

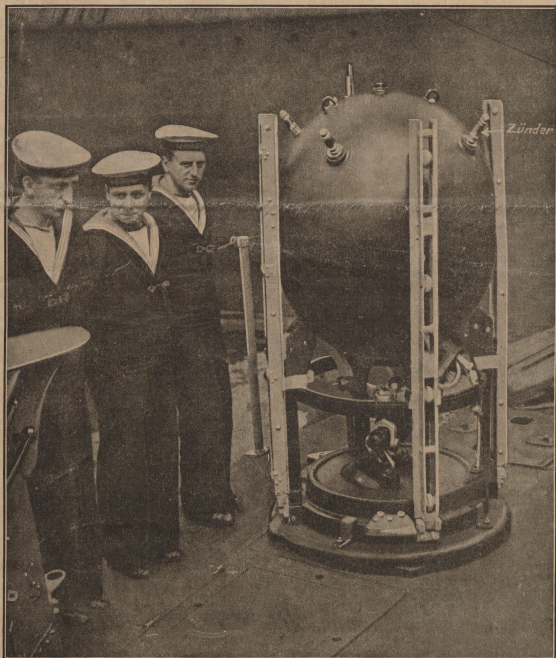
# Deutschland zur See

Unabhängige  Wochenschrift

zur Förderung der deutschen Seegeltung und der deutschen Flottenpolitik

Zeitschrift des Eingetr. Vereins „Marinedank“, Berlin SW 68, Kochstr. 28/29

Herausgeber: Vize-Admiral a. D. Hermann Kirchhoff und Rudolf Wagner



612208  
~~VERBODEN~~

10



# Einiges über die größten Seeschlachten seit 1600

Von Hermann Kirchhoff, Vice-Admiral z. D.

**E**ie händige und zum mindesten ungeschliffene englische Bezeichnung, daß die Schlageratschacht der „glänzendste britische Sieg seit Trafalgar“ gewesen sei, woran man selbst in Großbritannien nicht mehr glaubt, fordert zu einem allgemeiner gehaltenen Vergleich auf, wie hoch die Stärken und Verluste in den größten neueren Seeschlachten gewesen sind. Mit dem Beginn des 17. Jahrhunderts soll der Anfang gemacht werden, also mit der Zeit der Dreißigjährigen Kriege, als nach dem Arminiuskämpfen die ersten britischen Kriegsschiffe auftraten.

Im Jahre 1639 besiegte Hollands großer Seefahrer Tromp der Ältere in den Tonnen östlich von Dover, die große, nach Schweden bestimmte spanische Flotte unter Admiral Oquendo am Ende Oktober. Die Spanier hatten 67 große Schiffe mit 24.000 Mann an Bord, 1700 Kanonen; die Niederländer 95 kleine Schiffe mit 8000 Mann; erstere verloren 40 Schiffe und 7000 Mann, die letzteren nur 1 Schiff und 100 Mann. 14 Prisen führte Tromp heim.

Obwohl der nahe liegende Admiral Pennington Befehl hatte: sich auf dessen Schiffe zu schlagen, den den Tag zu gewinnen schiene, griff er die Holländer schwächlich und ergebnislos an. So weit war die englische Marine heruntergekommen, die von ihrem König eine betrübtliche Belohnung erhielt. Also schon vor 300 Jahren zeigte sich das Brittenreich dergestalt dornig und — berechnend!

Von den größten Seeschiffen während der drei englisch-holländischen Seekriege — Kentisch Knack, Dungenes, Vortland, Aussen-Gabbard, Rattwyf, Scheweningen, Lowestoff, Biertagschalt, North-Forland, Soledad, Schooneveld, Terl — sollen nur einzelne behandelt werden.

1653 kämpfte Admiral Tromp an 3 Tagen — 28. Februar, 1. und 2. März — bei Portland am Kanal mit 80 Schiffen, die 200 Kaufschiffe geleiteten, gegen Admiral Blake mit ebensoviele Schiffen. Hollands Verlust: über ein Dutzend Kriegsschiffe mit fast 2000 Mann und ein halbes hundert Kaufschiffe; der Englands: nicht ganz so groß. Die beiderseitigen Angaben weichen sehr voneinander ab.

Am 15. und 16. Juni  
fielen Menz und Blake  
beim Kufen - Wabard  
mit 115 Schiffen, fast 4000  
Weißhuten und über 15000  
Mann über Admiral Tromps  
104 Schiffe. Holländischer  
Verlust: 20 Schiffe (davon  
11 genommen), 1400 Mann;  
der englische Verlust betrug  
nur 361 Mann, kein Schiff.

1665 flogte der Herzog von York mit 102 größeren Schiffen, 4200 Geschützen und 22 000 Mann bei Lowestoft über Admiral Otdam van Wassenaer mit 108 Schiffen, 5000 Geschützen und 21 000 Mann. Die Engländer verloren 2 Schiffe, 2 Ad-

mirale und 800 Mann; die Holländer 17 Schiffe, 3 Admirale und 4000 Mann.

In der großen Meerzange schloß vor dem Kanal, vom 11. bis 14. Juni 1866 war, der große Ruyter Sieger mit rund 64 Schiffen, 4500 Geschützen, 21 000 Mann über die fast gleich starken Engländer unter Monk und Prinz Rupert, die 20 Schiffe einbrachten (davon 6 genommen) mit 8000 Mann (darunter 3000 Gefangene), während Ruyter nur etwa ein halbes Duzend Schiffe, 3 Admirale und etwa 2500 Mann in dieser großen Schlacht verlor.

Am 7. Juni 1672 war die Schlacht in der Solbaf an der Offiße Englands, in der Rußer mit 61 Schiffe, 4500 Gefchühen und 21000 Mann über die verbündeten Engländer und Franzosen unter York und d'Efrees mit 71 Schiffe, 5100 Gefchühen und 33000 Mann den Sieg errang; er verlor nur 2 Schiffe und 2000 Mann, die Gegner hüßten 4 Schiffe und 2500 Mann ein.

Im nächsten Jahre gewann Rußer wieder die beiden Schlachten bei Schooneveld am 9. und 14. Juni über Bort; mit 52 Linien Schiffen, 12 Fregatten, 30 Fahrzeugen fügte er seinem starken Gegner mit 81 Linien Schiffen, 18 Fregatten und 30 Fahrzeugen einen Verlust von 1000 Mann zu, während er selbst nur die Hälfte einbüßte.

Am 21. August errang er dagegen einen vollständigen Sieg bei Texel über seine Gegner Rupert und d'Estreë, deren 90 Linien- und Fregatenschiffe nur 75 entgegenstellen konnte. Keiner der Gegner kühlte ein Schiff ein; die Verbündeten verloren 1 Admiral, 7 Kapitäne, 2000 Mann, die Holländer 2 Admirale, 6 Kapitäne, 1000 Mann.

1658 fand am Eingang des Sundes am 29. Oktober eine Schlacht zwischen Odhan und dem schwedischen Admiral Graf Wrangel statt, der zur Unterstützung Dänemarks 85 Linienfahrer und 8 Fregatten mit fast 1900 Geschützen und 7500 Mann seinem wenig stärkeren

Wegner entgegenstellte. Er verlor 8 Schiffe und etwa 1500 Mann, indes sein siegreicher holländischer Gegner 5 Schiffe, 2 Admirale, 5 Kapitäne und 1700 Mann eingebüßt hatte.

Weil schwerer war der schwedische Verlust in der Schlacht vor der Rißegubst am 1. Juli 1677. Dort siegte Dänemarks Admiral Niels Juel mit 25 Minienschiffen und Fregatten, 1300 Kanonen, 6500 Mann, über Schwedens Feldmarschall Freiherr Henrik Horn mit 36 großen Schiffen, 1300 Geschützen und über 8000 Mann. Horn verlor 12 Minienschiffe (7 genommen), nahezu 5000 Mann (davon 2 Admirale, 70 Offiziere, 3000 Mann als Gefangene). Niels Juel hatte keine Schiffverluste, ferner nur 250 Mannschiffsverluste aufzuweisen.

Bei Beady Head hatte der französische Admiral Graf Bourville am 10. Juli 1690 70 Kanonenschiffe mit 4600 Kanonen und 28 000 Mann unter sich; ihm standen entgegen, vom holländischen Admiral Herbert und dem holländischen Seint-nt-Admiral Cornelis Evertsen: 57 Schiffe mit 3800 Kanonen und 23 000 Mann. Wegen ungenügenden Eingreifens der Engländer blieben von 22 Schiffen der Holländer nur 3 geschäftsfähig und die Verwundeten verloren ebenfalls ein Dutzend Schiffe.

