen. So war die Zukunft der drei Bünde dunkel, doch nicht nur ihre, auch die Jenatschs, der ob seiner nachgerade unumschränkten Gewalt sich viele Neider zugezogen hatte. — Die Antipathie gegen Spanien griff immer weiter um sich, denn man mußte die unangenehme Tatsache erkennen, daß die bündnerischen Gesandten in Madrid durch rauschende Festlichkeiten unnötig und ohne Erfolg hingehalten wurden. Jenatsch, der immer noch hoffte, ließ kein Mittel unversucht, gegen die Mißstimmung Stellung zu nehmen, freilich mit dem Ergebnis, daß er sich selbst nur immer verhaßter machte. Ja, man trachtete ihm sogar nach dem Leben, und als er einen Anhänger seines grimmigsten politischen Gegners, des Obersten Ulisses Salis, zur eigenen Sicherheit ermorden ließ, traten die meisten seiner Anhänger ins antspanische, das heißt, ins venezianisch-französische Lager über. Der persönliche Hader mußte freilich vorerst zurückstehen, denn die Truppen

0000 Mann  
re Beförde-  
ne ständige  
Schiffsraum  
zu, auf das  
et, dauernd  
o lange die

raum weder  
Weizen für  
ais, Fleisch,  
e mehr für  
Schiffsraum  
g gehalten  
s ruht auf  
gung. Dar-  
hebung der  
ugung fast  
sfrage Eng-

Schiff-  
Grenzen

Grafschaften  
ge Schwierig-  
ell vonstatten  
a keineswegs  
t ab und ver-  
eßenden Ver-  
atte genug zu  
Stellung eines  
Worteil seiner  
ktes Vorgehen  
bündner, die  
it unter eigne  
es Jahres 1637  
medig schickte  
neuen Bünd-  
chkeitsphrasen:  
ne volle Ent-  
überhaupt  
könne Spanien  
sch-katholische  
gerweise den  
ur eine neue  
orden die Ge-  
— angestiftet  
n wenigstens,  
Bünde unter-  
Bünde dunkel,  
der ob seiner  
ele Neider zu-  
en griff immer  
genehme Tat-  
Gesandten in  
ötig und ohne  
immer noch  
Mißstimmung  
ebnis, daß er  
man trachtete  
nen Anhänger  
des Obersten  
en ließ, traten  
che, das heißt,  
er persönliche  
an die Truppen

Bernhard von Weimars erschien wieder einmal in bedrohlicher Nähe. So wandte sich Jenatsch um Unterstützung an den spanischen Präsidenten in Mailand, zu anfang erreichte er nichts und später wenig genug. So mußte auch er erkennen, daß Spanien nicht das hielt, was die Bündner sich von ihm versprochen hatten, und Jenatsch zögerte nicht, mit Frankreich von neuem Fühlung zu nehmen. Damit gefährdete er sich persönlich, denn seine Gegner, die aus Furcht vor ihm und aus Neid auf Frankreichs Seite getreten waren, sahen sich nun wieder in ihren einflussreichen Stellungen bedroht, denn daß Jenatsch in jeder Beziehung der Überlegene war, wo er auch mit ihnen zusammen auftrat, das mußten sie schweren Herzens zugeben. So zauderten seine Widersacher nicht, ihn auf die eine oder andere Weise zu stürzen. Er wurde gewarnt, und wenn er sich auch nicht viel darum kümmerte, schien es ihm doch im Interesse seiner Familie geboten, auf der Hut zu sein. Seine Verwandten hatten sich nämlich seit einiger Zeit in Chur niedergelassen, wo er besonders viele Feinde hatte. — Im übrigen machten die immer ungünstigen Nachrichten aus Madrid eine tatkräftige Entscheidung notwendig. Im Frühjahr 1639 rückten die bisher in Mailand stationierten Bündner zur Sicherung ihrer Heimat in Chur ein. Dabei trat plötzlich ein heftiges Unwetter ein und richtete viel Schaden an. In seinem Aberglauben legte Jenatsch dem Ereignis eine schlimme Vorbedeutung bei, es erinnerte ihn auch an eine längst gewesene Prophezeiung: er werde einmal eines gewaltsamen Todes sterben müssen.

Am 24. Januar, einem Montag, fand im „Staubigen Hütte“ zu Chur, einem Wirtlokal des Pastetenbäckers Lorenz Fausch, vielleicht nach Verabredung, vielleicht aber auch zufällig eine Besprechung zwischen Jenatsch, Oberst Guler und dem Oberst (nach andern Oberstleutnant) Tscharnner statt. Tscharnner wurde, nach dem Bericht Sprechers, um 6 Uhr abberufen, während die andern mit einigen Bekannten da blieben, als um 10 Uhr aus der Richtung Haldenstein ein Zug von Masken nach Chur einzog und sich sogleich nach diesem Lokal wandte. Die Anführer dieser verummten Schar waren Rudolf von Planta (des ermordeten Pompejus Sohn) und der Hauptmann Conradin Beeli. Jenatsch, der schon im Weggehen begriffen war, reichte dem ihn begrüßenden Planta die Hand zum Gegengruß. Die Antwort war eine Pistolenkugel, die Jenatschs Wangen zerschmetterte. Jenatsch war über-rumpelt und faßte zu seiner Verteidigung blindlings nach einem Kerzenstock. Sie war schon unmöglich, fünf Axt-hiebe schlugen ihn zu Boden, Planta glaubte, mit einem Hammerhieb in die Seite des unglücklichen Opfers dem Werk die letzte Weihe zu geben. Jenatschs Begleitung hatte sich gleich zu Anfang der Schandtat in versteckte Winkel geflüchtet und verhielt sich während der grausigen Vorgänge in untätigem Zittern und Bangen. Beim Abzug nahmen die Mordgesellen des Erschlagenen Hut und Schwert an sich, wohl um einige sichtbare Zeichen ihres Triumphes mitzubringen.

Zur Vervollständigung seien noch einige weniger wesentliche Tatsachen aus andern Berichten in Kürze mitgeteilt. Jenatschs Begleitung ist gesagt, daß die Mörder die Zusicherung gaben, es geschähe ihr kein Leid, wofern sie nur ihrem Herrn keinen Beistand leiste. Aus schnöder und vor allem feiger Selbstsucht hat sie sich denn auch dieser Weisung angsterfüllt gefügt. — Jenatschs Leiche lag eine halbe Stunde unbeachtet in dem Raum. Die Stadt blieb auf die Nachricht von dem Geschehnis hin ruhig. Der Churer Bischof wollte die schauerliche Kunde garnicht glauben mit der Äußerung, so leicht lasse sich Jenatsch denn doch nicht ermorden. Travers und Guler fehlten bei der Leichenfeier in der Kathedrale. — Ob bei der Tat des ermordeten Pompejus Tochter Katharina Lukrezia, Traversens Frau, zugegen war, ist ganz einwandfrei nicht festgestellt, darf aber doch als fast ganz sicher angenommen werden. Mit großem Pomp wurde der Bündner Held in der Kathedrale von Chur beigesetzt. Auf dem Grabstein steht folgende Aufschrift:

GEORGIUS JENATIUS  
SAGO TOGA CALAMO INCLVTVS ·  
FIDE RENATUS RHOETICI  
DUX MILITIS PORT INSVBRI  
PROMOTA DIVI FOEDERA  
FATIS OBIVIT INVDIS  
DOM SAVLE PAVLE REDDERIS  
ANNO MDCXXXIX  
REQUIESCAT IN PACE

Das heißt nach von Flugis Verdeutschung: Georg Jenatsch, im Krieg und Frieden und mit der Feder ausgezeichnet, Feldherr der rhätischen Krieger, ging nach geschlossenen Bündnissen durch das neidische Schicksal unter, zur Zeit, als er aus einem Saulus ein Paulus geworden war, im Jahre 1639. Er ruhe in Frieden!

So nahm dieser Gewaltige eigentlich ein unerwartetes, klägliches Ende. Er war ja in gewisser Beziehung nicht ganz schuldlos daran, aber wenn wir heute zusehen, so hat er einen so schmählichen Ausgang nicht verdient. Seine Brutalität ist jenem Jahrhundert etwas durchaus alltägliches, sie wird von seinen ausserordentlichen Verdiensten nahezu überdeckt. Denn die Tatsache ist von der Geschichte bestätigt worden, in allen Lebenslagen ging ihm persönlich das Wohl der Heimat über alles, und deshalb war ihm jedes Mittel, das dazu seiner Beurteilung und Hoffnung nach entscheidend beitrug, recht und billig. Lange, nur zu lange ist er von den Nachfahren — mit wenig rühmlichen Ausnahmen, wie etwa seinem Freund Antistes Breitingen — verkannt worden, bis auch ihm die Geschichte die ehrlich erstrittene und verdiente Gerechtigkeit zuteil werden ließ.

Geschrieben zu Davos, der Heimat der Nachkommen des bündnerischen Obersten Georg Jenatsch, im Februar des Jahres 1917.



## Meine Fahrt auf einem Hospitalschiff.

Von Major B. in Gersau.

(Fortsetzung.)

