Die KRIEGSFAHRT der KRONPRINZESSIN CECILIE

Interessante Passagiere und wertvolle Ladung. — Wirkung der Kriegserklärung. — Vorsichtsmaßregeln gegen Kaperung. — Drahtlose Spionage. — Fahrt durch den Nebel. — Auf der Höhe von ... kunft in Bar Harbor.

Von Dr. Preyer, Konsul a. D.

Konsul a. D. Preyer befand sich bei Kriegsausbruch in Amerika. In abenteuerlicher Weise gelang es ihm, Deutschland zu erreichen. Nachdem er an den Kämpfen an der Ost- und Westfront teilgenommen hatte, erhielt er ein Kommando nach dem Orient, das ihn in die Türkei führte. Wir sind in der Lage, die Schilderung der Fahrt wiederzugeben, auf der die „Kronprinzessin Cecilie" vom Kriegsausbruch überrascht wurde.

Am 27. Juli verließ die „Kronprinzessin Cecilie" vollbesetzt den Kai von Hoboken, und viele Tausende von Angehörigen und Landsleuten wünschten uns Passagiere glückliche Fahrt und baldige Ankunft in Deutschland. Nichts unterschied die ersten Tage der durch strahlend schönes Sommerwetter begünstigten Reise von anderen Ozeanfahrten. Unter den Passagieren war das militärische Element etwas zahlreicher als sonst vertreten. Mehrere englische und französische Offiziere, sowie in der zweiten Klasse französische und russische, deutsche und österreichische Reservisten hofften noch nach Europa durchzukommen. Im übrigen waren da ein hoher Schweizer Diplomat, die Frau eines amerikanischen Diplomaten, deutsche, englische und amerikanische Geschäftsleute, mehrere amerikanische Damen in reiferem Alter und einige männliche Passagiere undefinierbaren Charakters, wie sie stets an Bord der Ozeandampfer anzutreffen sind.

Oben in der Kapitänskabine wohnten zwei bekannte New Yorker Bankiers, die, wie sich später herausstellte, die Fahrt nach Europa in Verbindung mit einem an Bord befindlichen für London und Paris bestimmten Goldtransport von zehn Millionen Pfund machten. Es war dies eine der größten jemals einem Handelsschiffe anvertrauten Goldsummen. Mit Hinzuzählung des Wertes der Ladung und des Dampfers selbst wurden fünfzehn Millionen Pfund als Gesamtwert der „Kronprinzessin Cecilie" genannt.

Immer dunkler und drohender wurde die Lage in Europa, immer deutlicher die feindliche Absicht auf seiten Rußlands, Frankreichs und Englands, die sich aus den drahtlos übermittelten, in den „Ocean News" an Bord veröffentlichten Telegrammen feststellen ließ. Bezeichnend war die allmählich hervortretende Scheidung der Passagiere in zwei Lager, die sich zwar nicht direkt feindlich, doch abweisend gegenüberstanden. Nur die Amerikaner unterhielten sich mit allen unterschiedslos, wie sie dies mit einer gewissen Naivität stets zu tun pflegen; aber auch sie schienen weniger mitteilsam und teilnehmend als sonst.

Seltener als gewöhnlich war der liebenswürdige Kapitän Pollack auf dem Promenadendeck zu sehen, obwohl er bei Tisch mit keiner Miene verriet, was die ihm zugehenden nicht veröffentlichten drahtlosen Depeschen stündlich von den Kriegsvorbereitungen und den zu treffenden Maßregeln meldeten. Ein prächtiger Mann, Kapitän Pollack, ein alter Freund von mir, mit dem ich bereits im Jahre 1900 in Südafrika gefahren war; jetzt der Erste der Lloydkapitäne, ein Hüne von Gestalt, und nicht mit Unrecht bekannt als einer der erfahrensten Navigatoren der Gegenwart. Wurde doch von ihm schon früher manches seemännische Meisterstück erzählt, die jedoch alle übertroffen wurden durch unsere diesmaligen Erlebnisse.