Zwei Jahre später wendet sich die Flott. nach dem am 29. März 1892 beim Kap Barfium ausgetretenen eigentlichen Seeplacht mit der Gefolg des Großadmirals Kustel (Admiral of the fleet) an den folgenden Tagen der Verfolgung in den vielen Kämpfen der fünf Tage, die nach dem 2ten La Hougue (Eilich von Oberbourg) ihren Namen haben — nicht Bougue, wie die Engländer ihren Vingerkreuzer falsch kennen —, verlieren die Franzosen unter Trouville von ihren 45 Einheitschiffen (worunter 15 grobe Dreidecker) mit 2000 Kanonen und über 21000 Mann insgesamt 15 ihrer größten Schiffe, von denen ein Duzend auf Strand gelehrt wurde. Ihre Gegner, die verbündeten Engländer und Holländer, (unter Leutnant-Admiral Almonde),

hüßten von 68 Linienk Schiffen und 7000 Mann mit 7000 Kanonen und 89 000 Mann nur 2 Schiffe und einige Taubgange ein.

Den verbliebenen Erfolgen der englischen Admirale Rodney und Hood in den Schlachten bei Martinique und St. Christophen, 1780 und 1781, folgte ein glänzender Sieg Rodneys über Frankreichs Leutnant-General Graf de la Roche am 12. April 1782 bei Dominica durch seine berühmten Durchschiffe. Er hatte 37 Linienk Schiffe gegen 35 des Gegners, von denen er 5 eroberte, den Verlust von 2000 Toten und Verwundeten sowie von mehr als 3000 Gefangenen aufwies, während er selbst nur 1100 Mann einbüßte.

(Fortf. folgt.)



Blick auf den englischen Kriegshafen Portsmouth,  
der kürzlich von deutschen Marinekriesschiffen erfolgreich angegriffen wurde.





# Die Seemine

Von Konreadmiral a. D.  
Fosb

Die Unterwasserminen unserer Zeit zerfallen in Minen und Torpedos. Die Seemine ist ein mit Sprengstoff gefülltes Gefäß, das in zweckentsprechender Tiefe verankert, ein Schiff zertrümmen soll. Sie hat demnach verteidigenden Charakter; denn sie liegt still und erwartet den Feind. Der Torpedo dagegen wird an den Feind herangetragen; er greift an.

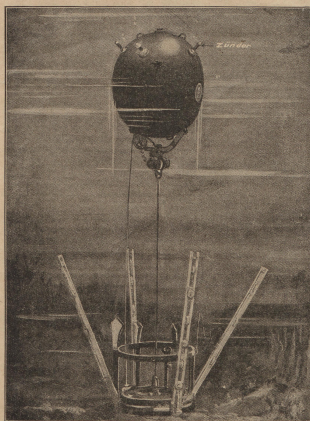
Der Amerikaner Rushnell erbaute im letzten Viertel des 18. Jahrhunderts ein sehr ursprüngliches U-Boot, das einen mit Pulver gefüllten Kasten am feinsten Schiffsboden festschrauben sollte, wo die Ladung dann durch ein Meißer zur Explosion gebracht wurde. Der Gedanke erwies sich als unbrauchbar, ein Angriff auf die englische Fregatte „Eagle“ scheiterte. — Nach vorübergehendem Handelsschiffen wandte man einen Torpedo in unserem Sinne. Die erste Mine schuf der Erfinder des Dampfschiffs, Fulton. Obgleich die praktischen Erfahrungen den Erwartungen durchaus entsprachen, lehnte der französische Marineminister die ihm vorgelegte Erfindung als unritterliche Waffe ab und Lord St. Vincent, der erste Lord der britischen Admiralität meinte, es läge nicht im Interesse Englands, eine Sache zu fördern, die geeignet sein könne, die Seemannschaft seines Landes in Frage zu stellen. Dagegen wurden Fulton

große Geldsummen in Aussicht gestellt, wenn er auf die Wertung seiner Erfindung verzichtete. Diese wurde zuerst auch in den Vereinigten Staaten zurückgewiesen, aber bereits

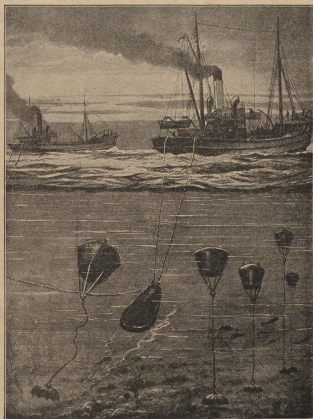


Detonation einer Seemine

1813 wurden amerikanische von den Briten blockierte Häfen durch diese Minen verteidigt. Die Minen explodierten, sobald ein Schiff sie anstieß. Der Amerikaner Colt, der Vater des Revolvers (1841), hat die Mine weiterentwickelt. Sein Modell meldete automatisch an eine Landungsstation, wenn es angelassen wurde, worauf alsdann die Mine von dort aus auf elektrischem Wege gesprengt wurde. So entstand die elektrische Mine. Diese hat, von dem Deutschen Professor Jacobi entwickelt, in dem Kriege Russlands gegen die Westmächte (1854/55) bei der Verteidigung russischer Häfen der Ostsee und des Schwarzen Meeres Verwendung gefunden. Zwei britische Fregatten wurden durch sie bei Kronstadt beschädigt und es lag nur an der zu schwachen Pulverladung, daß sie nicht gesunken sind. Die Entzündung der Mine Nobel-Jacobi wurde durch die Zerstörung eines mit Schwefelsäure gefüllten Glases bewirkt, die ein Gemisch aus chloräurem Kali und Jodur aufkommen ließ, so daß infolge dessen die Ladung detonierte. Zur Entzündung elektrischer Minen waren Landstationen nötig, von denen aus ein elektrischer Strom geschlossen wurde, sobald das zu zerstörende Schiff über der Mine befand. Um den richtigen Zeitpunkt zu erkennen, wurde das Schiff anvisiert oder mittels einer Camera



Englische Streumine (s. Mittelbild)



Minenjäger bei der Arbeit

obscura beobachtet (Baron v. Söner 1856). Elektrische Minen konnten so viel verwendet werden, daß ein Schiff ungefährdet über sie fortgehen konnte. Sie waren also sehr bequem, vorausgesetzt, daß die Sprengladung groß genug war, um den Schiffsboden zu durchdringen, wenn die Mine in einiger Entfernung von einem feindlichen Schiffe auflog. Obgleich die im amerikanischen Sezessionskriege von den Südstaaten verwendeten Minen sehr ursprünglich waren, haben sie sich doch bewährt. Auch mit dem Strome ließ man sie treiben, doch erwiesen sich diese Treibminen als zweideutige Waffe, denn zwei südstaatliche Schiffe sind dadurch zu Schaden gekommen, daß der feuernde Strom sie wieder in den Hafen zurücktrieb, von dem aus man sie entsandt hatte. Es ist bemerkenswert, daß während des ganzen Krieges kein Schiff durch feindliche Küstenartillerie verfehlt worden ist, dagegen 7 Monitore und 11 gepanzerte oder ungepanzte andere Kriegsschiffe durch Minen verfehlt und 7 weitere schwer beschädigt worden sind.

Die Minen sind — von Landstationen — unabhängig oder abhängig. Von den Beobachtungsstationen wird mittels Kabeln ein Strom zur Mine geleitet und diese dadurch gesprengt. Oder sie werden durch den Strom nur „scharf gemacht“ und freipieren erst, wenn sie durch ein Schiff angefahren werden („Elektrokontaktminen“). Die Beobachtungsmine kann ihren Zweck nur erfüllen, wenn das feindliche Schiff gesehen und anvisiert werden kann, Nacht, Nebel oder Schneestößen verhindern das und künstliche Beleuchtung durch Scheinwerfer oder Leuchtkegel ist nicht immer zuverlässig. Bei der Elektrokontaktmine dagegen wird die Sperre durch den elektrischen Strom scharf gemacht und

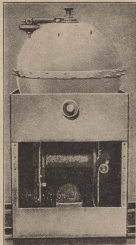
damit zu einer unabhängigen. Solange die Minenperre entschärft ist, könnten die eigenen Schiffe sie ungefährdet durchfahren; es wird das aber vermieden, weil dabei die Minen durch das Anfahren beschädigt werden und dann nicht mehr richtig arbeiten. Am den eigenen Schiffen das Passieren der Sperren doch zu ermöglichen, werden die Sperren nicht in ununterbrochener Kette ausgelegt, sondern es werden Durchfahrslücken gelassen, die durch eine weiter zurückliegende „Traverse“ geschlossen werden. Die Endpunkte der Minenreihen werden durch Baken kenntlich gemacht, die dem Feinde feindlicher Schiffe verfehlt werden können.

Um den Augenblick zu erkennen, in dem sich feindliche Schiffe über Minen befinden, sind auch Signalbojen im Gebrauch, die über den eigentlichen Minen schwimmen, automatisch ein Baulotwerf an Land ertönen lassen und dadurch melden, wenn sie angefahren werden. Es genügt also, wenn das Niederbrücken einer Taste, um die betreffende Mine auszulösen zu lassen.

Die unabhängige Mine ist eine Stofmine, deren Zünder durch den Anstoß eines Schiffes in Tätigkeit gesetzt wird. Sie ist stets „scharf“. Die Lösung der Zünderkonstruktionsfrage ist in verschiedener Weise gefunden worden. Es werden so unterschieden mechanische, elektrische und chemische Zündung. Aber letztere wurde eingangs gelprochen (Nobel-Jacobi). Bei der mechanischen wird die Zündung meist durch das Vorstoßen eines Schlagbolzens gegen eine Zündpille bewirkt.