### II. Die Fahrt.

Mit sehr gemischten Gefühlen unter Gelächter und neugierigen Blicken zahlreicher Zuschauer und dem Knipsen vieler Amateurphotographen,

erstiegen wir das Fallreep. Oben am Verdeck vor der Brücke am Bug des Schiffes nahm uns einzeln der Kapitän, ein wohlbeleibter Herr, in Empfang, ließ sich den Namen sagen und wies uns die Kabine zu. Eine enge Kabine mit vier Betten nahm meinen Kameraden Major d. R. Simon, bayer. I.-L.-R., meinen alten Freund und

mich auf, in die beiden andern wurden in qualvoller Enge je vier Herren untergebracht. Eine vierte etwas größere Kabine diente uns als Aufenthalts- und Eßraum, zugleich aber den zwei deutschen Ordonnanzen als Schlaf- und Putzraum. Ein Badezimmer, ein Klosett vervollständigten unsere Wohnräume. Jede Kabine, mit Ausnahme der Eßkabine, besaß ein Bullauge. Eine Eisenplatte von 13 cm Breite war außen angenietet, ein Drahtgitter innen angebracht, nur geringe Licht- und Luftmenge strömte den unwohnlichen Räumen zu. Von Lesen oder Arbeiten konnte bei dem Mangel an Licht keine Rede sein. Ventilatoren befanden sich allein im Eßraum, der zwei Bullaugen besaß und dadurch die Möglichkeit zu lesen in geringem Maße gestattete. Während der Fahrt, bei Tag und Nacht, mußten die Bullaugen geschlossen bleiben, Licht gab es am Abend nicht. Nur im Hafen konnte man die Fenster öffnen und das elektrische Licht aufdrehen, sonst beschränkte sich das Hereinlassen frischer Luft auf je drei Viertelstunden am Tage. Füge ich noch an, daß diese Unterbringung am Bug des Schiffes neben der Ankerspille sich befand und der gesamte Wohnraum durch starken Bretterverschlag abgeschlossen war, dessen dreifach versperrte Türe bei Nacht durch Marinesoldaten des torpedierten „Danton“ bewacht blieb, so hat man eine allerdings nur flüchtige Vorstellung von unserm unfreiwilligen Aufenthaltsort während der nächsten fünf Wochen.

Bewegung an Deck vor der Brücke zwischen Ankerspille und Schiffstauen, Wagen und Ladelucken, sonst Aufenthalt der Kulis, gestattete die Admiralität zwei Stunden täglich, doch erweiterte unser menschenfreundlicherer Kapitän diese beschränkte Erlaubnis auf sechs Stunden. Rauchen in der Kabinen war verboten. Warum wohl? Sollten in dem Laderaum unter uns feuergefährliche Gegenstände untergebracht sein? Das Verbot schien jedoch nur für uns zu bestehen. Die teilweise bereits zweimal torpedierte Wachmannschaft rauchte ruhig zu jeder Tageszeit.

Unsere Verpflegung war gegen Bezahlung dank dem Entgegenkommen des Kapitäns die gleiche wie die der französischen Offiziere. Über die Behandlung besteht bei uns keine Klage. Anders auf einigen andern Schiffen, wie z. B. Navarre. Ob dieses Entgegenkommen im Sinne der Admiralität gewesen ist, möchte ich bezweifeln; denn die befohlene Art der Unterbringung und die Beschränkung der Bewegungsfreiheit zeigen zur Genüge, welcher Weg der Behandlung für uns vorgeschrieben war.

Mir als ausgesprochener Landratte war alles am und im Schiff neu. Ich teilte diese Unkenntnis mit der Mehrzahl meiner Schicksalsgenossen\*).

\*) Auf André Lebon befanden sich mit mir: Major d. R. bayr. I.-L.-R. Simon, Württemb. Hptm. der Feld-Art. (Flieger) Schmidt, Oberlt. a. D. Graf Bernstorff, Oberlt. v. Röhl, I. R. 153, Prinz von Schoenaich-Carolath, G.-Sch.-Batl., Leutnant v. Sybel, Hus. Rgt. 14, Leutnant d. R. v. Blumenthal, v. Erkelens, Leutnant d. L. Kühne.

Unser Stolz gegenüber der neuartigen Verwendung kriegsgefangener wehrloser Offiziere kam nicht nur in unserem äußeren Verhalten zum Ausdruck. Grundsätzlich vermieden wir Fragen und Gesuche, die bei unsern Machthabern vielleicht den Gedanken aufkommen lassen konnten, als ob wir Gefahren fürchteten. Im Gegenteil, wir erwarteten, daß unsere tüchtigen Kameraden auf den U-Booten ihre schwere Pflicht unbedingt ohne Rücksicht auf uns Geiseln nachkommen würden. Unsere allerdings durch die Zensur stark verstümmelten Briefe in die Heimat sagten dasselbe. Nie trugen wir am Deck gleich dem zahlreichen französischen Sanitätspersonal die vorgeschriebenen Rettungsgürtel. Gleichgültig blieben wir beim Anblick von Schiffstrümmern.

Solange unser Schiff noch am Pier lag und Kohlen einnahm, sahen wir dieser von deutschen Kriegsgefangenen besorgten Arbeit, dann dem übrigen Leben und Treiben im Hafen zu. Endlich deuteten den Kundigen unter uns, den sogenannten alten „Seebären“, bestimmte Anzeichen die baldige Ausfahrt an. Sonntag, 29. April nachmittags wurden die Hospitalschiffe Navarre, Sphynx und André Lebon vom Pier abgeschleppt und in der Mitte des Hafens verankert. Um 9.30 Uhr abends stachen wir, begleitet von zwei Torpedobooten, in die See.

Unser erstes Erwachen auf hoher See! Ziemlich böses Wetter mit Regen. Kein Land mehr zu sehen, nur die unendliche Wasserfläche. Manche von uns zeigten die ersten Spuren der gefürchteten Seekrankheit. Eine geradezu drollige Figur bildete unter deren Schrecken unsere Ordonnanz Feder, ein biederer alter ungedienter Landsturmmann, der im unverfälschten Nürnberger Dialekt nicht genug über „dös Grimme und Worgen“ schelten konnte.

Wir fahren südlich der kleinen Felseninseln Galita vorbei und bekommen die nordafrikanische Küste in Sicht. Ihr entlang geht am 1. Mai bei herrlichem Wetter und tiefblauer ruhiger See die Fahrt. Die Bullaugen werden jetzt zum Überfluß noch mit blauem Papier überklebt, wir in die Kabinen befohlen, die Posten gehen, uns überwachend, ab und zu — wir fahren gegen Abend in den Hafen von Biserta an der tunesischen Küste ein. Geheimnisvoll! Allein manch verstohlener Blick durch die Bullaugen zeigt uns den schönen Hafen, den Badestrand mit seinen Alleen aus mächtigen Phönixpalmen, übende Truppen, malerische Trachten der Eingebornen, würdevoll in weitem Burnus einhereschreitende Araber, verschleierte mohammedanische Frauen, Karawanen gepackter Esel. Eine neue Welt für die Mehrzahl meiner Kameraden!

Langsam gleitet das Schiff durch die enge Hafeneinfahrt und dann durch den Hafen hindurch in den großen Innenhafen von Ferryville. Die Bullaugen werden wieder geöffnet. Um 6.30 Uhr abends rasselte die Ankerkette. Wir liegen mitten im Hafen verankert. Vor uns die Bucht. An ihr die neue Stadt mit Werftanlagen

Kasernen und großen Lazaretten mit Liegehallen, alles in das helle Grün von Orangen- und Zitronenhainen gebettet. Und über diese freundliche Stadt erhebt sich im Hintergrund ein mächtiger Berg, aus Sand- und Kalkfelsen zusammengesetzt, kahl und gelb, wie die sonstige Umgebung der Bucht. Kein Dorf ist sonst zu sehen, nur ab und zu liegt in einer grünen Oase ein weiß schimmerndes Haus.

Fünf Tage bleiben wir hier. Neidvoll verfolgen wir die französischen Ärzte und die Besatzung auf ihren Fahrten an Land. Wir vertreiben uns die Stunden an Deck durch Betrachten der eigentümlichen Quallen, die einem großen Champagnerkork ähneln oder die Form einer doppelten Acht bilden. Wir sehen den kühnen Flügel der Wasserflieger zu, suchen den Inhalt der wenigen ein- und auslaufenden Transportdampfer zu ergründen. Aber lang wird uns die Zeit, eine furchtbare Hitze legt sich auf das ungeschützte Deck und verfolgt uns in die engen Kabinen.

Wieder Sonntag! Soeben sind wir Protestanten bei der guten, in französischer Sprache gehaltenen Predigt des Marinepfarrers versammelt, da tönt das uns wohlbekannte Geräusch und Geklirr der Ankerketten, ein Zittern durchläuft den Schiffsraum, wir fahren wieder. Selbstverständlich unter den gleichen Vorsichtsmaßregeln wie bei der Einfahrt. Um 10 Uhr vormittags sind wir erneut auf hoher See. Glatt und unbewegt liegt die weite Wasserfläche vor uns, allmählich entfernt sich die Küste Nordafrikas. Am nächsten Morgen, den 7. Mai, taucht eine kleine Insel auf — die Insel Pantellaria. Ununterbrochen beschäftigt uns die Frage, welchen Kurs unsere Schiffe nehmen, ob sie auf der „Neutralen Zone“ fahren, wo wir uns jetzt befinden. Ein kleiner Taschenatlas muß uns die einzige Antwort auf unsere Fragen geben.

