Bunte Kriegs-Chronik aus deutschen Landen

Die Kriegführung zur See.

Deutscher Offensivgeist.

Rede aus einem Vortrag des Großadmirals von Tirpitz.

Großadmiral a. D. v. Tirpitz, der Präsident des Deutschen Flottenvereins, hielt in der Universitätsaula in Kiel einen Vortrag über Deutschlands Krieg zur See. Nach den Ausführungen des Redners hätte es über den Unterseebootskrieg, den Minenkrieg, die Handelsfahrt, die Tätigkeit der Engländer zur See, sowie die bekanntgewordene Rede über die der deutschen Flotte etwas gewaltige Aufgabe erwartet.

„Die Unterseebootswaffe ist bei uns eine verhältnismäßig noch ganz neue Waffe. Während die Franzosen mit dem glänzenden Erfolg, die ihre Unterseeboote in einem vermeintlichen Krieg haben würden, prahlten und glaubten, damit alle anderen Flotten, jedenfalls aber die deutsche, vernichten zu können, waren wir schweigsam und ruhig. Unserem Reichsmarineamt ist das Verdienst beizumessen, genau verfolgt zu haben, was in anderen Ländern nach dieser Richtung geschaffen worden ist. Im geeigneten Moment hat es zugegriffen und dann in ganz wenigen Jahren die Waffe zu einer Höhe gebracht, die wir vor dem Kriege kaum für möglich gehalten hätten. Es mag sein, daß der deutsche Seemann vielleicht gerade in der Behandlung der Unterseebootswaffe, namentlich dem lebhaften, nervösen Franzosen gegenüber, gewisse Vorzüge besitzt. Jedenfalls können wir mit Stolz auf die Leistungen, die Technik und Seemann hier erzielt haben, blicken.

Der Redner führte geschichtliche Erinnerungen aus dem Minenkrieg an und gedachte des trefflichen deutschen Minenmaterials gegenüber dem englischen. [illegible] fort: Wir haben der Männer zu gedenken, die in vollster Selbstlosigkeit und [illegible] Wagemuth sich an die feindlichen Küsten herangewagt und Minen gestreut haben, trotzdem Englands Küste von mehr als 400 Schiffen und über 100 Flugzeugen bewacht wird. Wir wissen von dem Untergang der „Königin Luise" und eines Theiles ihrer Besatzung. Erst der Frieden wird uns die kühnen Thaten vor Augen bringen, die gethan worden sind. Jedenfalls dürfen wir uns der Hoffnung hingeben, daß der Minengürtel, der sich jetzt schon um Englands Küste legt, immer dichter werden möge, und [illegible] unsere Unterseeboote sich an der Engländer [illegible] und [illegible] mehr zu Hause fühlen möchten. (Heiterkeit.) Es ist ja der Unterseebootskrieg nicht gerade — mir fehlt das treffende Wort — die edelste Form des Seekrieges, wenn ich mich so ausdrücken darf. Aber der Ruchlosigkeit des Feindes gegenüber, der uns aushungern und ruiniren will, müssen wir alle Mittel anwenden, um [illegible] Plan mit Erfolg zu begegnen. In [illegible] Aufforderung, den „Militarismus" zu bekämpfen, [illegible] aber der „Haifisch Militarismus" [illegible] schlimmer ist, möchte ich dahingestellt sein lassen. (Heiterkeit.)

