Vom Bodensee zum Mälarsee.

Die Ostseefahrt der „Bodensee".

Von **Dr. Hermann Breuer, Berlin.**

Einen der wenigen Lichtpunkte im heutigen Deutschland bildet das Luftschiff „Bodensee", gleichsam als Wahrzeichen, daß dem deutschen Volk die Vorherrschaft in der Luft nicht zu nehmen ist. Von Friedrichshafen vermitteln die Delagluftschiffe den Verkehr mit Berlin und Stockholm, und nach Süden bis zum Mittelmeer soll ein ebenfalls von den Zeppelinwerken erbautes Riesenflugzeug den Luftverkehr aufnehmen; es ist nach erfolgreichen Probeflügen bereits in den Besitz einer schweizerischen Luftschiffahrtsgesellschaft übergegangen. Damit wäre der Luftverkehr vom Mittelländischen Meer bis Stockholm durch deutsche Technik erschlossen. Nachstehend bringen wir eine Schilderung des ersten Flugs Berlin—Stockholm—Berlin, der in Deutschland nicht seiner Bedeutung entsprechend gewürdigt wurde.

Kaum mehr als zwei Monate sind vergangen, seitdem das Berliner Luftschiff „Bodensee" der Deutschen Luftschiffahrts-Gesellschaft seine erste sturmerprobte Fahrt von Friedrichshafen nach Berlin unternahm, und trotz der Ungunst der Witterung in sechs Stunden glatt durchführte. Damals war wohl bei allen Teilnehmern der Wunsch wach geworden, daß es diesem Schiff vergönnt sein möge, recht bald als erstes die Schranken zu durchbrechen, die Haß und Krieg mit eherner Hand um Deutschland geschmiedet hatten. Daß dies aber noch vor dem nächsten Frühjahr möglich sein werde, daran dachte wohl niemand.

In der Steuergondel des Luftschiffs „Bodensee" während der Fahrt nach Stockholm.

Inzwischen ist aus dem Sommer eben erst Herbst geworden, die „Bodensee" hat ihr erstes halbes Hundert regelmäßiger Fahrten zurückgelegt, und 2000 Fahrgäste sicher an ihr Ziel getragen, und schon ist dieser Wunsch sich traumhaft schnell und glücklich verwirklicht! In kühner Fahrt ist das Luftschiff über Deutschlands Grenzen hinausgestürmt, über Land und Meer, bis dorthin, wo auf granitenen Felsen das stolze Stockholm aus den kalten Wassern des Mälarsees ragt. Zum erstenmal, solange die Erde kreist, haben Menschen vermocht, an ein und demselben Tage in Berlin, in Stockholm und wieder in Berlin zu sein! Berlin — Stockholm — Berlin in 17 Stunden! Wahrlich, der 8. Oktober ist ein wirklich historischer Tag in der Kulturgeschichte der ganzen Menschheit.

Denen, die an der Wunderfahrt teilnehmen durften, erschien sie so leicht und einfach, so selbstverständlich wie ein alltägliches Beginnen. Und doch war sie ein größeres Wagnis als die meisten ahnten. Für Schweden ist der Oktober bereits eine Jahreszeit, in der Stürme mit undurchdringlichen Nebellagen abwechseln, und die früh hereinbrechende Winternacht die Orientierung erschwert. Dazu fehlt in Stockholm jede schützende Halle, und es war natürlich unmöglich, das große Luftschiff im Freien übernachten zu lassen. Aber auch eine kurze Landung konnte bei dem Mangel an geschultem Personal verhängnisvoll werden, da die bereitwilligst gestellten Soldaten noch nie einen Zeppelin gesehen hatten und die tückischen Zufälle nicht kannten, denen eine Luftschifflandung auch bei ruhigem Wetter ausgesetzt ist. Trotz dieser Bedenken hatte die „Delag" sich entschlossen, die Fahrt noch in diesem Herbst zu versuchen, um möglichst frühzeitig Schweden für die im kommenden Sommer geplante Verbindung zu interessieren, und auch, um den Beweis zu bringen, daß die „Bodensee" selbst bei ungünstiger Witterung imstande ist, den Verkehr zwischen den europäischen Hauptstädten sicher zu vermitteln. Es war ein kühner Versuch. Er gelang. Ganz Deutschland sollte sich dessen freuen!

