

Deutschland zur See

0

Unabhängige Wochenschrift

zur Förderung der deutschen Seegelung und der deutschen Flottenpolitik

Zeitschrift des Eingetr. Vereins „Marinedank“, Berlin SW 68

Herausgeber: Vize-Admiral a. D. Hermann Kirchhoff

Die Engländer in Zeebrügge. / Von W. Erich Spaethe (im Felde)

Als „Virenale“ haben die Engländer Jebrüggel getauft. All ihre Anstrichungen galten nur dem einen Ziele, in den Besitz der belagerten Städte zu gelangen, um den Gegner seiner U-Boots-Stützpunkte zu bezaubern. Ob England sehr sehr wohl, was es befiel, Herr des nördlichen Meeres zu sein, dessen Speisier Kamagata, Dover, Calais und Jebrüggel bilden. In diesem Winter wird das Schicksal Englands mitentschieden. Jebrüggel der Name in dem wir in aller Munde, und dieser Name bedeutet einen Ort, an dem die Kugeln aus dem eignen der Gegenwelt, diesem unerwischend rollenden Film der Geschwinde. Er schließt in sich die Hoffnungen aller Deutschen und verbringt die Nacht des Antelbols.

Wenn man hier oben an Flanderns Küste
sieht, dann begreift man erst, wofür man drei
und ein halbes Jahr gekämpft hat: Die Deutsch-
en! Was ist ein Volk ohne das Meer?
Holländer, Engländer, Römer, Byzantiner,
die Hanse, Venezianer, Spanier, Portugiesen,
Holländer, Engländer, sie alle wurden groß, weil sie
das Meer beherrschten. Jeder der Große erdachte
den Traum eines
Weltreiches und
einstiges
Weltkonnichtums ging er
nach Holland, um
hier den Schiffbau
zu studieren und
in seinen Vollen
zu lehren. Die
Herrschaft über
das Meer schuf
Englands Größe.
Immer mehr reißt
die Herrschaft der
Holländer, des
Kaiserthums:
Deutschlands Ju-
nast, liegt auf
dem Meere!

In dem kleinen
Jeebrügge raucht
der Obem der
Welt. Und doch
ist hier vorläufig
ein Halt gesetzt.
Aber im Geiste
sieht man über
das weite, weite
Meer. Sieht Süd-
amerika, China,
Australien, Afri-
ka, sieht Urwald,
Palmen, Reisfel-
der, Koffeeplanta-
gen. Die Zukunft
Deutschlands
raucht im Hafen
von Jeebrügge.
Die Jeebricksaft
hebt die Gittin, und
über die Mole
hinaus fliegt der
Sinn. Trozig, lie-
gegewiss und un-

Wirbarr.—Wahr als einmal hat der Engländer verlorcht, um den Voth Gebrügeres freitig zu machen, und die Schreien von Gebrügerde seit 1914 ein beständiges Jodelgebet geworden. Drahtnen der See und Minenfeldern, Bombengeschader und fern wirtende Vothstören sollten uns Gebrügerde nicht mehr als ein Mittel sein. Nun wolle er noch einmal veruchen, das Schicksal zu wenden. Er wrieß, was es gilt. Und da dem Engländer der Bürgeregel der deutschen U-Boote an der Reble ist und keine Festlandskümpunkte Solas und die U-Boote nicht so leicht zu zerstören sind, ist die Verewisselung. Die U-Boosten an der ständischen Küste heimlich geipert werden, losse es, was es wolle. Der Feind darf sein U-Boot mehr ins offene Meer schiden. In der Nacht vom 22. zum 23. April — diesen Tag muß man sich einweisen, er ist ein Werlag der Intenden eng — legte er alles auf eine Karte, triegle va banoue.

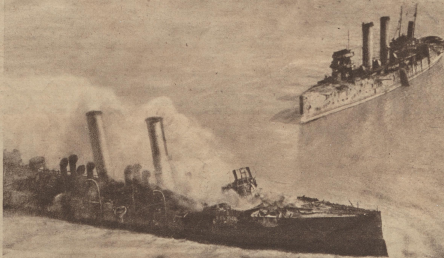
Mit Bloßschiffen, Kreuzern, Monitoren, Schnellbooten und Transportschiffen ausgerüstet, versuchte er, in den Hafen von Jeebrügge einzudringen. Das Wetter war ihm günstig. Dichter und durchdring-

[illegible]

war, so schnell wurde er wieder zur Umkehr gezwungen. Der ganze Handstreich war das Werk einer Stunde. Aber diese eine Stunde belehrte ihn, daß er die Niederringung der deutschen Macht mit den Waffen nicht schafft! Nie, niemals! —

Mit gleichen Mitteln wie in Feerbrügge versuchte die englische Flotte den Schwesterbahnen Ostende zu blockiren. Aber war ihm hier das Glück noch etwas günstiger, so erlitt er dort sein Sperververischon im Reime. Seine Blochschiffe liegen zerfchossen am Strande von Ostende und künden dem Besizer, daß aller englischer Vernichtungswille am deutschen Willen zum Sieg zerfchossen wird.