Was den bisherigen Verlauf des Seekrieges betrifft, so kann [illegible] wohl sagen, daß ich mich selten in [illegible] Leben so getäuscht gesehen habe. [illegible] denke daran, wie der Staatssekretär des englischen Marine vor jetzt nahezu fünf Jahren im Parlament aussprach, Deutschland werde eines Morgens erwachen und hören, daß seine Flotte gewesen sei. Ich erinnere aus der jüngsten Vergangenheit an das geschmacklose Wort von der „Luxusflotte", das Mr. Churchill [illegible] ließ, und das noch geschmackloser [illegible] von „Ausräuchern der Ratten aus ihren [illegible]". Nach diesen Vorkommnissen hätte man wohl anderes von der englischen Flotte erwartet als das, was sie bisher geleistet hat. Ich möchte fast glauben, daß der Geist Nelsons nicht mehr in ihr lebt. Das Verhalten der Engländer führt aber leicht zu falschen Schlüssen, und man ist leider in unserem Vaterlande sich nicht ganz klar über den wesentlichen Unterschied, der hinsichtlich des Stärkeverhältnisses der gegnerischen Flotten besteht. Der Redner führte Zahlen und [illegible] es dahin zusammen, daß das Verhältnis zwischen der [illegible] englisch-französisch-russischen [illegible] nur 1:4 betrage, [illegible] berücksichtige, daß [illegible] vier russische [illegible] im [illegible] Frühjahr [illegible] Für das Mittelmeer [illegible] zwischen der [illegible] und der gegenüberstehenden [illegible] von knapp 1:2 [illegible] Kriegsflotte bisher [illegible] des Prinzen von Battenberg [illegible] energischen Vorstoß gemacht [illegible] sich an diesem System, seitdem Lord Fisher Erster Lord der Admiralität ist, kaum etwas geändert haben dürfte, so können wir daraus den Schluß ziehen, daß England unter allen Umständen beim Friedensschluß mit seiner Flotte als das weltbeherrschende Albion die Bedingungen zu diktiren in der Lage sein will. Es scheint fast, als ob der Geist des Krämervolkes auch in der Marine zum Durchbruch gekommen ist und daß man weniger um Ruhm und Ehre kämpft, als um rein materielle Vortheile. Vielleicht schätzt man unsere Kampfbegierde so hoch ein, daß man sich sagt: „Eines Tages werden sie doch kommen, und wir werden dann in einer für uns günstigen Situation die Schlacht aufnehmen können. Vielleicht auch, daß man uns wesentlich höher einschätzt, wie seinerzeit Nelson die Franzo-

Deutsches Unterseeboot.

Kaiser und Kronprinz.

Eine aufgedeckte Lüge.

Ludwig Ganghofer als Kronzeuge gegen gewissenlose Gerüchte.

Der Pariser „Excelsior" läßt sich von seinem Genfer Korrespondenten am 24. Februar wieder das Märchen von dem Tode des deutschen Kronprinzen erzählen. Der Genfer Berichterstatter behauptet, einen Brief aus Berlin erhalten zu haben, der auf's Bestimmteste versichert, daß der Kronprinz im Dezember gefallen sei und in aller Stille begraben wurde.

In seinem Bericht in den „Münchener Neuesten Nachrichten" über seinen Besuch beim Kaiser im Felde schildert Ganghofer einen Gottesdienst im Hauptquartier sowie den daran sich anschließenden schneidigen Vorbeimarsch der Garde. Wie da des Kaisers Augen leuchteten! „Ganghofer! Haben Sie das gesehen?!" ruft er freudestrahlend. „Großartig, wie die Leute marschiren! Ganz famose Menschen!"

Dann folgt die Fahrt mit dem Kaiser im Auto. Nur zwei Herren begleiten ihn, zwei Chauffeure mit Karabiner und Patronentaschen sitzen vorne. Sonst kein Schutz, kein Geleit. So will's der Kaiser. Bei der Fahrt über eine Nothbrücke meint er: „Da ist keine Gefahr. Was deutsche Pioniere bauen, das hält!" Und plötzlich spricht dann der Kaiser von der heiligen Begeisterung der Augusttage, von dem wunderbaren Zusammenhalten des deutschen Volkes. „Es ist meine schönste Freude, daß ich das erleben darf!" Und staunend sagt er: „Und wenn es nicht so gewesen wäre" . . . athmet auf und blickt nach der Trümmerstätte Donchery zurück. — Wir sind im Schlachtgelände von Sedan. „Dort oben," ruft der Kaiser, „dort hat mein Vater gestanden!" „Hier ist Napoleon mit Bismarck zusammengetroffen!" — „Dort ist Schloß Bellevue! Da war meines Großvaters Unterredung mit Napoleon!"

Durch das Ueberschwemmungsgebiet der Maas, auf hohem Damm, geht's weiter. Eine Ortschaft erhellt sich abzeichnend aus dem Woewrewald, und über eine Mauer hebt sich ein schmuckes, kleines Schloß hervor. Das Ziel der Fahrt. Im Schloßhofe begrüßt der Kronprinz mit sechs Herren seines Stabes den Kaiser. Die schlanke Gestalt des Siegers von Longwy scheint sich noch mehr gestreckt zu haben. Sein frisches, gesundes Gesicht ist gebräunt, die frohen Augen glänzen vor Freude. „Ein festes Stück vorwärts gekommen! 1200 Franzosen gefangen!" so verkündet er voller Freude dem Vater. „In einer Stunde kommen sie!"

