

Heft 2 — 1916 (2. Jahrgang)

12. 10. 1916

Einzelheft 10 Pfennig

Wertelj. (13 Nrn.) M. 1,30



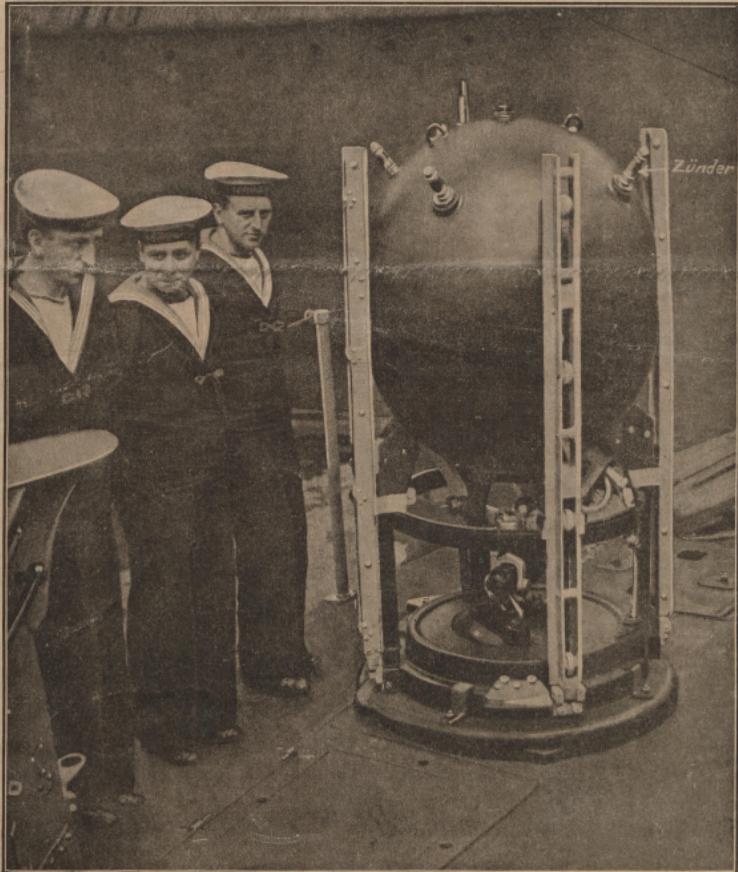
Deutschland zur See

Unabhängige Wochenschrift

zur Förderung der deutschen Seegeltung und der deutschen Flottenpolitik

Zeitschrift des einget. Vereins „Marinedienst“, Berlin SW 68, Kochstr. 28/29

Herausgeber: Vice-Admiral a. D. Hermann Kirschhoff und Rudolf Wagner



Englische Streumine (siehe Seite 3/4)

012208



10



Einiges über die größten Seeschlachten seit 1600

von Hermann Kirchhoff, Vize-Admiral a. D.



Die ständige und zum mindesten unglaubliche englische Behauptung, daß die Gloriosa Schlacht der „glänzendsten britischen Sieg“ bei Trafalgar“ gewesen sei, woran man selbst in Großbritannien nicht mehr glaubt, fordert zu einem allgemeinen gesetzten 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, als mit der Zeit vor dreihundert Jahren, als nach den Armada-Kriegen die ersten wirklichen Kriegsflotten auftraten.

Im Jahre 1639 besiegte Hollands großer Seefahrer Tromp der Altere in den Niederlanden, östlich von Dover, die große, nach Schweden bestimmte spanische Flotte unter Admiral Duquendo zu Ende Oktober. Die Spanier verloren 67 große Schiffe mit 24 000 Mann an Bord, 1700 Kanonen; die Niederländer 95 kleine Schiffe mit 8000 Mann; erlernte verloren 40 Schiffe und 7000 Mann, die letzteren nur 1 Schiff und 100 Mann. 14 Birsen führte Tromp heim.

Obwohl der nahe liegende Admiral Pennington Bösch hatte: „Ich auf deinen Seite zu schwagen, der den Tag zu gewinnen schiene“, griff er die Holländer schwämmig und ergosslos an. So weit war die englische Marine heruntergekommen, die von ihrem Edwig eine derartige Melung erhielt! Als schon vor 300 Jahren gezeigt, daß das Brittentreich derart vornehm und – brennend! –

Von den größten Seeschlachten während der drei englisch-holländischen Seefriege – Rennish Knob, Dungeness, Portland, Außen-Oakbord, Rettungspf., Schonenwegen, Zeebord, Bierlage-Schlacht, North-Foreland, Solebom, Schonenwegen, Tersch – fallen 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 Kaufleute gefestet, gegen Admiral Bate mit ebensovielen Schiffen. Hollands Verlust: über ein Dutzend Kriegsschiffe mit fast 2000 Mann und ein halbes Dutzend Kaufleute; der Engländer: nicht ganz so groß. Die beiderseitigen Angriffe weichen sehr voneinander ab.

Am 15. und 16. Juni siegten Monck und Bate beim Außen-Oakbord mit 115 Schiffen, fast 4000 Geschützen und über 15 000 Mann über Admiral Tromps 104 Schiffe. Holländischer Verlust: 20 Schiffe (davon 11 genommen), 1400 Mann; der englische Verlust betrug nur 36 Mann, sein Schiff.

1665 siegte der Herzog von York mit 102 größeren Schiffen, 4200 Geschützen und 22 000 Mann bei Lowestoft über Admiral Oddam van Wallenbergh mit 103 Schiffen, 5000 Geschützen und 21 000 Mann. Die Engländer verloren 2 Schiffe, 2 Adm-

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

Der großen Vierlagschlacht vor dem Kanal, vom 11. bis 14. Juni 1666 war der große Kupfer Sieger mit rund 64 Schiffen, 4500 Geschützen, 21 000 Mann über die fast gleich starken Engländer unter Monck und Prinz Rupert, die 20 Schiffe einbüßten (davon 6 genommen), mit 8000 Mann (darunter 3000 Gefangene), während Kupfer nur etwa ein halbes Dutzend Schiffe, 3 Admirale und etwa 2500 Mann in dieser großen Schlacht verlor.

Am 7. Juni 1672 war die Schlacht in der Seebay an der Ostküste Englands, in der Kupfer mit 61 Schiffen, 4500 Geschützen und 21 000 Mann über die verbündeten Engländer und Franzosen unter York und d'Este mit 71 Schiffen, 5100 Geschützen und 33 000 Mann den Sieg errang; er verlor nur 2 Schiffe und 2000 Mann, die Gegner büßten 4 Schiffe und 2500 Mann ein.