Gegen Mittag werden wir in der offenen Bucht einer gelben, sandigen, felsigen Insel verankert. In Felsen gehauene Kasematten, aus deren Schießscharten die Mündungen schwerer Geschütze drohend auf die Einfahrt in die Bucht starren, große Wasserleitungen mit Zisternen, hohe bastionartige Gebäude, deren Zweck uns unbekannt bleibt, einzelne tempelartige Kirchen, zerstreute Häusergruppen — alles in den gelben Sandstein gebaut, der sich in nichts von dem gelben Strand abhebt und mitleidslos in der Gluthitze eines südlichen Mittag die Augen blendet. Kein Grün erquickt das Auge, das gequält von dem ewigen Gelb nur zeitweise an dem Weißgrau der Ölbäume eine Linderung findet. Nach längerer Beratung kommen wir zu der Gewißheit: wir liegen an der Südwestseite von Malta. Es gab in den 1½ Tagen unsres Hierliegens viel zu sehen. Italienische Schiffer kommen gerudert, bieten Eier, Zitronen, Knoblauch an und haschen herabgeworfene Münzen und Brotstücke, zahlreiche Flieger überfliegen die

Schiffe, verschwinden im Dunst des glitzernden Meeres und senken sich in das Wasser herab zur Einfahrt in den Flughafen. Ein großer englischer Passagierdampfer fährt ein: Alles stürzt an Deck, um die „boches“ zu sehen, Ferngläser und die unvermeidlichen Knippsapparate richten sich auf uns und unsren eigenartigen Aufenthalt an der Ankerspille. Wir verschwinden. Gedenken wir doch des geradezu entsetzlichen Geheuls, den unser Anblick bei den schwarzen und gelben Insassen eines französischen Transportdampfers im Hafen von Toulon auslöste.

Am 8. Mai liebliches Geräusch der Ankerketten. Langsam gleitet unser Schiff in das freie Meer. Unten in den Kabinen mit den geschlossenen Bullaugen herrscht eine qualvolle Hitze, kein Luftzug bringt uns Kühlung. Unruhig wälzen wir uns in dieser und der folgenden Nacht auf unserm Lager. Auch während der Fahrt am Tage ist nichts Neues zu beobachten, nur selten in der Ferne der Rauch eines Dampfers, dagegen erfreute uns ab und zu das Spiel der Schweinsfische (Delphine), die vor dem Bug des Schiffes aus der Meeresflut schnellen und in den Wellen untertauchen. Am Morgen des 10. Mai sichtete man beim Erwachen zur Rechten ein schneebedecktes Gebirge, ich schwöre auf Kreta, aber die Meinungen bleiben geteilt. Gegen Mittag taucht Insel auf Insel auf, unser Führerschiff Navarre schwenkt nach rechts ab, die Schiffe setzen sich in Kiellinie und hindurch durch eine dreifache Hafensperre fahren wir in die geschützte Bucht von Plakka, einem Städtchen der Insel Milos, ein. Wie soll ich den Anblick dieses griechischen Städtchens schildern? Terrassenförmig baut sich in blendendem Weiß des Marmors das Städtchen mit seinen Kuppelkirchen auf bis auf die höchste Spitze des Berges, von dessen Hauptgebäude die Trikolore weht. Fensterlos die Häuser, flach die Dächer, in den seltenen Mulden der fast kahlen Insel prangt üppiges Grün der Zitronenbäume, in den Anschwemmungen im Gestade fristen Anpflanzungen von Knoblauch und anderem Gemüse ihr Dasein. Sonst einige Tamarixbäume, wie es mir wenigstens scheint, außerdem Öde und Leere auf der ganzen Insel. Die ganze Vernachlässigung einer geordneten Forstkultur spricht in diesen kahlen Höhen und Hängen eine beredete Sprache. In der Bucht herrscht ziemlich reges Leben. Aber schon nach einigen Stunden gegen Abend verlassen wir die Zufluchtsstätte unsrer Schiffe und an Inseln und Felsergruppen der Zykladen und Sporaden vorbei nähern wir uns am 11. Mai abends dem Endziel Saloniki. Ein starkes Gewitter begleitet unsere Durchfahrt durch die dreifache Sperre, durch die sich die Schiffe langsam hindurch winden mußten, wie die Patrouillen durch die Gassen im Drahtverhau des Schützengrabens. Eine furchtbare Schönheit, diese durch grelle Blitze beleuchtete erregte Wasserfläche! Aus diesem majestätischen Anblick des aufgeregten

Meeres heben sich die zahlreichen Minarets der Stadt Saloniki, zahlreiche Kriegsschiffe meist englischer Flagge tauchen auf, mehrere Hospital-schiffe zeichnen sich durch ihre helle weiße Farbe von dem Dunkel des Gewitterhimmels ab. Immer klarer wird das Bild der Stadt und Umgebung, ferner und ferner grollt der Donner. Die Maschine arbeitet langsamer, um so eifriger sind jedoch die uns jetzt wohlbekannten Typen der Ankerbedienung. Die Anker fallen, das Schiff liegt still. Um 6 Uhr abends war das Ziel Saloniki erreicht.

Olim meminisse iuvabit! Der Leser mag bei dieser Schilderung uns ob der Fülle des Gesehenen und Erlebten beneiden. Allein beneidenswert ist unser Los sicher nicht gewesen. Man bedenke, daß wir bei furchtbarer Hitze in engen, ungelüfteten, halbdunkeln Kabinen weilen und schon am frühen Abend ganz im Dunkeln sitzen mußten, da jedes Licht verboten war! Ganz abgesehen von andern Unannehmlichkeiten. Auffallend war die Leere des Meeres auf dieser ältesten und wichtigsten Handelsstraße der Welt, wie weggefegt ist von ihr der sonst lebhafteste Verkehr. Alle Schiffe zogen in der Nacht völlig unbeleuchtet ihre Bahn. Unruhiges und ängstliches Ausspähen ununterbrochen auf der Kommandobrücke, das sich beim Anblick umherschwimmender Schiffstrümmer und Maultierleichen unverkennbar steigerte.

#### Lagerveränderungen in Frankreich.

Das Gefangenenlager von Pau besteht seit Frühjahr 1917 nicht mehr.

Das Gefangenenlager von St. Nazaire hat in den letzten Monaten einen Zuwachs von etwa

2000 Mann erhalten, wie uns der kürzlich nach der Schweiz überführte ehemalige Bücherwart des Lagers mitteilt.

#### Fluchtversuche.

Als Folge der zwischen deutschen und englischen Regierungsvertretern im Haag stattgehabten Verhandlungen über Behandlung und Austausch von Kriegsgefangenen sind in England die wegen Fluchtversuchs bestraften Gefangenen wieder in die gewöhnlichen Lager zurückgeführt worden.

Nach französischen Zeitungsmeldungen sind acht deutsche Offiziere aus dem Lager von Montoire (Loire et Chère) entwichen. Drei von ihnen sollen wieder eingefangen worden sein.

In der Zeit vom 15. Juni bis 3. August sind acht Unteroffiziere und zehn Soldaten, die aus französischer Kriegsgefangenschaft entwichen sind, in Bern eingetroffen, darunter zwei Unteroffiziere aus einem Kriegsgefangenenlager in Le Havre. Ohne die geringste Kenntnis der französischen Sprache, die Geldbeutel absichtlich leer, um die Versuchung, Läden zu betreten, die den vielen „Vorgängern“ zum Verhängnis geworden ist, von vornherein fernzuhalten, so sind die beiden in 15tägiger Reise teils im Güterwagen und teils zu Fuß nach der Schweiz gekommen. Aus Furcht, noch in der Schweiz interniert zu werden und damit die Gelegenheit, wieder am Feinde kämpfen zu können, zu verscherzen, sind die beiden auch in der Schweiz unter großen Vorsichtsmaßregeln marschiert. Erst in Bern haben sie erfahren, daß sie mit gleicher Sicherheit bereits von der Grenze ab bequem sich von der Eisenbahn hätten befördern lassen können. Nach zweitägigem Aufenthalt in Bern sind die Braven nach Deutschland weitergereist. Gr.



