

Oesterreichische Feldbahn mit deutscher Bedienung.

Wilhelmshaven.

Charakter und Entstehungsgeschichte dieses bedeutenden Kriegshafens.

In dem Bericht eines Schweizer Kriegsberichterstatters über einen Besuch des bekannten Kriegshafens Wilhelmshaven am Jader Meerbusen finden wir die nachstehenden interessanten Schilderungen über die Entstehungsgeschichte und das jetzige Aussehen der Stadt:

Wilhelmshaven ist eine Festung; ich wußte das nicht, erfuhr es aber sehr bald, und zwar noch innerhalb des Bahngeländes. Um in die Stadt hineinzukommen, bedarf es eines besonderen Erlaubnisheimes, und den hatte ich nicht, trotz allen Empfehlungen an die Marine- und Polizeibehörden der Stadt. Die Zugsperrung trug das übrige dazu bei, daß nicht alles glatt ging, und so ließ sich ohne gründliche Heranzugabe der Karte nicht aus, bis der „Kriegsmarine-Berichterstatter“ glücklich durch die Posten schlüpfen und im Hotel landen konnte. Denn schließlich: was hat ein Schweizer bei der Kriegsflootte zu tun, ausgerechnet gerade jetzt in der Kriegszeit? Ausländer sind in Festungsbereichen nicht sehr beliebt, und ein Mann, der keine Uniform an hat,

wahrscheinlich ein Badegast, wird nicht angehalten werden. Man sieht: Kleider machen Leute, sogar die Uniformen anderer.

Kurz nach meiner Rückkehr von der Nordsee traf ich in Zürich eine Wilhelmshavenerin. „Sie werden enttäuscht gewesen sein von unserer Stadt“, bemerkt sie mir, und Bemerkungen ähnlicher Art hörte ich schon vorher wiederholt. Nun ist ja freilich zuzugeben, daß Zürich unbedeutender schön ist als Wilhelmshaven, trotzdem wir keine Kriegsflootte haben und keine Werft. Das Wilhelmshavener Land ist flach, die Straßen sind etwas monoton angelegt, wenig Anlagen unterbrechen sie, und die Bäume und Sträucher darin sind spärlich; die Häuser haben häufig der für das schweizerische Auge ungewohnten roten Anstrich, gleichen sich einander sehr, und über dem Ganzen schwebt ein Gemenge von Rauch und Nebel, das der Sonne erfolglos Widerstand zu leisten vermag. Die Marine-Offiziere nennen Wilhelmshaven „Schilddrüsen“, die Bezeichnung rührt von der Schilddrüse her, die den Grund Wilhelmshavens darstellt. Zugewoben ist auch, daß Wilhelmshaven, das heute etwa 30.000 Einwohner zählen mag (dabei ist freilich die besagte Garnison nicht mitgerechnet), für die Unterhaltung der besseren Gesellschaftskreise wenig bietet, und es ist leicht zu verstehen, daß die Damen der Marine-Offiziere lieber in Kiel als in Wilhelmshaven zu Hause sind; es mangelt an einem guten Theater, es fehlen vornehme Restaurationen und Kaffeehäuser fast vollständig, und so spielt sich der Verkehr meist im engeren Kreis der befreundeten Familien ab, oder im Marinest. Mit Kinos freilich ist auch Wilhelmshaven reich gesegnet, und auch sonst gibt es Kneipen und Vergnügungsorte genug, in denen sich der an Land gehende Matrose gut amüsieren kann. Aber trotz alledem bietet Wilhelmshaven für jemand, der zum erstenmal in die Stadt kommt, mancherlei Interessantes, und ein Rundgang durch die ausgedehnte Stadt lohnt sich wohl.

Der Rundgang stellt gleichzeitig eine Wanderung durch zwei Städte und zwei verschiedene Länder dar; denn Wilhelmshaven ist mit Rügen eng verknüpft, letzteres gehört aber ins Oldenburgische, während die Wilhelmshavener mit dem Jahre 1854, wo die Hafenanlage begann, Preußen wurden.