Im nächsten Jahre gewann Kupfer wieder die beiden Schlachten bei Schoonebeld am 9. und 14. Juni unter York, mit 52 Linienschiffen, 12 Fregatten, 50 Geschützen fügte er seinem starken Gegner mit 81 Linienschiffen, 18 Fregatten und 30 Schiffe 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'Este, deren 90 Linienschiffe und Fregatten er nur 75 entgegennehmen konnte. Reines der Gegner büßte ein Schiff ein; die Verbündeten verloren 1 Admiral, 7 Kapitäne, 2000 Mann, die Holländer 2 Admirale, 6 Kapitäne, 2000 Mann.

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

Gegner entgegenstellte. Er verlor 3 Schiffe und etwa 1500 Mann, indes sein feigreicher holländischer Gegner 5 Schiffe, 2 Admirale, 5 Kapitäne und 1700 Mann eingebüßt hatte.

Weit schwerer war der schweidische Verlust in der Schlacht vor der Küste gebüsst am 1. Juli 1677. Dort siegte Dänemarks Admiral Niels Juul mit 25 Linienschiffen und Fregatten, 1800 Kanonen, 6500 Mann, über Schwedens Feldmarschall Freiherr Henrik Horn mit 36 großen Schiffen, 1800 Geschützen und über 8000 Mann.

Horn verlor 12 Linienschiffe (7 genommen), nahezu 5000 Mann (davon 2 Admirale, 7 Offiziere, 3000 Mann als Gefangene). Niels Juul fügte keinen Schiffverlust, ferner nur 250 Mannschattsverluste aufzuweisen.

Bei Beach Head hatte der französische Admiral Graf Tourville am 10. Juli 1690 70 Linienschiffe mit 4900 Kanonen und 28 000 Mann unter sich; ihm standen entgegen, unter dem englischen Admiral Herbert und dem holländischen Leutnant-Admiral Cornelis Coperstein: 57 Schiffe mit 3800 Kanonen und 23 000 Mann. Beide ungenügenden Engländer der Engländer blieben von 22 Schiffen der Holländer nur 8 gefestigstfähig und die Verbündeten verloren endgültig ein Dutzend Schiffe.

Zwei Jahre später wendet sich das Blatt. Nach der am 29. Mai 1692 beim Kap Barfum unterschieden eigenwilligen Seeschlacht war der Erfolg des Grobmästners Ruyel (Admiral of the fleet) an den folgenden Tagen der Verfolgung in den vielen Kämpfen der fünf Tage, die nach dem Ort La Hougue (blich von Cherbourg) ihren Namen haben – nicht Hougue, wie die Engländer ihren Panzerträger fälschlich benennen –, verloren die Franzosen unter Trouville von ihren 45 Linienschiffen (wurden 15 große Dreidecker) mit 3200 Kanonen und über 21 000 Mann insgesamt 15 ihrer größten Schiffe, von denen ein Dutzend auf Strand gestellt wurde. Ihre Gegner, die verbündeten Engländer und Holländer (unter Leutnant-Admiral Almondo), rückten von 88 Linienschiffen und 60 Fregatten mit 7000 Kanonen und 29 000 Mann nur 2 Schiffe und einige Fähren ein.

Der verschiedenen Erfolgen der englischen Admirale Rodney und Head in den Schlachten bei Martinique und St. Christophe, 1780 und 1781, folgte ein glänzender Sieg Rodneys über Französisch Leutnant-Generalfeldmarschall Graf de Grasse am 12. April 1782 bei Dominica durch seine berühmten Durchbrüche. Er hatte 37 Linienschiffe gegen 35 des Gegners, von denen er 5 eroberte und dem Gegner einen Verlust von 2000 Toten und Verwundeten sowie von mehr als 3000 Gefangenen aufzuteilen, während er selbst nur 1100 Mann einzubüßen.

(Fortl. folgt.)



Blick auf den englischen Kriegshafen Portsmouth, der jüngst von deutschen Marineeinheiten erfolgreich angegriffen wurde



Die Seemine

Von Kontradmiral a. D.
Foh

Die Unterwasserwaffen unserer Zeit zerfallen in Minen und Torpedos. Die Seemine ist ein mit Sprengstoff geladenes Gefäß, das in zweckentsprechender Tiefe vorbereitet, ein Schiff leichtsiegeln 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 Fulton erbaute im letzten Viertel des 18. Jahrhunderts ein sehr unprägnliches U-Boot, das einen mit Pulver gefüllten Kasten am feindlichen Schiffsboden festzuhauen sollte, wo die Ladung dann durch einen Uhrwerk zur Explosiv gebracht wurde. Der Gedanke erwies sich als unbrauchbar, ein Angriff auf die englische Fregatte „Agile“ scheiterte. — Nach vorstehendem handelte es sich demnach um einen Torpedo in unserem Sinne. Die erste Mine schuf der Erfinder des Dampfschiffs, Fulton. Obgleich die preußischen Vorführungen den Erwartungen durchaus entsprachen, lehnte der französische Marineminister die ihm vorgelegte Erfindung als unrichtliche Waffe ab und Lord St. Vincent, der erste Lord der britischen Admiraltät meinte, es läge nicht im Interesse Englands, eine Sache zu fördern, die geeignet sein könnte, die Seemachtstellung seines Landes in Frage zu stellen. Dagegen wurden Fulton

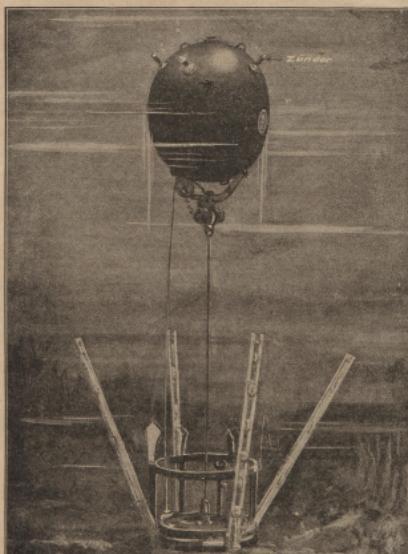
große Seihummern in Aussicht gestellt, wenn er auf die Bewertung seiner Erfindung verzichten wolle. Diese wurde zuerst auch in den Vereinigten Staaten zurücksieben, aber bereits