Am Abend des 31. Juli saßen nach Tisch drei Herren oben auf dem von mildem Mondlicht bestrahlten Sonnendeck und genossen mit Entzücken die laue subtropische Sommernacht. Der eine träumte mit offenen Augen, der andere blies mit Behagen dichte Wolken aus seiner Havannazigarre, der dritte studierte aufmerksam den in der unvergleichlichen Klarheit südlicher Zonen glänzenden Sternenhimmel und die zahlreich im Raume niederfallenden Sternschnuppen.

„Ist denn der Mond verrückt geworden," rief der Sterngucker plötzlich aus, und der Träumer sowohl als der Feinschmecker fühlten sich unsanft aufgerüttelt. In der Tat, der Mond hatte seine gewohnte stille Bahn verlassen und lief mit staunenerregender Geschwindigkeit in einem großen Dreiviertelkreis um das Schiff herum, und mit ihm der ganze Sternenhimmel! Auch ohne Zuhilfenahme tieferer astronomischer Erfahrungen erkannten wir, daß der Dampfer bei veränderter Geschwindigkeit in einem Riesenbogen umwendete!

Das Manöver war auch bei anderen Passagieren nicht unbemerkt geblieben, und bald sammelten sich erregte Gruppen, die das unerwartete Ereignis, seine Gründe und möglichen Folgen besprachen. Kurz darauf rief Kapitän Pollack alle Herren in den Rauchsalon bitten und hielt mit markiger Stimme auf englisch eine kurze Ansprache: „Der Krieg ist erklärt worden zwischen Deutschland und Rußland, Frankreich, England! Die „Kronprinzessin Cecilie" kehrt nach Amerika zurück. Wir haben genügend Kohle und Lebensmittel, und es besteht kein Grund zu Befürchtungen. Bitte, beruhigen Sie die Damen, da keine Gefahr besteht."

Jubel bei Deutschen und Oesterreichern, doch gemischt mit dem Bedauern, die Heimat vielleicht nicht mehr beizeiten zu erreichen, Aerger und Wut bei den englischen und französischen Offizieren, daß die wertvolle Prise nicht in England beschlagnahmt werden konnte, hysterische Angst bei den alten Damen — das waren so die sehr verschiedenen Empfindungen, die infolge der großen Geschehnisse bei den Passagieren zum Ausdruck kamen.

Kapitän Pollack hatte übrigens in seiner Ansprache den Ereignissen um einige Tage vorgegriffen; denn die öffentliche Bekanntmachung der Kriegserklärungen geschah in Europa in den ersten Tagen des August. Aber begreiflicherweise hatte die Direktion des Norddeutschen Lloyd, die durch drahtloses Chiffretelegramm den Befehl zur Umkehr gegeben hatte, dies offenbar nur auf Grund genauester Informationen vom unmittelbar bevorstehenden Kriegsausbruch getan, und die Formalität der offiziellen Kriegserklärungen kam dabei wenig in Betracht.

Die nächsten Tage zeigten manche eigenartige Maßregel, die auch alten Seefahrern neu war. An den Schornsteinen wurden mit dicken Malerbürsten breite, schwarze Ringe auf die gelbe Grundfarbe aufgemalt, um die Zugehörigkeit des Dampfers zu einer bekannten englischen Schiffahrtsgesellschaft vorzutäuschen. Der Name wurde schwarz übermalt. Die Fenster der Salons und Kabinen wurden Abends mit Segeltuch verhängt, um allzu helles Licht abzublenden, und, was für viele Passagiere eine sehr unangenehme Ueberraschung war, die Absendung drahtloser Telegramme hörte augenblicklich auf. Obwohl anfangs, um zu große Aufregung zu verhüten, alle von Passagieren aufgegebenen Depeschen am Schalter angenommen wurden, gelangte keine mehr zur Beförderung; denn jedes etwa ausgesandte Zeichen konnte dem Feinde unsere Stellung verraten. Die für Telegramme bezahlten Beträge wurden alsbald vergütet und die Formulare mit Text — nach Kenntnisnahme — zurückgegeben.