Beim Frühstück sagt der Kaiser zum Kronprinzen: „Bei Dir ißt man besser wie bei mir! Ich werde mir überlegen, ob ich nicht Deinen Koch requiriren lasse!" Kaum ist das Obst gereicht, da heißt es: „Sie kommen!" Und richtig, ein Kinomann dreht auch schon kräftig die Kurbel auf der Straße. „Sie, photographiren Sie doch auch das, nicht immer mich!" ruft der Kaiser dem Filmkünstler zu. Mühsam, zerstört und erschöpft kommen die meisten Gefangenen näher, in vielen Gesichtern der seelenlose, stumpfe Sinn monatelanger Leiden. Unter den 1000 Mann sind keine Hundert hoch und gut gewachsene Leute. Manche ziehen ihr Käppi, und der Kaiser dankt. Ernst und schweigend stehen unsere Feldgrauen dabei.

Dann ladet der Kronprinz zu einer Fahrt im Auto ein, um nach einhalbstündiger Fahrt seinem Vater eine erklimmbare Stelle mit weiter Fernsicht nach den Argonnen zu zeigen. Wie eine langgestreckte, schwarze Schlange ziehen sie sich dahin, und aus der Ferne vernimmt man ein dumpfes Murren, ganz leise, kaum zu hören im Brausen des Windes, der den Hügel überweht. Beim Abstieg darf Ganghofer den Kaiser stützen, und langsam geht es hinunter, wie auf einer Gemsprirsch. Da gleitet der Führer selber aus, aber der Kaiser hält ihn fest mit starker Faust und frohmüthig sagt er: „Soldaten und Bürger müssen einander helfen, so gut sie können!" Ein beziehungsvolles Wort, das den Dichter wie die stärkste und tiefste zeitgemäße Mahnung selber deucht.

Unterredung mit Joffre.

Soissons — eine Episode.

„Bei Charleroi hätten wir unbedingt siegen müssen".

In der „Dépêche de Toulouse" veröffentlichte vor einigen Tagen ein bekannter südfranzösischer Publizist und Jugendfreund Joffres den Inhalt einer Unterredung mit dem französischen Generalissimus.

„Alles steht gut, ja vorzüglich!" rief Joffre aus, bevor ich ihn gefragt hatte. „Soissons?" „Das war eine Schicksalsfügung, vielleicht auch ein Fehler, wenn Du willst; auf jeden Fall aber nur eine Episode. Ich habe niemals auch nur eine Minute am schließlichen Siege unserer Sache gezweifelt."

„So hatte Joffre schon zu Beginn der Feindseligkeiten gesprochen. Auch heute spielte bei diesen Worten ein feines Lächeln um seinen Mund, aber nichtsdestoweniger stiegen mir die angstvollen Erinnerungen an den deutschen Vormarsch auf Paris und an die Niederlage von Charleroi wieder in's Bewußtsein. „Du mußt mir," sprach ich zu Joffre, „die Geschichte von Charleroi doch etwas näher auseinander setzen!" Ich fragte, ob es wirklich, wie man in weitesten Kreisen des Volkes und auch im Heere glaubt, wahr sei, daß wir damals in Belgien von einer gewaltigen feindlichen Uebermacht erdrückt worden seien. General Joffre, der in seinem Leben noch nie eine Unwahrheit gesprochen hat, antwortete darauf:

„Durchaus nicht! Keinesfalls! Unsere Armee war stark genug. Die Schlacht von Charleroi hätte von uns gewonnen werden müssen, und zwar zehn für einmal. Sie ging uns durch unsere Schuld verloren, durch ein Versagen der Führung. Lange bevor der Krieg ausbrach, war es mir klar geworden, daß von unseren Generälen eine große Anzahl abgearbeitet und müde war. Einige hatte ich direkt als untauglich befunden, als ihrer Aufgabe nicht gewachsen. Bei anderen waren mir Zweifel aufgestiegen, wieder andere beunruhigten mich geradezu. Ich hatte die Absicht geäußert, in der obersten Führung der Armee die abgenützten, unbrauchbaren Elemente durch jüngere Kräfte zu ersetzen und ich hätte trotz allen Kommentaren und Quertreibereien die in's Auge gefaßte Aufgabe durchgeführt. Aber der Krieg kam zu früh!