■ ■ ■



Detonation einer Seemine

1813 wurden amerikanische von den Briten blockierte Häfen durch diese Minen verstopft. Die Minen explodierten, sobald ein Schiff sie anfasste. Der Amerikaner Galt, der Vater des Revolvers (1841), hat die Mine weiterentwickelt. Sein Modell meldete automatisch an einer Landungsstation, wenn es angeschlagen wurde, worauf alsdann die Mine von dort aus auf elektrischem Wege gelöscht wurde. So entstand die elektrische Mine. Diese hat, von dem Deutschen Professor Jacobi entwickelt, in dem Kriege Russlands gegen die Welfmächte (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 Nobels-Jacobi wurde durch die Zertrümmerung eines mit Schwefeläsure gefüllten Glases bewirkt, die ein Sennit aus Körnern Kali und Zunder zusammen ließ, so daß infolgedessen die Ladung detonierte. Zur Entzündung elektrischer Minen waren Landstationen nötig, von denen aus ein elektrischer Strom geschlossen wurde, sobald das zu zerstörende Schiff sich über der Mine befand. Um den richtigen Zeitpunkt zu erkennen, wurde das Schiff anvisiert oder mittels einer Camera



Englische Streumine (s. Titelbild)



Minenjäger bei der Arbeit

obscura beobachtet (Baron v. Schner 1859). Elektrische Minen konnten zu leicht verdeckt werden, daß ein Schiff ungefährdet über sie fortfahren konnte. Sie waren also sehr dequent, vorausgelegt, daß die Sprengladung groß genug war, um den Schiffsboden zu durchschlagen, wenn die Mine in einiger Entfernung von einem feindlichen Schiffe aufflog. Obgleich die im amerikanischen Sezessionskriege von den Südstaaten verwendeten Minen sehr ursprünglich waren, haben sie sich doch bewährt. Auch mit dem Strom lebt man sie treiben, doch erwies sich diese Kreiselmine als zweckneidige Waffe, denn zwei läbärtliche Schiffe sind dadurch zu Schaden gekommen, den Hafen zu zerstören, von dem aus sie entflogen hatte. Es ist bemerkenswert, daß während des ganzen Krieges kein Schiff durch feindliche Küstenartillerie versenkt worden ist, dagegen 7 Monitore und 11 gepanzerte oder ungeschützte andere Kriegsschiffe durch Minen versenkt und 7 weitere schwer beschädigt worden sind.

Die Minen sind — vom Landstrahl — unabkömmlinge oder abkömmlinge. Von den Beobachtungslinien wird mittels Kabeln ein Strom zur Mine geleitet und diese dadurch gesprengt. Oder sie werden durch den Strom nur „scharf gemacht“ und sprengen erst, wenn sie durch ein Schiff angelockt werden („Sextrofontämmen“). Die Beobachtungsmine kann ihren Zweck nur erfüllen, wenn das feindliche Schiff geladen und anvisiert werden kann. Nacht, Nebel oder Scheinwerfer verhindern das und lösliche Beleuchtung durch Scheinwerfer oder Leuchttürmen ist nicht immer zuverlässig. Bei der Sichtbeobachtung dagegen wird die Sprengung durch den elektrischen Strom scharf gemacht und

damit zu einer unabkömmligen. Solange die Minenplatte entshärft ist, können 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. Um den eigenen Schiffen, werden die Sprengungen nicht ununterbrochener Reihe ausgeübt, sondern es werden Durchfahrten gelassen, die durch eine weiter zurückliegende „Traverse“ geschlossen werden. Die Endpunkte der Minenreihen werden durch Bojen kenntlich gemacht, die beim Nahen feindlicher Schiffe verletzt 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 schwimmend, automatisch ein Säutelement an Land erheben lassen und dadurch melden, wenn sie angefahren werden. Es genügt also dann, das Niederbringen einer Boje, um die betreffende Mine aufzuflegen zu lassen.

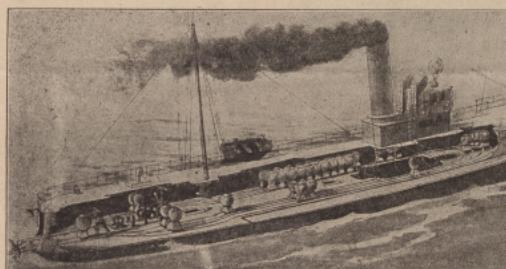
Die unabkömmlinge Mine ist eine Stichmine, deren Zündung durch den Anstoß eines Schiffes in Tätigkeit gesetzt wird. Sie ist stets „scharf“. Die Lösung der Zündverzögerungsfrage ist in verschiedener Weise gefunden worden. Es werden da unterschieden mechanische, elektrische und chemische Zündung. Aber letztere wurde eingangs geprahnt (Nobel-Jacobs). 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 Trockenlemente vorhanden und dieser wird beim Anstoßen eines Schiffsbodens

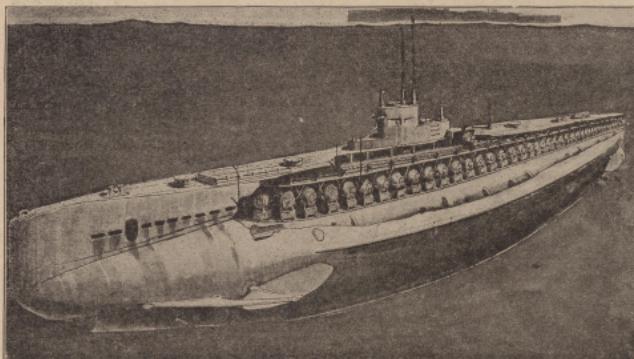
durch dazu eine Stromförderung der Mine ausgenutzt wird, sei es, daß das Kränen des Minengeschäfts die Stromförderung bewirkt. Bei beiden anderen Gruppen wird das Zünden durch einen Glasröhrchen beim Anstoßen verhindert, die eine Stromregenwendungsfähigkeit in einem Element besitzt. Bei unabkömmligen Kontraktminen kann der Strom durch nach außerhalb geführte Kabel geleitet werden, so daß man sie aufgesetzt aufnehmen kann, nachdem der Strom unterbrochen ist. Bei andern Arten verläuft der Strom im Innern der Mine. deren Auslegung wird dadurch gehoben, daß in die Stromleitung eine „Sicherung“ eingeschaltet wird, die die Mine erst nach einiger Zeit scharf werden läßt. — Zum Beispiel durch Entstehen eines Schiffs, das im Wasser schmilzt. Das Aufsuchen derartiger Minen ist aber gefährlich, daß man sie gar nicht erst verdeckt wird. Ist derartiges Minenmaterial erst einmal ausgelagert, so ist es, nachdem es seinen Zweck erfüllt hat, als verloren zu betrachten.