Die plötzliche Umkehr der „Kronprinzessin Cecilie" nach Amerika paßte unter anderen mehreren der an Bord befindlichen amerikanischen Bankiers gar nicht in ihre Dispositionen, und nach kurzer Beratung begaben sich zwei von ihnen, die Herren B...., zum Kapitän, um ihm mitzuteilen, sie hätten Absicht und Vollmacht, das ganze Schiff zu kaufen. Sie seien bereit, es in einem Scheck auf mehrere Millionen Dollar, zu einem für die Reederei sehr vorteilhaften Preise, zu bezahlen. Der Kapitän könne drahtlos in Bremen anfragen, ob die Lloyd-Direktion einverstanden sei, oder falls er nicht telegraphieren wolle, würden die Käufer den Kapitän auch ohne Bestätigung als zum Verkauf berechtigt anerkennen. Sie, die Käufer, wollten sofort die amerikanische Flagge hissen und unter ihrem Schutz nach England weiterfahren. Als Kapitän Pollack diesen echt amerikanischen, von den mitbeteiligten englischen Finanziers stark befürworteten Vorschlag entgegennahm, konnte er ein Lächeln nicht unterdrücken. Aber es kostete ihn einige Mühe, den enttäuschten Bankiers klar zu machen, daß er nicht den Wunsch habe, das so überaus vorteilhafte Geschäft abzuschließen, da in Kriegszeiten ein Schiff, das vielleicht deutscher Hilfskreuzer werden würde, nicht verkäuflich sei.

Inzwischen verfolgten wir mit Volldampf einen extrem nördlichen Kurs, weit ab von allen sonst von transatlantischen Schiffen eingeschlagenen Routen, und schon am zweiten Tage wurden wir von dichtem Nebel eingehüllt, der jede Gefahr einer Entdeckung im offenen Fahrwasser ausschloß. Keine Sirene oder Warnungszeichen, keine Lichter bei Nacht, und mit voller Kraft der gewaltigen, in tadelloser Verfassung gehaltenen Maschinen, mit über vierundzwanzig Knoten Stundengeschwindigkeit vorwärts ins Unsichtbare, das war zu viel für die zarten Nerven vieler amerikanischer Damen, und um sie vorübergehend zu besänftigen, mußte Kapitän Pollack wenigstens viertelstündlich einmal leise den „nervenberuhigenden" Ton der Sirene erklingen lassen.

An den berüchtigten Neufundland-Bänken gings vorbei, ohne daß ein sachkundiger Passagier mehr davon gemerkt hätte, als eine mehrmalige, kurze Zeit dauernde Verlangsamung der Fahrt. Eines Mittags brach plötzlich heller Sonnenschein durch den bis dahin ununterbrochen uns bedeckenden Nebel, und wo waren wir? — Auf der Höhe der englischen Hafenstadt Halifax, der Hauptstadt von Neu-Schottland! Glücklicherweise war die Entfernung von der Küste noch so groß, daß wir von Bord aus weder genau gesehen, noch verfolgt werden konnten. Nur die zahlreichen uns umschwärmenden weißen Segler, alles englische Yachten und Fischerboote, betrachteten erstaunt den unbekannten Riesendampfer, der so unerwartet zwischen ihnen auftauchte und offenbar die Route nach dem St.-Lorenz-Strom einschlug. Aber mancher der Engländer wurde doch bei genauerem Hinsehen mißtrauisch, und wir sahen vier oder fünf der scharfgeschnittenen, schmucken Sport-Jachten umkehren und mit vollen Segeln nach Halifax zurückeilen, um dort Meldung zu erstatten. Wir hatten jedoch keine Befürchtung, daß diese Meldungen uns gefährlich werden konnten; denn dazu war die Entfernung von Halifax zu weit. Ein feindliches Kriegsschiff oder ein Dampfer mit drahtloser Telegrapheneinrichtung war zum Glück nicht in der Nähe.