„Es gab unter den Generälen auch welche, denen ich vertraute, die dann aber meinen Erwartungen nicht entsprochen haben. Denn der eigentliche Heerführer kommt oft erst im Kriege, nicht aber in der „großen Bude" zum Vorschein. — Die Verantwortlichkeit im Kriege ist oft eine derart schwere, daß sie bei selbst verdienstvollen Männern die glänzendsten Fähigkeiten lahm legt. Und diese Katastrophe brach auch über einige meiner Führer herein. Es fand bei ihnen etwas wie eine Umwerthung aller Werthe statt. Ich erkannte ihre Schwächen und mußte vorbeugen. Mit verschiedenen unter ihnen verbanden mich Gefühle der Kameradschaft, ja selbst der Freundschaft. Aber, wenn ich auch meine Freunde liebe, die Liebe zu Frankreich ist in mir noch stärker. Ich habe sie kurzerhand ihrer Stellungen enthoben, was auch mit mir geschehen müßte, wenn ich untauglich, schwach befunden würde. Es war für die Betroffenen, wohlverstanden, keine Strafe. Es war nur eine von der öffentlichen Wohlfahrt diktirte Maßnahme. Ich waltete schweren Herzens meines Amtes. Als ich allein war, brach ich in Thränen aus."

„Um den Generalissimus von seinen trüben Gedanken abzulenken," brachte der Besucher das Gespräch auf den deutschen Rückzug von der Marne. Joffre führt ihn auf das Auftreten der während des deutschen Vormarsches in aller Eile und Stille bei Amiens neuaufgestellten Armee des Generals Manoury zurück, die den Deutschen in die Flanke gestoßen habe. (Das stimmt nicht ganz, da der Vormarsch dieser Armee bekanntlich von dem rechten Flügel Klucks zum Stehen gebracht werden konnte. D. Red.)

„Und jetzt?" fragte der Publizist weiter. „Es ist wirklich bedauerlich, daß die gegenwärtige Situation keinerlei Möglichkeiten zu ähnlichen entscheidenden Manövern bietet. Aber Du wirst wohl für uns noch eine Ueberraschung in der Tasche haben?"

„Selbstredend! Selbstverständlich!" entgegnete Joffre lachend. Und als hätte er einer weiteren, allzu indiskreten Frage ausweichen oder zuvorkommen wollen, fügte er nachdenklich bei: „Manövriren? Im Grunde genommen thun wir nichts anderes. Napoleon behauptete, daß er seine Schlachten mit Hilfe der Beine seiner Soldaten gewänne. Heute gewinnt man sie mit Hilfe der Lokomotiven. Das ist der ganze Unterschied."

„Emden II." in Hodeida.

Der Weg der Tapferen.

Eine der glänzendsten seemännischen Leistungen der Geschichte.

Zu der glücklichen Landung der tapferen Schaar der „Emden II" auf S. M. S. „Ayesha" in Hodeida wird geschrieben: In Hodeida, an der Südwestküste Arabiens, hat eines der schönsten und reizvollsten Kriegsabenteuer, das die Welt kennt, ein glückliches und ruhmreiches Ende gefunden. Es war ein langer Weg von den Keeling-Inseln über Padang nach Hodeida, den der kleine Dreimaster „Ayesha" mit dem stolzen Beinamen „Emden II" — zurückgelegt hat. Die Reste der tapferen „Emden", die wochenlang ganz England in Schrecken gehalten hat, haben auf diesem kleinen Dreimaster sich selbständig gemacht und die Thaten der vernichteten „Emden" fortgeführt. Unsere junge Marine hat in diesem kriegerischen Vorgang eine der herrlichsten Erinnerungen aufzuweisen, welche jemals eine Flotte besessen hat. Durch den ganzen Indischen Ozean ist das kleine Schiffchen gefahren und hat die große Strecke von Padang an der Westküste von Sumatra zurückgelegt, nicht ohne noch mehrere englische Handelsdampfer mit einem alten Geschütz zu vernichten. Hodeida liegt stark nordwestlich von Padang, durch das Meer getrennt. Der kleine Dreimaster mußte also, da Hodeida an der westlichen Küste von Arabien am Rothen Meer gelegen ist, bei der englischen Seefestung Aden vorbei, um durch den Bab-el-Mandeb nach Hodeida zu gelangen. Hodeida liegt nordwestlich von Aden, das an der Südküste von Arabien gelegen ist. Aden wird nicht mit Unrecht das „Gibraltar des Orients" genannt, da es eine starke englische Seefestung ist. Um so stolzer ist der Erfolg der braven „Emden"-Mannschaft, da sich daraus ergiebt, mit welcher Kühnheit und Umsicht die tapferen Seeleute den langen Weg durch englische und französische Wachen zurückgelegt haben. Von Aden braucht ein Segelschiff nach Bombay ungefähr 25 bis 27 Tage, da es sich um eine Strecke von 3780 Kilometer handelt. Der Weg Padang-Hodeida ist aber noch beträchtlich länger, so daß die Leistung der Mannschaften der „Emden II" in jeder Beziehung hervorragend genannt werden muß. In Hodeida wurden die tapferen Seeleute von den türkischen Truppen mit Freuden begrüßt, die hier auf Wacht stehen. Hodeida ist ein kleiner Hafenplatz, der nach dem Innern von Arabien einige gangbare Verkehrsstraßen aufweist.