Was der Engländer geplant, die Absperrung der flandrischen Häfen, ist ihm nicht gelungen.



Zum mißglückten Handstreich der Briten an der Flandernküste

Offlich Ostende versenkte englische Sperrkreuzer „Brilliant“ und „Sirius“, wovon der eine von unseren Küstenbatterien in Brand geschossen wurde.

955

Verlautsschau des Seekriegs

Noch haben die Ereignisse an der landrücken Rüste in der belumbranten Nacht vom 22. auf den 23. April so großes Aufsehen in der ganzen Welt hervorgerufen, obwohl sie verglichen mit den großen Seeschiffen, die sich im verflochtenen Kampf der kriegsentscheidenden Westfront abgerollt haben, nur als ein kleiner Zwischenfall in dem gewaltigen Drama des Weltkriegs erscheinen möchten. Dieser nächtliche Kampf der Meile von Ferebränge und vor dem Rikenssaum von Osnabrück in dem vorübergehenden Aufstich in so lebendiger Weise geschildert wird, ist eben bezeichnend für die Eigenart, die das Klingen zur See mit dem meergekülligten, feinsten England angenommen hat. Wo sind sie, die großen Taten, die man nach den tollstehenden Worten der redelustigen englischen Minister von Albion „great fleet“ hätte erwarten müssen? Wo sind sie geblieben, die gewaltigen Schiffe, die Englands schwimmende Riesenschiffe mit blühender Jugend auf Deutschlands junge Flotte wölken herabverpuffen lassen? Statt dessen ein vorzüglich bewaffneter einer in großen und ganzen doch zwei kleinen Gruppen von Schiffen, deren eigentlich beständige Aufgabe in nichts anderem bestand, als im Dunkel einer mit künstlichen Nebel umhüllten gemachten Flotte unter wackeren Al-Booten und kleineren Streikschiffen den Ausgang nach dem Meere für einige wenige Tage zu erschweren.

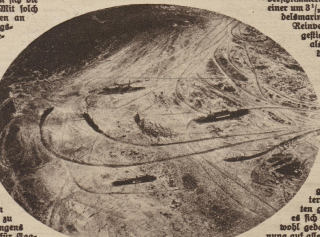
Denn das dies selbst bei einem vollen Gelingen des Vorstoßes für eine längere Zeit doch nicht möglich gewesen wäre, das mußten sich die britischen Führer wohl selbst sagen. Mit solch kleinen Mitteln, das haben die Herren an der Themse im Laufe dieser vier Kriegsjahre nun wohl zur Genüge kennen gelernt, ist der einst mit so verächtlichem Achselzucken betrachteten deutschen Seemacht nicht mehr beizukommen. Was also war es, das England zu diesem für es so verächtlich verlaufenen Handreich veranlaßt hat? Wir gehen wohl nicht sehr in der Annahme, daß man der Welt gegenüber mit irgendeiner Zeit irgendeinem Erfolg prahlen wollte, um den allgemein verbreiteten Glauben an die Allmacht der britischen Flotte wieder ein wenig zu stärken. Wäre der Erfolg auch noch so wenig gewendet, England und seine würdigen Verbündeten, die es in der Handhabung der journalistischen Wache zu unbestreitbarer Vollendung gebracht haben, hätten es verstanden, daraus eine Drohsat zu machen. Reiter hatten unsere braven Jünglinge an Flanterns Rüste kein Verhängnis für Gagliards Prestigebedürfnisse und schickten die Briten mit blühenden Flotten nach Hause. Womit nicht gesagt sein soll, daß sich die feindlichen Streiter nicht tapfer geschlagen hätten. Es trifft vielmehr vollkommen zu, was Admiral Heddinghaus im Hauptausgang des Reichstages erklärte: „Weshalb war der Sieg der Engländer groß, aber brei-

mal größer war die Tapferkeit deutscher Truppen.“ Die dreimal größere Tapferkeit zeigte unsere Seemacht auch bei anderen Gelegenheiten im Monat April. Am 9. nahmen unsere Torpedokreuzer Flanterns unter Führung des Kommandanten Al-Boots die militärischen Anlagen bei La Panne ausgiebig unter Feuer, trotz der ergebnislosen Erwiderung der feindlichen Küstenbatterien; am 18. wurden feindliche Züge und Eisenbahnen zwischen Flinthen und Alenport mit hochgradiger Genauigkeit beschossen. Dabei wurden dem Feinde mehrere Züge zerstört, während unsere Streikschiffe wieder Beschädigungen noch Verluste zu beklagen hatten. Diese kleinen, aber kräftigen Vorstöße mögen an sich als nicht sehr bedeutsam erscheinen. Bedenkt man jedoch, daß sie gegen die größte Seemacht der Welt gerichtet sind, wenn diese größte Seemacht es auch anscheinend geistlich verneint, mit unsern braven Flantern in solch eine Verdrängung zu lassen, so kann man ihnen eine hohe symbolische Bedeutung nicht wohl absprechen.