Die Auslegung aller Minen ist möglich und kann, je nach Umständen, auf die verschiedenste Weise erledigt werden. Bei Sichtbeobachtungsminen ist sie einfach und ungelötliech. Da wird der Strom unterbrochen und die einzelnen Minen durch Boje aufgenommen. Anders, wenn es sich darum handelt, eine im feindlichen Feuer liegende Sprengung zu forcieren. Das kann geschehen, indem der Flottenschiff die vorliegenden, die mittels zweier Dampfer ausgeschwemmten die Untertasse der Minen fassen, von ihren Unterplatten losreißen und dann durch Schiffe die aufgetauchten Minen versenken oder zum Aufstiegen bringen. Oder der Flottenschiff operiert ein paar geringwertige Schiffe, die vorabfahrend, die Minen an einer Stelle zum Aufstiegen bringen und so eine Welle schaffen. Wenn es sich um Beobachtungsminen handelt, wäre es auch denkbar, daß man sich der Landstationen durch einen Handkrieg bedient und die Minen durch Stromschluß zum Aufstiegen bringt oder durch Unterbrechung des elektrischen Stroms entshärft.

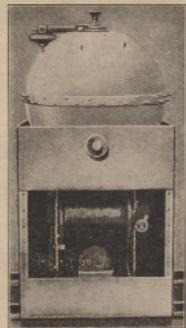
Die Auslegung der Minen, die feiner Kabelleitungen bedingen, bietet den Vorteil, daß ihre Auslegung einfach und schnell möglich ist. Das kann — unter gewissen Voraussetzungen — so wichtig sein, daß man es sich damit erlaßt, wenn ihrer Ausbildung ganz besondere Ausmerksamkeit gewidmet werden ist. Sowohl im russisch-japanischen als auch im Weltkriege haben sie eine große Rolle gespielt und ihre Eigenschaften dienten in einem der nächsten Zeiten geschilbert werden.



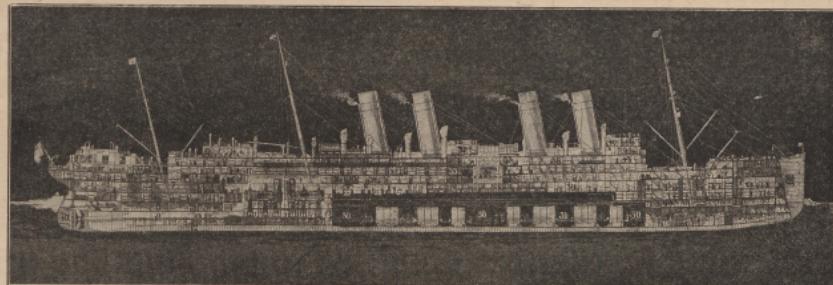
Französischer Minenleger bei der Arbeit



Englisches U-Boot als Minenleger



Englische Seemine



Längsschnitt durch den Dampfer „Kaiser Wilhelm II.“

Deutschlands Handelsflotte und Schiffbau

II.

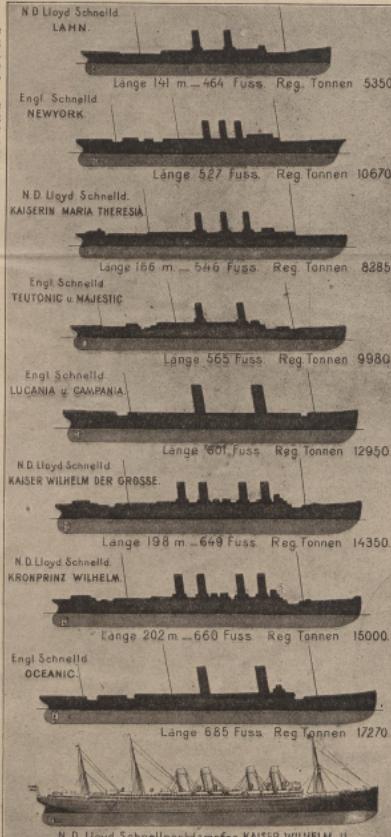
Sie ist noch erstaunlicher als die wirtschaftliche Entwicklung der deutschen Schifffahrt in den letzten Jahrzehnten. Sie sind die rein technischen Fortschritte auf diesem Gebiete.

Wie wir bereits früher sahen, war unter diesen noch von mir nicht lange Zeit heran eingetretene von allen modernen Dampfern aus dem Auslande zu beobachten. Heute ist der deutsche Schifffahrt und die mit ihm zusammenhängenden Industrien nicht nur allen seinen Rivalen vollkommen ebenbürtig, sondern er steht in vieler Hinsicht darüber. So wie.

Doch auch die Kreuzfahrtschiffe in ihrer Jugend noch völlig auf das Ausland angewiesen waren, dürfte weiter bestehen. Selbst wenn man von dem Stolz der damaligen Flotte, der Panzerfregatte „König Wilhelm“ als gewissnahm von einem Gelegenheitsaufenthalt in der Kaiserlichen Marine, „Triumph der Größe“ und der im Kaiserviertel erbauten „Große Kurfürst“ die ersten in Deutschland erbauten, größeren Schiffe der Kreuzfahrtschiffe, und der Norddeutsche Lloyd behag nach 1888 seinen einzigen großen Dampfer deut-scher Herkunft.

Es ist für den Zaien nicht leicht, bis zu dem Ende zu rechnen, die in so verhältnismäßig langer Zeit zusammengetragenen Entwicklung ein aufstrebendes Bild zu machen.

An der ganzen alten Zeit, die, wie man sich immer vergangenwärtigen muss, dabei noch gar nicht so weit zurückliegt, und deren sich viele noch lebende Hamburger und Bremer noch wohl erinnern, war die deutsche Handels-Schifffahrt einer ein viel rauheres und entdebr. ungünstigeres, aber auch wesentlich „genußreicher“ Handwerk, und an die Werken des eingelen (die meisten hätten gewusst, was das ist) sollte sie kaum jemals die Anforderungen des damals kleinen handelnden Bürgertums erfüllen. Wie die kleinen handelnden Bürgertums im Hamburger Hafen mußte noch in Schiffen auff bewahrt werden) und an das fragwürdige Salzseifen, das vielleicht eine verächtliche Unmöglichkeit an Ausleben, mit am ehesten mit dem Schiffbau gleichzustellen, war man eben gewöhnt und betrachtete diese Dinge mit mehr oder weniger Humor als die unerträglichen Begleiterlebungen des Berufes. Dafür aber war der Matrosen noch wirklich zu schätzen, als wenn er dem gewöhnlichste möglichstem Land auf nur die Segeltonne, sein schwer verdientes Geld möglichst rasch wieder los zu werden; der Steuermann, ein Mann von gewissen Würden und der Kapitän vor allen Dingen, mit dem Helden und Gestirnen der kleinen Schiffe, hat gewöhnlich nicht selten ganz, aber doch zum guten



Entwicklung der deutschen und englischen Handelsflotte

Zoll tatsächlich kein Schiff war — Von Jahr diesen Errichtungen der Neuzeit begreift dabei der Fernfahrende kaum, welche Bedeutung sie bei ihrem Auftreten im Hafen haben, und nicht zuletzt gilt dies zum Beispiel von dem Erfolg der alten Anterlaupe durch ältere Kutter.