Ursprünglich war der 7. Oktober für die Fahrt vorgesehen. Aber am Vortage setzte plötzlich ein Witterungsumschlag ein. Das Barometer fiel um 9 mm. und ein Weststurm brauste in Windstärke 9 über ganz Skandinavien dahin. Auch für den 8. lauteten die Aussichten wenig günstig. Thorshavn meldete bereits Windstärke 8. Immerhin konnte mit einer vorübergehenden Beruhigung gerechnet werden. So gab Direktor Eckener, der für die Vorbereitungen in Stockholm weilte, funkentelegraphisch den Befehl zum Aufstieg für den nächsten Morgen. Es war noch Nacht, als die Berliner Gäste vom Bureau der Hamburg-Amerika-Linie im Auto hinaus nach Staaken eilten. Um nämlich die ganze Fahrt an demselben Tage vollenden zu können, war der Aufstieg auf halb sechs Uhr morgens bestimmt worden. Um 5 Uhr [illegible] erhob sich auch schon der leichte, stahlgraue Körper der „Bodensee" in den dämmernden Morgen. An Bord befanden sich 23 Fahrgäste, meistens Schweden, darunter mehrere Vertreter Stockholmer Blätter. Ein undurchdringlicher Nebel verhinderte zunächst jeden Ausblick. In der sonst so behaglichen Kabine war es empfindlich kalt, doch dampfender Mokka und feuriger Portwein erwärmten bald die Teilnehmer, und die Stimmung wurde fröhlich zuversichtlich. Nach 20 Minuten kam bereits die Kunde: „Stettin überflogen!" Es war 6 Uhr. Da klärte sich der Tag. Aus Wolkenschleiern grüßte die langgestreckte Waldküste Usedoms herauf. Grau und endlos stieg die See zum Horizont. Man sah ihre schwere Dünung sich heben und senken, da das Luftschiff ziemlich tief flog. Bisweilen drang die Sonne durch und warf einen schwarzen Fischschatten auf die flimmernden Wasser. Wie ein Delphin jagte und sprang er über Wellenberge und -täler. In stummer Ergriffenheit verfolgte man das seltsame Schauspiel von sicherer Höhe. Gegen acht Uhr löste sich die Felsenküste Bornholms aus Dunst und Nebel. In zehn Minuten war die ganze Insel überflogen, eine halbe Stunde später bereits Schwedens Flachküste in Sicht. Aber noch nicht genug der Wunder! Zauberkräfte trugen nicht nur das Schiff über Land und Meer, sie vermittelten auch Stimmen und Grüße nach dem fernen Ziel, noch ehe der Boden Schwedens erreicht war. Von der Führerkabine aus wurde drahtlos mit der Radiostation Vaxholm in den Schären, dicht vor Stockholm, nicht etwa gefunkt, nein, telephonisch gesprochen, und die Verständigung war überraschend klar. Bald entspann sich ein reger Gedankenaustausch zwischen dem Luftschiff und Stockholm, an dem auch die Reisenden teilnahmen. Wer hätte nicht an die Verwirklichung aller Märchenträume denken müssen! Weilte man überhaupt noch auf dieser grambeladenen Erde? Tief unten dehnte sie sich, bald farblos von Wolken umschattet, bald aufleuchtend in bleichem, verlorenem Sonnenstrahl. Um dunkle Inseln schäumte weiße Brandung, im Nebel verlor sich Ölands langer Dünenstrand. 9 Uhr 15 wurde das historische Kalmar überflogen. Das Luftschiff folgte dem Lauf der Küste. Vorübergehend verschlechterte sich das Wetter. Kleine Regenböen prasselten auf den breiten Rücken der „Bodensee" hernieder, wie ein flinker Segler hob und senkte sie sich im Winde, der an Flanken und Gestänge rüttelte, stieß aber unentwegt rasch vorwärts. In das Brausen des Sturmes mischte sich das dumpfe Brüllen der See. Aber niemand an Bord fühlte sich unbehaglich. Jetzt war man über Schwedens Schärenwelt. Tausende Inselchen, Granitklippen und Felsenwirrsale erhoben sich schwarz aus weißem Schaum. Das Luftschiff bog gegen Westen. Mitten aus dunklen Tannenwäldern blitzten gewundene Wasseradern, weite stille Seen öffneten sich, und zwischen einer Urwelt von Fels, Wald und Wasser schwammen weiße Segel dem Meere zu. Man war in der Nähe Stockholms. Schon grüßte Saltsjöbadens schmuckes Strandhotel, und dort vor uns steil aufragende Granitwände. Zwischen ihnen die Arme des Mälarsees, die das Häusergewirr einer großen Stadt umfangen. Scharf gegen den Himmel die spitzen Türme von Riddarholm und der Katharinenkirche. Das Ziel war erreicht. Da unten breitete sich Stockholm. Es wurde ein Empfang, wie damals, als der erste „Zeppelin" über das freudeberauschte Berlin seine Kreise zog. Tausende von Menschen auf allen Dächern, Türmen, Felsen und freien Plätzen. Tausendstimmiges Willkommen und Tücherwinken. Es war halb 1 Uhr. Nun eine halbstündige Schleifenfahrt über die königliche Stadt. Was war die berühmte Aussicht von Katharinenhissen, was der Rundblick von Skansen gegen das Bild, das sich wechselnd in Farbe und Beleuchtung dem Auge bot! Dazu der nicht endenwollende Jubel der Massen. Punkt 1 Uhr senkte sich die „Bodensee". Es wurde eine rasche und leichte Landung, und die schmucken Soldaten benahmen sich sehr geschickt. Nun begann der Zudrang der Menge. Der Kronprinz, mehrere Prinzen des schwedischen Königshauses, der deutsche Gesandte in Stockholm sowie alle hohen Würdenträger der Hauptstadt waren erschienen, um das Schiff und die Kabine zu besichtigen, deren behagliche Vor[illegible] ihre Bewund[illegible]. Jubelnd empfing man die angekommenen Fahrgäste, die ihrer Begeisterung überschwenglichen Ausdruck verliehen. Inzwischen mußte Gepäck aus und eingeladen, die neu Reisenden aufgenommen, Benzin und Oel eingeholt werden, und das alles geschah in 50 Minuten! Genau [illegible] Uhr 50 erhob sich das Schiff schon wieder mit seinen neuen Fahrgästen in die Lüfte, begleitet von den brausenden Abschiedsrufen der Menge. Wieder waren alle Dächer und Plätze besetzt, und der Jubel aus der Tiefe übertönte selbst das Surren der Propeller. Bei leichtem Nebel ging es in rascher Fahrt über das Vorland zur See hinaus. Bald nahm der Wind zu. Regenböen verschleierten Land und See. Allmählich klärte es sich auf, und bis zum Eingang in den Kalmarsund blieb die Fahrt ruhig und schön. Dann aber kam das Unwetter, dessen Nahen längst erwartet war. Mit voller Wucht entlud es sich über Südschweden. Die Geschwindigkeit mußte bedeutend gemäßigt werden, und mühsam bahnte sich das Luftschiff seinen Weg gegen den rasenden Sturm, der es umfauchte, als wollte er es in Stücke zerfetzen. Die See, urspünglich schwarz durch Böen, wurde weiß von jagenden Brechern, zwischen Wolken leuchtete der Vollmond taghell und bestrahlte das Meer, das in weißem Gischt rauchte. Oft schien es, als wollte der Schaum heraufspritzen und die empörte See den kühnen Wundervogel in die Tiefe ziehen. Es waren Bilder von furchtbarer Größe und Wildheit. Bei Bornholm, das um 8 Uhr erreicht wurde, besserte sich das Wetter etwas. Der Sturm ließ nach und drehte nach Nordwest, so daß wieder raschere Fahrt ermöglicht wurde. Als das Luftschiff über Swinemünde deutschen Boden erreichte, konnte es seine gewohnte Geschwindigkeit von 120 km in der Stunde wieder aufnehmen. Das deutsche Flachland schlief im Vollmondschein. Aber man hatte kein Auge mehr dafür, allzu mächtig lebte noch im Herzen das gewaltige Schauspiel der sturmgepeitschten See. Um 11 Uhr wurde Spandau erreicht, und eine Viertelstunde später landete das tapfere und glückhafte Schiff in Staaken. Die Wunderfahrt war beendet. Möge sie der Auftakt sein zu neuen, größeren Wundern der „Bodensee" und ihrer späteren Schwestern! Wer aber noch an Deutschlands Zukunft verzagen will, der sollte beschämt der Begeisterung gedenken, die mit [illegible] Jubelrufen aus tausend Schwedenherzen brach: [illegible] Thysland!