#### Geschichtliches vom Appenzellerlande.

Die ältesten historischen Nachrichten über das Appenzellerland finden wir in den alten Urkunden des Klosters St. Gallen. Durch seine Besitztümer im Hinterlande von Appenzell übte das Kloster einen großen Einfluß auf das Land aus, wovon die Tatsache spricht, daß der Name Appenzell dem Wort „Abtszelle“ entsprang, welches seinen Ursprung der im 11. Jahrhundert durch Abt Norbert errichteten Kirche verdankt. Die Bewohner mußten dem Geistlichen dieser Kirche den Zehnten ihres Besitzes abtreten. Viele Güter der Dörfer Appenzell, Hundwil, Teufen und Urnäch gerieten durch Verpfändung in den Besitz des Abtes Hermann zu St. Gallen, wodurch die Macht des Klosters immer größer wurde. Die Äbte erhoben Reichsteuer und übten die hohe Gerichtsbarkeit aus. Durch die Ungerechtigkeit und Härte, mit welcher die an Stelle des Klosters ernannten Vögte das Land regierten, wuchs die Unzufriedenheit des freiheitsliebenden Appenzellervolkes

immer mehr und schließlich sah es sich genötigt, zur Selbsthilfe zu schreiten; die Folge davon waren Freiheitskämpfe zwischen Kloster und Volk. Anlaß hierzu gab besonders der ehrgeizige und harte Abt Kuno von Stoffeln, der an der Spitze des Klosters St. Gallen stand (1379 bis 1411). Das Maß der Appenzeller war voll, ein schwerer Druck lag über allem; man rüstete sich beiderseits zum Kampfe, dem sogenannten Appenzellerkrieg. Auf Vogelins-egg bei Speicher kam es zum Treffen, wobei die Appenzeller am 15. Mai 1403 einen ruhmreichen Sieg über das äbtische Heer erfochten. Aber Abt Kuno war mit dieser Schlappe nicht zufrieden, er baute auf die Hilfe der Oesterreicher, die ihm in der Tat auch zuteil wurde. Jedoch konnten diese die Niederlage des äbtischen Heeres nicht wieder gut machen. Am 18. Juni 1405 kam es am Stoß zu einem neuen blutigen Zusammenstoß, der, mit einer furchtbaren Niederlage der Angreifer, d. h. der verbündeten Heere des Abtes Kuno und des Herzogs Friedrich endete. Das bedeutete das Ende der Klosterherrschaft und den



Beginn eines freien Appenzellerlandes. Der Wanderer wird heute noch an die für die Appenzeller so glorreichen Tage dieser Freiheitskämpfe erinnert durch das auf dem herrlichen Aussichtspunkt Vögelinslegg errichtete Schlacht-

letzten Sonntag im April unter freiem Himmel stattfindende Landsgemeinde. Für die außerrhodische Landsgemeinde kommen abwechselnd Trogen und Hundwil in Betracht. Dieser Tag ist ein Ehrenfest des Volkes, an dem jeder



Sealpsee mit Altmann-Säntis.

denkmal Kurhäuser und die auf dem Stoß erbaute Schlachtkapelle. Appenzell schloß mit der Eidgenossenschaft im Jahre 1513 den ewigen Bund. Aber wie fast überall, so geschah es auch hier: der äußere Feind war bekämpft, nun begannen die inneren Unruhen. Im 16. Jahrhundert

Schweizerbürger, der mindestens 20 Jahre alt und in Ehren und Rechten ist, sowie seit drei Monaten als Niedergelassener oder seit sechs Monaten als Aufenthalter im Lande wohnt, teilzunehmen verpflichtet ist. Die Landsgemeindemänner müssen mit dem Seitengewehr, dem Zeichen des freien



Aescher, Blick auf Sealpsee, Altmann.

hielt die Reformation ihren Einzug; der Streit um den Glauben führte zu einer schweren Krisis; der innere Landesteil huldigte dem alten Glauben, während der äußere Landesteil sich dem neuen Glauben zuwandte. Das Ergebnis war eine Trennung des Landes in Innerrhoden und Außerrhoden. Eines der charakteristischsten, bis auf den heutigen Tag sich erhaltene äußere Zeichen der Freiheit dieser beiden Landesteile bildet die jedes Jahr am

Bürgers, erscheinen. In Scharen strömen die Männer herbei, um auf offenem Platze des Landes Wohl zu beraten. Um halb elf Uhr schreiten Trommler und Pfeifer, begleitet von Männern mit Spießen, dreimal um den Platz. Nachdem die Menge allmählich ruhig geworden ist, hebt das feierliche, tieffromme Lied an: „Alles Leben strömt aus dir.“ Es ist dem Leiter der Geschichte der hier tagenden Landsgemeinde, ihrem Gott, aus Dankbarkeit gewidmet.

Nach dem Gesang ziehen unter Glockengeläute die Mitglieder der Regierung, begleitet vom Ratschreiber und dem Landesweibel auf den Landsgemeindestuhl. Die Männer im Kreise entblößen das Haupt; der Landammann eröffnet die Gemeinde. Er wendet sich an seine „getreuen, lieben Mitlandleute und Bundesgenossen“. Dann fordert



Säntis, 2504 m, Wetterwarte.

er auf zum stillen Gebet, daß Gott möge die Gemeinde segnen. Tiefes Schweigen herrscht über dem Platze. Die Landsgemeinde dauert gewöhnlich bis Mittag. Am Schluß der Tagung leistet der Landammann vor dem ganzen Volke den Amtseid; hierauf schwören die Landsgemeindeglieder die Rechte erhoben und entblößen Hauptes den Bürgereid. Das bildet den Abschluß der Gemeinde.

Die innerrhodische Landsgemeinde tagt am gleichen Tag in Appenzell und vollzieht sich im großen ganzen in demselben Rahmen wie diejenige von Außerrhoden.

### Schilderung einer Forstexkursion.\*)

Die Schüler der Forstschule deutscher Internierter Schloß Hard in Ermatingen unternehmen wöchentlich eine Forstexkursion in die Umgegend, unter Führung des Leiters der Forstschule.

Laßt uns hier in Gedanken einer dieser Exkursionen in den Bürgerforst Ermatingen beiwohnen:

Genannter Forst hat eine Flächengröße von etwa 300 ha und untersteht einem von den Bürgern selbst gewählten Bürgerpräsidenten. Das Nutzungsrecht in dem Forst haben 273 Bürger, welche über die zum Abtrieb oder zur Durch-

\* Die hier veröffentlichte Schilderung ist die Arbeit eines Forstschülers über ein Aufsatzthema, das im theoretischen Unterrichte gestellt wurde.

forstung bestimmte Fläche alljährlich lösen. Dabei hat jeder das auf seiner Parzelle stockende Holz selbst zu fällen. Der Forstmann bezeichnet diese Art der Holzgewinnung als „Selbstwerbung“. Die forsttechnische Aufsicht über die Forst versieht ein Gemeindeförster, der seinen Wohnsitz in Ermatingen hat. Es stocken auf einer verhältnismäßig kleinen Fläche von 300 ha selten derartig interessante und lehrreiche Bestände, wie wir sie hier in der Ermatinger Forstvorfinden. Nadel- und Bauholzbestände, Hoch- und Mittelwald, Umwandlungsbestände vom Mittel zum Hochwald wechseln miteinander ab. Eine Freude ist es, die Naturverjüngungen von Buche, Eiche, Fichte und besonders der Edel- oder Weißtanne in Augenschein nehmen zu können. Ein zweckmäßig angelegtes und gut gehaltenes Wegenetz trägt dazu bei, die Forstprodukte bequem aus dem Walde zu schaffen.

Wir betreten zunächst auf unsrer Exkursion einen 60 70 jährigen, gut gewachsenen, astreinen Kiefernbestand mit eingesprengten Eichen und als Bodenschutzholz Buche. Bei den Kiefern fangen die Kronen an zu kümmern; es ist dies auf die Flachgründigkeit des Bodens zurückzuführen. Das Bodenschutzholz, in diesem Falle Rotbuche, soll, wie der Name schon sagt, den Boden vor Verunkrautung, Verdichtung und Austrocknung schützen. Die Buche trägt ferner durch Laubabfall zur Bodenverbesserung bei und soll im allgemeinen dadurch den Massenertrag des Bestandes erhöhen. —

Sehr lehrreich und selten gut geraten ist die Weißtannennaturverjüngung von etwa einem Hektar Größe, die wir jetzt auf unsrem Gange besichtigen können. Sie ist ohne jegliches Zutun der Menschen vollständig geschlossen, d. h. es sind nirgends Lücken oder Fehlstellen zu bemerken. Die Verjüngung ist bereits in dem Stadium angelangt, wo sie Schutz und Schirm eines Altholzes nicht mehr bedarf und durch den „Räumungsschlag“ bereits freigestellt ist. Auch unter dem daneben stockenden Weißtannentholzbestand sehen wir am Nord- und Nordwestrand Randverjüngungen von Weißtannenanflug. Wir wissen durch den theoretischen Unterricht, daß aus dieser Himmelsrichtung die größten Niederschlagsmengen zu erwarten sind.

Wir durchqueren nun ein 30 35 jähriges, schlechtwüchsiges Fichtenstangenholz, mit eingesprengten, gutwüchsigen Eschen. Die Fichte leidet infolge des zu feuchten Standortes unter Rotfäule und wäre daher der Abtrieb des Fichtenbestandes und Wiederaufbau der Fläche mit Esche zu empfehlen.