Um den Fortschritt, der allein hierin liegt, soll zu wiedergeben, und man sieht ziemlich verständiger, daß das Altertum eines größeren Schiffes der alten Zeit ein Ding von gut 12–15 Zoll Höhe, bei einer 4–500 Fuß Länge war, und man wird sich vorstellen können, welche Zeit und Arbeit das kostete, nachdem man die Materialien hergestellt, als wie. Heute haben ein solches Dau mit dem daran längenden Unter hochzubringen, und welchen Raum es schließlich im Schiffsrumpf beansprucht.

Bi weit in das vergangene Jahrhundert hinein war der Schiffbau auch, soweit grobe Fahrzeuge in Frage kamen, im wesentlichen ein Handwerk, das von den Meistern und Weben nicht für überall und überall in der Provinz und Masse des Schiffs selbst wie seiner einzelnen Teile waren gewissermaßen durch die Überlieferung gebelebt. Dinge, die der Schiffbau fand und über deren Anwendung und Verwendung es so wenig den Kopf gerad, wie über die Herstellung und Verwendung der Ausstattungen obzugeben. Dabei war die Größe der Fahrzeuge nach heutigen Begriffen sehr bescheiden. Das Vollschiff von 500 Tonnen war noch bis in das vorige Jahrhundert hinein ein Riesenkahn und leichter als die Schiffe waren 500 Tonnen eine ganz normale Größe, und erheblich häufiger waren bei den damaligen Verhältnissen die Masse auch gar nicht ausgenommen, denn die unbedeutliche Beladung und die sonstigen, mangelhaften Voraussetzungen erforderten, die jede Schiffsburglärke ausgetüftet werden würde.

Die herkömmliche Kriegsflotte, die den Höhepunkt der Entwicklung des reinen Segelschiffes darstellt, fällt in die zweite Hälfte des neuzeitlichen Jahrhunderts.

Man hatte gelernt, die Formen der Schiffe nach wissenschaftlichen Grundsätzen festzulegen, und die Erfolge waren für die damals noch allgemein geltenden Verhältnisse verblüffend. Die Namen der besten Schiffe dieser Zeit, der „Goliath“ und der „Hannibal“ und die Wollschiffe waren an die Tagesordnung.

Einige dieser Kriegsschiffe verdiensten wohl auch heute noch genannt zu werden und seien daher hier aufgeführt:

1865, englisches Schiff „Murray“ in 70 Tagen vom Kanal nach Adelasia.

1861, britischer Krieger „Comet“ in 72 Tagen von San Francisco nach New York.

1856, holländisches Schiff "Dasmopole" in 72 Tagen vom Kanal nach der Sundesträfe.
1857, holländisches Schiff "Dasmopole" in 78 Tagen vom Kanal nach der Sundesträfe.
Um 1860, die Reise des Schiffes, besonders die Reise des "Grau" auf der Strecke San Francisco—New York und die beiden Reisen des holländischen Schiffes bewertenswert.

Die erfolgreichste Reise, die nach damals die Umschiffung des mit Recht so bezeichneten Kap Horn verlangt, zeichnet sich befonnlich durchaus nicht durch übermäßige günstige Verhältnisse für Segler aus, und der Sonderpunkt ist, daß die Reise eine Schnellfahrt von etwa 8 Meilen per Stunde während der ganzen Reise geleistet.

Ein ebenso hervorragender Beweis seiner vorzüg-



Der Riesendampfer "Daterland" verläßt den Hamburger Hafen

"Suyfer" in 69 Tagen
"Red Jade" 64
"Thermopylae" 61

Bemerkenswert ist an der übrigens sehr guten zweiten Reise die Tatsache, daß der "Aldor" ein älteres Fahrzeug war, als die beiden anderen Schiffe auf dem gleichen Routenkörner von 50 Meilen Länge, 7 Meilen Breite und 3 Metern Tiefgang war.

Das, wie die Angaben zeigen, sehr kost gebaute Schiff hat ein wechselfreiches Dolen hinter sich. Es diente bis 1870 als Postdampfer zwischen Stralsund und Malmö und erlangte bald den Namen "Pomerania" zum Anhänger der norddeutschen, später später deut schen Marinen.

Im Jahre 1892 ausgerüstet und verkauf, wurde das Schiff von seinen Käufern (Baillien & Jores, Rio) nach Herausnahme der Maschinen in einem Bremerhafen-Gefangen umgebaut und, wie die obige Angabe zeigt, mit glänzenden Erfolg.

Die aulichste angeführte Reise der "Placido" dürfte unseres Wissens auch heute noch den Rekord für die Reisen nach der Westküste darstellen.

Auch Deutschland hat eine Reihe solcher Erfolge zu verzeichnen, gehörte es jedoch eben der großen Einheit des Tug der Entwicklung, der erst mit der Gründung des Reiches, mit der Vereinigung aller deutschen Schiffe unter einer Flagge, möglich wurde. Am so überwaltigender freilich hat dann, als die vier Vorbergebauten tatsächlich gegangen war, die förmliche Durchsetzung eingeholt. So hat die Handelsflotte ist heute die ausgestattete der Welt und hat hinsichtlich der Größe der Schiffe und ihrer Einrichtung die höhere englische überflügelt.

1814

1914

Das Handels Schiff im Jahre 1814 und 1914

lichen Segelschiffen aber hat der Holländer geliefert, und dies um so mehr, als er dieselbe Reise von etwa 18000 Seemeilen zweimal hintereinander in der gleichen, kurzen Zeit erlebte. Die Mehrzahl der Schiffe durfte auch heute noch über 100 Tage für diese Reise gelten.

Wir schätzen wir nun zum Vergleich einige Reisen aus neuerer Zeit:

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

Das deutsche Schiff "Aldor" läuft im Jahre 1893 in 75 Tagen vom Kanal nach Rio Grande (ca. 13 500 Meilen).

Das deutsche Schiff "Placido" läuft im Jahre 1892 in 58 Tagen nach Balparaiso (etwa 9300 Meilen).