Vom geistigen Schiebertum in Berlin.

Von **Oskar Mysing.**

(Kölnische Zeitung.)

Berlin, im November.

„Bum, bum! Meine Enthüllungen sind die allein richtigen. Fünfzig Pfennige das Heft! Wollt ihr wissen, wer an euerm Elend, euern Steuern, euern Wucherpreisen schuld ist? Kauft mich! Lest mich!" „Der Weg zur Rettung — einzig und allein der Staatsbankrott!" „Das Paradies auf Erden. — Neue kommunistische Monatsschrift. Sechzigtausend Abonnenten!" „Die Schuld an Deutschlands Zusammenbruch. Enthüllungen aus Hofkreisen. Staunenswert, erschütternd!" So tönt es an den Straßenecken und in den Sälen Berlins, wo abgerissene Broschürenverkäufer ihre Hefte schwingen; so schwirrt es durch die Gehirne wie die Bilder auf der Zappelleinwand eines Kinos; immer neue Gestalten mit immer neuen Programmen tauchen auf, eines immer verführerischer als die andern. Das geistige Schiebertum, das in der Politik die Führung hat, schwingt seinen Korybantentanz, sucht mit immer neuem Rasseln des Thyrsusstabes die Menge zu betäuben. Und ich muß gestehen, daß ich von einem gewissen Standpunkt aus Leute, die bloß Zucker und Kaffee verschieben, für minder übel halte, wenn man sie mit diesen andern vergleicht, die zum Teil daran schuld sind, daß eine große Nation wie die unsrige in solches Unglück gestürzt ist. Der geistige Hexenkessel, den das revolutionäre Berlin darstellt, wird von politischen Schiebern geleitet, die seit einem Jahre hier die Oberhand haben, nachdem sie jahrelang vorher auf andern Kulturgebieten „geschoben" — das heißt Ideen gefälscht haben. Das Kennzeichen des Schiebers überhaupt liegt in der Verschleierung des Kernpunktes, um den es sich bei einem Geschäft eigentlich handelt. Das aber bringen die Ideenschieber meisterhaft fertig, und auf diese Weise führen sie jahraus jahrein den geduldigen deutschen Michel und insbesondere die sich so klug dünkende Reichshauptstadt an der Nase herum.