Auch auf dem kühnen Kriegsschauplatz erregte sich manch Verwunderliches für unsere Seemacht. Unter Flanterns Befehl, das die Flotte unternehmung gegen die roten Warden in so tapferer Weise zu unterstützen wußte, konnte am 12. April in Helgoland einlaufen und im Angesicht

der alten Hauptstadt Finnlands zu Anker gehen. Was es für Deutschlands Seemacht, abgesehen von der tatsächlichen Wirkung, in moralischer Hinsicht zu bedeuten hat, wenn Deutschlands Farben frei und ungehindert aus während des Klangs mit England an fernem Ränden von hohen Schiffen flattern, das haben seine weiteren Ausföhrung. Jeder deutsche Schiffskiel, der in dieser Zeit durch fremde Meere pflügt, reißt ein Glanzband dem fernen Strandgefilde des englischen Seeflotts herab und festet den jungen Bau der deutschen Seemacht.

Indessen geht der Al-Boot-Krieg wie ein unaufhaltsames Verhängnis seinen Gang. Daß man allmählich auch in England empfindet, die Kaiser mit eigener Güte zur See getragene Verantwortung dieser „Seepest“ gegenüber zu verlieren und die Kaiser geübte Vorgesellschaft aufzugeben, zeigt ein alarmierender Aufstich des „Daily Telegraph“, worin es u. a. heißt: „Wie erfahren sehr viele über die künftigen Schicksale in Frankreich, das Schweigen der See aber wird nur einmal unbedeutend unterbrochen, wenn die Admiralität kurze tatsächliche Angaben veröffentlicht, die die Anzahl der versenkten Schiffe darzulegen. Dieses bedeutet in Wirklichkeit, daß der Feind die Meere der Meere Tag für Tag durch seine Unterseeboote und Minen läßt. Die Schiffe, die in der Gefangenschaft fahen, sind direkt oder indirekt an den großen Rängen beteiligt. Der Feind hat sich durch seine künftige Offensive in Frankreich nicht zu einem Nachlassen seines Seerampes veranlaßt geföhlt. Weshalb für Wode wird der Ausgang zwischen Verlusten und Neubauten zu unseren Ungunsten beschleunigt. Wir schätzen das letzte Jahr mit einer um 3 1/2 Millionen Tonnen schwächeren Handelsmarine ab, und seit Januar ist dieser Reinerlust gleich auf 4 Millionen Tonnen gestiegen. Dies bedeutet nicht weniger als die Hälfte der Tonnage, die für die Bedürfnisse der Flottenbeschaffung zu Beginn des Jahres 1917 zur Verfügung stand.“ Dem haben wir, abgesehen von einer Verneinung gegen die wohl nur zufällig etwas niedrig ausgerechneten Verlustziffern, nichts hinzuzufügen. Man scheint bräun nachgedacht daran zu verneinen, gegen die deutschen Al-Boote militärisch etwas ausrichten zu können, wenn es nicht gelingen sollte, ihre Wache an der Flanterns Rüste zu vernichten oder zu zerstören. Da dies aber, wie der mihingende Vorstoß gegen Heddinghaus und die niederstürmenden Ergebnisse der Flanternschlachten gezeigt haben, nicht so leicht ist, wie es sich die großsprechenden Herren früher wohl gedacht haben, so legt man seine Hoffnung auf allerlei Gegenmittel, von denen der Bau großer Unterseeboote das neueste zu sein scheint. Ob es mit diesen Unterseebootschiffen nicht gehen wird wie mit den von Amerika vertriebenen Tausenden von Holzschiffen und Al-Boot-Zägern? Wir dürfen mit Überfließ immer wieder erfahren: Was unser Feinde auch erfinden mögen, die deutschen Al-Boote werden's schaffen! Siegeben Gali-



Deutsche Schiffe vor Hangö, aus 500 Meter Höhe von einem Flieger aufgenommen. Man erkennt deutlich die durch das Bild getragene Seetromme hinter den Schiffen



Die Al-Boote eines durch die rote Garde im Hafen von Hangö in Brand gesetzten Hilfskreuzers

Al-Boote und Flantern

Neue Bilder von der Expedition nach Finnland



Deutschlands Flagge im Schwarzen Meer.
Deutsche Minenflotte, aus dem Hafen von Genua ins Schwarze Meer ausfahrend

