

Berliner Tageblatt

V. Jahrg. Nr. 29

18. Juli 1916

Wochen-Ausgabe für Ausland und Uebersee

Erscheint jeden Donnerstag. Man abonniert bei allen Postanstalten in den Kolonien und Schutzgebieten des Deutschen Reiches, den Postanstalten in China, Marokko, Konstantinopel und der Levante, Oesterr.-Ungarns, der Schweiz, Italiens, der italienischen Kolonien, Belgiens, Luxemburgs, der Niederlande, Dänemarks, der dänischen Antillen, Schwedens, Norwegens, Russlands und der Donestaaten, Aegyptens, Chiles, Uruguays zum Preise von 4.50 M. vierteljährlich inklusive Postzuschlag; für alle übrigen Staaten nur unter Kreuzband durch den Verlag. Berlin SW. 2 M. monatlich inkl. Porto. frei ins Haus.

Insertionspreis 75 Pf. die Zeile. Alleinige Anzeigenannahme: Annoncen-Expedition Rudolf Mosse, Berlin SW. Jerusalemstr. 46/47, Breslau, Schwedterstr. 21, Dresden, Altmarkt 15, Düsseldorf, Schadowstr. 30/32, Frankfurt a. M., Zel. 123, Hamburg, Jungfernstieg 1/2, Köln a. Rh., Hülbe Str. 94, Leipzig, Grömmische Str. 27, Magdeburg, Breite Weg 12, Mannheim, Planken 9/10, München, Theatinerstr. 8, Nürnberg, Karolinenstr. 23, Prag II, Graben 9, Strassburg i. E., Alter Weimarkstr. 1, Stuttgart, Königstr. 31 B, Wien I, Seilerstätte 6, Basel, Aeschenvorstadt 50, Garch, Lommatzsch M. — Druck und Verlag von Rudolf Mosse, Berlin.

Untersee - Uebersee!

Die politische Lage.

von
Josef Schwab.

Ein Werk von kulturhistorischer Bedeutung. — Die Deutsche Ozeanreederei und ihr Gründer Alfred Lohmann. — Die Flagge der Hansestadt Bremen. — Der Bruch der britischen Seetyrannerei. — Das Fiasco des englischen Profites. — Die Aufgabe der Vereinigten Staaten.

In der Geschichte dieses Weltkrieges, wie sie in späteren Zeiten einmal geschrieben und gelebt werden mag, wird der Tag, an dem das Unterseeboot „Deutschland“ am Pier von Baltimore festlegte, mit besonderen Ehren verzeichnet sein. Vergeblich hat sich die englische Presse bemüht, die ungeheure Sensation, welche die glücklich vollendete Reise des kühnen Blockadebrechers in der ganzen Welt erregte, durch hochmütige Bemerkungen herabzusetzen. Zu gewaltig ist der Eindruck, dass mit jenem Tage die Epoche des Untersee-Ueberseehandels eröffnet und der britische Seeherrschaftsanspruch ein für allemal gebrochen worden ist. Zu lebendig und natürlich ist auch überall das Gefühl dafür, dass deutsche Zähigkeit und Thätigkeit uns ein Werk geschaffen haben, das über die unmittelbaren Wirkungen im Zusammenhang der Kriegsergebnisse hinaus von kulturhistorischer Bedeutung ist. Auch darum, weil es wieder, in neuer Art, uns auf neuem Gebiete den Beweis liefert, dass das deutsche Volk nicht klein zu kriegen ist. Schafft ihm hundert neue Hindernisse, und es wird tausend neue Mittel, sie zu überwinden, dazusetzen. Die Fingigkeit seiner Gelehrten, die hohe Entwicklung seiner Technik, die absolute Hingabe aller Volkskreise an die gemeinsamen Ziele, der günstige Stand der geistigen Vermögensverteilung liefern den Boden der dazu nötigen unerschöpflichen Kraft. Diesmal sind es besonders der deutsche Kaufmann, der Seemann und der Ingenieur, die sich in die Ehren teilen. Das Werk, das mit kühnem Wagemut die Deutsche Ozeanreederei in Bremen ins Leben gerufen, ist dank der Energie und Schöpferkraft ihres Gründers Alfred Lohmann, dank der glänzenden Leistung der Kieler Germaniawerft und dank der unvergleichlichen Thätigkeit des Schiffsführers Kapitän König zu einem vollen Erfolg geworden.

Gerade in dem Augenblick, in dem England und seine Verbündeten die grösstmögliche Verschärfung der Blockade von Deutschland beschlossen haben, hat das Unterseeboot, das mehr als viertausend Seemeilen aus eigener Kraft quer über den Ozean zurücklegte, die Nichtigkeit dieser Blockade darzulegen und rechtlich festgestellt. Es hat der Industrie der Vereinigten Staaten Waren, deren sie dringend bedarf, in nicht geringer Menge und in erheblichem Werte gebracht. Binnen kurzem wird es mit Getreide, die uns bisher die Absperrung von der hohen See vorenthalten, die Heimreise antreten. Gleichzeitig wird ein Schwesterschiff der „Deutschland“ an der amerikanischen Küste erwartet, das, dem Heimathafen zu Ehren, als „Bremen“ genannt, gleich ihr den blauen Schlüssel der kampfesfrohen Hansestadt in der Flagge führt. Als ihr Ziel wird sogar die weiter entfernte brasilianische Küste genannt, von der sehr wertvolle Produkte, wie Kaffee und Gummi, für uns zu holen sind. Es ist vorerst nur ein Anfang. Aber an dieser erfolgreichen Art, in der in kürzester Frist der Gedanke des Ueberseehandels mit Unterseebooten praktische Wirklichkeit geworden ist, lassen sich Tempo und Möglichkeiten der weiteren Entwicklung ermesen. Die beiden Boote werden Nachfolger haben und das Mass der freien Verbindung mit den überseeischen Gebieten wird zunehmen. Es ist lächerlich, wenn ein offizielles englisches Communiqué die Neutralen darauf aufmerksam gemacht, dass dies Verkehrsmittel keinen Ersatz für den Entgang an normalen Transportmöglichkeiten biete, und über Deutschland spottet, das sich durch „Zirkustricks“ interessant zu