Man muß da etwas auf die geistigen Eigentümlichkeiten dieser Hauptstadt der Intelligenz eingehen. Diese sind freilich für den flüchtigen Reisenden, auch für den, der nur in bestimmten Kreisen Berlins verkehrt, nicht so leicht zu erfassen. Der äußere Anschein müßte jeden zu der Meinung verführen, daß hier ein Mittelpunkt politischer Weisheit sei. Die scharfe, kritische Art des Volkes, die unzweifelhafte Intelligenz in fast allen Schichten, das allseitige Bildungsstreben unterstützen die Täuschung von der politischen Begabung des Berlinertums. Dazu kommt eine sehr vielseitige und gewandt geleitete Tagespresse, die eine demokratische Tonart selbst in der ärgsten Reaktionszeit beibehalten hatte, und die heute natürlich erst recht das große Wort führt. In der Durchführung eines ziemlich unduldsamen Doktrinarismus der Freiheitsapostel und in der Behandlung der einzelnen Fälle, die diesem Doktrinarismus dienen, ist diese Presse groß; sie versagt fast regelmäßig, wenn sie die großen Linien in der Volksentwicklung, wenn sie die historischen Wirklichkeiten in unserm Staatsleben festlegen soll. Es gehört einige Zeit dazu, um in Berlin zu entdecken, daß mit wenigen Ausnahmen in der Arbeiterversammlung wie im Salon, im Kaffeehause wie an der Straßenecke eine erstaunliche politische Unreife das große Wort führt. Eine Unreife, die aus tiefsten Gefühlsrichtungen, aus fremden Einflüssen und aus dem Mangel einer großen politischen Ueberlieferung zu erklären ist. Und auf dem Grunde der Seelen hier stößt man fast überall auf das Bedürfnis nach einer Herrenkaste, die sie regiert, gleichviel, woher diese Kaste kommt, und wie sie aussieht. Das ist der grundsätzliche Unterschied in den geistigen Zügen Berlins einerseits und etwa denen von London und Paris anderseits, ein Unterschied, der sehr bedeutsame Folgerungen nach sich zieht.

Der zweite sehr wichtige Faktor für die Beurteilung Berlins sind die Einflüsse, die beständig von den östlichen und südöstlichen Grenzen her hier eindringen. Berlin ist die große Kosmopolis des Ostens. Es zieht alle politischen und kulturellen Hochstapler, alle Gauner und Katilinarier des russischen Chaos, alle strebernden Galizier mit der Gewalt eines Magneten an. Das nüchterne norddeutsche Bürgertum, der hier und da noch in alten Stammsitzen sitzt, mag sich dagegen wehren wie es will. Es wird überschrien, übertölpelt, einfach überrannt von den Eindringlingen. Es gibt hier eine [illegible] in der Wesensart der Stadt liegende „russische Gefahr", die schon Jahrzehnte alt ist, die aber jetzt einem Höhepunkt zueilt. Jetzt, im November 1919, leben in diesem Berlin, wo sozusagen um jedes Zimmer gekämpft wird, wo Lebensmittel, Raum, Arbeitsgelegenheiten für die Einheimischen so knapp sind, gegen 70,000 Russen, von denen höchstens ein Zehntel gemeldet wird. Man mache sich den Einfluß eines so zahlreichen, zum Teil aus Fanatikern bestehenden Volkselements auf die Bevölkerung klar. Aber die Einheimischen? wird man fragen, warum lassen sie denn diese schädlichen Gäste und ihr politisches Gaukelspiel aufkommen? Darauf gibt es eine sehr einfache Antwort, die, so nüchtern sie klingt, doch die reine Wahrheit enthält: Der größte Teil des Bürgertums hatte hier bisher überhaupt keine Zeit, Politik zu treiben. Der solide, ehrliche Mittelstand, der, der den Ruf von Berlins Intelligenz und Berlins Fleiß über die ganze Welt getragen hatte, der hatte immer derartig gearbeitet, daß ihm für politische Betätigung keine Stunde Zeit am Tage übrigblieb. Sonst hätte ja auch Deutschland nicht diese Riesenentwicklung im Handel und in der Industrie machen können, die vor dem Kriege unser Stolz und die Furcht der andern war. Das muß man sich immer klarmachen, wenn man von der politischen Schlaffheit des Bürgertums redet. Entweder das eine, oder das andere! Beides zugleich ist schwer möglich. Politik erfordert die ganze Zeit eines ganzen Mannes. Sie hat in Frankreich und England besondere Klassen von Nur-Politikern hervorgebracht, deren Beruf höchstens durch einen nichtssagenden Titel oder durch eine Pfründe verdeckt war. In Deutschland gab es diese Nur-Politiker auch, unter den Arbeitern, höchst selten unter den bürgerlichen Schichten. Daß diese sich mehr als bisher an der Politik beteiligen, ist eine Forderung, über die wir alle einig sind. Wie das aber mit der geplanten Wiederherstellung von Deutschlands Handel und Industrie zu vereinigen ist, ist eine Frage, die die Zukunft noch lösen muß.