Wie England vor 100 Jahren seine Kriegsgefangenen mißhandelte

Im Jahre 1914 erschien in England ein Lebenslauf nach vor Ausbruch des Krieges abgeschlossenes Werk, dessen Veröffentlichung man gewiß selber nicht wenig bedauert haben dürfte. Es heißt „Prisoners of War in Britain 1756–1815“ (London 1914), und der Verfasser Francis Abel hat darin mit großem Fleiß das Leben und die Schicksale der Kriegsgefangenen in England aus jener Zeit erörtert und beschrieben. — Als Engländer bedauere ich, nach einer sehr genauen Prüfung der Quellen sagen zu müssen, daß Ausländer nicht mit Unrecht die Brutalität betont haben, mit der wir einen großen Teil unserer Kriegsgefangenen behandelten.“ So lesen wir in der Vorrede.

Am meisten gefürchtet war der Aufenthalt in den Süß-, abgetrennten alten und sinkenden Kriegsschiffen, die im Medway in langer Reihe vor Anker lagen. Der französische Seefließer Dupin nennt sie schwimmende Gefängnisse, in denen die Kriegsgefangenen — Dänen, Schweden, Franzosen, Amerikaner — lebendig begraben seien. Vierhundert Überlebende sind die höchste Zahl, die ein Zuchthaus jemals bergen darf; 800 bis 1200 ist die gewöhnliche Zahl der Kriegsgefangenen, die in einem Gefängnisschiff gleicher Größe zusammengepfercht werden!

Als im Dezember 1807 ein Gefangenenschiff bei einem Sturmschiff im Schlamme liegen blieb und ertrank, ließ ihn der Kapitän der „Bahama“ an drei und Stelle, bis er versenkt war, als abschreckendes Beispiel für Flüchtlinge.

Der Kapitän des „Vegasus“, eines Hospitalsschiffes, ließ seiner Fieberkranken, nachdem sie Hundstagen in einem Boot auf ihre Aufnahme hatten warten müssen, in eiskaltes Seewasser tauchen, so daß ein großer Teil von ihnen infolge dieser Behandlung starb.

Der Offizier Cameron hat in seinem Buche „Mes Pontons“ diesen Dingen und vielen anderen

Geschichten noch folgendes Vorkommnis erzählt, das uns wie eine Szene aus einem französischen Lager der Gegenwart annähet:

Auf die Bitte, er möchte einem jungen schwerkranken gefangenen Offizier Wein geben, erwiderte der englische Arzt: „Sind Sie wahnsinnig? Sie wegen es, mich zu erfraden, daß ich einen Feind kräftigen soll? Hinans mit Ihnen! Sie müssen toll sein!“



Unser Kaiser inmitten der U-Boot-Offiziere der Flantern-Boote Zeemann

An Bord des Hospitalsschiffes „Vegasus“ war es nach der Aussage eines Spaniers „geradezu die Regel“, daß wütend oder angeblich Eierbende in die Totenkammer gebracht wurden, bevor sie wirklich tot waren, „um anderen Platz zu machen.“ Ein Mann von der Bedeutung Napoleons (sagt geradezu: „Die Annalen zivilisierter Völker enthalten nichts, das an Unmenslichkeit der Kriegsgefangenenbehandlung auf den Gefängnisschiffen Englands glücke.“ Doch auf dem ersten Lande ging es den Gefangenen nicht viel besser.

Ein Amerikaner Herbert, der 1776 in Milbay

bei Plymouth gefangen lag, erzählt: „Viele fühlten sich verachtet, das Graß im Halse auszurufen und es zu essen; einige lebten alle Stunden auf, die nacht bis vierzehn Tage im Schmutz gelegen haben, schlugen sie in Einside und saugen daran. Andere langten sich die Schneiden aus den Zähnen der Mauer oder vom Anstrich im Hofe, fochten sie und tranken noch die Brüste davon.“ — In den Erinnerungen des Commodore Barne heißt es

unter anderem, daß beim Transport an Bord des englischen Schiffes „Harmouth“ die gefangenen amerikanischen Offiziere im Kellerraum unter drei Decken ohne Licht und Luft eingeschlossen blieben (genau wie beim Transport der vor wenigen Tagen ausgetauschten deutschen Offiziere und Mannschaften).