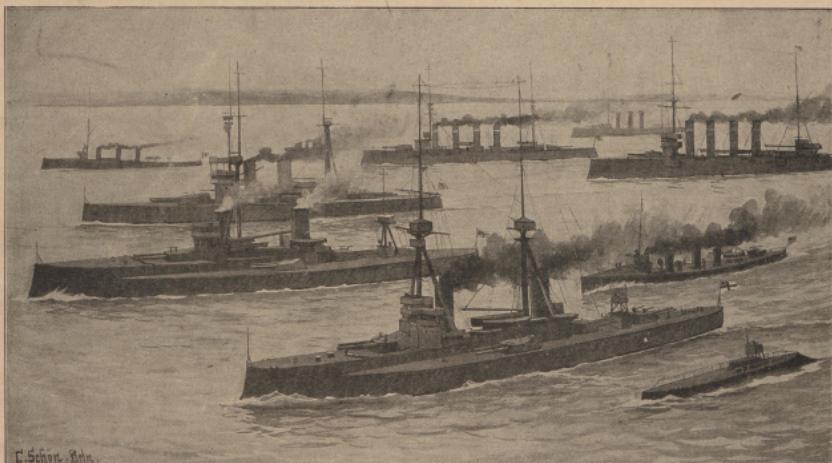
Sie werdet angeführte Reise bedenkt allerdings keinen "Redor", diesen haben vielmehr in den sechziger Jahren die unter englischer Flagge legenden, in Nordamerika erbauten Klipper "Monica", "Northoff", "Suyfer", "Red Jade" und "Thermopylae" aufgezeigt.

Diese Schiffe legten die Reise zurück:

"Monica" in 67 Tagen
"Northoff" 63 . . .



Der Dampfer "Normannia" der Hamburg-Amerika-Linie passiert das Feuerschiff "Obje I" im Jahre 1890



D. Schön, Berlin.

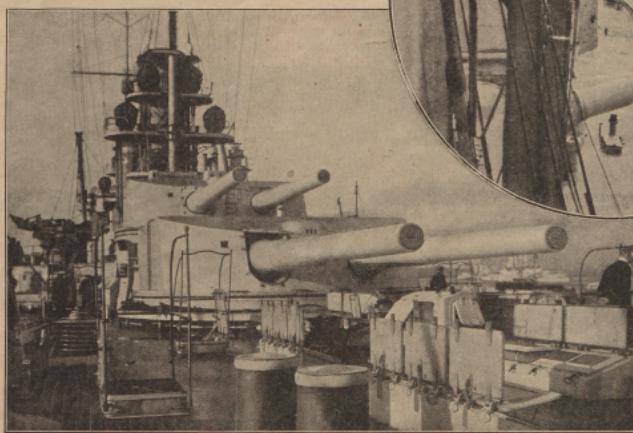
Haupttypen der englischen Flotte

Die Bauprinzipien der deutschen und englischen Flotte

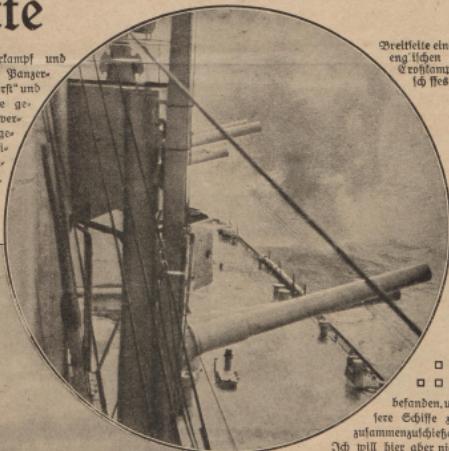
Die beiden größten Flotten, die die Welt te geteilt hat, haben sich seit nunmehr zwei Jahren gegenüber. Dreimal ist es zu getretenen Begegnungen, einmal zu einer größeren Schlacht gekommen; dreimal sind wir als Sieger aus diesen Begegnungen hervorgegangen, einmal, in dem Seegefecht bei den Falklandinseln, ist es den Engländern mit einer ungefeierten Übermacht gelungen, unser schwaches Kreuzerabteilung zu vernichten; aber auch hier zeigte sich unter Material überlegen, denn erst nach dreieinhalb Jahren,

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

Breitseite eines englischen Kreuzerkampfes



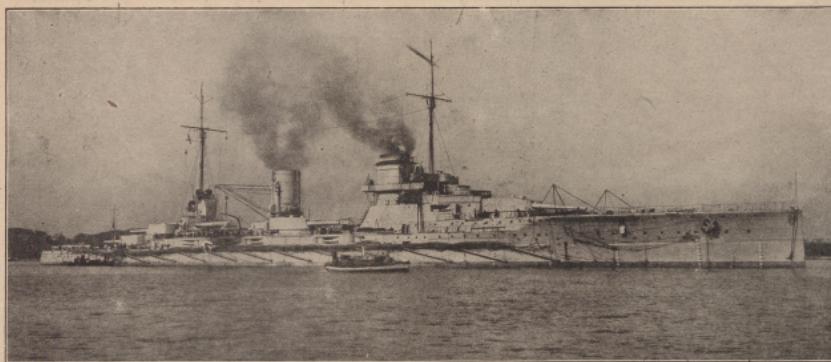
Hinterer Geschützturm eines Linienschiffes



befanden, un-
tere Schiffe zu-
sammenzuschießen.

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

Die der englischen Flotte ist in den letzten Jahren vor Beginn des Krieges immer mehr das Streben nach schnellen, möglichst schwer bewaffneten und nur an den wichtigsten Stellen gepanzerten Kampfschiffen, d. i. Linienschiffe und Panzerkreuzer, zutage getreten. So entstanden die Schlachtkreuzer der „Indefatigable“-Klasse, später die



S. M. S. "Seydlitz"

der "Aion"-Klasse. Letztere sind bereits mit 8-14-Zentimeter-Geschützen, als Hauptarmierung, bewaffnet und haben eine Stunden-Geschwindigkeit von über 30 Seemeilen, sind indes 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 unsere in den selben Jahren (1910-11) vom Stapel gelauften großen Kreuzer "Moltke" und "Göben" eine Panzerstärke von 280 Millimeter über die ganze Wasserlinie aufweisen, d. h. 61 bis 178 Millimeter mehr; das ist ein großer Unterschied, wenn man berücksichtigt, daß das Krupp'sche Panzermaterial als das beste und widerstandsfähigste der Welt anerkannt ist. Führt man sich diese Tatsachen einmal vor Augen, so wird man es auch leichter verstehen können, wie sich unsere Schlachtfregatten, bestehend aus 5 Schiffen, gegen eine englische Flotte von 4 Großkampfschiffen und 6 Schlachtfregatten verteidigen sollten.

Das deutsche: Die proportionale Verteilung aller Offensiv- und Defensivwaffen eines Schiffes, das heißt, eine ausgütige Karte, den anderen Marines entsprechende schwere Artillerie, mittlere Geschwindigkeit und starke Panzerung bei den Schlachtfregatten und eine hohe, im Verhältnis zu anderen Flotten stehende Geschwindigkeit bei den Schlachtfregatten auf Kosten der Panzerung und der Verteilung und der Artillerie.