Nun mache man sich klar, wie auf der Grundlage dieser eigentümlichen Veranlagung das politische und geistige Schiebertum hier gedeiht. Es gibt alles für Politik aus, was nicht Politik ist. Es wirft Werte auf den Markt, steigert sie zu gewaltigen Schätzungen hinauf, und hat mit ihnen keine andern Endabsichten als die Befriedigung seiner Eitelkeit und die Ausbeutung der Dummheit. Es setzt eine geistige Oberklasse auf den Thron, deren Orakel mit einer tyrannischen Hartnäckigkeit vor der armen heißhungrigen Menge, die in dieser Zeit der Verwirrung nicht aus noch ein weiß, angepriesen werden. In Berlin schwirrt immer die Luft von neuen Gedanken; hier hat jedermann neue Pläne, hier werden immerfort neue Bedürfnisse entdeckt, von denen selbstverständlich, die sie ausbeuten wollen. Von zehn Leuten, die hier von Politik sprechen, haben sieben nur ihr Geschäft im Auge, das beweist jedes kleine Tagesereignis. Bezeichnend war die Geschichte des sogenannten Eulen-Verlags, dessen Unternehmer vor kurzem verhaftet und dem Strafrichter zugeführt wurden. Sie hatten sich anheischig gemacht, ein nationales Witzblatt, dessen Programm sie veröffentlichten, zu gründen, und sie hatten darauf über 8000 Bestellungen zum Jahrespreise von 20 Mark gewonnen. Die Herrschaften zogen es vor, als sie die Dummen gefunden hatten, überhaupt kein Witzblatt herauszugeben und nur die Bezugsgelder einzustecken. Eine beachtenswerte Rolle in diesem Hexensabbat spielt das schreibende Schauspielertum. Die zwei meistgenannten Wochenschriften Berlins sind von einem ehemaligen Schauspieler und von einem Theaterkritiker gegründet worden. Die Gewohnheiten, die ganz eigentümliche Denkweise der Bühne, ihre Sucht nach Augenblickswirkungen werden damit in die Kreise führender Journalisten übertragen, die die Menge leiten und beraten sollen. Nun hat diese Stadt ohnehin eine verhängnisvolle Neigung zum Komödiantentum, einen Ueberschuß von Theatern, eine falsche und übertriebene Fernsicht in allem, was die Bretter angeht. Was bei diesen Leitern der öffentlichen Meinung erst Spiel war, wird in zweiter Linie Geschäft und in dritter Politik. Das Komödiantentum und die ausländischen Einflüsse sind das Verderblichste in dieser Art von Berlinertum.

* Gemeinsam müssen alle diese Schieber den Glauben unterstützen, daß Deutschland bis zum Herbst 1918, der uns die „Befreiung" brachte, ein unter einem verrotteten Regiment zurückgebliebenes Land war, das auch in Kirchen-, Schul- und Kunstangelegenheiten im höchsten Grade reformbedürftig war. Denn wenn sie diesen Glauben nicht durchsetzen, so hat ja ihre eigne Ramschware, die sie als Ersatz anbieten, keinen Wert und würde keinen Absatz finden. Dieser Pessimismus gegenüber Deutschlands geistigen Werten ist der helle Wahnsinn für jeden, der sich erinnert, wie unser Land bis zum Sommer 1914 in allen Kultur-, Verkehrs- und Schulangelegenheiten von ganz Europa bewundert wurde und überall als vorbildlich galt. Es findet hier eine geradezu verbrecherische Fälschung der öffentlichen Meinung statt. Der allgemeine Reformschwindel dieser Thersites-Gestalten tut so, als wären wir ein fernfaules Land gewesen, dem der Verleumdungsfeldzug der andern ein berechtigtes Urteil gesprochen hätte. Spätere Geschlechter werden Mühe haben, diesen Wahnsinn zu begreifen. Hierbei wie bei andern Gegenständen denkt man mit Trauer und Schmerz daran, wie verhängnisvoll es geworden ist, daß der Krieg uns so viel wertvolles Menschenmaterial geraubt hat. Daß er unter den Geistigen, unter Lehrern, Künstlern, Universitätsgelehrten uns so manche junge tüchtige Kraft wegnahm, auf die wir für die Zukunft zählten, hat schwere Folgen gehabt. Ohne diese Verluste wäre schwerlich eine solche Verwirrung der Geister eingetreten, wie die, von der wir jetzt entsetzte Zuschauer sind. Ohne diesen Ausfall hätten wir jetzt nicht diesen schäbigen Ersatz, den „Zivilisationsliteraten" auf der öffentlichen Bühne, wo er seine politischen Hanswurstsprünge macht, ohne zum Politiker den geringsten Beruf zu haben. In seinem lesenswerten Werke „Betrachtungen eines Unpolitischen" gießt Thomas tionsliteraten die grimmigste Satire aus; tionsliteraten de grmmgste Satre aus; in der Zeit, als er das Werk schrieb, war dieser noch nicht einmal durch die Revolution und den Zusammenbruch auf die Höhe seiner Wirksamkeit gelangt. Vor etwa zwanzig Jahren wurde man, wenn man durch die nächtliche Friedrichstraße ging, an bestimmten Ecken von einer Horde verdächtig aussehender Kerle angeschrien: „Halten Sie die große Schnauze!" Es war nur die zarte Aufforderung zum Bezug und zum Ankauf eines Skandalblattes, genannt: „Die große Schnauze". Seitdem haben die Meinungen gewechselt, die Parteien, die Verfassungen, aber das allein Bodenständige war doch die große Schnauze; die ist geblieben.