Zu der bewundernswerthen That der „Emden"-Mannschaft, die nun bei den Türken eingetroffen ist, äußern sich die Wiener Blätter mit großer Anerkennung.

Die „Reichspost" schreibt: „Die Kühnheit des berühmten Durchbruchs der „Göben" und „Breslau" im Mittelmeer ist noch überboten worden durch den Durchbruch des Seehelden Mücke und seiner Genossen. Er dürfte für die Briten eine bittere Ueberraschung sein, weil er neuerlich der Welt offenbart, wie hoch die deutsche Seemannstüchtigkeit der britischen überlegen ist." Das „Deutsche Volksblatt" sagt: „Dieser Durchbruch der Landungsmannschaft der „Emden" unter dem Kapitänleutnant v. Mücke ist wohl eine der glänzendsten seemännischen Leistungen, welche die Geschichte kennt."

Keine Leibbinden mehr!

Berliner Blätter schreiben: Zuverlässigen Nachrichten zufolge legen die Unteroffiziere und Mannschaften an der Front auf die Ueberweisung von Leibbinden keinen großen Werth. Dagegen werden Kniewärmer, warme Fingerhandschuhe, Schals und Kopfschützer („Sturmhauben") mit großer Freude begrüßt und können zur Zeit nicht zahlreich genug gesandt werden.

Kohlenmangel in England.

Die größte Gefahr.

Auch Italien noch unter der Kohlennoth leiden.

Die Kohlenverschiffungen englischer Gesellschaften aus Häfen in West-Yorkshire-Distrikt hat in ein kritisches Stadium getreten. Wie bei Beginn „Streik" und Stillstand drohend wird, jetzt wieder Aussicht für eine friedliche Lösung des schwierigen Konfliktes. Von den Führern der Arbeiterschaft hat bereits Kundgebung getroffen worden, daß in allen Gruben, deren Besitzer sich zum nächsten Sonntag nicht die Bewilligung sämmtlicher Forderungen der Arbeiter schriftlich garantiren, die Arbeit einzustellen sei. Der von den Grubenbesitzern ausgehende Vorschlag einer Verständigungskonferenz mit den Vertretern der Arbeiterschaft ist in einer Versammlung der Führer der Minenarbeiter sehr kühl aufgenommen worden. Man sieht die Grubenbesitzer wissen, daß die Arbeiter zwar bereit wären, mit den Arbeitgebern zu einer Konferenz zusammenzukommen, daß sie aber nicht gesonnen seien, auch nur von der geringsten ihrer Forderungen abzugehen. „Noch all dem sieht," wie der Korrespondent der „Times" in Sheffield ausführt, „zu erwarten, daß die Arbeiter in den meisten Gruben des West-Yorkshire-Distrikts mit vierzehntägiger Frist kündigen werden; wenn nicht in letzter Stunde eine befriedigende Vereinbarung zustande kommt, wird der Betrieb in 250 Gruben eingestellt und ungefähr vierzigtausend Arbeiter werden feiern. Auf beiden Seiten scheint große Erbitterung zu herrschen und man verspricht sich wenig Gutes von der Konferenz, die trotz der unnachgiebigen Haltung der Arbeiter nächste Woche zusammentreten soll."