Der Telegraphist an Bord der „Kronprinzessin Cecilie" hatte zwar keine Depeschen abzusenden, aber er war dessenungeachtet Tag und Nacht auf dem Posten, um die drahtlosen Meldungen anderer Schiffe und Ozeanstationen abzufangen. Wenige Stunden nach Empfang des entscheidenden Befehls der Lloyd-Direktion hatte er eine lange Liste der von Deutschland aus an alle anderen deutschen Dampfer auf dem Atlantik ergangenen Befehle zur Kursänderung und zur Fahrt in neutrale Häfen aufgenommen und dem Kapitän vorgelegt. Von welcher Bedeutung diese zeitigen erfolgte Maßregel für die deutschen Schiffahrtsgesellschaften war, ist daraus zu ersehen, daß außer den bei Kriegsausbruch in feindlichen Hafenorten befindlichen Passagierdampfern nur sehr wenige den Feinden in die Hände gefallen sind.

Noch interessanter für Kapitän Pollack waren verschiedene andere drahtlose Gespräche, die, unvorsichtigerweise in offener englischer Sprache, zwischen den an der ostamerikanischen Küste kreuzenden englischen und französischen Kriegsschiffen sowie zwischen diesen und den großen englischen Passagierdampfern gewechselt wurden, und in denen es sich hauptsächlich um Vermutungen über den Verbleib der gänzlich „verschollenen" „Kronprinzessin Cecilie" handelte. Zunächst war es auf Grund der drahtlosen Aufnahmen festzustellen, daß die in Friedenszeiten in den nordostamerikanischen Gewässern zwecks Aufsicht über die kanadischen und französischen Fischerflotten stationierten drei britischen und zwei französischen kleinen Kreuzer älteren Typs gegenwärtig unweit der Einfahrten zu den Häfen der Vereinigten Staaten auf deutsche Schiffe, ganz besonders auf die wertvollste Prise, die „Kronprinzessin Cecilie", lauerten. Ferner aber zeigte der feindliche Meinungsaustausch, daß die Franzosen und Engländer über unsere Position noch völlig im unklaren waren, ja mehr der Ansicht zuneigten, daß wir in europäischen Gewässern, vielleicht in einem spanischen Hafen, uns aufhielten. Groß mag ihr Erstaunen gewesen sein, als wir schließlich dicht an der britischen Hoheitszone sichtbar wurden.

Wieder umhüllt uns weißer Nebel, so daß man nur auf wenige Meter sehen konnte, und weiter ging's vorwärts, zu einem unbekannten Ziel. Lebhaft diskutierte jedermann, wo wir wohl einfahren würden, in Boston oder Portland oder gar noch südlicher; aber es war vorauszusehen, daß die Hafeneingänge sämtlich von den Feinden scharf bewacht sein würden.