Eine der entsetzlichsten Vorfälle trug sich vor das graulose Gemetzel, das von dem berüchtigsten Kommandanten von Dartmoor, Shortland, am 6. April 1815, mehr als vierzehn Tage nach dem Friedensschluß zwischen Amerika und England, aus Rachsucht unter den amerikanischen Gefangenen veranstaltet wurde. — Der Beschluß ist in wenigen Worten dieser: Am 4. April hatten in Shortlands Abwesenheit die Gefangenen den harten Zuchthaus verweigert und die Forderung freier Willen erzwungen. Als sich 2 Tage darauf ein ganz unbedeutender Vorfall ereignete, mit dem die Gefangenen nicht zufrieden waren, ergriß Shortland die Gelegenheit, seinen Horn an den Gefangenen auszulassen. Nach beschworener Auslassung rief er: „Jetzt werde ich gleich auf die verdammten Zuchthäuser losgehen.“

Plötzlich entstand eine Panik. Shortland gab Befehl zu schießen, nahm selbst ein Gewehr und feuerte auf die ratlos herumlaufenden Gefangenen, von denen sieben getötet, dreißig schwer, dreißig leicht verwundet wurden. — Der Schrecken unserer Feinde hat sich in hundert Jahren nicht geändert, und wie sie dordem wechselseitig miteinander verfahren, so verfahren sie heute mit uns.



Deutsches Wasserflugzeug nach der Rückkehr von einem Erkundungsflug im Hafen von Genua

Das Land der großen Süßwasserseen und Ströme

Ein heiterer Besprechung fragte ich einmal einen bekannten Naturforscher der Vereinigten Staaten, wie es denn eigentlich komme, daß seine eigenen Landsleute, die Yankees, so groß im Wasser seien, denn prächtigen Überreisen, wodurch sie sich ja auch jetzt wieder, nachdem die Nordamerikaner den Krieg erklärt hat, so lächerlich machen. „Nichts erklärt sich leichter als das“, erwiderte schmunzelnd mir der schlauere Herr. „Wir Nordamerikaner haben das 'Wasser' von der Natur gelernt; denn die große Gießflasse in unserem Lande darin, fast überall zusammenhängend, und aus dem riesigen, unermesslichen Ozean und unermesslichen Berggürteln und sich überstürzt in Systemen zu bewegen. — Um etwas aus meiner Fachwissenschaft herauszugreifen, so werden beispielsweise die Mammuthdumpe bei uns zu Lande höher als das Eisbärburger Minster, welches doch 142 m hoch sein soll und erreichen dabei einen Stammdurchmesser von 16 m. Bei ihnen aber wird keines der Mammuthdumpe über 75 m hoch und bringt es dabei höchstens zu einem Durchmesser von 2 m und einem Alter von 1000 Jahren, wogegen unser Quasmodum bis fünfmal so alt werden kann. — Sie kennen Sie einmal die Riesen Ihrer Getreidearten an, wie winzig die sind im Vergleich zu denen des Meils, welcher doch eine amerikanische Pflanze ist.“ Er sah mich so an, als wenn er etwas von der in der Welt der amerikanischen Zeitungsschreiber aufgenommenen riesenhafte Apelles-Pflanze des östlichen Indiens erzählt, in deren mit Wasser erfüllten bezaubernden Blattoberflächen sich nicht allein Insekten, sondern gleich ausgedehnte Mäule fangen sollten, als ich mich jedoch eines Besseren bemiene. Der gelehrte Herr hatte nicht ganz Unrecht, denn Amerika ist in der Tat das Land des großen und Riesenhaften, mag man nun auf seine riesenhafte Pflanzenwelt, seine gigantischen Gebirge und Feuerberge, seine gewaltigen Mineralreichtümer und die aus ihnen gewonnenen ungeheuren Kulturwerte schauen, oder auch auf das riesenhafte Ausmaß seiner Sandseen und Ströme, das einzig in der Welt dastehende, wie hier mit kurzen Worten gezeigt werden soll.

Es ist der Reichtum an atmosphärischen Niederschlägen, die Ausdehnung der Flächen, welche die Entwicklung großer Flusssysteme so sehr begünstigen und die für große Strombildungen so vorteilhafte zusammengebrachte Lage der hohen Gebirge, wodurch Amerika der Quell des Stroms und Seenreiches geworden ist. Südamerika ist durch Flusssysteme, Nordamerika durch Fluß- und Seengebiet ausgezeichnet. Der Amazonasstrom ist der größte Strom der Erde und Nordamerika übersteigt die größten und zahlreichsten Süßwasserseen, von denen man bekannt hat, daß sie die Hälfte von allem Süßwasser umfassen, das sich auf unserem Planeten in Seen findet.

Nur gehört der Amazonasstrom nicht dem Norden von Amerika, welcher eigentlich nur in das Gebiet unserer Breitenzone fällt, an, jedoch verdienen seine Größenverhältnisse hier angegeben zu werden, weil gerade sie einen Beleg dafür liefern, daß man mit Recht Amerika das Land des großen und Riesenhaften nennt.