Jetzt, Kameraden, gelangen wir zum Ermatinger Saatkamp und Pflanzgarten. Jedem deutschen Forstmann, auch selbst dem Nichtfachmann, wird es sofort auffallen, daß dieser Pflanzgarten, ganz gegen die allgemeine Regel, uneingezäunt ist; der sehr geringe Wildbestand hierselbst macht diese Schutzmaßnahme unnötig. Der Pflanzgarten ist sehr sorgfältig gepflegt; wir sehen Beete von verschulden, sehr gutwüchsigen Fichten, Weißtannen, Lärchen, Eichen, Eschen, Ahorn, Rot- und Weißbuchen, teilweise mit darüber befindlichen Schattengittern, welche die jungen Pflanzen vor zu starker Sonnenbestrahlung schützen. Sehr interessant sind ferner zwei gleichgroße Probebeete von Herbst- und Frühjahrsaat der Weißtanne; zu jedem Probebeet sind gleiche Samenmengen verwendet worden und doch bemerken wir zwischen beiden Beeten einen erheblichen Unterschied. Während die im Herbst ausgeführte Saat üppig und dicht erwachsen ist, fällt uns die Frühjahrssaat durch ihre Unvollkommenheit auf. — Wir halten nun vor zwei weiteren Beeten; es sind Eschen- und Bergahornkeimlingspflanzen. Im ersten Augenblick ist kein Unterschied zwischen beiden Pflänzchen zu sehen, nehmen wir jedoch von beiden Arten ein Pflänzchen zur Hand, so bemerken wir, daß die Keimblätter der Esche zungenförmig und netzartig sind, die des Ahorns dagegen drei bogenförmig verlaufende Nerven aufweisen.

Frühstückspause! — Kann man sich etwas Besseres denken als ein Waldfrühstück. Jeder wickelt sein Stück Brot und „Emmentaler“ aus und es schmeckt noch mal so schön in Gottes freier Natur.

Nach beendetem Frühstück setzen wir unseren Weg fort. Doch halt! Ein Kamerad hat aus Versehen das

Frühstückspapier liegen lassen; nehmen wir es mit, oder verbergen es wenigstens in Laub oder Moos, damit die Waldesschönheit durch umherliegendes Papier nicht verunziert wird. Daß auch der Ermatinger Förster Sinn für Waldästhetik hat, zeigt uns jetzt eine Anpflanzung. Wir sehen das helle, lebhaft grüne der Lärche neben dem dunklen, ernsten Grün der Kiefer, Fichte und Weißtanne, dazwischen das schöne Blattgrün unsrer Birke; den Waldmantel bildet die amerikanische Roteiche mit ihren auffallend großen Blättern, die sich besonders im Herbst purpurrot färben.

Von hier führt uns ein hübscher Weg, allerdings ein kurzer Umweg, auf eine Anhöhe, von der wir einen vollen Ausblick auf die Schneeberge genießen können. Dieser kleine Pfad, sowie eine auf der Höhe aufgestellte Ruhebänk sind eigens aus Rücksicht auf die schöne Natur vom Förster geschaffen worden. Auf diese Weise können Forstverwaltungen in segensreicher Tätigkeit ihr Teil dazu beitragen, bei der Bevölkerung die Liebe zum Wald und zur Natur zu fördern.

Ein weiteres Waldbild zeigt uns eine im Zwei-Meter-Quadratverband mit Eschenhalbbeistern kultivierte Fläche. Auf guten Standort deuten einige wüchsige Exemplare von Eschenstockausschlägen hin, welche bis auf zehn Meter

Höhe Astreinheit aufweisen. Hier und dort bemerken wir einzelne Einsprenglinge der „Edel- oder zahmen Kastanie“, die in Deutschland nur noch im Elsaß und der Rheinpfalz bestandesbildend auftritt. Die Edelkastanie erreicht dort ihr natürliches Verbreitungsgebiet.

Im weiteren Verlauf unsrer Exkursion macht uns unser Lehrer und Leiter auf eine Waldbrandfläche, die durch leichtsinniges Wegwerfen eines noch glimmenden Zigarrenstummels verursacht war, aufmerksam. Dieses Beispiel führt uns wieder einmal deutlich vor Augen, wieviel Vorsicht beim Rauchen und Feuermachen im Walde geboten ist. Der Forstmann muß es sich angelegen sein lassen, derartige Brandflächen baldigst wieder aufzuforsten, um einer Verunkrautung und Aushagerung des Bodens vorzubeugen.

Trotz des geringen Wildbestandes können wir dicht an unsrem Wege in einem jungen Eschenbestand einzelne Feststellen eines nach unsrer Ansicht recht braven Bockes feststellen. Während wir den Bock selbst nicht zu Gesicht bekommen, stellt sich uns „Freund Lampe“ auf unsrem Heimwege persönlich vor. „Auf Wiedersehen und Weidmannsheil ihr Feldgrauen ohne Gewehr!“ winkt uns seine Blume zu.

Forstschüler Horst Hein, 4. Feldjäger-Batl., 1. Komp.



Die wahre Tapferkeit gebildeter Völker ist das Bereitsein zur Aufopferung im Dienste des Staates, so daß das Individuum nur eines unter vielen ausmacht. Nicht der persönliche Mut, sondern das Einordnen in das Allgemeine ist hier das Wichtige.

Hegel, „Philosophie des Rechts“.

### In einer Nacht.

Von Paul Baumann.

(Im Hospital zu Valence geschrieben.)

In einer stillen Winternacht,  
Als in den Straßen alles schwieg,  
Nur leis der Schnee herniederstieg,  
Bin ich erwacht. —  
Weißt du, woher ich kommen bin,  
Aus welchem Licht?  
Kennst du den Weg, wo führt er hin? —  
Ich weiß es nicht.

Den Wind, der durch die Straßen jagt,  
Der kalt an mir vorüber weht,  
Woher er kommt, wohin er geht,  
Hab' ich gefragt.  
„Ich wehe hier mein Leben hin,“  
Hat er gelacht,  
„Ich frage nicht, warum ich bin  
In dieser Nacht!“

Ich stand vor einem Lichterbaum,  
Da hingen rote Rosen dran,  
Und wie ich schweigend sah und sann  
Im halben Traum,  
Ertönt von Licht und Rosen leise  
Ein Klingen her:  
„Wer blüht und leuchtet, der ist weise  
Und fragt nicht mehr!“ —

### Zur Kriegslage.

(Bis 11. August.)

Äußerlich betrachtet bezweckten die während der vergangenen Berichtswoche auf dem östlichen Kriegsschauplatz stattgehabten Operationen zweierlei: Den linken Flügel der Heeresfront des Erzherzogs Joseph (die Armee Koevess) in gleiche Höhe mit der den rechten Flügel der Heeresfront Prinz Leopold bildenden Gruppe Litzmann zu bringen, d. h. etwa in die Linie Mamornita (südlich Czernowitz)—Hadikfalva—Gurahumora—Borca (a. d. Bistritza), und durch einen örtlichen Vorstoß des linken Flügels der Heeresgruppe Mackensen, die auf dem Casinului kämpfenden österreichisch-ungarischen Gebirgstruppen der Armee Rohr zu entlasten, die eigenen Stellungen zu verbessern. Versucht man jedoch, die inneren Zusammenhänge dieser Operationen zu ergründen, so wird man ein anderes Bild gewinnen, dessen Konturen in gemeinsamer Betrachtung nachstehend hervorgehoben und schärfer beleuchtet werden sollen.

Mehr als je zuvor sind die heutigen Heeresmassen auf Eisenbahnen angewiesen. Außerhalb der durchschnittlichen Reichweite feindlicher Feldartillerie (einschl. mittlerer Kaliber) parallel zur eigenen Front verlaufende große Eisenbahnlinien, von denen kleinere Stränge senkrecht zu den eigentlichen Stellungen führen, bieten die günstigsten Vorbedingungen für Verteidigung wie Angriff. Die große Bahnlinie von Czernowitz nach Bukarest mit ihren das Bistritza- und Trotustal aufwärts führenden Seitenlinien erfüllen diese Vorbedingungen in idealer Weise für die russo-rumänische Front! Sie ist mit dem Moment strategisch entwurzelt, wo die Zentralmächte die genannte Hauptbahn völlig in ihren Besitz gebracht haben. Dies verhindern die Russo-Rumänen solange, als es ihnen gelingt, die allgemeine Linie Chotin-Casinului-Berg-Einmündung der Putna in den gr. Sereth zu behaupten, während der Besitz einer von der genannten Mündung nach Chotin verlaufenden geraden Linie den Armeen der Zentralmächte alle eingangs angedeuteten Vorteile bringen würde; umso mehr, als die auf dieser Linie gelegenen Höhen das östlich davon liegende Gelände völlig beherrschen. — Sollten sich die Zentralmächte deshalb die strategische Gewinnung der gr. Serethbahn zum Ziel gesetzt haben, so wäre dies taktisch dadurch erreichbar, daß man sich durch Angriffe aus den Abschnitten Susita-Mündung-Oitoz-Paß und Sereth (Ort)—Raschkow (am Dnjestr) in den Besitz des Trotustales von Adjulnoui bis Tirgu Ocna sowie der Linie Dorohoiu-Chotin setzt. Und in diesem Lichte gesehen, dürften die Operationen der vergangenen Woche uns als vorbereitende Maßnahmen zur Erstreichung der Linie Putna-Mündung-Chotin und zur damit verbundenen völligen Nutzbarmachung der Bahn Bukarest-Czernowitz erscheinen! — Die hierbei Chotin zukommende besondere Bedeutung als Brechpunkt der feindlichen Fronten nördlich und südlich des Dnjestr ist bereits in Nr. 47 kurz gekennzeichnet worden. Den kommenden Ereignissen, die natürlich vom General Kornilow längst in Betracht gezogen sind (das beweisen die krampfhaften Anstrengungen am Casinului-Berg sowie längs der Susita), muß man also mit besonderer Spannung entgegensehen.