Wenn man das Gewirr der Straßen überfliegt und den Blick über die riesenhafte Hafenanlage schweifen läßt, aus dem schon mancher schwimmende Koloss hinausragt, so ist es nicht leicht, an die junge Geschichte Wilhelmshavens zu glauben. Vor kaum einem halben Jahrhundert war hier alles noch sumpfiges Brackland, halb Moor, halb Weide, und an dem flachen Strand der einsamen Landschaft tummelten sich wilde Enten und Gänse, Strandläufer, Ritzige, Möwen und Löffelreier. Ritzigens war Weg oder Steg zu sehen, draußen wälzte die Jode ihre schlammigen Wellen, und Ebbe und Flut jagten sich und riefen die wenigen

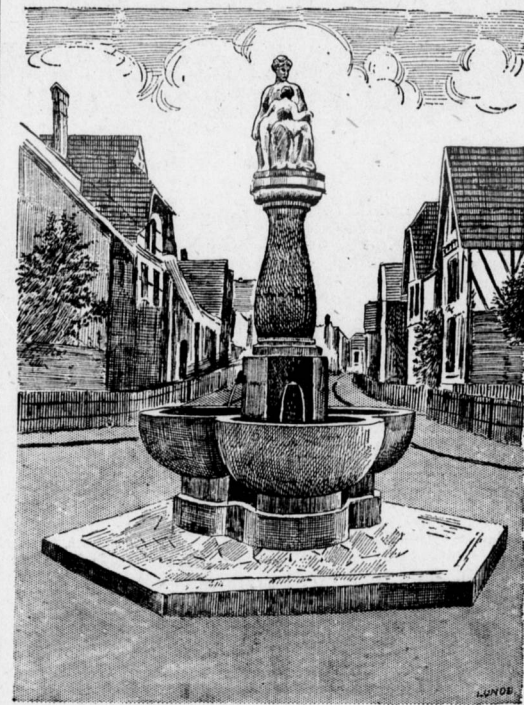
Schiffer zum Fang oder trieben sie zur fluchtartigen Heimkehr. Ein einziges Dörflchen gab es auf dem weiten Schilf, Heppens, und auf dem weiten, noch erhaltenen Friedhof schlafen die Heppenser, die noch von Klaus Störtebeker, dem berühmten Piraten, zu erzählen wußten, der in der Hanjagete die reichen Kaufleute beschäftigte, um die Armen zu beschützen. Die Wichtigkeit des Jaderbusens wurde schon frühzeitig erkannt. Kaiser Paul von Rußland, der von 1796 bis 1801 durch Erbfolge das Jaderland beherrschte, beabsichtigte die Anlage eines Kriegshafens und Jaderbusens bei Heppens, doch wurde er ermordet, bevor es zum Bau kam, und als später Napoleon zur Zeit der Kontinentalperre sich mit dem Jaderbusen beschäftigte, kam es zwar auch nicht zu Hafenbauten, aber Strandbatterien wurden bei Heppens aufgestellt, um den stark betriebenen Schleichhandel englischer Küstenschoner zu unterbinden. Dann wurde es wieder still an der deutschen Nordsee, und erst die Mitte der fünfziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts brachte dem Lande neues Leben. Es war ein schweres Ringen mit der Erde, bis die Hafenbauten vollendet waren; alles erst in Schlamm und Schilf, und nicht weniger als 75 Millionen Ziegelsteine waren beispielsweise nötig, die beim Fundamentieren Verwendung fanden. Die ersten Wohnstätten von Wilhelmshaven — man hatte diesen

Wert als die Zentrale des Ganzen vor, und die Stadt mit ihren Straßenbauarbeiten bis weit hinaus in die Preussensche, mit dem Stadtbau und dem Marinefriedhof als Mittelpunkt darin, sind gewissermaßen die Verbindung nach rückwärts, sind die Kanäle, durch die der Fluß des Meeres am Meer die Kräfte und Säfte aus dem Land zuströmen müssen. So wurde Wilhelmshaven eine Riesenerwerf, eine Zentrale gigantischer Arbeit; Tag und Nacht dröhnen die Hämmer, glühen die Eisen, donnern die Maschinen, schwingen die Kranentetten; Tausende regen und reden sich, Zirkel und Kurven bauen und schaffen, und draußen schauteln die Schiffe im Hafen oder auf der Reede, ihre Kamine rauchen und hundertfältiges Leben herrscht an Bord, wo im Frieden wie im Krieg schwerer und unter erster Disziplin stehender Dienst verrichtet wird.