In vorstehendem sind die Hauptunterschiede der Bauprinzipien Deutschlands und Großbritanniens in kurzen Auszügen gezeichnet; welches die vorstehende das bessere ist, hat uns wohl die Seeschlacht am Skagerrak zur Kenntnis gezeigt. Ich bin auch der Meinung,

daß deutsche: Die proportionale Verteilung aller Offensiv- und Defensivwaffen eines Schiffes, das heißt, eine ausgütige Karte, den anderen Marines entsprechende schwere Artillerie, mittlere Geschwindigkeit und starke Panzerung bei den Schlachtfregatten und eine hohe, im Verhältnis zu anderen Flotten stehende Geschwindigkeit bei den Schlachtfregatten auf Kosten der Panzerung und der Artillerie.

Schädigungen davongetragen hatte, daß ihnen der Ausgang einer neuen Krise verwehrt, auch infolge der schnelleren Abnutzung ihrer Geschütze und der besseren Treffsicherheit unserer Geschützführer, nicht mehr traglich erschien.

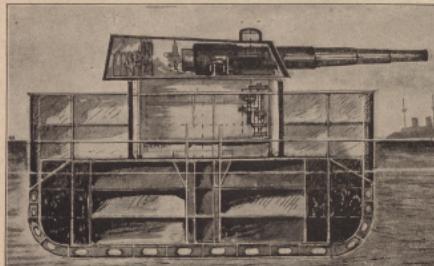
Jedenfalls können wir unseren Schiffen-



Geschützstellung auf den Schiffen der englischen Königin-Elizabeth-Klasse

gute zu danken sein, daß sie die richtige Lösung in der Verteilung aller Schiffswaffen, der Artillerie sowohl als auch der Panzerung und Geschwindigkeit, gefunden haben; das gleiche gilt für die Konstrukteure unserer Geschütze, Torpedos und Maschinen, die es ermöglicht haben unsere Kriegsschiffe mit dem Feind auszufallen, was es auf der Welt gibt.

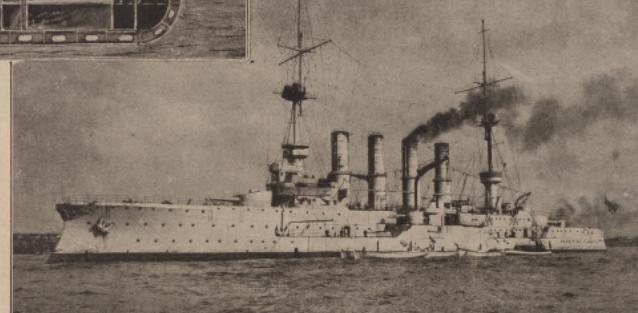
Gefäß auf solches Schiffsmaterial, das wir leicht wissen mit einer Mannschaft, die freudig ihr Lebend und höchstes Lergibt für Kaiser und Reich, können wir mit festem Vertrauen in die Zukunft blitzen und neuen Kämpfen mit Ruh und Zuversicht entgegensehen! Arnold Hadam.



Geschützturm (Querschnitt)

freuern in der Seeschlacht am Skagerrak stundenlang nicht nur halten, sondern der feindlichen Flottenabteilung noch schwere Schaden auflagen konnte.

Die neuesten Kriegsschiffe der englischen Flotte, die "Queen-Elizabeth"-Klasse, deren Vertreter ein Zwischenring zwischen Großkampfschiff und Schlachtfregat bilden, lassen das oben angegebene englische Bauprinzip immer deutlicher gütige treten: das Verlangen nach schnellen, schwer bewaffneten Schiffen auf Kosten der Panzerung! Diesem Prinzip gegenüber steht



S. M. S. "Scharnhorst"

der Erde, und gleich darauf sahen seine Augen, wie am Sonnenvorhang von Kunkels Haus eine hohe Flamme hinausflüchtigte und die Form eines Teufels annahm, der heulend zum Himmel hinaufzog.

"Nicht möglich!" rief bleich Heinrichs Fuß.

Auch die anderen Meister mit Vater Hilfe sahen etwas bedroht aus. Der Fischermeister sah nur der Leibdragoone Uhle konnte ein etwas ironisches Lächeln nicht unterdrücken. So ganz frei von Überlanden war indes auch er nicht, denn er war ein Kind seiner Zeit.

"Was ist das?" rief Meister, der bestürzt lächelte. "Wenn mich in jener Nacht nicht der Weg zu meinen Fischerstube, hätte ich das nicht gesehen."

"Entsetzlich, entsetzlich," sagte bestürzt Heinrichs Fuß. "Aber, Spittler, warum musst du das gerade in so vorgedrängter Stunde erzählen?" fragte er dann. "Bei Tag hat man doch mehr Ruhe, der Teufel hört nicht an. Jetzt grab, wo es anfängt, interessant zu werden, muss ich nach Hause," damit stand er auf.

"Heinrichs, du gehst ja nicht allein, ich bringe dich," sagte der Schwerterfeger Kestler und zog den Schneidermeister wieder auf den Stuhl.

"Herr Leibdragoone Uhle," wandte sich Spittler an den, "wollt Ihr mir nicht sagen, warum wir noch auf mehr Holländer gerufen sein müssen?"

"Das will ich Euch sagen, Meister," antwortete Uhle. "Ich bin Holländer und Ordinarius Seiner Durchlaucht und bekleide die Post zwischen Berlin und Kiel, ja manchmal bis Amsterdam, auch kann ich schon bis Hamburg."

"Dann steht Ihr ein weitgereifter Mann," sagte beunruhigter Meister Fuß.

Allerdings, ich sah in Amsterdam, auch in Hamburg Schiffe, von denen Ihr, Meister, Euch keine Vorstellung machen könnet, wohin die fahren und was sie bringen. Und auch solche mit Kanons bewehrte forder Zahl."

"Ja, die Holländer sollen deren viele haben," sagte Spittler.

"Sie befehlten damit das Meer, wie mir der Mann sagte, es war ein Holländer, den ich von Alve mit der Post nach Berlin brachte."

"Und was ist der Mann, was will der Mann in Berlin?" fragte interessiert Spittler.

"Der Mann ist ein Seeräuber und nennt sich Benjamin Raule, mit welchen Namen ihn auf der Durchreise am Leydschen Vorburg unterrichtet, fachend den Leidsträumer, wobei wissend, welchen Kindred diese Worte auf die eignen Handwerker würden, denen das Meer so fern lag wie der Mond, der jetzt durch die Wolken sich stahl und sein Licht durch die Fenster stahl.

Ein allgemeines Stimmengewirr durchendete erthönte.

"Ein Seeräuber!" In Berlin! rief man.

"In Holland nehmen sie ihn wenigstens so," sagte er mir. Und die Holländer müssten es doch am besten wissen, welch Gewerbe einer bei ihnen ausübt," setzte Uhle seiner Schilderung dieses merkwürdigen Mannes noch hinzu.