Als „vorbereitende Maßnahmen“ für nahe bevorstehende große Operationen kennzeichnen sich auch die am 10. August seitens der Engländer unternommenen Angriffe, deren Zweck aller Wahrscheinlichkeit nach die vermehrte Flankensicherung ihrer gegen die Linie Roulers-Staden operierenden Hauptstoßgruppe gewesen ist. Bei ihren großen Angriffen am 31. Juli erlitten die englischen Divisionen (14 an der Zahl, verstärkt durch 3 französische, so daß jede Division nur  $1\frac{1}{2}$  km Angriffsbreite hatte!) nämlich derartig schwere Verluste durch Flankenfernfeuer aus dem Nordwestsektor von Lille, daß an eine erfolgreiche

Fortsetzung der Offensive ohne bessere Sicherung nach dieser Richtung hin nicht gedacht werden konnte. Offenbar glaubt General Plumer, diese Aufgabe durch Gewinnung der Linie Warneton—Houthem—Becelaere taktisch am zweckmäßigsten lösen zu können. Und deshalb setzte er diesen Gedanken, der sehr viel für sich hat, am 10. durch Angriff gegen die Linie Hollebeke—Gheluveld—Westhoek in die Tat um, nachdem die Art der Feuerverteilung während der vorangegangenen Tage eher auf einen englischen Angriff nördlich der Bahn Ypern—Roulers hatte schließen lassen. Trotz dieser kleinen Überraschung blieb dem Angriff der Erfolg versagt, so daß die Engländer an diesem Tage ihrer großen strategischen Niederlage vom 31. Juli und 1. August eine neue taktische hinzugefügt haben. Ebenso erfolglos blieb ein starker örtlicher Angriff zwischen Scarpe und Cojeul, der deswegen interessant ist, weil er just an jener Stelle erfolgte, die im April zum Durchbruch in Aussicht genommen war! — Man darf gespannt sein auf die weitere Entwicklung der Dinge an der englischen Front, muß vorläufig aber davon überzeugt bleiben, daß Marschall Haig trotz des blutigen Fehlschlagens seiner gewaltigen Offensive in Flandern nochmals versuchen wird, sich unserer See flanken mit ihren U-Boots-Stützpunkten zu bemächtigen. Ist es doch England bisher nicht gelungen, sich dieser unserer schärfsten Waffe zur See zu erwehren. Daß auch das Verlegenheitsmittel sogenannter „Geleitzzüge“ nicht allein seligmachend ist, möge die am Schluß dieses Aufsatzes angefügte, mir dieserhalb freundlicherweise zur Verfügung gestellte Tabelle deutlich beweisen. —

Die hier letzthin geäußerte Vermutung, Italien's auffallende Untätigkeit stehe vielleicht in einem inneren Zusammenhange mit Unstimmigkeiten hinsichtlich der Balkan-Kriegsziele, scheint sich zu bestätigen. Zwar hat Sonnino in London eine Rede halten dürfen (worauf Cadorna's Artillerie 24 Stunden lang von Tolmein bis zum Meere Salut schoß!), aber diese allzukurze Betätigung und die diplomatische, von Lord Robert Cecil geprägte Definition von dem italienisch-serbischen „Minimal- und Maximalprogramm“, deren erstes von England unterstützt, deren zweites aber gegenseitiger Vereinbarung empfohlen werde (was unmöglich ist, und weshalb eben Sonnino und Pasitsch die Pilgerfahrt zum Londoner Orakel angetreten hatten), lassen vermuten, daß Italien mit der bisherigen Lösung dieser Kriegszielfrage wenig zufrieden ist und deshalb wenig Lust verspürt, „ad majorem gloriam“ weitere Tausende auf dem Karst zu opfern.

Vorstehende Erwägungen gehören in den Rahmen einer gründlichen Betrachtung der Kriegslage, weil sie die ungeheuren Schwierigkeiten einheitlicher Führung von Koalitionskriegen zeigen und beweisen, daß die Entente-Koalition trotz dreijähriger Bemühungen von der Herstellung einer „einheitlichen Front“ entfernt ist als je.

Durch Geleitzüge gesteigerte Schiffsraumnot der Entente.

- 1) Geleitzug ist eine Gruppe von Handelsschiffen, die unter dem Schutze bewaffneter Schiffe das Sperrgebiet durchfahren.
- 2) Daraus ergeben sich folgende Nachteile:
  - a) Zeitverlust bei der Abfahrt; fertigbeladene Schiffe müssen auf die andern warten.
  - b) Fahrtgeschwindigkeit muß sich nach dem langsamsten Schiffe richten.
  - c) Stärkere Beanspruchung von Personal und Material. Möglichkeit von Havarien, besonders bei schwerem Wetter und Nebel. Bei letzterem Aufrechterhaltung des Geleitzuges fast unmöglich.
  - d) Erschwerte Benutzung U-Boot-Abwehrmittel; bei Alarm gegenseitiges Beschießen und Rammen häufig.

e) Die mangels Transportmittel vielfach überhäuften Ankunftshäfen werden durch plötzliches Eintreffen größerer Anzahl von Schiffen verstopft, neuer Zeitverlust.

f) Das Geleitzugswesen erfordert eine bedeutende Anzahl von Geleitschiffen, die den eigentlichen Aufgaben der feindlichen Kriegsmarine entzogen werden.

3) Neben Versenkungen vermindern demnach indirekt auch Geleitzüge die Ausnützung der feindlichen Handelstonnage.

4) Nachstehende Tabelle, betreffend Geleitzug von 8 Dampfern von New York nach Liverpool zeigt, daß entstandener Schiffsraumverlust dem Stillliegen eines Dampfers von 5000 Tonnen während 38 Tagen entspricht ( $4\,557\,000 : 5000 = 911,4$  Stunden = 37 Tage 23 Stunden).

Größe	Geschwindigkeit	Fertigbeladen	Zeitverlust durch Warten	Reise würde dauern bei voller Fahrt	Mith. Zeitverlust d. Langsamfahren	Gesamtverlust in Stunden	Gesamtverlust i. Br.-Reg.-To.-Stunden
Dampfer 4000 t	8	Donnerstag 8 Uhr nachmittag	46	400	—	46	184 000
" 4000 t	8	Freitag 9 Uhr vormittag . .	33	400	—	33	132 000
" 6000 t	9	Freitag 2 Uhr nachmittag . .	28	356	44	72	432 000
" 6000 t	9	Sonnabend abend . . . . .	—	356	44	44	264 000
" 5000 t	10	Donnerstag 11 Uhr vormittag	55	320	80	135	675 000
" 5000 t	10	Freitag mittag . . . . .	30	320	80	110	550 000
" 8000 t	12	Freitag 6 Uhr nachmittags .	24	267	133	157	1 256 000
" 8000 t	12	Sonnabend abend . . . . .	—	267	133	133	1 064 000
						Summa	5 557 000 B.

12. 8. 17.

## Bücherschau.

„Das innere Deutschland nach dem Kriege.“ Von Erich Everth. Verlegt bei Eugen Diederichs in Jena. 1916. (Serie „Politisches Leben. Schriften zum Ausbau eines Volksstaates.“) 1.—4. Tausend.

Die wichtigen Probleme, die der Verfasser in den acht Hauptabschnitten des Buches behandelt, stehen zumeist der praktischen Politik nahe und sind Gegenstand zahlreicher Erörterungen in der Tagespresse und -Literatur. Everth beschränkt sich in seinem Buche auf die Besprechung „dauernder Einrichtungen, sozialer und kultureller Massenerscheinungen, worüber sich etwas Allgemeines vermuten läßt“, ohne in den Fehler so vieler politischer Schriftsteller der Gegenwart zu verfallen, sich in zweifelhaften und unfruchtbaren Prophezeiungen über die künftige Gestaltung des innerpolitischen Lebens Deutschlands zu ergehen. Er unternimmt es vielmehr, statt dieser undankbaren Aufgabe Kriegseindrücke unmittelbar zu verwerten. Unter diesem Gesichtspunkt werden so von ihm verschiedene Probleme wie die der „Neuorientierung nach rechts und links“, der erhöhten Staatsgesinnung, des Volksheeres, Parteiwesens, Kastengeistes u. a. mit hervorragendem Geschick und großer Sachkenntnis auf Grund der Kriegserlebnisse und der Anstrengungen, die dem Deutschen Reiche durch die Lage nach dem Kriege auferlegt werden, erörtert. In zweckentsprechender Weise macht er sich dabei geeignete

Persönlichkeiten und Ereignisse der Geschichte nutzbar. Gutes politisches Verständnis, das mit scharfer Beobachtungsgabe und wirksamer Gestaltungsfähigkeit gepaart ist, ermöglichen ihm, die schwierigsten Probleme der deutschen Innenpolitik im weiteren Sinne klar und zutreffend zu behandeln, ohne das Interesse des Lesers trotz der Schwierigkeit der Materie auch nur einen Augenblick erlahmen zu lassen. Jedermann, den die innerpolitischen Probleme des Deutschen Reiches nicht teilnahmslos lassen, wird durch die geistreichen Ausführungen des Verfassers auf die verschiedensten schwebenden Tagesfragen sachgemäße Aufklärung erhalten und in der Lage sein, auf Grund der Everth'schen Darlegungen sich selbst mit Leichtigkeit ein Bild von dem inneren Deutschland nach dem Kriege zu machen. Dr. A.