Oesterreich-Ungarns Kriegswirtschaft.

Von den deutschen wesentlich verschiedene volkswirtschaftliche Maßnahmen.

Ueber Oesterreich-Ungarns Kriegswirtschaft geben nachstehende Ausführungen eine erschöpfende Uebersicht: Die Abschließung des Marktes der Doppel-Monarchie von den überseeischen Hilfsquellen hat eine Reihe



Während des Krieges errichteter Brunnen „Mutter und Kind“ von Prof. Fritz Klimsch, in der Arbeiterkolonie der Farbenfabriken, vorm. Friedrich Bayer & Co. in Wiesdorf.

Namen an Stelle des ursprünglich vorgesehenen „Jollern am Meer“ gewählt — müssen noch äußerst primitiv gewesen sein; bekümmerten Herzens lese ich in einer Schilderung der damaligen Zeit, schrieben die Marineleute aus dem schönen Kiel, die damals vom dortigen Stadtkommandanten für Wilhelmshaven ausgeschieden wurden. So mußte man beim Ausgehen eine Holzplanke mitnehmen, um sie als Uebergangsbürde von einer Straßenecke zur anderen zu benutzen; wer in der Nacht vom Weg abirrte, ritzte, im Moor zu ertrinken. 1869 wurde der Hafen einigermassen; es ist eine nicht ganz uninteressante Feststellung, daß damals aus England mit seinem folgenden Panzerschiff, dem mit fünf Raketen bewaffneten „Minotaur“, bei der Einweihung vertreten war. Die guten alten Zeiten mochten in Wilhelmshaven nicht lange Station und man sieht heute in Wilhelmshaven nicht mehr viel von ihnen; der Hafen wuchs und wuchs, da die Flotte wuchs, die Werft beschickte sich und wurde zu einer Stadt in der Stadt, bald durchgehenden Bahnhöfen Stadt und Land, den Strand entlang wurden solide Dämme aufgeführt, auf deren Rücken die Wilhelmshavener kamen und genaltige Gebäude für Betrieb, Verwaltung und Unterkunft, und heute reist sich Kasernen, Militärbaute, und vor einem Nachmittag dazu verwendend, dem Meer entlang aus preussischem Gebiet hinüber ins Oldenburgische zu gehen, der sieht eine bewundernswerte militärische Organisation und eine kriegstehnische Anlage, die die hohe militärische Bedeutung Wilhelmshavens legitimiert. Der Marine neues Leben zu bringen und, dem heimatländischen zu schenken, ist die erste und vornehmste Aufgabe der Stadt. Wirft man einen Blick auf den Plan, so stellen sich Hafen und

von Maßnahmen erfordert, die ein vollständiges Novum in der Geschichte der modernen Volkswirtschaft darstellen. Wenn wir im folgenden auf diese näher eingehen, so muß von vornherein festgesetzt werden, daß diese Maßnahmen durchaus nicht eine Kopie der deutschen Kriegswirtschaftlichen Maßnahmen darstellen, und zwar schon deshalb nicht, weil die Grundbedingungen hier und dort wesentlich verschiedene sind.