Bei der elektrischen Zündung ist entweder dauernd Strom durch Erdenelemente vorhanden und dieser wird beim Anstoßen eines Schiffsbodens geschlossen und in die Zündpille geleitet, sei es,

daß dazu eine Erschütterung der Mine ausgenutzt wird, sei es, daß das Strängen des Minenkabels die Stromleitung bewirkt. Bei beiden ändern Gruppen wird das Zerbrechen einer Glasröhre beim Anfahren verwendet, um ausgenutzt, bei einer Stromerregende Fähigkeit in ein Element geleitet. Bei unabhängigen Kontaktminen kann der Strom

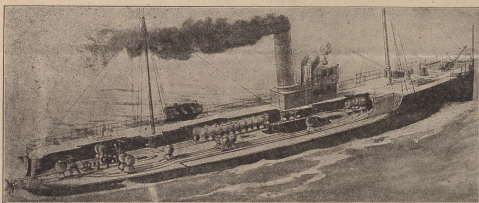


Englische Seemine

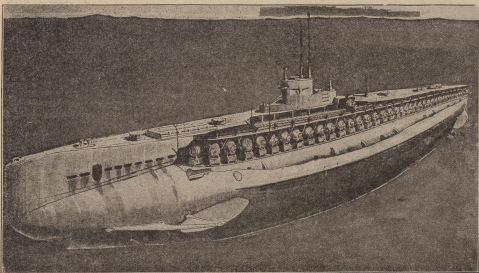
durch nach außerhalb geführte Kabel geleitet werden, so daß man sie gefahrlos aufnehmen kann, nachdem der Strom unterbrochen ist. Bei anderen Arten verläuft der Strom im Innern der Mine. Deren Auslegung wird dadurch gefahrlos, daß in die Stromleitung eine „Sicherung“ eingeschaltet wird, die die Mine erst nach einiger Zeit scharf werden läßt. — Zum Beispiel durch Einschalten eines Galvanis, das im Wasser schwimmt. Das Aufnehmen derartiger Minen ist aber so gefährlich, daß man sie gar nicht erst berühren wird. Ist derartige Minenmaterial erst einmal ausgelegt, so ist es, nachdem es seinen Zweck erfüllt hat, als verloren zu betrachten.

Die Beilegung aller Minen ist möglich und kann, je nach Umständen, auf die verschiedenste Weise erreicht werden. Bei Elektrokontaktminen ist sie einfach und ungefährlich. Da wird der Strom unterbrochen und die einzelnen Minen durch Boje aufgenommen. Anders, wenn es sich darum handelt, eine im feindlichen Feuer liegende Sperre zu forcieren. Das kann geschehen, indem die Flotte Minenboje voranfahren, die mittels zwischen je zwei Dampfpern ausgebrachten Seuflein die Anfertigung der Minen fassen, von ihren Unterplätzen losreißen und dann durch Schiffe die ausgelagerten Minen verladen oder zum Aufhängen bringen. Oder der Flottenschiff opfert ein paar geringwertige Schiffe, die voranfahren, die Minen an einer Stelle zum Aufhängen bringen und so eine Breckschiffen. Wenn es sich um Beobachtungsmine handelt, wäre es auch denkbar, daß man sich der Landstationen durch einen handlich bemächtigt und die Minen durch Stromschlag zum Aufhängen bringt oder durch Unterbrechung des elektrischen Stromes entschärft.

Die Auslegung der Minen, die feiner Kabelleitungen benötigen, bieten den Vorteil, daß ihre Auslegung einfach und schnell möglich ist. Das kann — unter gewissen Voraussetzungen — so wichtig sein, daß man es sich damit erklärt, wenn ihrer Auslegung ganz besondere Aufmerksamkeit gewidmet worden ist. Sowohl in russisch-japanischen als auch im Weltkriege haben sie eine große Rolle gespielt und ihre Eigenart soll daher in einem der nächsten Hefen geschildert werden.

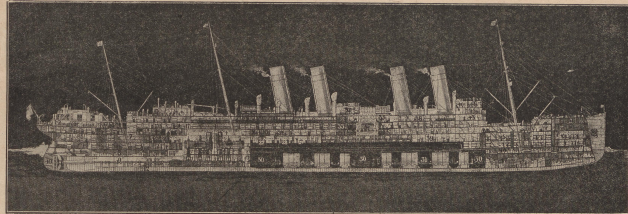


Französischer Minenleger bei der Arbeit



Englisches Mi-Boot als Minenleger





Längsschnitt durch den Lloyd-Dampfer „Kaiser Wilhelm II.“

# Deutschlands Handelsflotte und Schiffsbau

## II.

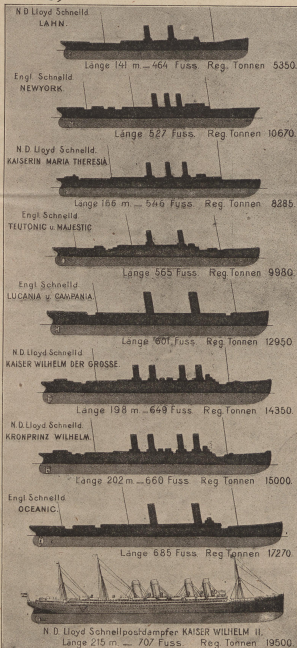
**N**ach noch erkaunlicher als die wirtschaftliche Entwicklung der deutschen Schiffahrt in den letzten Jahrzehnten find die rein technischen Fortschritte auf diesem Gebiete.

Wie wir bereits früher sahen, war unser Vaterland noch vor gar nicht langer Zeit darauf angewiesen, vor allen Dingen moderne Dampfer aus dem Auslande zu beziehen. Heute ist der deutsche Schiffbau und die mit ihm zusammenhängenden Anbauten nicht nur allen seinen Wünschen vollkommen ebenbürtig, sondern er steht in vieler Hinsicht durchaus an der Spitze.

Doch auch die Kriegsflotte in ihrer Jugend soll völlig auf das Ausland angewiesen war, dürfte weiter bekannt sein. Selbst wenn man von dem Stolz der damaligen Flotte, der Panzerfragate „König Wilhelm“ als gewissermaßen von einem Gelegenheitslauf ablieh, waren die Zerstörer „Preußen“, „Friedrich der Große“ und der im Kanal verunglückte „Große Kurfürst“, die ersten in Deutschland erbauten, größeren Schiffe der Kriegsflotte, und der Norddeutsche Lloyd beschaffte nach 1888 seinen einzigen großen Ozeandampfer deutscher Herkunft.

Es ist für den Laien nicht leicht, sich von der Bedeutung dieser in so verhältnismäßig kurzer Zeit zusammengebrachten Entwicklung ein zureichendes Bild zu machen.

An der guten alten Zeit, die, wie man sich immer vergegenwärtigen muß, dabei noch gar nicht so weit zurückliegt, und deren sich viele noch lebende Hamburg- und Bremer noch wohl erinnern können, war die christliche Ozeanfahrt zwar ein viel tauberes und endloser, magerer, aber auch wenigstens „gemächlicher“ Handarbeit, und an die Zeiten des eingetragenen Sees, hätten kaum gewußt, was das ist!“ ließe sie kaum sonderliche Anforderungen. An das schlechte Wasser, die feiner karmeliten Stützen im Fahrt, (beides mußte noch in Fällen a. f. benachteiligt werden) und an das fragwürdige Sees, das dieselbe eine verlässliche Unmöglichkeit an Aussehen, wie an Härte mit gutem Maßstab, aufwies, war man eben gewöhnt und betrachtete diese Dinge, die nicht aber weniger Raum, als die ununterbrochen Begleiterscheinungen des Verweils, Dürre aber war der Matrosen noch wirklich Seemann, der an Bord war, gleichbedeutend schimpfte, an Land aber nur die Sorge, konnte, sein schwer verdientes Geld möglichst rasch wieder los zu werden; der Steuermann, ein Mann von gewissen Werten, und der Kapitän vor allen Dingen wirklich noch Herr und Gebieter auf seinem Schiffe, das zudem nicht selten ganz, aber doch zum guten



Entwicklung der deutschen und englischen Handelsflotte

Teil tatsächlich sein Schiff war. — Von jeder diesen Einrichtungen der Flotte begreift dabei der Fernstehende kaum, welche Bedeutung sie bei ihren Untertanen tatsächlich besitzen, und nicht zuletzt gilt dies zum Beispiel von dem Erfolg der alten Antarktis durch elterne Ketten.

Auf dem Fortschritt, der allein hierin liegt, soll zu würdigen, muß man sich einmal vergegenwärtigen, daß das Antarktis eines größeren Schiffes der alten Zeit ein Ungewöhnliches von gut 12–15 Zoll Dicke, bei etwa 4–500 Fuß Länge war, und man sich vorstellen können, welche Zeit und Arbeit es kostete, noch dazu mit mangelhafteren Hilfsmitteln, als wir sie heute haben, ein solches Bau mit dem daran hängenden Unterzubringen und welchen Raum es schließlich im Schiffe selbst beanspruchte.