In London sowie in allen Industriegebieten verfolgt man mit begreiflicher Besorgnis die weitere Entwicklung dieses Lohnkampfes der Kohlengruben-Arbeiter. Denn dieser Strike würde für alle Industrien eine unerträgliche Verschärfung ihrer durch den bereits herrschenden Kohlenmangel ohnehin schwierigen Situation bedeuten. Für Kohle, deren Preis im Juli noch nicht ganz 8 Mark pro Tonne betrug, wurde im Januar bereits ab Grube 18 Mark bezahlt, und dieser Preis ist seither bereits auf 20 Mark pro Tonne gestiegen. Die Ursache dieser enormen Preissteigerung soll in den auf allen Bahnen herrschenden Transportschwierigkeiten zu suchen sein. Hierüber äußerte sich einer der größten Kohlenhändler Londons einem Vertreter der „Times" gegenüber folgendermaßen: „Da eine beträchtliche Anzahl von Grubenarbeitern in den Heeresdienst getreten ist, hat das geförderte Kohlenquantum natürlich eine gewisse Einbuße erfahren; aber hierin ist die Ursache für den gegenwärtigen Mangel an Kohlen nicht zu suchen, sondern in der auf allen Eisenbahnlinien herrschenden Verkehrsstockung. Große Quantitäten von Kohlen sind wohl unterwegs, aber sie erreichen ihr Ziel nicht. Ich selbst erhielt Ladungen aus einem kaum 160 Kilometer entfernten Distrikt drei Wochen nach ihrer Absendung. Wir Kohlenhändler profitiren durch die hohen Preise bei dem bestehenden Kohlenmangel durchaus nicht. Zu den 20 Schilling pro Tonne, welche die Kohlen an der Grube kosten, kommt die Waggonmiethe von 1 Schilling, welche wegen der verlängerten Transportdauer von vielen Gruben schon auf 2½ Schilling erhöht worden ist, dazu die Transportkosten, die je nach Entfernung 5½ bis 7½ Schilling für die Tonne betragen. Die Zufuhr, Pferde, Futter, kurz alles ist theuer, und dies treibt den Preis für die Tonne Kohle auf mindestens 30 Schilling im Großhandel hinauf. Bei solchen Preisen handeln die meisten Kohlenhändler mit Verlust."

In manchen Gegenden haben, wie die Unterrichts-Verwaltung mittheilt, die Schwierigkeiten der Kohlen-Versorgung schon solche Dimensionen angenommen, daß Schulen wegen Mangels an Heizungsmaterial geschlossen werden mußten.

Daß diese durch die herrschenden Transportschwierigkeiten hervorgerufene Kohlenknappheit sich durch einen ausgedehnten Strike in dem wichtigsten Kohlengebiet zu einer wahren Kohlennoth steigern würde, liegt auf der Hand. „Die Wirkungen eines solchen Strikes mitten im Kriege wagen wir nicht zu schildern," schreiben die „Times", „aber eine Beilegung der schwebenden Differenzen zwischen den Grubenbesitzern und ihren Arbeitern könnte nach unserer Meinung nur noch durch eine Intervention der Regierung erreicht werden, die an das patriotische Gefühl beider Parteien vielleicht nicht ohne Erfolg appelliren würde."

Die „Neue Züricher Zeitung" schreibt: Laut „Italia" ist die Frage der Kohlenbeschaffung für Italien weit ernster als die Getreideversorgung. Auf englische Kohle ist nicht mehr zu rechnen, ebensowenig auf amerikanische wegen der ungeheuren Frachtsätze. Die Rettung der italienischen Industrie könne nur aus Deutschland kommen. Eine Kommission von Wasserleitungs- und Gasgesellschaften wurde von dem Ministerpräsidenten und dem Handelsminister empfangen, denen sie die durch die Kohlennoth hervorgerufene Lage nahelegte und um Abhilfe nachsuchte.

Das Kriegsbuch.

Der Krieg von Robert Bei hat unter dem Titel „Kriegsbuch" gebunden Kriegserzählungen dem Leser [illegible] Es heißt bei Herrn, die „Deutsche Kriegszeitung" [illegible] in einem Geschäftsbrief dem Kriege gewidmet und dabei hervorhebt, daß das Kriegsbuch [illegible] Kriegs [illegible] Kriegsjahr [illegible] Kriegsbuch [illegible] Kriegsjahr [illegible] Kriegsbuch [illegible] Kriegsjahr [illegible] Kriegsbuch