Der Amazonas bedeckt mit den ihm zufließenden großen und kleineren Wasserläufen ein Stromgebiet von fast 7 Millionen Quadratkilometer. Was das heißt, will, leicht daraus hervor, daß das Stromgebiet unseres deutschen Rheins nur 225.000 und das der Wolga, das größten unter allen europäischen Flüssen, nicht mehr als 1.500.000 qkm umfaßt. Das zweitgrößte Stromgebiet der ganzen Erde, das des ostasiatischen Stomgo besitzt einen Flächeninhalt von ungefähr 7.000.000 qkm. Unglaublich groß ist auch die durchschnittliche Wassermenge, welche der Amazonasstrom in

jeder Sekunde dem Meere zuführt. Es sind nicht weniger als 120.000 Kubikmeter, was die mittlere Wasserführung des Rheins um mehr als das Achtfache und die der Wolga um das Zwölffache übersteigt. Von dort an, wo dieser Fluß nach unten den Strom des Andengebietes verläßt bis zum Meere hin nimmt er noch über 20 Kubikmeter in sich auf, deren Reichtum an Größe dem Rheine gleichkommt. Das Stromgebiet des Amazonas so groß ist, daß es sieben Zehntel von Europa bedecken würde, und es als Wasserstraß für das Innere der

ganzen Festlandsmasse die allergrößte Bedeutung hat, hat man daselbe wohl als „das Mittelmeer von Südamerika“ bezeichnet. Die Windungen des Amazonas mit den zwischen ihnen liegenden Inseln haben eine Breite von mehr als 25 km, was ungefähr der Entfernung zwischen Berlin und Hamburg entspricht. Bis zu einem Abstand von 150 km von der Mündung der Riesentromm des Amazonas nach Brasilien.

Ein Riese unter den fließenden Gewässern der Erde ist auch der Gangesfluß des nordamerikanischen Kontinents, der Mississippi, was in der Indianersprache so viel als „der große Strom“ bedeutet. Sein Stromgebiet begreift den größten Teil des Inneren der Vereinigten Staaten in sich und besteht vornehmlich aus dem Flach- und Hügellande, das den Raum zwischen dem Ganges und dem Mississippi sowie zwischen der Bodenniederflur, worauf die großen Seen liegen, und den Golf von Mexiko ausfüllt. Abgesehen vom Amazonasstrom wird das 3.600.000 qkm umfassende Stromgebiet des Mississippi an Größe allein von dem Stomgo des Ostens übertroffen, und zwar nur mit 10.000 qkm, während das Flusssystem des gewaltigen St. Laurent um 500.000 qkm das des größten asiatischen Stromes, des Ob um 700.000 und das des Nil um 800.000 qkm hinter ihm zurückbleibt. Wenn man, was eigentlich mit Rücksicht auf verschiedene physikalisch-geographische Verhältnisse viel natürlicher erscheint, den Mississippi, welcher aus dem Gangesgebiet kommt und auf seinem fast 5000 km langen Laufe dem Mississippi geradezu riesenhafte Wasserläufe zuführt, als Hauptfluß betrachtet, dann hat dieser Vater der nordamerikanischen Ströme eine Länge von fast 6700 km und ist damit der längste Flußlauf auf unserem Planeten. Er hat den Amazonas selbst nicht über 5000 km lang. Auch das ist schon sehr viel; denn von unseren europäischen Strömen ist der Rhein nur 1320 km, die Donau nur 2860, die Wolga nur 3690 km lang, und selbst der Nil, bis zu dessen Mündung es erst so spät vorzudringen gelang, nicht länger als 6400 km. Dabei trägt der Mississippi mit seinen Nebenläufen in jeder Sekunde 18.800 cbm Wasser zum Meere hin, was freilich sehr wenig im Vergleich zu der ungeheuren Wassermenge des Amazonasstromes ist und der verhältnismäßig geringen mittleren Regenmenge des Inneren der Vereinigten Staaten entspricht. Rechnet man allein mit dem Gangesfluß des Mississippi und Mississippi, so hat daselbst schon eine Länge von 8000 km. Da nun aber der Mississippi noch 54 Nebenläufe in sich aufnimmt, welche mit Dampfer befahrbar sind, so kann man sich denken, welche Wichtigkeit dieses Flusssystem für den inneren Verkehr der Vereinigten Staaten namentlich vor der Zeit hatte, als dieses große Stromgebiet noch nicht durch die Seeschifffahrt und andere große Eisenbahnen aufgelöst war. Heute ist der gewaltige Strom, der seine Wasserläufe zwischen niedrigen Ufern nur langsam dahin wölbt, vereint mit den besten natürlichen Ausflüssen und großen technischen Schwierigkeiten, so wäre dafür sicherlich doch bisher viel mehr gegeben, wenn nicht eine wilde Konkurrenz zwischen den verschiedensten Eisenbahngesellschaften entstanden wäre und man darauf mehr Rücksicht genommen hätte, daß die Landstraßen für sich einen um vieles größeren Aufwand an Brennmaterial, sowie Holz und Eisen beanspruchten als die übrigen auch bedeutend billigeren Wasserstraßen. Neuerdings werden allerdings mehr und mehr Stimmen laut, um eine weit größere Ausnutzung dieses großartigen natürlichen Wasserweges herbeizuführen. Man will das namentlich auch dadurch erreichen, daß man den bereits bestehenden Illinois-Michigan-Kanal, der den Mittellauf des Mississippi mit dem Michigan-See verbindet, in einen den Anforderungen der Menge entprechenden Schiffahrtsweg verwandelt. (eig. u. folg.)