Bis weit in das vergangene Jahrhundert hinein war der Schiffbau auch, soweit große Fahrzeuge in Frage kamen, im wesentlichen ein Handwerk, das von wissenschaftlichen Bedenken nicht sonderlich anerkennend war. Fortmen und Mängel des Schiffes selbst wie seiner einzelnen Teile waren gewissermaßen durch die Abfertigung geübter Dinge, die der Schiffbauer kannte und über deren Art und Weise er sich so wenig den Kopf zerbrach, wie er geneigt war, von ihnen augensten der Steuerung abzugehen. Dabei war die Größe der Fahrzeuge nach heutigen Begriffen sehr bescheiden. Ein Vollschiff von 500 Tonnern war noch bis in das vorige Jahrhundert hinein ein Meeres unter feineglichen, für Dampfschiffe waren 200 Tonnern eine ganz normale Größe, und erheblich hätte man bei den damaligen Verhältnissen diese Maße auch gar nicht begehren können, denn die unabhändige Seefahrt und die sonstigen mangelhaften technischen Einrichtungen hätten eine Belohnung erfordert, die jede Rentabilität ausgeschlossen haben würde.

Die berühmte Klipperzeit, die den Höhepunkt der Entwicklung des reinen Segelschiffs darstellt, fällt in die zweite Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts.

Man hatte gelernt, die Formen der Schiffe nach wissenschaftlichen Grundsätzen festzusetzen, und die Folgen waren für die damals sonst allgemein geltenden Verhältnisse verblüffend. Die Namen der besten Schiffe dieser Gattung wurden in der ganzen Welt bekannt, und die Fabriken waren an der Tagesordnung.

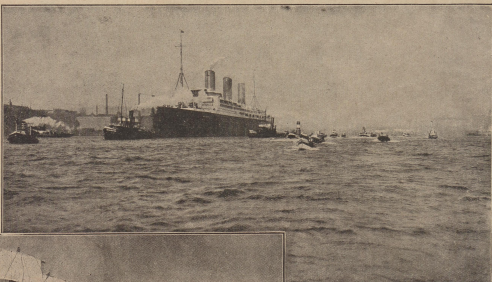
Einge dieser Klipperreihen verdienen wohl auch heute noch genannt zu werden und seien daher hier aufgeführt:

- 1863, englisches Schiff „Marrac“ in 70 Tagen vom Kanal nach Adelaide.
- 1861, amerikanischer Klipper „Comet“ in 75 Tagen von San Francisco nach New York.

1856, holländisches Schiff „Diamant“ in 72 Tagen vom Kanal nach der Sundabucht.  
1857, holländisches Schiff „Diamant“ in 74 Tagen vom Kanal nach der Sundabucht.  
Von diesen Daten ist besonders die Reise des „Comet“ auf der Straße von Brindisi—Venedig und die beiden Reisen des holländischen Schiffes bemerkenswert.

Die erwähnte Straße, die nach dem Umlauf des mit Recht zu beliebigen Cap Horn verlangt, zeichnet sich bekanntlich durchaus nicht durch übermäßig günstige Verhältnisse für Segler aus, und der „Comet“ hat hier eine Durchschnittsfahrt von etwa 8 Meilen per Stunde während der ganzen Reise geleistet.

Einen ebenso hervorragenden Beweis seiner vorzüg-



Der Riesendampfer „Waterland“ verläßt den Hamburger Hafen

„Suffey“ . . . . . in 69 Tagen  
„Red Jacket“ . . . . . „64“

„Thermopylae“ . . . . . 61

Bemerkenswert ist an der übrigen sehr guten zweiten Reihe die Tatsache, daß der „Adler“ ein alter, im Jahre 1863 beim Vulkan in Cettin auf Stapel gelegter Raddampfer von 30 Metern Länge, 7 Metern Breite und 8 Metern Tiefgang war.

Das, wie die Angaben zeigen, sehr stark gebaute Schiff hat ein wechselliebiges Räderwerk hinter sich. Es diente bis 1870 als Postdampfer zwischen Stralsund und Malin und avancierte dann unter dem Namen „Pomerania“ zum Kzilo der norddeutschen, später kaiserlich deutschen Marine.

Im Jahre 1892 ausgemangelt und verkauft, wurde das Schiff von seinen Käufern (Paulsen & Jücker, Kiel) nach Übernahme der Maschinen in einen Dreimast-Dockschoner umgewandelt und, wie die obige Angabe zeigt, mit glänzendem Erfolg.

Die zuletzt angeführte Reise der „Wacchia“ dürfte unteres Wissen auch heute noch den Rekord für die Reisen nach der Westküste darstellen.

Auch Deutschland hat eine Reihe solcher schnelllegenden Schiffe gebaut, aber es fehlt eben der große, einheitliche Zug der Entwicklung, der erst mit der Gründung des Reiches, mit der Vereinigung aller deutschen Schiffe unter einer Flagge, sichtbar wurde. Um so überraschender stellt sich dann, als diese Vorbereitung vollständig gegeben war, die schimmernde deutsche Kraft ein. Die deutsche Handelsflotte ist heute die zweitgrößte der Welt und hat hinsichtlich der Größe der Schiffe und ihrer Einrichtung die größte englische überflügelt.



Das Handelsschiff im Jahre 1814 und 1914

lichen Segelgeschäften aber hat der Holländer geleistet, und dies um so mehr, als er dieselbe Reise von etwa 13 000 Seemeilen zweimal hintereinander in der gleichen, kurzen Zeit erledigte. Die Mehrzahl der Schiffe dürfte auch heute noch über 100 Tage für diese Reise gebrauchen.

Betrachten wir nun zum Vergleich einige Reisen aus neuerer Zeit:

Das deutsche Schiff „Helene“ läuft im Jahre 1889 in 70 Tagen vom Kanal nach Melbourne (13 450 Meilen).

das deutsche Schiff „Adler“ läuft im Jahre 1893 in 37 Tagen vom Kanal nach Rio Grande do Sul (12 231 Meilen).

das deutsche Schiff „Wacchia“ läuft im Jahre 1872 in 58 Tagen nach Valparaiso (etwa 9 200 Meilen).

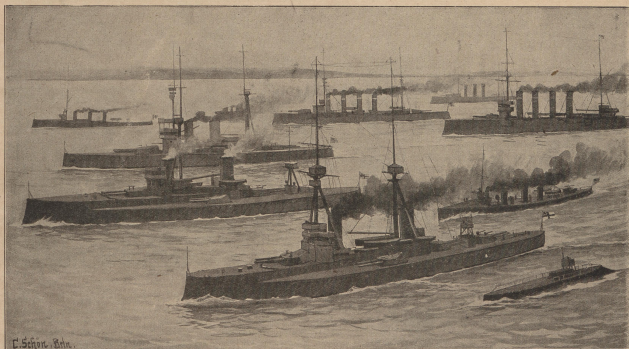
Die zuerst angeführte Reise bedeutet allerdings keinen „Rekord“, diesen haben vielmehr in den letzten Jahren die unter englischer Flagge segelnden, in Nordamerika gebauten „Münster“, „Monte“, „Norfolk“, „Suffey“, „Red Jacket“ und „Thermopylae“ aufgestellt.

Diese Schiffe legen die Reise zurück:  
„Monte“ . . . . . in 67 Tagen  
„Norfolk“ . . . . . „69“



Der Dampfer „Normannia“ der Hamburg-Amerika-Linie passiert das Feuerschiff „Elbe 1“ im Jahre 1890





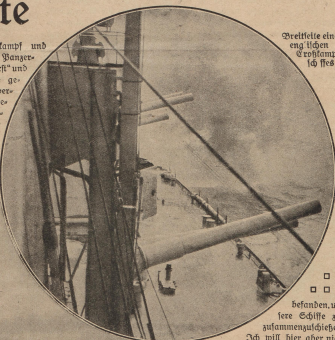
Haupttypen der englischen Flotte

## Die Bauprinzipien der deutschen und englischen Flotte

**D**ie beiden größten Flotten, die die Welt je gesehen hat, heißen sich seit nunmehr zwei Jahren gegenüber. Dreimal ist es zu größeren Seeschlachten, einmal zu einer größeren Seeschlacht gekommen; dreimal sind wir als Sieger aus diesen Seeschlachten hervorgegangen, einmal, in dem Seesieg bei den Falklandinseln, ist es den Engländern mit einer ungeheuren Übermacht gelungen, unser schwaches Kreuzerdetachment zu vernichten; aber auch hier zeigte sich unser Material überlegen, denn erst nach drei Tagen für

ständigen Feuerkampf und nachdem unsere Panzerkreuzer „Scharnhorst“ und „Gneisenau“ ihre gesamte Manition verschossen hatten, gelang es den englischen Schiffen, unter denen sich u. a. zwei Schlachtkreuzer, sogenannte Dreadnoughts,

Breitseite eines  
englischen  
Seeschiffes

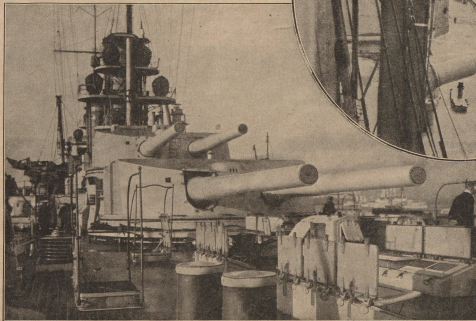


□  
□  
□  
□

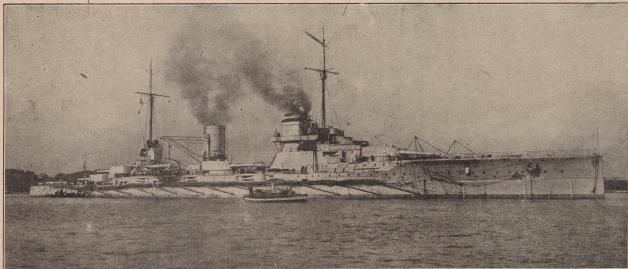
befanden, unsere Schiffe zusammenzuschießen.