machen suche. Dieser Spott trifft daneben. Die Leistung der „Deutschland“ ist in der ganzen Welt unverkennbar mit Hochachtung, ja mit Bewunderung aufgenommen, und es sind sogar einige englische Stimmen ehrlich genug gewesen, die Bedeutung der deutschen Tat und der Gefahr, die darin für die englische Blockadepolitik liege, zuzugeben. Wir täuschen uns keineswegs darüber, dass der Verkehr, den wir uns eröffnet haben, nur ein Vorkehr ist. Aber er wird in der Lage sein, uns in der Rohstoffzufuhr gerade die fühlbarsten Lücken auszufüllen, er wird sich durch den Absatz hochwertiger deutscher Fabrikate unserer Valuta förderlich erwiesen, er wird durch die ungehinderte Uebermittlung von Briefen, Dokumenten und Wertpapieren allerlei schwer empfundene Hemmungen unserer

man versucht, durch eine amerikanische Gesellschaft, obwohl dieser die innere Einrichtung des deutschen Bootes gar nicht bekannt sein konnte, auf dem Umweg über eine Patentklage die Festhaltung des Kleinschiffs deutscher Schiffbaukunst erwirken zu lassen. Als dieser Trick nicht zum Ziele führte, bestritt man den Charakter des eingetroffenen Tauchbootes als Handelsschiff. Man erwartete von der freundschaftlichen Gesinnung der Washingtoner Regierung, dass diese sich nur weiteres die Ansetzung zu eigenen machen werde, es könne sich nur um ein abgerüstetes deutsches Kriegs-U-Boot oder um ein Boot handeln, das sich schnell in ein Kriegsschiff verwandeln lasse. Die Untersuchung aber, die von den amerikanischen Beamten offenbar sehr gründlich angestellt wurde, machte alle diese Erwartungen zunichte.

Sie stellte fest, dass das Schiff für Kaufahrtzwecke gebaut, nicht ohne sehr umständliche Abänderungen für kriegerische Zwecke verwendbar und in jeder Hinsicht als ein einfaches Handelsschiff anzusehen sei. Es könne ein- und ausfahren, wann es seinem Kapitän beliebe. England hatte noch eine andere nahezu wahnsinnige Annahme in petto. Es stellte sich auf den Standpunkt, die „Deutschland“ sei deshalb kein Handelsschiff, weil sie die Möglichkeit habe, sich der Durchscheidung durch die englischen Kreuzer auf hoher See zu entziehen. Ein Handelsschiff, das in der Lage sei, den Engländern ein Schnippen zu schlagen, sei eben ein Kriegsschiff. So müsse das Völkerrecht angesehen werden (denn das Völkerrecht sei natürlich nur für die Engländer da, war stillschweigende Voraussetzung). Die amerikanische Antwort hierauf war nicht ohne Humor. Sie lehnte diese Interpretation, die ihr einen logischen Gewaltsprung zumute, naturgemäss ab; aber sie stellte es den Kriegsschiffen zur Entente angedeutet werden (denn das Völkerrecht sei natürlich nur für die Engländer da, war stillschweigende Voraussetzung). Die amerikanische Antwort hierauf war nicht ohne Humor. Sie lehnte diese Interpretation, die ihr einen logischen Gewaltsprung zumute, naturgemäss ab; aber sie stellte es den Kriegsschiffen zur Entente angedeutet werden (denn das Völkerrecht sei natürlich nur für die Engländer da, war stillschweigende Voraussetzung). Die amerikanische Antwort hierauf war nicht ohne Humor. Sie lehnte diese Interpretation, die ihr einen logischen Gewaltsprung zumute, naturgemäss ab; aber sie stellte es den Kriegsschiffen zur Entente angedeutet werden (denn das Völkerrecht sei natürlich nur für die Engländer da, war stillschweigende Voraussetzung).



Kapitän König aus Bremen,

der das erste deutsche Untersee-Handelsschiff, die „Deutschland“, glücklich nach Amerika führte.

internationalen Beziehungen aus dem Wege räumen. Wäre all das so gleichgültig, schwerlich hätte sich die Diplomatie zugleich mit dem schweren Rüstzeug offizieller Erklärungen in Washington ans Werk gemacht, um die Internierung der „Deutschland“ im amerikanischen Hafen durchzusetzen. Ein gründliches und wohlverdientes Fiasco ist dem Versuche beschieden gewesen, der dem gesunden Menschenverstand der Amerikaner in der Tat starke Zumutungen machte. Zuerst hatte

zufällig, für deren Sicherung sie sich eingesetzt hat, und wir wissen, dass Deutschland einen Anspruch darauf hat, von den Vereinigten Staaten von Nordamerika eine Einlösung des feierlich gegebenen Wortes zu erwarren.

An der amerikanischen Regierung ist es nun, ungesäumt die nötigen Schritte zu ergreifen und gegen die englischen Uebergriffe Front zu machen. Die Vereinigten Staaten von Nordamerika werden sich dieser Aufgabe nicht entziehen können.