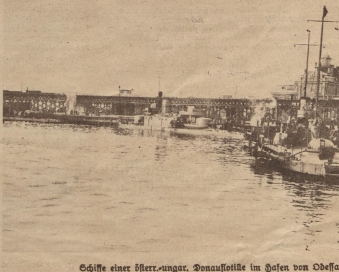
Der Staatssekretär des Reichskolonialamts in Dabos.

Exzellenz Dr. Solz bei der Besichtigung der Deutschen Kolonialausstellung.



Die armen Fische.

„Eine nette Beförderung! Keine Mühseligkeit mehr, die Fische herauszufischen, ohne daß irgend ein Dampfer sie für ein Versteck hält.“



Schiffe einer Österr.-ungar. Donauflotte im Hafen von Obelja

Was der Seemann erzählt

In letzter Stunde

In scharfer Wind pflü über die Meersee. Hoch sprangen die Wogen auf den Strand. Am Horizont schienen die Wolken am Wasser zu liegen. — Es ging auf die fünfte Nachmittagsstunde, als der Funtzenleger die Nachschicht brachte, in nordöstlicher Richtung liegen zwei Dampfer unbekannter Nationalität gesichtet worden. Wir mußten sofort zur Sekundung auslaufen. Unser Flugzeug schwenkte bellig auf dem Wasser. Die Schraube brang an, leicht glitt der Apparat über die Wogen, und bald lag die Insel mit ihrem Flagstaken und den glühenden Dünen weit hinter uns. Der Wind war so scharf, daß ich das Gesicht hatte, er rißte mir die Haut vom Gesicht. Unter uns das schäumende Meer; weit brausen, wo Himmel und Wasser zu einem dümmern grauen verschmolzen, die Rauchfahnen einiger Wachboote, Belgeland in Sicht. Dann nur noch Himmel und Wasser.

Es dümmerte bereits, als wir uns zur Umkehr entschlossen. Von den gemächlichen Dampfern hatten wir nichts entdecken können; der Fernblick wurde auch durch aufsteigenden Nebel fast beeinträchtigt. Schon nach einigen Minuten war unter uns nur noch ein trübes, schlammiges Grau. Wir hofften, mit Hilfe des Stompfals und der auf der Insel brennenden Leuchtfeuer den Hafen ohne Schwierigkeit zu finden. Hatten uns aber getäuscht. Das Grau unter uns verdichtete sich mehr und mehr. Es wurde Nacht und begann zu regnen. Auch der Wind wurde mit jeder Minute heftiger. Um das Unglück voll zu machen, begann der Motor zu streiken. Erst ließ es bei Atombomben der Zurechtzähl, dann setzte er gänzlich aus. Meiner Handen brach die letzte Schwimmfluse, und als wir auf dem flinte schlingenden und schrägliegenden Apparate hockten, waren unsere Gedanken nicht gerade angenehmer Art. Wenn nicht innerhalb einiger Stunden Rettung wolle, waren wir verloren. Bessen waren wir uns klar. Ich besch noch drei Leuchtpatronen. Zwei schon ist sofort ab, die dritte mußte ich bis zur letzten Minute aufbewahren.

Wir lagen auf dem oberen Tragbrett und hatten uns mit Lederriemen befestigt. Wenn der Apparat wegladen sollte, waren die Schwimmflusen unsere letzte Zuflucht. Geplant tauchten wir in die Nacht. Der Wind lag in den Spandarrücken, und die Wogen flachten einwärts gegen das Flugzeug. Da wurde ich ganz hoffnungslos. Wie überfiel das Grauen der der Erde des Meeres. Ich sah das Ende vor mir: getrieben, erschöpft mußte ich den Kampf gegen die heimgelockten herangeströmenden Wogen ausgeben. „Nun, was nun?“ Wie heiser meine Stimme, „Schlaf ab!“ riefst du. Die Walete stößt empore. „Nun — ein richtiger Mäulstropfen — geistert sie durch den Nebel. Dann wieder gährende Finsternis. Und der Wind heult, und das Meer singt seinen ewigkeitslang.

Alldämlich taucht der Apparat unter. Die Rostwellen tragen uns, wie hocken und trampelstest auf dem noch aus dem Wasser ragenden Teil des Flugzeug. Nacht und nach fluchen die Wäcker ab. Es ist mir, als hingehen Zinnenflüsse an meinen Weinern. Doch dann wird mir so leicht, so frei. Ich will sprechen. Da merke ich, daß meine Hände im Fieber aufeinander schlagen.