Ich will hier aber nicht auf die einzelnen Taten unserer Flotte während zweier Kriegsjahre eingehen, sondern ich will einmal ein für jeden Laien verständliches Bild über Bauprinzipien der beiden Flotten entwerfen.

In der englischen Flotte ist in den letzten Jahren vor Beginn des Krieges immer mehr das Bestreben nach schneller, möglichst schwer bewaffneter und nur an den wichtigsten Stellen gepanzerten Kampfschiffen, d. h. Linien- und Panzerkreuzern, zutage getreten. So entstanden die Schlachtkreuzer der „Indefatigable“-Klasse, später die

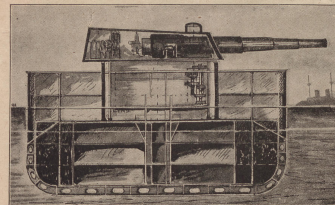


Hinterer Geschützurm eines Linien Schiffes



S. M. S. „Seydlitz“

der „Glon“-Klasse. Letztere sind bereits mit 8 34-Zentimeter-Geschützen, als Hauptartillerie, bewaffnet und haben eine Stunden-geschwindigkeit von über 30 Seemeilen, sind in- dessen nur mit einer Panzerung von 229/102 Millimeter in der Wasserlinie ausgerüstet, d. h. der Panzer beträgt an der stärksten Stelle 229, an der schwächsten 102 Millimeter, während un- sere in denselben Jahren (1910–11) vom Stapel gelaufenen großen Kreuzer „Moltke“ und „Goeben“ eine Panzerhülle von 280 Millimeter über die ganze Wasserlinie aufwiesen, d. h. 51 bis 178 Millimeter mehr; das ist ein großer Unterschied, wenn man berücksichtigt, daß das Haupt- pansermaterial als das beste und widerstandsfähigste der Welt anerkannt ist. Führt man sich diese Zahlen einmal vor Augen, so wird man es auch leichter verstehen können, wie sich unsere Schlachtkreuzerdivision, bestehend aus 8 Schiffen, gegen eine englische Flotte von 4 Großkampfschiffen und 6 Schlachtkreuzern in der Seeschlacht am Staggeraal fundenlang nicht nur halten, sondern der feindlichen Flottenabteilung noch schweren Schaden zufügen konnte.



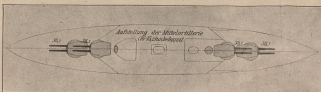
Geschützturm (Querschnitt)

freuzern in der Seeschlacht am Staggeraal fundenlang nicht nur halten, sondern der feindlichen Flottenabteilung noch schweren Schaden zufügen konnte.

Die neuesten Kampfschiffe der englischen Flotte, die „Queen-Elizabeth“-Klasse, deren Vertreter ein Zwischenglied zwischen Großkampfschiff und Schlachtkreuzer bilden, lassen das oben angegebene englische Bauprinzip immer deutlicher zutage treten: das Verlangen nach schnellen, schwer bewaffneten Schiffen auf Kosten der Panzerung! Die- sem Prinzip gegenüber steht

das Deutsche: Die proportionale Verteilung aller Offensiv- und Defensivaffen eines Schiffes, das heißt, eine möglichst starke, den anderen Ma- rinen entsprechende schwere Artillerie, mittlere Ge- schwindigkeit und starke Panzerung bei den Schlachtk Schiffen und eine hohe, im Verhältnis zu anderen Flotten stehende Geschwindig- keit bei den Schlachtkreuzern auf Kosten der Panzerung und der Artillerie.

In vorstehendem sind die Hauptunter- schiebe der Bauprinzipien Deutschlands und Großbritanniens in kurzen Umrissen ge- zeichnet, welches dieser selber das bessere ist, hat uns wohl die Seeschlacht am Staggeraal zur Genüge gezeigt. Ich bin auch der Meinung,



Geschützstellung auf den Schiffen der englischen Königin-Elizabeth-Klasse

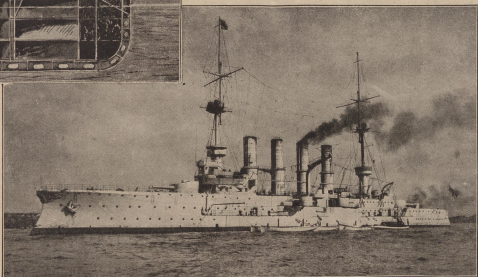
wenn die Engländer selber das bessere ist, wenn die Engländer am Morgen des ersten Juni 1916 auch den Willen gehabt hätten, uns noch ein- mal zur Seeschlacht zu stellen, ihr Schiffsmaterial infolge des zu schwachen Panzers veraltete

Geschützabteilungen davongetragen hätte, daß ihnen der Ausgang einer neuen Kraftprobe, auch infolge der schnelleren Abnutzung ihrer Geschütze und der besseren Treffsicherheit unserer Geschützführer, nicht mehr fraglich erschien.

Jedenfalls können wir unseren Schiffsmi-

neuten dankbar sein, daß sie die richtige Lösung in der Verteilung aller Schiffswaffen, der Ar- tillerie sowohl als auch der Panzerung und Ge- schwindigkeit, gefunden haben; das gleiche gilt für die Konstrukteure unserer Geschütze, Torpe- dos und Maschinen, die es ermöglicht haben unsere Kriegsschiffe mit dem Besten auszustatten was es auf der Welt gibt.

Gefügt auf solches Schiffsmaterial, das wir be- steht wissen mit einer Mannschafft, die freudig ihr Bestes und Höchstes vergibt für Kaiser und Reich, können wir mit festem Vertrauen in die Zukunft blicken und neuen Kämpfen mit Ruhe und Zu- versicht entgegengehen! Arnold Hadant.



S. M. S. „Scharnhorst“



# Der Plak an der Sonne

Historischer Roman aus Kurbrandenburgs See- und Kolonialgeschichte von Georg Lehfeld (1. Heft.)

„Ja — ja, da sitzt Ihr Jeso in der warmen Rauchscheube dem schwarzen Bären und habet nicht die schweren Zeiten — ja Zeiten gesehen, die ich noch in Berlin erlebt.“

„Kugel“ rief Spittler, „Vater Hülse will uns was erzählen.“

„Ja — ja — wohl, daß du ich auch,“ sagte der mühsam nach Worten suchende Vater Hülse und trat vom Ofen mehr in die Mitte der Gaststube.

„Wenn ich immer so höre, wie bald die Berliner auf die Götter rumbaden und die Götter wieder auf die Werbersehen —“

„Vater Hülse,“ rief Hülsemeister Tübbe, die Werbersehen reden, seit die Ihr neuer Kattaus haben, mit uns schon keinen Ton mehr. Und liebsten hätten sie von ihrem Bürgermeister Weinbrand verlangt, daß der ihnen uff dat Ding 'n Tarm ruffste, der böber ist als der von Sanct Nicolai. Als ob die Götter nich schon mit ihrem Kattaus genug prozessieren.“

„Und haben wir Götter,“ fiel Meister Fuß dem Hülsemeister ins Wort, „nicht ein Pretention davor. Sein nicht alle Afrika und Dokumenten der Histori hievor und jetztund datet Afrika an der Eyree von den Markgrafen und kurfürstlichen Herrn?“

„Meisters,“ rief lachend Spittler, „ist seh et noch kommen, daß ein jeder Bürger bei uns sein eignet Kattaus bekommt.“

„Meisters,“ fuhr unbeteiligt Vater Hülse in seiner Rede fort. „Seid einig, sage ich. Schmeißt nich auf die Wälle und die Werbersehen. Ich sah et noch, als die Schweden in Berlin waren und der Minister Schwarzenberg alle Häuser unserer Vororte — auch die auf'n Werder niederbrennen ließ, zur besseren Verteidigung von Berlin. — O Gott, welch ein Elend. — Janoll, daß sah ich noch. Und ich sah auch so fonderbare Menschen vor den Toren unserer Stadt. Die hatten so kurose Mäse an, wie die Welser, nur daß sie ihnen grad bis über die Knie gingen. Janoll, daß sah ich noch.“

„Merdo, Vater Hülse,“ rief Spittler, „da müssen aber kurose Menschen gewesen sein, wohl Zigeuner?“

„Ne, oben waren sie wie 'n Mann und unten wie 'n Weib.“

Allgemeines Gelächter erhob sich jetzt an dem Tisch der Meister.