An erster Stelle sei hier des Problems der Brotverforgung gedacht, wobei scharf zwischen Oesterreich und Ungarn zu differenzieren ist. In Ungarn waren nämlich in der Brotverforgung niemals Schwierigkeiten eingetreten, da Ungarn auch in den schlechtesten Jahren mehr Getreide produziert, als es konsumiert. Ein weisses Ausfuhrverbot hatte zur Folge, daß Ungarn, trotzdem es fast das gesamte Brotgetreide für die Bedürfnisse der österreichisch-ungarischen Armen lieferte, für seine eigene Bevölkerung stets reichlich genug Getreide hatte. In Oesterreich dagegen wurden die Vorräte zeitweilig knapp, jedoch stets nur in dem Maße, daß der Bedarf mit Hilfe Ungarns und Deutschlands ergänzt werden konnte. In dem ganzen Problem ist aber durch die Besetzung der Balachei vollständig Wandel geschaffen worden. Der Anteil Oesterreichs an den rumänischen Vorräten macht jede weitere Sorge nach dieser Richtung hinfällig. Die Regelung des Verkehrs mit Getreide, Mehl und Hülsenfrüchten im Inneren Oesterreichs wurde durch die kaiserliche Verordnung vom 11. Juni 1916 endgültig vorgenommen. Eine vom Minister des Inneren abhängige Kriegsgetreideverkehrsanstalt hat die Vorräte aufzunehmen, an sich zu bringen, für sachgemäße Lagerung und Mahlung zu sorgen, und endlich die Verteilung gemäß dem Verteilungsplan vorzunehmen. Die Folge dieser Maßnahme war, daß die Brotverforgung, die schon im



Marktplatz in Walsbyod, Westrußland. Im Hintergrund die verwüstete kath. Kirche.

Winter 1915/16 über das Schlimmste hinausgekommen war, seitdem stetig in erfreulicher Weise besser. Zur Zeit ist der Brotpreis in Oesterreich nahezu wieder der normale.

Nächst der Brotverforgung bildete die Fleischverforgung die wichtigste Aufgabe der Kriegswirtschaft. Hierbei ist zu bemerken, daß für die vielfach in düsteren Farben dargestellte Fleischnot in Oesterreich-Ungarn keineswegs der absolute Mangel die Ursache, sondern einerseits der starke Verbrauch des Heeres, der die verfügbare Menge für das Publikum verringert, dann aber die Sorge für die Erhaltung des gesamten Viehstandes. Die energische Haltung der Regierung, dem Verbrauch des Publikums Bremsen anzulegen, hat andererseits den Erfolg gehabt, daß der Viehbestand sich seit Jahresfrist wieder aufwärts bewegt, und somit die blühende österreichische Großviehzucht heute schon nicht mehr als bedroht angesehen werden kann. Ganz besonders schwer war es, den Schweinebestand vor einer Dezimierung zu retten. Das Ausbleiben der Einfuhr serbischer Schweine seit dem Beginn des Zollkrieges 1906 hatte an die einheimische Schweinezucht schon sehr große Ansprüche gestellt und eine bedeutende Preissteigerung zur Folge gehabt. Die ersten Kriegsjahre hatten dann den Bestand weiter stark reduziert, so daß eine einheitliche Regelung immer dringender erforderlich wurde. Diese trat für das Gebiet der gesamten Monarchie durch die Bestimmungen vom 7. Juli 1916 ein, welche die Schweinefleischung in engen Grenzen hält und an dieselbe solche Verordnungen anschließt, daß der Stand der Schweinezucht nicht weiter bedroht werden kann. Allerdings hatte dies einen relativ sehr hohen Preis für Schweinefleisch im Gefolge, der erst durch den reichlichen Nachwuchs der letzten Zeit zurückgehen wird.

beschaffung führt uns zu jenen anderen Rohstoffen, die infolge der Isolierung der Monarchie vom Weltmarkt eine Ersetzung erforderte. So mußte den Vorräten von Blei und Zinn eine besondere Sorge genötigt werden, da die Erzeugung in der Monarchie und den mit ihr verbün-



Beladung von Pferden auf einem Transportschiff.