Neben diesen politischen Schiebern, die mit voller Absicht ihren durchsichtigen Zielen zusteuern, haben wir noch eine Anzahl philosophischer Narren, die an irgendein nebelhaftes Programm, das sie sich gemacht haben, die Reform unsers gesamten Kulturlebens knüpfen, und die sich zum Beispiel anheischig machen, dem darniederliegenden Deutschland mit Buddhismus, Spiritismus oder Okkultismus auf die Beine zu helfen. Diese sind meist harmlos, kommen selten auf die öffentliche Bühne und werden nur von andern, besonders gern von Ausländern mißbraucht, die unsre überflüssige Bildung zu nutzbringenden Beutezügen für sich selbst ausmünzen. Man muß sich bei allem dem damit trösten, daß es im Jahre 1848 nach allen Berichten in Berlin kaum anders zugegangen ist. Auch damals schossen eine Unmenge neuer Tageszeitungen und Wochenschriften sowie Witzblätter wie Pilze aus der Erde und verkündeten geräuschvoll neue Welterlösungsprogramme. Auch damals glaubten Leute, die noch gestern in der Barbierstube tätig gewesen waren, oder die Hunde kuriert hatten, sich zur Politik berufen und fingen an, auf der öffentlichen Bühne ihren Schaum zu schlagen. Den „mißvergnügten Literaten" gab es auch damals schon; die zeitgenössischen Witzblätter stellen ihn dar, wie er mit der Kaffeemaschine und der langen Tabakpfeife von Ort zu Ort zieht und Revolution stiftet. Schon damals gab es die kommunistischen Weltpropheten, die selbst die Bibel für ihre Hetzreden mißbrauchten, so wie es der durchgefallene Predigtamtskandidat Berends tat. Und schon damals bewiesen die gebildeten Kreise Berlins ihre ungeheure politische Intelligenz, indem sie diesen durchgefallenen Kandidaten im Mai 1848 als Abgeordneten für die Nationalversammlung sogar in zwei Berliner Wahlkreisen aufstellten.

Wir könnten lachen über diese Seelenwanderung der Dummheit; leider aber haben alle diese Torheiten, die eine Minderheit am Strande der Spree treibt, immer eine sehr ärgerliche Folge. Und das war 1848 genau so wie heute. Das stets auf dem Sprunge liegende Mißtrauen der Provinz gegen Berlin regt sich und treibt allen denen Wasser auf ihre Mühlen, die mit Trennungs- und Unabhängigkeitsgelüsten ihre verbrecherischen politischen Geschäfte machen. Auch in regelmäßigen Zeiten hätte Berlin bei uns nicht entfernt die Macht über die Gemüter wie Paris und London in ihren Ländern. Und nun gar jetzt! Man muß hören, mit welchem Achselzucken jetzt im Osten und Westen gelegentlich das Wort „Berlin" ausgesprochen wird. Das geistige Schiebertum, das sich hier breitmacht, treibt Schindluder mit dem einzigen, was uns nach dem unglücklichen Frieden geblieben ist, mit der Reichseinheit und mit dem Glauben an unsre Volkskraft.

Beruhigend.

Tourist (atemlos): „Ist das Postauto schon abgefahren?"

Hausknecht: „Grad, Sie könnas noch riech'n!"

Scherzfrage.

Welche Aehnlichkeit ist zwischen einem Gecken und einer Uhr?

Man zieht sie beide auf und läßt sie laufen.

Tischgespräch.

Er: „Mögen Sie Anton Wildgans ‚Liebe'?"

Sie (errötend): „Aber Herr Doktor, den Herrn kenn' ich ja gar nicht."

Ueber den U-Boot-Krieg.

(Berliner Tageblatt.)

Herr v. Bethmann Hollweg sagte aus: Mir ist es, als ob General Falkenhayn und auch später die Oberste Heeresleitung den Standpunkt vertreten haben, daß unsere Flotte mithelfen müßte, damit wir den Krieg zu Ende bringen könnten." Mehrfach wurde auch von anderer Seite zum Ausdruck gebracht, die Oberste Heeresleitung habe die Ansicht gehabt, sie bedürfe, um den Krieg siegreich zu beenden, der Unterstützung durch die Flotte, im besonderen der durch die U-Boote. Es ergeben sich zwei Fragen: 1. wie dachte sich die Oberste Heeresleitung die Unterstützung durch die Flotte, d. h. durch die Schlachtschiffe und Kreuzer, und 2. was konnte, was durfte sie von der Tätigkeit der U-Boote im Handelskrieg erwarten?

ad 1: Die Oberste Heeresleitung mußte Bescheid wissen a) welche Stärke unsere Hochseeflotte hatte, b) welches die Stärken der britischen, französischen und der in der Ostsee versammelten russischen Seemachtmittel waren. Sie mußte also wissen, daß bei Beginn des Krieges uns zur Verfügung standen: 1 Million und 345,400 an fertigen und im Bau befindlichen Kriegsschiffstonnen, den Engländern 2 Millionen und 798,460 Tonnen usw. Läßt man die französischen und russischen Streitkräfte außer Betracht, so war also schon allein die britische Flotte mehr als doppelt so stark als die deutsche. Beachtet man ferner, daß die britischen Großkampfschiffe im allgemeinen über weiter tragende Geschütze und höhere Geschwindigkeit als die unseren verfügten, so wird man erkennen, daß keine Hoffnung auf wesentliche Hilfe durch unsere Hochseeflotte aufkommen durfte. Vor allem nicht, wenn ruhige Ueberlegung waltete, die sagte: die Engländer werden eine Schlacht in der Nähe der deutschen Küsten vermeiden, denn sie erreichen ohne eine solche ihren Zweck, die Absperrung Deutschlands von Uebersee. Einmal war die britische Flotte so leichtfertig, sich in einen Kampf einzulassen, am 31. Mai 1916 vor dem Skagerrak. Sie hat es bereut. Es kam nicht zu einer zweiten Schlacht, einerseits, weil die Engländer durch Schaden klug geworden waren, und nicht zum zweitenmal eine Unbesonnenheit begingen, andererseits, weil unsere Flotte nicht mehr imstande war, einen abermaligen Waffengang, der auch nur einigen Erfolg versprach, zu wagen. Die Oberste Heeresleitung durfte somit bei sachgemäßer Prüfung nicht mit der Hilfe durch die Hochseeflotte bei Niederringung des Feindes rechnen.