Im Verlage von Ernst Finkh in Basel ist kürzlich ein Heftchen erschienen: „Das Urteil der drei Schweizer Dichter Gottfried Keller, C. F. Meyer und Heinrich Berthold über Deutschland.“ (Verkaufspreis 40 Rappen.) Das Schriftchen liefert an Hand von ungezählten Äußerungen der drei Dichter den Beweis, daß sie alle drei begeistert deutsch gesinnt waren, diese drei urechten, kernigen Schweizer, die den Stolz ihrer Landsleute bilden.

„Siegen“, Oberstleutnant MONTAIGNE (bei Berger-Levrault, Paris). Im Jahre 1913 erschien in Paris einkriegswissenschaftliches Buch unter dem Titel „Siegen“, das den Standpunkt des vielgelesenen französischen Militärschriftstellers zu diesem Kampfergebnis wiedergibt. Darnach ist: „Das Ziel des Krieges der Schrecken, sein Mittel die Zerstörung. Träger und Opfer des Schreckens und der Zerstörung ist der Mensch.“ „Ich komme zu der einfachen Wahrheit, daß der Krieg als Kampf der Leidenschaften, als Erschütterung der Gesellschaft zur sittlichen Weltordnung gehört.“ „Aus dem Hunger entsteht die Angriffslust. Zum Hunger gehören die tierischen Gelüste, von denen die Barbarenhorden, die Söldnerscharen und ein wenig auch die Heere der Kulturvölker getrieben werden und kein Führer, der seine Truppen begeistern will, darf vor dem Apell an die tierischen Gelüste zurückschauen. Raub und Plünderung können dem Soldaten alles ermöglichen. Der Krieg läßt sich definieren als die Wissenschaft der Zerstörung und die Kunst des Schreckens: das sind die zwei Seiten der Taktik, nach Napoleon die menschliche und die göttliche.“ Eine sonderbare Auffassung ist in dem Werke vom Offiziersehrenwort vertreten: „Muß der gefangene Offizier

sein Ehrenwort, im Fall der Freilassung nicht wieder gegen den Feind zu kämpfen, halten? Nein, tausendmal nein! Die Pflicht gegen das Vaterland steht über der Ehre des Einzelnen. Es ist Ehrenpflicht der Offiziere, ein solches Wort zu brechen. Ja, die Ehre und die Pflicht gebieten sogar, das Wort zu geben und zu brechen.“ „Die drei Gesetze des Krieges sind: das Gesetz des Schreckens, das Gesetz der Zerstörung und das Gesetz des freiwilligen Opfers. Der Krieg ist das Werk der äußersten Leidenschaft, des unversöhnlichen Willens, des Hasses und der Wut. Man muß ihn führen mit hartem erbittertem Herzen, ohne Erbarmen mit sich und dem Gegner. . . . Der wahre Geist des Krieges ist der Geist der Verwüstung, des Mordes.“ „Die Gewalt ist das Recht und schafft das Recht. Nur das starke Volk führt einen gerechten Krieg. Die Rechtfertigung des Krieges ist der Sieg.“ „Das eigentliche Ziel des Kampfes ist nicht der Sieg, sondern das Töten. Man marschiert nur, um zu töten, man zielt nur, um zu töten, man fällt den Feind nur an, um zu töten, und man tötet so lange, bis es nichts mehr zu töten gibt. Daher ist die eigentliche Leidenschaft des Krieges die Mordleidenschaft schlechthin: Haß und Rache!“



### Von dem Wehen der Zeit.

Als ein Knabe zog ich hinaus  
Sonnigen Ungestüms.  
Mir blühten in der Hand die Blumen,  
Mir sang der Himmel.

Siehe, da zwangen ins Joch mich die Götter,  
Spannten den schwanken Bogen.  
Aus den vollen Händen schlug die Gabe  
Das strenge Schicksal,  
Unter dunklen Wolken.

Um die doppelzüngige Fremde  
Mußte ich werben.  
Ich liebte immer die Einsamkeit,  
Aber ein Andres ist:  
Verlassen sein.

Da leuchtetest du mir, Heimat, Vaterland!  
Wie glänztet ihr, Gestalten meiner Jugend!  
Als ein Paradies  
Winkte mir das End' der Not.

Nun stehe ich in eurer Runde:  
Ihr seid mir fremd.  
Ich mag nicht knüpfen zerrissene Fäden —  
Zu oft gespannter Bogen schwingt nicht mehr.

So nahe, Götter, so nahe dem Vaterland,  
Verzweifle ich. Wohin ich schaue,  
Wanken und Trümmer.  
Daß ich nicht immer seh' die schwarzen Flecke  
Breitet euer mildes Licht,

Die ihr die Seele reiner Jünglinge liebt.  
Führt mich  
Durch Sorge, Irrtum und Empörung  
Auf freundlichem Wege wieder ins Vaterland!  
W. K., Int.

### Die werdende Macht.

Roman von Otto v. Gottberg.

Copyright 1914 August Scherl, G. m. b. H., Berlin.  
(Nachdruck verboten.)

(Fortsetzung.)

Auch er blickte durch den Kneifer jetzt nach Frankreich, zum Gegner. Ernst sah seine Miene sich härten, bis er den Kopf hob: „Aber auch nach der jetzigen Zeit der Schreier und Schreiber wird bald eine Zeit der Helden kommen.“

Einen Seher und Propheten glaubte er gehört zu haben, als der Vater schlicht fortfuhr: „Hier kannst du die Vorteile der Grenzgarison spüren. Siehst du die Höhe mit vier Bäumen, drei Kilometer halbrechts vor uns?“

„Die mit dem trigonometrischen Signal?“

„Ja, dort stelle ich einen Oberleutnant mit seinem Zuge hin. Wenn wir vorbeigehen, wirst du begreifen, warum. Er mag vielleicht nicht lange vorhalten, aber solange er lebt, muß ich mich auf ihn und seine Meldungen verlassen können.“

Ernst kannte die Mehrheit der Herren von des Vaters Regiment.

„Wen hast du dafür ausgesucht?“

„Vorläufig Radern, aber eigentlich darfst du danach nicht fragen.“

„Adjutant soll er auch werden? Bevorzugst du den Adel, Papa?“ scherzte der Sohn. Aber der alte Herr lachte nicht.

„Ich möchte verstanden wissen, daß auch wir es tun, wenn es überhaupt einmal geschieht. Kriegserfahrung haben meine Offiziere alle nicht, also wählte ich unter gleich Tüchtigen Radern, weil er das älteste Soldatenblut in den Adern hat, und ziehe ihn damit in der Tat anderen vor. Nun komme ich zum Vorteil der kleinen Garnison. Wäre er in der Garde geblieben, so müßte er Tage warten, um als Ziffer in der Masse zu sterben. Von der Anhöhe dort drüben mag er in den Stunden banger Erwartung der ersten Kriegstage schon seinen Namen in die Herzen aller Deutschen und nicht nur in die Geschichte eines Regiments schreiben, wenn er der Soldat ist, für den ich ihn halte.“

Sie gingen weiter. Unten auf dem Waldweg war im Schnee nur ein schmaler Pfad ausgetreten. Der Sohn ließ dem Vater den Vortritt. Da er des alten Herrn Gesicht nicht sah, schien es leichter, von Else und Grete zu erzählen. Eingehender als gestern Abend vor der Mutter schilderte er den Besuch in Frankfurt. Erst jetzt berichtete er von der gemeinsamen Fahrt mit der Cousine, beschrieb sie und die Empfindungen, die er im Eisenbahnwagen gespürt hatte. Er redete sich warm, und schließlich war ihm, als ginge er, den Kopf vornüber zum Schnee gebeugt, allein durch den Wald und spräche laut nur für sich: „Als ich damals Grete fragte, ob wir uns heiraten wollten, gab sie mir die Hand, und es war, als träte ein Kamerad neben mich, aber als ich der Cousine Finger zum Tanzen nahm, packte mich ein Wirbelwind, der mich fortriß, mir den Atem nahm und die Augen blendete, denn ich glaubte nicht einmal, ihr Gesicht deutlich zu sehen. Und es flimmert mir noch vor den Augen, in den Schläfen, wenn ich an sie denke. Ich glaube nicht, daß ich ohne sie leben kann.“

Der Vater schwieg, ging, Augen am Schnee, mit langen Schritten voran. Dem Sohn war vom Sprechen heiß. Er öffnete den Paletot. Die Ungeduld, eine Antwort zu hören, trieb ihn neben den Älteren. Durch den losen Schnee stapfend, hob er den Blick. Des Vaters Schultern schienen runder als sonst, aber das Gesicht war hart und streng. Die Augen starrten voraus: „Was bist du?“

„Seltsame Frage: Offizier!“

„Zu wem sprichst du?“

Er mußte den Kopf schütteln: „Zu meinem Vater!“ „Betrachte den Vater für den Augenblick als Nebensache. Du sprichst zu einem Offizier. Was kann er dir nur sagen, nachdem du ihm erzähltest, du hättest eine Dame um ihre Hand gebeten, also ihr das Versprechen, sie zu heiraten, gegeben?“