deten Reichen, sowie in den eroberten Gebieten nicht mit dem Verbrauch Schritt hielt. Infolgedessen wurde durch Ministerialverordnung (28. April 1916) bestimmt, daß 80 Prozent der Vorräte an Blei und Zinn, an Zinn und Zinnlegierungen abzuhelfen sind. Zeitweilig wurden alle Zinngegenstände, wie Krüge, Schüsseln, Deckel, Tassen, Löffel, Wabewannen, behördlich als eventuelle Reserve aufgenommen. Endlich sei noch auf das Problem der Beschaffung der Mineralöle hingewiesen. Die galizischen Erdölbezirke (die übrigens stets wenig schwere Dele

Auch die Schafzucht hatte ihre Krisis durchzumachen, was natürlich einen schweren Rückschlag auf die Wolleproduktion hatte. Freilich war der größte Teil der Wolle früher aus dem Ausland eingeführt worden. Diese Einfuhr war durch den Krieg nur zeitweilig unterbrochen. Aus Bulgarien, der Türkei, aus Rumänien, später auch aus dem serbischen Okkupationsgebiet wurden immer neuen Posten von Schafwolle eingeführt. Aber diese konnten im Verein mit der zurückgegangenen eigenen Produktion in den beiden Staaten der Monarchie für den ungeheuren Bedarf nicht genügen. Es stellte sich daher auch für die Schafwolle das Bedürfnis heraus, mit den Vorräten äußerst sparsam umzugehen und die vorhandene Wolle in erster Linie für die Armee in Anspruch zu nehmen. Daher wurde am 28. Mai 1916 eine Verfügung getroffen, welche die Vorratsaufnahme von Schafwolle, Kamm- und Wollgarben anordnet, die Preise festsetzt und das Verfügungsrecht über die Vorräte dem Staat gibt. Letzterer konnte dann wiederum von diesen einen Teil für den Handel freigeben, für welchen jedoch auch die regierungsseitig festgesetzten Preise maßgebend blieben. Analoge Maßnahmen wurden in Ungarn, sowie in Bosnien und Herzegovina getroffen.



Getreidebehälter.

Die Reglementierung der Wolle (Flecken) kamen zunächst durch die Einmarsch der Russen in dieses Kronland, dann, nach dessen Befreiung durch den Zustand, in welchem sie wieder vorgefunden wurden, nicht mehr in Betracht. Somit galt es, die Vorräte zu fixieren, was oft sehr schwierig war, besonders angesichts des enormen Bedarfs. Erst die Besetzung Rumaniens schuf hier Wandel; jetzt kann nicht nur der Bedarf der Monarchie gedeckt, sondern bis zu einem gewissen Grad auch an den Export auf breiter Basis gedacht werden.



Die Bucht von Cattaro, im Hintergrund der Bocce.



Der „Felsen der Offenbarung“, eine den Hafen von Sebastopol schützende Insel, die angeblich außerordentlich stark befestigt ist.

erst recht nicht. Auch im Hotel, dem Bahnhof gegenüber, bekam ich den Zivilisten zuerst zu spüren; das ganze Haus war vollbesetzt mit Land- und Seesoldaten, und herzlich willkommen geheißen kam ich mir nicht vor. Die Beleuchtung im Zimmer war mangelhaft, der Tisch ungedeckt, die Schreibgelegenheit ungenügend, aber Reklamationen halfen vorerst nicht viel. Erst als eine Erbornnang vom Stationskommando sich bei mir meldete, und vom Marinest. telephonisch mit nachgetragen wurde, stieg ich langsam in den Augen des Soldaten, und die Bedeutung wurde besser; als am nächsten Tag ein junger Marineoffizier mich abholte, bekam der Tisch eine wunderschöne weiße Decke, und nachdem gar ein höherer Offizier mit seiner Aufmerksamkeit gemacht hatte, da wurde ein Klüßchen in ein Zimmer geschoben, und man erkundigte sich angelegentlich nach den Wünschen des Herrn in Zivil, dem wie von selbst B.-t. und Fleischwaren in die Hand gedrückt wurden. Beim Besuch eines Admirals wäre



Deutscher Landium in einem Dorf in Rußisch-Polen.