ad 2: Was den U-Boot-Krieg angeht: Wenn die Meinung bestand, daß uns die U-Boote den Sieg bescheren sollten, warum veranlaßte die Oberste Heeresleitung nicht die Bereitstellung der nötigen Mittel? An dieser Stelle wurde fortgesetzt verkündet, daß das U-Boot, das im Handelskrieg eingesetzt wird, geeignet sei, einen ausschlaggebenden Erfolg herbeizuführen. Aber es wurde auch immer wieder betont, daß die nötige „große Menge" von U-Booten vorhanden sein müsse. Der „Manchester Guardian", — man darf wohl sagen, die aufrichtigste englische Zeitung — schrieb am 4. Juni 1918: „Im jetzigen Kriege hat uns die Tatsache gerettet, daß die deutsche Marineverwaltung nicht an das U-Boot geglaubt hat und selbst nach Beginn des Krieges nicht gleich die im U-Boot schlummernden Möglichkeiten erkannte. Wir erhielten dadurch Zeit, unsere Abwehrmaßnahmen auszubauen, je nachdem die Gefahr wuchs. Wir müssen damit rechnen, daß bei nächster Gelegenheit uns diese Gnadenfrist nicht gegeben wird. Wenn Deutschland von Beginn an in der Lage gewesen wäre, den U-Boot-Krieg in voller Stärke zu führen, so hätte England infolge der größeren Schiffsverluste unterliegen müssen." Diese Sätze entsprechen leider den Tatsachen. Es fehlte uns die nötige „große Menge" von U-Booten, und es wurde auch nicht dafür gesorgt, daß wir sie erhielten.

Daß Tirpitz vor dem Kriege nur mit großem Widerstreben den U-Boot-Bau betrieb, ist sattsam bekannt. Aber auch im Laufe des Krieges taten er und sein Nachfolger, v. Capelle, viel zu wenig, um die Unterlassung früherer Zeit auszugleichen. Fertige U-Boote hatten wir bei Ausbruch des Krieges nur 27. Es wurden 1914 bei den Werften an größeren U-Booten — also nicht solchen mit geringem Aktionsradius, die später von der flandrischen Küste aus benutzt wurden — bis zur Nummer 62 bestellt und 1915 bis zu Nummer 104. Das war alles, was Tirpitz an größeren Booten den Werften zu bauen aufgab, den Werften, die das Vielfache von den Aufträgen, die sie erhalten haben, damals hätten ausführen können. v. Capelle erteilte im Mai 1916, nach der Verabschiedung des Herrn v. Tirpitz, Auftrag für Nummer 105 bis 157. Insgesamt hat Tirpitz während seiner Amtsführung, also in 20 Monaten, 54 U-Boote vom sogenannten Ms-Typ — das heißt von rund 800 Tonnen Deplacement —, mit zusammen 41,766 Tonnen, und an kleinen „UB"- und „UC"-Booten 38,698 Tonnen bei den Werften bestellt, also in Summa 80,455 Tonnen. v. Capelle gab von März 1916 bis Juni 1917 den Auftrag von insgesamt 100,800 Tonnen. Er erbrachte so den Beweis, daß unsere Werften weit mehr zu leisten fähig waren, als Tirpitz ihnen zugetraut hatte. Bethmann Hollweg hat dann auf Betreiben fortschrittlicher Abgeordneten durchgesetzt, daß Capelle weitere 63,506 Tonnen im Juni 1917 und 93,996 Tonnen im Oktober 1917 bestellte. Aber erst im September 1918, als Capelle außer Dienst gegangen war, erfolgte der richtige Auftrag an die Werften von seiten des neuen Chefs, des Admirals Scheer, das heißt: 333 U-Boote mit 224,280 Tonnen. Wie sehr sich auch Herr v. Capelle noch gegen den Bau von U-Booten sträubte, geht aus einer seiner Reden im Hauptausschuß hervor, in der sich folgende Sätze finden: „Was sollen wir später mit allen den U-Booten anfangen? Wie soll das Avancement der Offiziere sich gestalten? Was soll mit den vielen Leutnants, die jetzt U-Boot-Kommandanten sind, gemacht werden? Es muß doch auch hier, wie in allen Dingen, ein gewisses Maß innegehalten werden. Wir haben uns schon im Reichsmarineamt mit der Frage beschäftigt, einen besonderen Unterseebootshafen einzurichten."