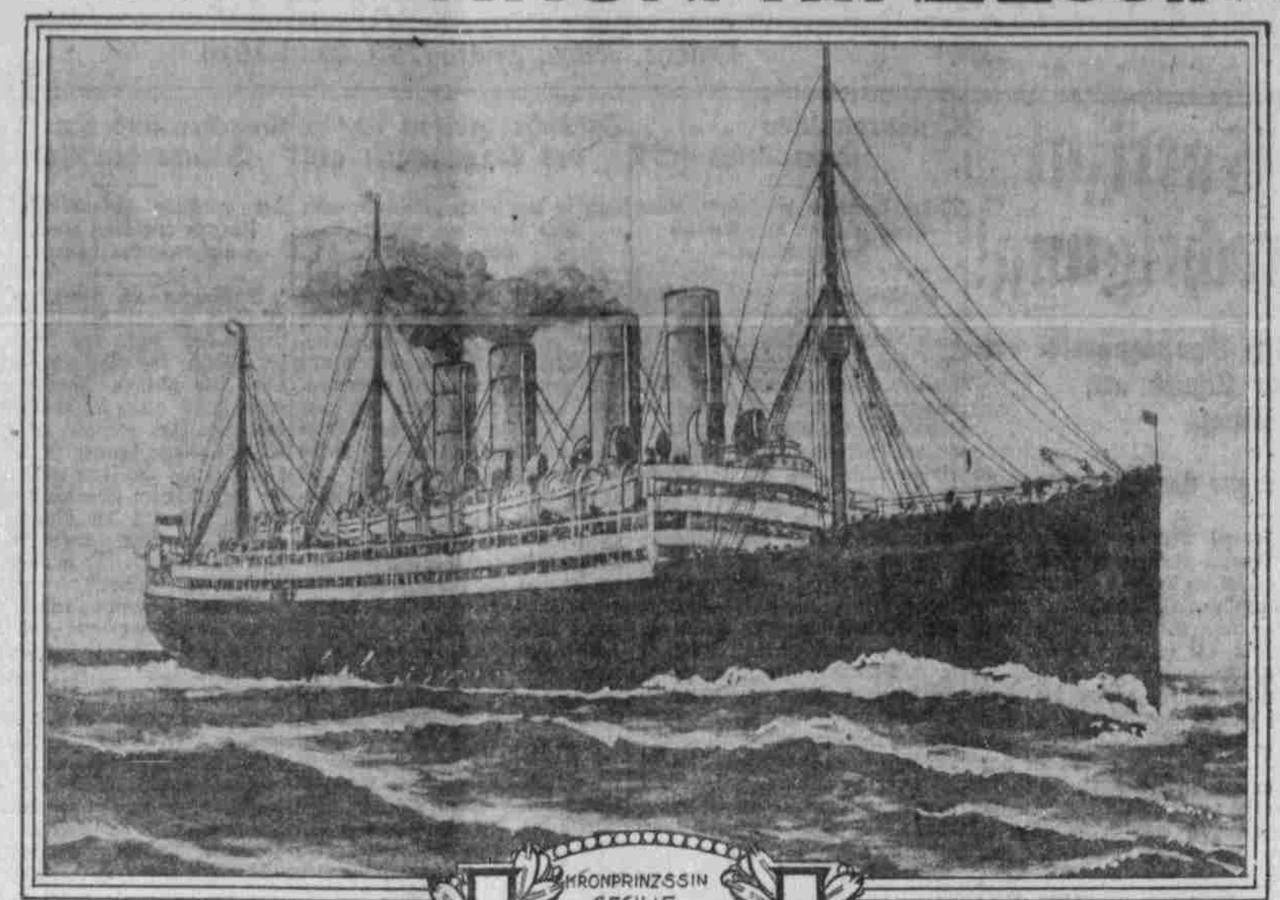
Nachts sahen einige Deutsche, wie von der mittschiffs gelegenen Brücke aus seltsame Lichtsignale abgegeben wurden. Der scheunigst benachrichtigte Kapitän ließ den naiven Uebeltäter, einen englischen Offizier, der offenbar vor Halifax wieder Hoffnung geschöpft hatte und nun etwa in der Nähe befindliche englische Schiffe aufmerksam machen wollte, sogleich in den sicheren Gewahrsam seiner Kabine bringen und dort bewachen.