Ein Lichtstrahl zuckt über das Wasser. Der Kienar ein Scheinwerfer zuckt über uns hin, verschwindet wieder und bleibt dann auf uns liegen.

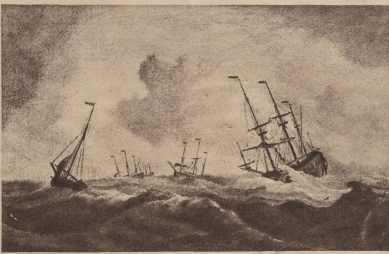
„Rettung!“ leucht Leutnant Linde. Seine Stimme dringt wie aus weiter Ferne an mein Ohr. Jetzt als schlagte Blatzenarane mich ins Boot. Bessen, kommt mir zum Bewußtsein, daß ich geborgen bin, daß ich nicht zu sterben brauche. O. R. Hardy.



Bulgarische Offiziere an der italienischen Front. Fahrt mit einem Motorboot auf der Adria



Ein Heer-ungarisches Wasserflugzeug



Stürmische See.

Nach dem Gemälde von Willem van de Velde

Eine Seeschlacht zu Pferde

Paça, der erste Präsident der Republik Venezuela, war der erste General, der jemals das Überflommen über eine Seeschlacht geführt hat, die zu Pferde ausgefochten wurde. — Im venezolanischen Freiheitskrieg war das Paça und Voltaire, Venezuelas Freiheitskämpfer, führten die patriotischen Scharen im Kampf gegen die spanischen Truppen. Voltaire war der kommandierende General, Paça sein Unterleutnant.

Eines Tages hatte sich das kleine venezolanische Heer einem Fluße genähert, der unbedeutend überfließen werden mußte. Acht spanische Kanonenboote lagen aber im Fluße und gaben scharf acht, so daß es ganz unmöglich war, eine Brücke zu schlagen oder große Flüsse zur Überflutung des Wassers zu bauen. Jeder Versuch, das Heer überzufluten, während die Spanier mit ihren Kanonenbooten den Fluß lagen, hätte den sicheren Untergang bedeutet.

Einen Augenblick war Voltaire ratlos, dann fiel er Paça zu Fuß heran, und beide überlegten:

„Wir müssen diese Kanonenboote einfahren oder, noch besser, sie erobern“, meinte dieser, „sonst kommen wir nie über den Fluß.“

Damit war Voltaire gern einverstanden, und Paça erklärte, er würde die Schiffe erobert und alle Spanier zu Gefangenen machen oder selber mit seinen Leuten sterben. Seine Gewohnheit, im ganzen dreißig Mann, konnte er nicht, und legte ihnen seinen Plan vor, der darin gipfelte, daß er im Laufe der Nacht in den Fluß reiten und zu Pferde die ersten Fußgänger anzufluten wolle.

Paça, der in seinen Tagen selber ein kühner und hervorragender Krieger gewesen war, war der Abtrotz seiner Leute, und alle gelobten, ihm zum Siege oder in den Tod zu folgen.

Nach ein paar Stunden, nachdem es dunkel geworden war, begannen man mit den Vorbereitungen. Die Spanier, die wohl wußten, daß die Feinde keine Schiffe hatten und keine Brücken bauen konnten, fühlten sich vollständig sicher. So trauten sie denn auch die Gewohnheit den Schiffen nahen. Sie schwangen sich ab- in die Reeling der niederen Schiffe und ließen ihre Pferde zurückschwimmen. Damit hatten sie sich jeden Rückzug abgeschnitten, und es blieb ihnen nun nichts anderes als Sieg oder Tod. Auf mehreren Schiffen entzündeten auch blutige Kämpfe, aber die Venezolaner, die für ihre Freiheit und Freiheit, sich nicht in irgendeiner Art Leben kämpften, und hatten auch bald die schlaftrunkenen Spanier überwältigt. — Nachdem sämtliche Schiffe erobert waren, führte Voltaire sein Heer über den Fluß.

Die Überwältigung von Kriegsschiffen durch Kanonenkugeln ist aus einmal während der französischen Revolutionskriege im Jahre 1795 erfolgt. Der Winter von 1794 bis 1795 war außerordentlich streng und hatte eine Anzahl holländischer Kriegsschiffe bei der Insel Texel in die eingeschlossen. Eine Abtrotz französischer Reiterei machte sich dies zunutze, näherte sich nachts auf dem Eise den Schiffen und zogen sie zur Übergabe. Dieser Vorgang erscheint uns so begreiflicher, wenn man sich die Zustände vergegenwärtigt, daß harte Räte auch während des jetzigen Krieges wiederholt eine willkommene Brücke über Flüsse und Meeresarme schlug.