Die Frage ad 2, „Was durfte die O. H. von der Tätigkeit der U-Boote erwarten? ist folgendermaßen zu beantworten: die O. H. mußte berücksichtigen, daß die Zahl unserer U-Boote sehr gering war, daß der Bau der U-Boote außerordentlich langsam fortgeschritten war und auch in Zukunft im Hinblick auf das ständig mehr fehlende Material wenig befriedigend sein müßte, daß die vorhandenen U-Boote infolge der Ueberanstrengung bald aus der Front gezogen werden, daß die Angaben des Admiralstabs bezüglich der versenkten Tonnen nur mit starker Reserve hingenommen werden durften, daß die Abwehrmaßnahmen der Feinde naturgemäß wachsen würden, daß die englische Flotte zweifelsohne imstande sein würde, falls wirklich einmal Lebensmittelnot auf den britischen Inseln einträte, den unbedingt erforderlichen Transporten sicheres Geleit zu geben (unter Umständen wären dann Nahrungsmittel auf Kriegsschiffen herangeschafft worden), und endlich, daß die Amerikaner kraft ihrer industriellen Leistungsfähigkeit und unerschöpflichen Rohstoffe — ganz abgesehen von ihren militärischen Machtmitteln — den Engländern bei Bekämpfung der U-Boot-Gefahr sehr wirkungsvolle Dienste leisten müßten. Wäre von der O. H. dies alles bedacht worden, dann hätte sie, statt mit übertriebenem Optimismus sich leichtfertig auf das Gutachten des Admiralstabs zu verlassen, und auf das von allen deutschen Handelskreisen, die nicht mit der nötigen Objektivität die Verhältnisse beurteilten, niemals damit gerechnet, daß die U-Boote mithelfen würden, den Krieg siegreich zu beenden.

Dem deutschen Volk hätte man zu rechter Zeit reinen Wein einschenken sollen, ihm zum Beispiel sagen, was Tirpitz in seinen „Erinnerungen" — in einem Brief am 6. Februar 1915 — schrieb: „Das Schlimme bei der Aktion mit den U-Booten ist, daß die Versumpfung vor allem dadurch herbeigeführt werden wird, daß wir jetzt nicht genug Boote haben." Dann wäre es nie dahin gekommen, daß, wie Bethmann Hollweg äußerte, „die weitesten Volkskreise" den U-Boot-Krieg forderten. Aber die Wahrheit wurde unterdrückt. Auch den wenigen Reichstagsabgeordneten, die Bescheid wußten, wurde der Mund verschlossen — von den Kollegen; und die Zeitungen, deren Vertreter die ungenügende Zahl unserer U-Boote kannten, waren durch die Zensur gezwungen, stillzuschweigen. Nur ganz vereinzelt gelang es einmal versteckt zwischen den Zeilen anzudeuten, wie es stand. So wurde im „Berliner Tageblatt" durch den stereotypen Satz: „man vergesse nie, daß es vor allem auf die Quantität der U-Boote ankommt," der Versuch gemacht, aufklärend zu wirken, darauf hinzuweisen, wie schwach ziffernmäßig unsere U-Boot-Waffe war.

Wäre endlich dem deutschen Volk gesagt worden, wie es um die Machtmittel der Amerikaner stand, wären auf Befehl der Zensurgewaltigen statt Großsprechereien wahrheitsgemäße Angaben in der Presse veröffentlicht worden, wäre die Stimmung nicht künstlich gegen Amerika aufgepeitscht worden, dann hätten „weiteste Volkskreise" sicher nicht wie die Alldeutschen bei der aus Washington kommenden Kriegserklärung herzerleichtert gerufen: „Na, wenn schon — ein Feind mehr!"

Kapt. Persius.

Le Reich allemand.

Man schreibt der „Köln. Ztg.": In der Oktobernummer der Zeitschrift des Allgemeinen Deutschen Sprachvereins beschäftigt sich ein Einsender mit der Frage: Warum nennt Clemenceau in seinen diplomatischen Noten das Deutsche Reich „Le Reich allemand"? Er kommt zu dem Schluß, es läge nicht bloß die Siegereitelkeit der Franzosen vor, die Deutschland die Bezeichnung République nicht zugestehen wollen, wie die Leipziger „Neuesten Nachrichten" gemeint hatten, sondern Deutschland solle aus seiner alphabetischen Bevorzugung in der Diplomatensprache (Allemagne) ebenso hinausgeworfen werden wie (Deutsch-) Oesterreich durch die Umbenennung République autrichienne. An dieser Behauptung ist verschiedenes zu bemängeln: Vor allem kommt nach dem Abc sowohl Reich allemand wie République autrichienne ja sogar République allemande, vor der amtlichen Bezeichnung Frankreichs République française zu stehen; es könnte also höchstens Rücksicht auf die Verbündeten (Etats Unis usw.) vorliegen. Zweitens ist ja Deutschland nur ein historischer, kein amtlich politischer Begriff: Reich allemand ist nichts als eine ziemlich unbeholfene Wiedergabe des Ausdrucks Deutsches Reich, wobei Reich deshalb unübersetzt bleibt, weil „empire" nun einmal die Vorstellung des gefürchteten „Kaiserismus" erweckte. Daß Deutschösterreich das Wort République zugewiesen bekam, das Deutschland verweigert wird, ist ebenso wie die Verweigerung des Beiworts Deutsch mehr eine Mahnung für die Zukunft, als ein Anerkennen des Bestehenden: „République autrichienne", das soll heißen „Bleibt Republik!" und „Vereinigt euch nicht mit Deutschland!" Die Uebernahme des Wortes Reich in die französische diplomatische Sprache ist viel weniger ein Akt der Schlauheit als ein solcher der Verlegenheit gewesen: „empire" entsprach nicht der republikanischen Verfassung Deutschlands, „république" nicht dessen eigner amtlicher Bezeichnung; so nahm der französische Staatslenker das Wort „Reich", das in Reichstag, Reichskanzler usw. dem Franzosen ebenso charakteristisch für Deutschland scheint, wie etwa „Diwan", „Porte", „Sultan" für die Türkei. Damit soll Clemenceaus sonstige Haltung Deutschland gegenüber keineswegs entschuldigt werden.