Schlaf gab es nicht viel in jener Nacht, denn ein jeder wollte in den letzten, spannendsten Stunden wach sein, falls etwas Unerwartetes geschah. Dennoch verschwand einer nach dem anderen von den Passagieren, als gegen Morgen frischer Sprühregen sie durchnäßte. Nur der Kapitän und seine Offiziere, die sämtlich seit sechs Tagen wohl nur wenige Stunden Schlaf genossen hatten, waren auf ihrem Posten, und zwei wetterfeste Deutsche standen auf dem triefend nassen Sonnendeck, als durch den Nebelregen hindurch in strahlender Schönheit die Sonne aufging. In noch nicht einer halben Stunde verschwand jede Spur von Nebel, und ein klarer, blauer Himmel wölbte sich über einer weiten Bucht, die von einer auf der Südseite weit ins Meer vorspringenden, gebirgigen Landzunge gebildet wurde. Wo waren wir? Gerettet auf jeden Fall, innerhalb der Hoheitszone der Vereinigten Staaten, und: „Gratuliere!" rief ich zu Kapitän Pollack hinauf.

Bald verengerte sich die Einfahrt und zu beiden Seiten traten tannenbewachsene Felsen hervor, zwischen denen der Dampfer schließlich in einer tiefblauen, kleinen Bucht bei einer dichtbewaldeten Insel die Anker auswarf. Bar Harbour war es, eine der lieblichsten Sommerfrischen in dem wegen seiner schönen Landschaften berühmten Staate Maine, unweit der kanadischen Grenze, wo die „Kronprinzessin Cecilie" in genau berechnetem Kurs trotz des dauernd unsichtigen Wetters eingelaufen war. Es dauerte nicht lange, bis von der aus ihrem Morgenschlaf zu ungewohnt früher Stunde aufgeweckten Villenkolonie zahlreiche Boote herangerudert kamen, um den großen Dampfer zu besichtigen und ihn unzählige Male zu photographieren.

Nach Erledigung der notwendigen Formalitäten mit den Hafenbehörden, die in einem so ungewöhnlichen Falle nicht leicht war, verließen wir das stolze Schiff, um den bestellten Extrazug nach New York zu erreichen. Einen kräftigen Händedruck mit Kapitän Pollack und „Hurra Deutschland" als Abschiedsgruß, dann ging es an Land.

Die „Kronpringessin Cecilie" lag noch monatelang in der Bar Harbour Bay und wurde später unter dem Schutze amerikanischer Torpedoboots-Zerstörer nach Boston gebracht, wo sie das Ende des Krieges abwartet, leider zu langer Untätigkeit gezwungen und als Hilfskreuzer unverwendbar. Die zehn Millionen Pfund wurden zum Mißvergnügen der Bankiers nach New York zurückgeliefert und konnten erst später ratenweise über Kanada nach England befördert werden.



DIE KRONPRINZESSIN, KAPT. POLLACK, UND DIE OFFIZIERE DES DAMPFERS.

Das Turnen in der Kaiserlichen Marine.

„Mens sana in corpore sano!" Dieser Wahlspruch der deutschen Turnerschaft gilt auch für die kaiserlich-deutsche Marine. Die turnerische Ausbildung der blauen Jungen ist durch die „Turnvorschrift für die Kaiserliche Marine" (ausschließlich Marine-Infanterie) vom 27. September 1910 geregelt, sie trat an die Stelle der Turnvorschrift von 1890. Eine gute turnerische Aus- und Durchbildung hat für den Matrosen insofern eine besondere und erhöhte Bedeutung, als fast der ganze Schiffsdienst ein gewandtes Turnen ist: das Klettern im Gefechtsmaste, die Bedienung der Geschütze, das Heben und Laden der schweren Geschosse, das Putzen der Geschützrohre, der Bootsdienst, das Erklettern der steilen Stufen der Fallreptreppe, usw. sind teils Gewandtheits-, teils Kraftübungen, Fertigkeiten, die schon in ruhigen Liegehäfen zum täglichen Schiffsdienste gehören; ihre Beherrschung seitens der Matrosen ist selbstverständlich. Die Kohlenübernahme der einzelnen Schiffe gegeneinander und das Heißen der Rettungsboote an beiden Seiten eines Kriegsschiffes geben Gelegenheit zum sportlichen Vergleiche.