Er erschrak: „Du meinst, ich hätte das Versprechen zu halten. Die Frage ist doch aber, ob nicht auch Grete besser gedient wäre, wenn ich sie nicht belüge.“

„Du bist noch sehr jung!“

Der Vater schwieg wieder und schritt noch länger aus. Zum erstenmal machte der Sohn, an dem die Eltern nur Freude erlebt hatten, ihm Kummer und schien auch den Frieden seines eigenen Lebens zu stören. Daß der Wirbelwind heißer Leidenschaft den Mann aus der Bahn seiner Pflichten und Gewohnheiten schleudern konnte, hatte auch er einst gespürt, ja, so ein Glück zu finden gehofft. Aber das stille, heitere Lebensbehagen seiner Ehe war wohl schöner, würdiger und gerade für den Offizier begehrenswerter als die damals ersehnten stürmischen, schwindelnden Freuden, weil die Ruhe der Häuslichkeit dem Dienst, der Berufsarbeit zugute kam. Das Ausleben, das Auskosten einer Nerven und Kräfte verzehrenden Leidenschaft mochten Bilderpinsler, Fiedelkratzer, Romanklecker, Dramenschmiede und andere langhaarige, wirrköpfige Gesellen genießen. Kräfte, Nerven und Denken des Königs- oder Staatsdieners mußten mehr als der Frau und der Liebe dem Beruf gehören. Darum

wäre eine Ehe des Sohnes mit der Cousine, die er als wirbelndes, flackerndes Irrlicht beschrieb, kaum von Segen gewesen. Solche Frauen heischten ewig den Mann und entzogen ihn der Pflicht, wenn sie nicht eine Hand von Eisen spürten. Die hatte die Natur dem Sohn versagt. Durch Erziehung stark und stramm als Soldat, aber nicht als Mensch schien ihm Ernst. War es doch eine Eigenart des Berufs, daß er auch den Weichen, Empfindsamen zum Strengen und Harten machte, wenn er vor die Front trat. Sogar wenn es noch möglich gewesen wäre, durfte der Junge die Cousine nicht heiraten. Daß er Fräulein von Diershofen schon sein Wort verpfändet hatte, war ein Glück, das ihn der Qual der Wahl entthob. Als Vater durfte er ihm befehlen, seine Pflicht zu tun, aber ein langes Dienstleben hatte ihn überzeugt, daß der Vorgesetzte den freudigsten Gehorsam fand, wenn er im Untergebenen den Entschluß zu Tun und Handeln als scheinbare Frucht seines eigenen Empfindens weckte. Freiwillig sollte Ernst verzichten.

Der Vater räusperte sich, öffnete die Lippen, wie er tat, wenn er sprechen wollte, aber schien den Anfang nicht zu finden. Auch er knöpfte den Paletot auf, als sei ihm warm: „Mein Junge, ich erzähle dir jetzt ein Erlebnis, das ich lieber mit ins Grab genommen hätte. — Wir Brüder, der Admiral und ich, standen als junge Offiziere in Danzig. Obwohl wir uns damals gern hatten und viel zusammen waren, machte jeder für sich die Bekanntschaft einer jungen Witwe, die Tochter des deutschen Konsuls in Denver war. Als Gustav . . . ich meine, als der Admiral und ich zum erstenmal Seite an Seite vor ihr in einer Gesellschaft standen, wußten wir, daß wir um die gleiche Frau warben. Wir tauschten das übliche Versprechen anständiger Leute: die Dame dürfe uns einander nicht entfremden, und jeder von uns habe das Recht, ohne Rücksicht auf den andern sich ihr zu nähern. Gehalten wird die Abmachung wohl nie, denn sie ist der menschlichen Natur zuwider. Es begann eine wilde Courmacherei, und ich glaube Onkel Karl, auf den ich noch komme, daß wir die Dame der Verzweiflung nahebrachten.“

Ein bärbeißiges Lächeln spielte um des Vaters Mund. Für den Augenblick vergaß Ernst fast der eigenen Sorgen. Gespannt lauschte er dem langsam redenden Vater, der endlich das Geheimnis eines Bruderzwistes enthüllte.

„Eines schönen Tages war sie abgereist und für uns verschwunden. Im Haus der Verwandten, die sie besucht hatte, erfuhr ich, sie sei zu den Eltern nach Denver gefahren. Mit der Eitelkeit der Jugend glaubte ich, sie habe mich gern gehabt und mein Bruder sie durch Aufdringlichkeit kompromittiert, gequält, vertrieben. Gustav und ich gerieten aneinander mit Worten, die niemals zu vergessen oder zu vergeben sind. Ich schrieb der Dame nach Denver und fragte, ob ich dort bei ihren Eltern Besuch machen dürfe. Der Brief kam uneröffnet an mich zurück. Die Wut auf Gustav steigerte sich. Erst jetzt weiß ich, daß an ihn ein ähnlicher Brief zurückwanderte.“

Onkel Karl aus Frankfurt brachte mir nämlich neulich eine Beichte. Wir Brüder hatten die Dame zur Verzweiflung gebracht. Sie wußte zwischen zwei Barenheims, die einander nicht nur äußerlich sehr ähnlich gewesen sein sollen, nicht zu wählen und war mit kranken Nerven vor ihnen geflüchtet. In Denver aber traf sie den dritten Barenheim, den Frankfurter Onkel Karl, der uns wohl ähnelte, doch ein ruhiger Mensch und nicht von Sinnen war. Sie sprach nicht von seinen Vettern. Karl verlobte sich mit ihr, aber fand sich als gediegener, anständiger Mensch bald in sehr unbehaglicher Lage.

Als Vizekonsul in Neuyork hatte er einem verbummelten alten Korpsbruder mit einer kleinen Summe Geldes ausgeholfen. Der Säufer fuhr nach Colorado, schloß sich — wahrscheinlich in der Besoffenheit — der wilden Hetzjagd auf ein neu entdecktes Goldlager an und tappte wie Hans ins Glück. Die beiden Klemms, die er für sich und deinen Onkel als seinen Helfer in der Not absteckte . . .“

„Claims, meinst du wohl, Papa!“

(Fortsetzung folgt.)

ALLE IN DER „DEUTSCHEN  
INTERNIERTEN-ZEITUNG“  
ZUM ABDRUCK GELANGEN-  
DEN TEXTLICHEN BILDER



FINDEN IHRE ANFERTIGUNG  
IN DER BESTBEKANNTEN  
BERNER GRAPH.KUNST- UND  
KLISCHEE-ANSTALT VON

MAUERRAIN 3 | **HERM.**

**DENZ.** | TELEPHON 954

## Gesucht!

Ein Internierter findet Stellung als  
Schenkbursche, der nebenbei die  
Kellerarbeiten zu besorgen hätte.

**Restaurant zum braunen Mutz  
Basel.**

Geil. Auskunft erbeten über Verbleib des

**Apotheker Hans Rudolf Boettger,**

seit Juni 1913 bei der Firma W. Müller, D.-O.-Afrika,  
beschäftigt, an

**Frau Sanitätsrat Boettger, Sondershausen i. Thür.,  
Gartenstr. 6 l.**

**Belernte Maurer  
und Zimmerleute**

zum baldigen Eintritt gesucht.

Baugeschäft

**M. Sischer, Lenzburg.**

Fahrräder · Nähmaschinen  
Sprechmaschinen · Schreibmaschinen

Spezial-Reparatur-Werkstätte

Neue — Tausche — Miete

**B. BLUM, Mechaniker**  
LUZERN, Hertensteinstrasse Nr. 47.

### Vermisster!

Kann jemand Auskunft geben über

**HANS SIEBECK**

Einjähriger Gefreiter, Inf.-Regt. 160, 7. Komp., Preuß. Brig. 50,  
3. bayr. Armeekorps, 6. bayr. Division. Zuletzt gesehen am  
5. Mai 1915 bei einem Sturmangriff im Bois d'Ailly bei  
St. Mihiel. — Auskunft dringend erbeten an Frau **Stähelin-  
Burckhardt, Basel, Alban-Anlage 64.**

Für Wanduhrenfabrikation werden selbständig  
arbeitende

**Uhrmacher oder Feinmechaniker**

gesucht, ebenso auch mit Fachschulbildung.

Ausführliche Offerten unter Chiffre **Z 200**  
an die Expedition ds. Bl.

**Tüchtiger Holzbildhauer**

(auf Möbel geübt) wird für längere Zeit und guten Lohn  
für sofort gesucht. Auskunft erteilt die Expedition ds. Bl.

1—2 Internierte, von Beruf

**Holzbearbeitungsmaschinisten**

oder Schreiner, welche mit Maschinen betraut  
sind, finden leichte Arbeit.

**Aug. Günter, mechanische Werkstätte  
Oberwil bei Basel.**

**Bürochef**

(Vertrauensstellung) für Stadttheater in der Schweiz  
gesucht, der mit der Buchführung, Stenographie und  
Schreibmaschine bewandert ist. Theaterfachkenntnis  
nicht Bedingung. Antritt 15. September 1917. Offerten  
mit äußersten Ansprüchen an Direkt. **Hans Edmund, Luzern, Hirschmattstr. 37, l.**