„Aber, Vater Hülse, was willst du uns für'n Bären uffbinden,“ rief der Schwerfeger Keshler. „Wacht et oder glockt et nich,“ sagte ruhigen Tones Vater Hülse. „Et sollen Schotten, oder auch Engländer gewesen sein, wie man uns damals sagte. Die kamen von weit her übers Meer — von Hamburg die Elbe entlang — und ein König Jakob in England soll sie dem Winterkönig, dem Plak seinem Schwendehohn, zu Hülse nach Böhmen geschickt haben. Janoll, daß sah ich noch. Et waren wohl an tausend Mann, und ihr Herr Driske hieß — sowat wie Krab — ne — wart mal, Andreas — Janoll, Andreas Grey — so hieß er. Aber wir Berliner haben die Bände nich reingelassen, bemerke, bestrafe nich. Am eck-namen sind sie später draußen in der Mark, halbverhungert und von den Bauern toteschlagen.“

„Dafür lassen wir jetzt genug andere Leute zu leicht zu uns durch die Tore, Leute, deren Blage nich in Berlin fund, nich mal im Deutschen Reich,“ bemerkte Spittler.

„Das muß unser kurfürstlicher Herr besser wissen, als wir —,“ Meister Spittler, gab ihm Fuß zur Antwort.

„Du, ich halte mich an das, was da unter Glas und Rahmen steht,“ rief der Lobgeber und wies mit seiner Rechten nach einem an der Wand im Rahmen hängenden Bild.

„Was steht denn da?“ Mit diesen Worten erhob sich der kurfürstliche Leiddragoner von seinem Stuhl und mischte sich nun ebenfalls in die so lebhaft politisch gefärbte Unterhaltung der Bürger.

„Hans, mein Sunge, daß kennst du noch nich?“ fragte erkaunt Vater Hülse den Dragoner.

„Diese Kumbmachung hat unser trefflicher Bruder Christoph Runge, der des öfteren

sich der Leiddragoner zu Spittler, „und das sich wohl auch nicht seine Sorge, sondern die seiner kurfürstlichen Gnaden.“ Der Dragoner sagte dies in einem gleichmütig herausfordernden Ton, als wolle er damit die politisierenden und ungeländeten Bürger zum Schweigen verweisen.

Dem Meister Spittler, der schon einige Rannen des Bernauer Bieres genossen, fiel die Sonndrö ins Gesicht.

„Wer ist der Herr Solbade, daß er uns ehrsame freie Bürger bieweil zur Ruhe verweist?“ fragte er.

„Was, Spittler,“ rief Vater Hülse, „Ihr kennt meiner Schwelster Kind nicht, den kurfürstlichen Leiddragoner Hans Able, geboren zu Ruppitz?“

„Das ist der Able!“ rief der Schwerfeger Johannes Keshler erfreut aus.

„Janoll,“ befähigte Vater Hülse. „Das ist der Hans Able, der seine kurfürstliche Gnaden bei Schwerell, als der Kurfürst selbst den Regen zog und in Gefahr bei den ihn umringenden feindlichen Reutern kam, mit ein paar Kameaden heraushehlte. Dort ist auch die Ranke auf seiner Wange, die noch leuchtet, die trug der Hans Able davon.“

„Ich glaube, unser Kurfürst ist oben dies geschäftigen Sie b und Eoh.“

„Ihr,“ sagte Spittler und warf einen bedeutungsvollen Blick seinen Kollegen zu.

„Wollt Ihr, Meister Spittler, damit sagen, er wäre ein Geforenner?“ fragte mit leisem Schauer Meister Fuß.

„Soll er nicht selbsthens mal gesagt haben, für einen Hohenzoller gäbe es keine Kugel,“ erwiderte Spittler.

„Und daß er nicht den Kandel.“

„Den Kandel!“ — Ah, den Kandel,“ ging es leise raumend mit etwas ängstlichen Blicken durch die Kunde der Männer.

„Ich laue Euch, Meister,“ bemerkte der Hülsemeister Tübbe, wobei er seine feste Stimmung möglichst dämpfte und, um ihn besser zu hören, alle Köpfe am Tisch zusammenstreckte. „Ich bin dessen sicher, der Kandel steht mit dem Teufel im Bunde.“

„Meister, Ihr meint?“ sagte entsetzt Heinrich Fuß und riefte seine Achsen, mit Noth durchgeschlachten Stahl näher an seinen Nachbar Spittler.

„Der Kurfürst hält ihn doch despaß ein,“ gisperte, daß er ihm Gold machte —“ sagte Schwerfeger Keshler.

„Das sicher auch, gab Spittler zu.

„Nun aber,“ fuhr Tübbe fort. „Neulich nachts, als ich die Klosterstraße beiminga, war rabschwarze Nacht, da sah ich bei Kunkel durch seine Fensterlade noch Licht. Und als ich einen Scheitel Bild durch eine Holztafel warf, da fand Kunkel im Zimmer, wo Örtchen von toten Mänschen, Wälschen und ausgetropte Fleckermäse sich ein Stelldich ein gegeben. Aus einem Ofen glühte es, wer weiß, welchen Teufelsobred von Zauberrast er da fochte. Kunkel hielt gerade ein gläsernes sonderbares Instrument in seiner Hand, das nach ihm Licht, als wie in dem durchschlagenen Glasbach der Stein der Wälschen eingeschlossen. Er rüttelte und schüttelte daran, wie ein Befessener. Pöhllich entfiel das Ding seiner Hand, ein Aufschlamm von Dampf aus



unter uns verweltet, gedruckt und hier zum Aufhang gebracht. Ich kann es ja selber nich lesen, denn der große Krieg, hat mich in meiner Kindheit daran gehindert, es zu lernen. Aber du, lies uns die trefflichen Worte des Kurfürsten mal vor.“

Und der Dragoner, der nun in seiner ganzen statthalter Größe in der Stube stand, ging sperrschend und Schrittes zur Wand und las mit lauter Stimme:

„Ehrlicher Deutscher, Dein edles Vaterland ward leider bei den letzten Kriegen unter dem Vorwand der Religion und der Freiheit gar jämmerlich ausgerichtet. Wir haben unser Blut und unsere Ehre und unseren Namen dahingegen und nichts damit ausgerichtet, als daß wir uns zu Dienstföhrigen fremder Nationen herabsetzt, uns des uralten hohen Namens fast verlustig, dagegen diejenigen, die wir vordem kaum kannten, damit herrlich gemacht haben. So gedente jeder, was er für die Ehre des deutschen Namens zu tun habe!“

Gedenke, daß Du ein Deutscher bist. Friedrich Wilhelm.“

„Na also, hab ich nich Recht!“ rief nach beendeter Vorlesung Meister Spittler. „Was soll uns die Fremdlinge hier? Wozu die vielen Holländer?“

„Dann werdet Ihr Euch, Meister, noch an ein paar mehr gewöhnen müssen,“ wandte

der Erde, und gleich darauf sahen meine Augen, wie am Uferweien von Knechtens Haus eine hohe Flamme hinaufstieg und die Form des Teufels annahm, der heulend zum Kamin hinaufstieg.

„Nicht möglich!“, rief bleich Heinrich Fuß.

Auch die anderen Meister mit Vater Hilse sahen etwas bedrückt den Himmel empor; nur der Leidragener Uble konnte ein etwas tröstliches Lächeln nicht unterdrücken. So ging frei von Bergenland nur indes auch er nicht, denn er war ein Kind der Zeit.

„Was ich Euch sage, Meister“, befähigte Uble. „Wenn mich in jener Nacht nicht der Weg zu meinen Fischweien geführt, hätte ich das nicht gesehen.“

„Entsetzlich — entsetzlich“, sagte baldlaut Heinrich Fuß. „Aber, Spittler, warum mußt du das gerade in so vorgerückter Stunde erzählen?“ fragte er dann. „Bei Tag hat man doch mehr Ruhe, derlei Historien anzuhören. Jetzt grad, wo es anfangt, interessant zu werden, mich ich nach Hause“, damit stand er auf.

„Heinrich, du gehst ja nicht allein, ich bringe dich“, sagte der Schwerfeger Kestler und zog den Schneidermeister wieder auf den Elb.

„Herr Leidragener Uble“, wandte sich Spittler an diesen, „wollt Ihr mir nicht sagen, warum wir uns auf mehr Holländer gerichtet sein müssen?“

„Das will ich Euch sagen, Meister“, antwortete Uble. „Ich bin Hofstürmer und Ordinand seiner Durchlaucht und begleite die Post zwischen Berlin und Kiew, ja manchmal bis Amsterdam, auch kam ich schon bis Hamburg.“

„Dann seid Ihr ein weisgerellter Mann“, sagte bewundernd Heinrich Fuß.