Die Anforderungen an die körperliche Leistungsfähigkeit der Offiziere und Mannschaften steigern sich nach dem Verlassen des Hafens auf den groben Wellen der Nordsee und werden in den Herbststürmen besonders auf den Torpedo- und Unterseebooten nicht selten außergewöhnlich hohe.

Die Turnvorschrift hebt in den allgemeinen Grundzügen den Wert des Turnens als eines der wichtigsten Ausbildungszweige hervor und verlangt, daß Lehrer und Aufsichtführende dem Turnen genügend Wert beimessen und die Wichtigkeit dieses Dienstzweiges nicht unterschätzen sollen. Als Zweck des Turnunterrichts wird einerseits die gleichmäßige Durchbildung sämtlicher Körpermuskeln und Gelenke und andererseits die günstige Wirkung auf den militärischen Geist bezeichnet. „Da die ganze militärische Ausbildung durch einen nicht nur gesunden, sondern auch geschmeidigen und leistungsfähigen Körper erleichtert wird, andererseits das Bewußtsein, ein kräftiger und gewandter Mensch zu sein, nicht unwesentlich zur Hebung des Selbstvertrauens und persönlichen Mutes beiträgt, kann die Wichtigkeit der Ausbildung der körperlichen Gymnastik nicht genug betont werden". Methodische Anweisungen über den Aufbau und Betrieb der Uebungen, die Vorschrift einer zweckentsprechenden Kleidung, die Anordnungen einer allmählichen Steigerung der Anforderungen und eine Warnung vor der Ueberanstrengung des Herzens beweisen recht deutlich, daß man bestrebt ist, den Angehörigen der Kaiserlichen Marine allseitig, harmonisch und vollwertig auszubilden, damit er im Vertrauen auf seine eigene Kraft willensstark in jeder Lebenslage den an ihn gestellten Anforderungen entsprechen kann. Die Körperbeherrschung wird den Matrosen anerzogen; hier herrscht kein öder Drill, sondern eine frische und freie Entwickelung und Entfaltung der körperlichen Anlagen und Kräfte jedes einzelnen Matrosen. Das ist der Geist Jahns von der Hasenheide, der hier lebendig ist und denselben geistigen Erfolg hat, wie einst vor 100 Jahren, den Jahn mit den Worten kennzeichnet: „Von Anfang an erzeugte die Turnkunst einen großen Gemeingeist und vaterländischen Sinn, Beharrlichkeit und Selbstverleugnung". Die Blaujacken lieben ihren Waffendienst, und alle beseelt das Gefühl des Vertrauens auf die eigene Kraft. Manchen mag man bei flüchtiger Betrachtung nicht so hoch werten; wenn aber der Dienst es fordert, dann zeigt es sich, daß seine Arme gestählt, Augen und Ohren im Umherspähen und Beobachten geübt sind und daß er rasch entschlossen ist, wenn es gilt, sich zu helfen. Die Ausbildung der Rekruten in Leibesübungen ist zuerst eine rein turnerische. Sofort nach der Einstellung der Rekruten — mancher hat noch seine Zivilkleidung an — beginnt die Ausbildung in Fußball, Schleuderball und in anderen Spielen; jeden Morgen vor dem Frühstück werden Freiübungen vorgenommen. Nach drei Monaten hat noch keiner ein Gewehr in Händen gehabt, dieses erhalten sie erst im Januar, aber die Schießübungen an den Kanonen sind erledigt und der Bootsdienst wurde fleißig betrieben. Man erkennt überall den Grundsatz, daß „die allgemeine Durchbildung der Muskulatur, geschmeidige Gelenke und ein selbstbewußter, energischer Wille zur vollkommenen soldatischen Ausbildung des einzelnen Mannes gehören, um überall da, wo er als Soldat auftritt, zielbewußt, bestimmt und selbstständig handeln zu können". Die Matrosen müssen zum selbstständigen Handeln erzogen werden, weil jeder Augenblick den einzelnen vor eine neue Aufgabe stellen kann und die Fälle stets anders liegen.