„Allerdings, ich sah in Amsterdam, auch in Hamburg Schiffe, von denen Ihr, Meister, Euch keine Vorstellung machen könnt, wohin sie fahren und was sie bringen. Und auch solche mit Kanonen besetzt, sonders Zahl.“

„Ja, die Holländer sollen deren viele haben“, sagte Spittler.

„Sie beherrschen damit das Meer, wie wir der Mann sagte, es war ein Holländer, mit dem Kiewe mit der Post nach Berlin heute bracht.“

„Und was ist der Mann, was will der Mann in Berlin?“ fragte interessierter Spittler.

„Der Mann ist ein Seeräuber und nennt sich Benjamin Raule, mit welchem Namen ihn auch der Vorkreuzer am Vespiger See eintrug“, antwortete lachend der Leidragener, wohl wissend, welchen Eindrud diese Worte auf die ehrsamen Handwerker machen würde, denen das Meer so fern lag wie der Mond, der jetzt durch die Wolken sich sah und sein Licht durch die Fenster fallen ließ.

Ein allgemeines Stimmengewirr durch einander ertönte.

„Ein Seeräuber! — In Berlin!“ rief man.

„In Holland nennen sie ihn wenigstens so“, sagte er mit. „Und die Holländer müssen es doch am besten wissen, weil sie der werde einer der ihnen ausübte.“ Setzte Uble seiner Schilderung dieses merkwürdigen Mannes noch hinzu.

„Täbke, ich sage dir“, rief Spittler, „wenn der Mann erst sein Handwerk auf der See und Havel treibt, ist es mit deiner Fischerei vorbei und das alles durch die Holländer.“

„Davor bewahre uns Herr Gott“, rief Heinrich Fuß. „Als ob ohne den das Wasserfahren nicht schon mit allerlei Unsitte und Gefahren verbunden wäre.“

„Nun, wie haben draußen vor dem Tür- gentor noch unser Hochgeiz, schon man- der endete, der seine bewaffnete Blutige Hand der Habe anderer ausstreckte. Und so würde auch Meister Gottfried aus der Halbreutergasse den vom Leben zum Tode bringen, selbst wenn er ein Gefrorener wäre! Ein Gefrorener erschlägt man mit dem Rade, wenn das Schwert dem Rauber verliert, nach dem man ihn vorher mit glühenden Sägen gewidmet“, sagte Täbke.

In diesem Moment wurde die Tür zur Gaststube aufgerissen, und herein trat eine

in einen großen Schweiß geküllte Gestalt, deren Gesicht von einer über dieses gezogenen Kappe fast verpült wurde. In ihrer Rechten hielt sie einen langen Spieß, während die Linke ein Kuchbrot umklammerte.

Heinrich Fuß war beim Aufgehen der Tür erschrocken aufgesprungen, aber aus dem anderen, mit Ausnahme von Uble, war nicht gang wohl zumute. Das Gesicht von Alsmisten, Teufel, Galgen und Seeräuber hatte ihre Sinne doch zu sehr erregt. War es der Teufel oder ein Seeräuber, der dort so vernahm wie ein Kuchbrot der Land- strasse ins Zimmer trat, war's ein Geist jener, die einst nachts die märchenhaften Landfräsen unsicher machten und den Krämer warfen?

Aber nein, beruhigt und lächelnd lärteten sich ihrer aller Mienen auf, als die Gestalt in füngemem Ton rief:

„Gibt Ihr Herren und laßt Euch sagen —, Die Stadt hat schon geschlossen, Bewahrt das Feuer und das Licht, Damit der Stadt kein Schaden geschieht. Lobet Gott den Herrn!“

Und lachend riefen sie alle, wie erleichtert: „Es ist nur der alte Kieselhof, der seinen Schnaps holt!“

Und zur Befriedigung dieser nachwärtigen- lichen Mahnung drangen durch die halb offen gebliebene Tür die Glöckenschläge von St. Marien, von St. Nikolai und der fernen Klosterkirche herein, auch aus weiterer Ent- fernung von der alten Domkirche und St. Petri erklang es in dumpfen, besseren Schlä- gen in die stille Winternacht der längst in tiefer Ruhe liegenden kurfürstlichen Haupt- und Residenzstadt Berlin-Gölln.

### Benjamin Raule.

„Das Wetter, Benjamin, ist gerade nicht freundlich zu deinem heutigen schweren Gang, den du bei deiner kurfürstlichen Durch- laucht tun wirst“, sagte Frau Ubellonia Raule zu ihrem Mann, der in dem Zimmer seines Gasthofes in Berlin am Fenster stand und auf die einzelnen Schneeflocken blickte, die von dem grauen Himmel fielen.

„Ja, liebe Frau, wenn dieser Himmel allerdings ein Omen für uns sein sollte, so würde uns die unferliche Notwendigkeit seiner Durchlaucht nicht gerade weiter förderlich sein.“ Und es hängt doch von diesem Gang nicht für mich, sondern auch für dich, meine teure Frau, und unsere Juliane so unendlich viel ab.“ Mit diesen Worten drehte sich Benjamin Raule vom Fenster ab und ging auf seine Frau zu, um diese bewegt in seine Arme zu schließen.

„Ach, lieber Benjamin“, sagte Frau Raule, wobei sie nur mit Mühe ihre Tränen unterdrückte, „der Himmel hat doch in letzter Zeit so viel Schweres uns auferlegt. Die

Sonne hat uns schon lange nicht mehr ge- leuchtet. Vielleicht finden wir sie bei seiner Durchlaucht wieder.“

„Nur Vertrauen, liebe Frau, es muß auch mal wieder ein blauer Himmel kommen, wo uns allen die Sonne leuchtet.“

„O hättest du dich nur nicht darauf an- gegangert, die Schiffe für seine Durchlaucht den Kurfürsten auszurufen, die von seinem Gesandten Kapierbische zu nehmen, um gegen die Schweden zu gehen und ihre Schiffe aus- zubringen.“ Wie ihnen das noch heute in War- derburg sein wird, werden nicht Landesflüchtige.

In Niddelburg wartet du noch immer ein freier Mann, Wittigold des Rats, und hier — hier nützt dir dich dem Fürsten als ein Hei- matlofer, der seine Gnade erbittet.“ Und schlüssend legte Frau Raule ihren von einem weichen Hutchen umflossenen Kopf auf die Schulter ihres Mannes, der seinen Arm zärtlich um sie schloß.

Man konnte es ihrem Gesicht, als es sich wieder hob und ein dankbarer Blick aus ihren Augen den Mann traf, ansehen, daß es ein- mal von jenem kühnen Schwerts genossen war. Aber Nummer und Auftragsgeber hatten schon viele seine Ecken in die durchsichtige Haut gezeichnet. Das Haar mochte schon einen Anflug ins Graue haben, soweit es die Haare frei ließ.

„Du weißt es doch, meine Liebe“, antwortete sanft Raule, „wie schlecht meine Negation fandt, ja, daß ich eigentlich meine Zahlungen als Kaufmann und Knecht hätte einstellen müssen. Und dann hätte uns noch Schlimmeres als heute bevorstehen können. Wolltest du mit Juliane, unserem einzigen Kind, hier behüte ihm die Erlaubnis, bestien gehen, die Barmherzigkeit der Stippen ansehen und mich im Schuldtum wissen? Nein, nimmer- mehr. Das Meer, das mich einst reich ge- macht, das mir wieder nahm, was es mir bracht, das soll mich auch wieder reich machen.“

„Nun, doch bald die Häuser verlassen in Amsterdam und Godesburg in Hamburg zu mir, obwohl ich beiden stark bedeuere und ihnen verpöhliger bin.“ O es waren furcht- liche Krämpfe, die ich während der letzten Jahre durchgemacht. Niemand durfte ich in mein Inneres sehen lassen, sonst war es um meinen Reichtum geschehen. Wenn ich nach schlaflosen Nächten mich müde erhob, dann mußte mein Gesicht wieder Zuerst und Sorglosigkeit strahlen. Denn, Liebste, beim Kaufmann ist der Kredit alles, nicht allein das Geld. Aber er ist so empfindlich wie ein gläserner Spiegel durch den Hauch eines Mundes.“

„Ich sah im Stadtrat und war ein ehrenwer- ter Mann. Ein Mann, dessen Unterart ich der Börse in Amsterdam etwas galt. Und doch schon lange war ich eigentlich dieser Ehre nicht mehr wert. Die Pastina überholten meine Affäre. Um aber alles auszugleichen, niemand zu schädigen, war ich aus dem sel- den Kaufmann zum Spekulant geworden. Ich hoffte noch immer, durch einen großen Erfolg das entwichene Glück wieder festzu- halten und alles zu retten.“ Ein lautes Lachen wieder, das Glid, durch jene Kapier- fahrt.“

„Ob sie in Amsterdam und in Hamburg aber dir noch heute vertrauen werden, Benja- min, nachdem du Haus und Hof verfallen hast und aus Holland geflohen bist?“ entgeg- nete ausweichend Frau Raule.

„Sie haben mich vertrieben, habe rich- tiger. Wer hat mich bei Nacht und Nebel veranlaßt, Niddelburg zu verlassen, das glückselig wieder geküllte Nest zurückzulassen? Nur der Teufel, der gemeine Teufel, und die habgierigen unteren Geldbeutel. Ein Pan- desverräter, ja einen Seeräuber haben sie mich genannt, nur weil ich es nicht für ihren Geldbeutel tat, sondern für den eines Landes, das ich annahm, gleich Holland Schiffe auf dem Meer unter einer dieser noch unbekan- nten Flaggen schwimmen zu lassen. Und dem ich dazu willig die Hand bot.“ Bei der Heftig- keit, mit der Raule diese Worte hervorrief, ließ er seine Frau los und schritt erregt im Zimmer auf und ab.

(Fortsetzung folgt.)



Kapitän Schwarz, Kapitän des Handels- und Kriegs-Schiffes „Mörmel“





# Was der Seemann erzählt

## Verühmte Namensvettern des Handels- „Al-Boole“, „Deutschland“.

Der Schiffsnamen „Deutschland“ hat auf dem Weltmeer seit vielen Jahrzehnten einen sehr guten Klang und ist wiederholt mit Glanzleistungen deutschen Wagemutes auf das engste verknüpft gewesen. Die Fahrt des Handels-„Al-Booles“ „Deutschland“ hat den Namen unseres Vaterlandes mit einem neuen unvergänglichen Vorberreis geschmückt.

Das erste Schiff, mit welchem am 27. Mai 1847 begründete Hamburg-Amerikanische Dampfschiff-Actiengesellschaft, die heutige Hamburg-Amerika-Linie, ihre transatlantischen Fahrten unternahm, war das auf der v. Gommerschen Werft erbaute Segelschiff „Deutschland“. Ihm folgten die „Nordamerika“, „Nein“, „Elbe“, „Ober“ und „Donau“. „Deutschland“ eröffnete die Fahrten nach New York am 15. Oktober 1848 unter der Führung des Kapitäns Bander mit 16 Reisenden erster Klasse und 74 Reisenden in der zweiten Klasse und im Frachtkontainer. Das Displacement belief sich auf 717 Tonnen; das Schiff konnte 20 Passagiere erster Klasse und 200 Auswanderer befördern. Ersterer hatten, was besonders hervorgehoben wurde, getrennte Kojen. Die Reisen von Hamburg nach New York beanspruchten durchschnittlich 40 Tage, die Rückreise dauerte 29 Tage. Schnellleisteinforderungen ergaben sich 29 Tage für die Hinreise und 19 Tage für die Rückfahrt.

Das Segelschiff „Deutschland“ verschwand und machte mit seinen Geschwistern den Platz an Raumfahrt und Geschwindigkeit zu neusehenden Dampfern Platz. Am die Wende des neunzehnten und zwanzigsten Jahrhunderts war es der zweite Träger des Namens „Deutschland“ unter den Schiffen der Hamburg-Amerika-Linie, der sich auf den Wegen des Weltmeeres unvergänglichen Vorberreis errang. Dieser Doppel-Schraubendampfer mit einem Rauminhalt von 16 000 Tonnen war lange Zeit hindurch der schnellste und prächtigste Dampfer der Welt. Er legte die Strecke von New York bis Plymouth in 6 Tagen 7 Stunden und 38 Minuten zurück. Die größte Schnelligkeit erreichte er zwischen denselben Häfen auf einem längeren Seewege mit 5 Tagen 11 Stunden und 45 Minuten, bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,51 Knoten in der Stunde.

Auch in der deutschen Kriegesflotte hatte der Name „Deutschland“ stets einen guten Klang.

Das im Jahre 1875 vom Stapel gelassene Panzerschiff „Deutschland“ hatte eine Wasserverdrängung von 7676 Tonnen, eine Maschinenleistung von 8000 Pferdekraften, eine Besatzung von 644 Mann und eine Armierung von 8 Stück 24-Zentimeter-Geschützen, 8 Stück 15-Zentimeter, 8 Stück 8,8-Zentimeter-Schnellenergeschützen, 12 Stück 8,7-Zentimeter-Maschinengewehren und 8 Stück Maschinengewehren. Im Jahre 1876 gehörte das Schiff dem Panzerschiffverband an, das unter Kommandant Raddach nach der See-

vante entsandt wurde, um für die Erneuerung des deutschen Konsulats in Saloniki Voreingung zu fordern. 1897 befand sich „Deutschland“ im Verbände der zweiten Kreuzerdivision, die unter dem Befehl des Prinzen Heinrich nach den japanischen Gewässern entsandt wurde. Als „Deutschland“ aus den Schiffslisten wegen Verfallung gestrichen werden mußte, trat im Jahre 1904 an seine Stelle das heutige Linienschiff „Deutschland“, das selbe besitzt eine Wasserverdrängung von



Damenkajüte des Hamburger Seglers „Deutschland“

13 200 Tonnen und verfügt über eine Geschwindigkeit von 18,5 bis 19,8 Knoten. Seine Artillerie besteht in 4 Schnellablenkanonen von 28 Zentimeter Kaliber, 14 Schnellablenkanonen von 17 Zentimeter Kaliber und 20 Schnellablenkanonen von 8,8 Zentimeter Kaliber. An Torpedoborden sind sechs vorhanden: 1 Bugtor, 4 seitliche Röhre, 1 Heck-



Das Panzerschiff „Deutschland“, 1875 vom Stapel gelassen

rohr für 45 kalibrigen Torpede. Besatzung zählt 729 Köpfe. — In die Reihe dieser Träger des Namens „Deutschland“ fügt sich würdig der neueste Triumph unserer Schiffbautechnik und unserer Seeleute, das Handels-„Al-Boole“, „Deutschland“, ein. Als ich sich an ihn und seiner braven Mannschaft das Sprichwort „Nomen et omen“, „Name und Vorbedeutung“, wohl und ganz bewußt!

## Fische, die vom Menschen als Jagdbeute gebraucht werden.

Eine höchst sonderbare Familie in dem großen Reiche der Fische stellen die sogenannten Schiffsbälter oder Schenkelbälter dar. Die zu ihr gehörenden Knochenfische besitzen an der Oberseite ihres Kopfes eine flache, länglich runde Schale, die über den Hinterköpfen beginnt und sich über den Kopf hinweg bis zum vorderen Teile des Rückens hinzieht, dabei einen klammen Rand und 12 bis 27 bewegliche, an ihrer Oberseite mit feinen Zähnen besetzte Querrangen hat. Diese Schale dient zum Anlaufen nicht nur an lebende Tiere, welche die Schiffsbälter sich als Beute auszuwählen haben, sondern gelegentlich auch an den Kiel der Schiffe, welcher Gewohnheit sie denn auch ihren Namen verdanken. Die Krallen ihres Saugwerkes ist so groß, daß selbst die toten Fische noch ziemlich fest an allerlei Gegenständen hängen bleiben. Die Schiffsbälter leben in den wärmeren Meeren, doch kommt die gewöhnlichste Art, welche auch den Namen Schiffsbälter führt, 20 bis 25 Zentimeter lang wird und mit braungelben bis tiefbraunen

klebrigen Schuppen bedeckt ist, auch ziemlich häufig im Mittelatlantischen Meere vor. Die Gewohnheit dieser Fische, sich fest an ihrer Beute anzuheften, wird nun in verschiedenen, weit auseinander liegenden Gebieten der Erde von den Eingeborenen zum Schiffsbälterfang ausgenutzt, wie A. G. Hobden von der Texasuniversität, Leiter des Panzer-, King Beth von Cuba und August Gill aus der Torresstraße berichten. Der letztgenannte Forscherzweigteilend beschreibt die Art und Weise, wie dieser Fang bewerkstelligt wird, folgendermaßen: „Man bezieht sich zum Fangen der Schiffsbälter in der Torresstraße des Saugefisches, der ungefähr drei Fuß lang wird und sich leicht mit der Angel fangen läßt. Dem gefangenen Fische wird zunächst der Schwanz durchbohrt und ein starkes Seil durchgezogen, das der Sicherheit wegen auch noch um den Schwanz herumgeschlungen wird. Mehrere solcher gefangener Saugefische läßt man an der Seite hinter dem Boot herkommen, bis eine Schwärme in Sicht kommt, worauf man drei oder vier der Fische so nahe wie möglich an die Schwärme heranschleudert. Alsdann laugen die Fische sich an der Schwärme fest, die beim Erwachen sich gefangen findet. Vordringend gießen sie die Eingeborenen die Seile an, bis sie die Saugefische und deren Beute längs des Fahrzeuges haben. Schon zur Zeit der Entdeckung Amerikas bediente sich das Küstenvolk von Cuba und Jamaica des Saugefisches. Die Eingeborenen waren damit umfand, selbst Schiffsbälter von einem Bentner und mehr aus dem Wasser zu ziehen. Die Fische ließen sich bei dem Fange lieber in Stücke zerreißen, als daß sie ihre Beute aufgäßen.“ Soweit schon Columbus in einem seiner Briefe und auch ältere Forscherzweigteilend, wie Dampier, wissen davon zu erzählen.