Der turnerische Uebungsstoff gliedert sich in Freiübungen ohne und auf Kommando, Gewehrübungen, Keulenübungen und Rüst- (Gerät-) Uebungen. Hinzu kommen Barlauf, Tauziehen, Fußball, Faustball und Stabspringen. Das Maß der Anforderungen wird durch die Leistungsfähigkeit der schwächeren Leute bestimmt; es soll keine Uebermüdung eintreten. Vom ersten Tage an werden in stufenweiser Steigerung Gruppen von Freiübungen ohne Kommando vorgenommen. Für besondere Zwecke: zur Reckung und Dehnung des Körpers, zur Beseitigung von Zwang und Steifheit und Erlangung richtigen Gleichgewichts, usw. ist eine besondere Auswahl von Uebungen getroffen worden.

Die beschränkten Raumverhältnisse an Bord weisen von selbst auf einen fleißigen Betrieb der Frei- und Handgerät-Uebungen hin. Die Gewehrübungen sind Ersatz für die Stab- und Hantelübungen des deutschen Turnens, sie sollen die Arme und den Rücken kräftigen und im Besonderen zur Vorbereitung für die Griffe und den Anschlag dienen. Eine „Anleitung für Keulenübungen" von Kapitän zur See Witschel ist geschrieben für den Seeoffizier, damit er durch regelmäßige und systematische Ausbildung seinen Körper völlig beherrschen lerne und seinen Willen stärke. Für manche Leibesübung fehlt an Bord Zeit und Gelegenheit zur Uebung, dagegen sind die Keulenübungen stets zu betreiben und bilden zugleich die beste Vorübung für Säbelfechten.

Nach der allgemeinen Ausbildung aller Rekruten werden diese in drei Turnklassen eingeteilt, für die der Uebungsstoff am Reck, Sprunggestell, Klettertau, Schwebebaum, Sprossenständer, Barren, Sprungkasten, an der Kletterstange, senkrechten und schrägen Leiter in der Turnvorschrift im allgemeinen scharf begrenzt wird. Die Marine beschränkt sich also bei der körperlichen Ausbildung ihrer Truppen nicht auf die wenigen Turngeräte, die bei der Landarmee gefunden werden, sondern sie verwertet fast alle Geräte des deutschen Turnens.

Aus dieser kurzen Uebersicht kann der Laie auf die Leistungsfähigkeit der blauen Jungen schließen, und die wunderbare Leistungsfähigkeit der deutschen Kriegsmarine, wo immer sie Gelegenheit hatte, sich auszuzeichnen, ist auf die gründliche Vorbildung für den aktiven Dienst zurückzuführen. Was die deutsche Kriegsmarine in diesem Krieg geleistet hat, wird dem Leser durch die kurze Schilderung näher gebracht.

Alfred Dreyfus' Sohn. Der Sohn des Verbannten von der Teufelsinsel, Artillerieleutnant Peter Dreyfus, ist wegen seiner Tapferkeit vor Verdun im Tagesbefehl gelobt worden. Besonders am 26., 27. und 28. Februar, aber auch im März, hat er als Beobachtungsoffizier im heftigsten feindlichen Feuer die Verbindung mit seiner Batterie aufrechterhalten und ihr eigenes wirksames Feuer gesichert. — Gustave Hervé, der in der „Victoire" den Wortlaut des Tagesbefehls wörtlich abdruckt, bemerkt dazu: „Welche Freude mag das, nach so viel Bitterkeiten, für den Vater Alfred Dreyfus bedeuten?" Dem kann man sich nur anschließen; denn niemand in der Welt wird dem vom französischen Militarismus so furchtbar mißhandelten jüdischen Offizier diese späte Anerkennung mißgönnen wollen.

— Es geht in der Kunst wie in der Liebe und es ist mit den Talenten wie mit der Jugend: man muß beide um ihres selbst willen lieben.