"Uhle, ich sage dir," rief Spittler, "wenn der Mann erst sein Handwerk auf der Spree und Havel treibt, ist es mit deiner Fischerrei vorbei und das alles durch die Ausländer."

"Davor denkt uns Herr Gott!" rief Heinrichs Fuß. "Also ob ohne denn das Wasserfahren nicht schon unterzubringen, Ventrifugie und Schleppen verhindern sollte."

"Aber wir haben draußen vor dem Zirkus noch unter Hochdruck, wo schon mancher endete, der seine bewaffnete blutige Hand nach der Habe anderer ausstreckte. Und so würde auch Meister Gottfried aus der Hadererugasse den vom Leben zum Tode bringen, selbst wenn er ein Geisterner wäre! Einen Gefrorenen erschlägt man mit dem Rabe, wenn das Schwert dem Zauber ver sagt, nachdem man ihn vorher mit glühenden Bangen geplagt," sagte Uhle.

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

in einen großen Schafels gehüllte Gestalt, deren Kopf von einer über dieses gezogenen Kappe fast verhüllt wurde. In ihrer Rechten hielt sie einen langen Spieß, während die Linke ein Schwert umschlammerte.

Heinrichs Fuß war beim Aufsprengen der Tür erschrocken aufgesprungen, aber auch den anderen, mit Ausnahme von Uhle, war nicht ganz wohl zumute. Das Gespräch von Alchimisten, Teufel, Galgen und Seeräuber hatte ihre Sinne doch so sehr erregt. War es der Teufel oder ein Seeräuber, der dort vermauert wie ein Raubritter der Landstrafe am Zimmer trat, war's ein Wolf Jener, die eins nachts die märkischen Landstrände unsicher machen und den Reider werfen?

Aber nein, verdächtig und laedelnd läuteten sie ihrer alten Meinen auf, als die Gestalt in fliegenden Ton rief:

"Hört Ihr Herren und laßt Euch sagen — Die Götter hat zehn geschlagen — Denkt daran, das Feuer und das Licht, Denkt daran, das Feuer und das Licht, Lobet Gott den Herrn!"

Und lachend riefen sie alle, wie erlebten: "Es ist nur der alte Kastor, der seinen Schwanenbold!"

Und zur Befestigung dieser nachtmäärlichen Mahnung drangten durch die hohen offenen Giebelwände die Glöckchenklänge von St. Marien von St. Nicolai und der fernen Klosterkirche herein, auch aus weiterer Entfernung des alten Domkirche und St. Petri erlangt es in dumpfen, heiseren Schlägen in die Höhe. Winternacht der längst in tiefer Rabe liegenden türkischen Haupt- und Residenzstadt Berlin-Cölln.

Benjamin Raule.

"Das Bettet, Benjamin, ist gerade nicht freundlich zu deinem heutigen schweren Gang, den du bei Seiner kürfürstlichen Durchlaucht tun wirst," sagte Frau Apollonia Raule zu ihrem Mann, der in dem Zimmer seines Gasthauses in Berlin am Fenster stand und auf die eingeladenen 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 türkische Niedlins Seiner Durchlaucht nicht gerade heiter begrüßen. Und es hängt doch von diesem Gang nicht nur für mich, sondern auch für dich, meine teure Frau, und unsere Julianne so unendlich viel ab." Mit diesen Worten drehte sich Benjamin Raule vom Fenster ab und ging auf seine Frau zu, um diese zu bewegen in seine Arme zu fassen.

"Ah, lieber Benjamin," sagte Frau Raule, "möbel sie mir mit Worte wie Tränen unterdrücken, der Himmel hat doch in letzter Zeit so viel Schweres uns auferlegt. Sie Zeit so viel Schweres uns auferlegt.



Captain Schwarzkopf,
der Führer des Handels-U-Boots Bremen.

Sonne hat uns schon lange nicht mehr geleuchtet. Vielleicht finden wir sie bei Seiner Durchlaucht wieder."

"Nur Vertrauen, liebe Frau, es muß auch uns allen die Sonne leuchten."

"Dürstest du dich nur nicht darauf engagieren, die Schiffe zu Seiner Durchlaucht den Aufklärern auszurichten, dir von seinem Gefundenen Kaperbrief zu nehmen, um gegen die Schweren zu ziehen und ihre Schiffe aufzubringen? Wir könnten nicht heute Mitternacht sein Schatz so noch immer ein freier Mann, Mitglied des Kais, und hier über naß, da dich den Färtzen als ein Heimwehler, der seine Gnade erlebt. Und schlimm legt Frau Raule ihren weißen Haarschmuck umflossen Kopf auf die Schulter ihres Mannes, der seinen Arm läßt, um sie festzuhalten.

Man konnte es ihrem Gesicht, als es sich

wieder hob und ein dankbarer Bild aus ihren Augen den Mann trug, ansehen, daß es einst

von ziemlicher Schönheit gewesen war. Aber Kummer und Aufregungen hatten schon viele seine Linien in die durchlichtige Haut gezeichnet.

Das war eine Angst, die Raule haben, soweit es die Haube

frei ließ. "Du weilst es doch, meine Liebe," antwortete Raule, "wie schlecht meine Nerven sinden, ja, ich daß ich eigentlich meine Zahlungen als Kaufmann und Reeder hätte erhalten und daß ich dann hätte mich als Kaufmann als heute begehrtesten. Wolltest du mir Julianne, unsern einzigen Kind,"

tier bebt ihm die Stimme, befreien geben, die Barmherzigkeit der Sippen anstreben und mich im Schulturnus wissen? Kein nimmer mehr.

Das Meer, das mich einst reich gemacht, das mich wieder nahm, was es mir brachte, das soll mich auch wieder reich machen. Es gibt auch im Leben Ehe und Mut. Nach halten die Häuser Leheron in Amsterdam und Godefrey in Hamburg zu mir, obwohl ich beiden stark debetiere und ihnen verblüffter bin. Es waren furchtbare Kämpfe, die ich während der letzten

Stunden durchgemacht. Niemand durfte ich in mein Inneres sehen lassen, sonst war es um

meinen Kredit getrieben. Wenn ich nach schwäbischen Nächten mich müde erhob, dann mußte mein Gesicht wieder Zuversicht und Sorglosigkeit strahlen. Dem, Ehele, dem Kaufmann ist der Kredit alles, nicht allein das Geld. Über er ist so empfindlich, wie ein

Wund, Spiegel durch den Haubt eines Mündes.

Ja, ich im Gestrade und war ein schremmernder Mann. Ein Mann, dessen Unterschrift auf der Börse in Amsterdam etwas galt. Und doch schon lange war ich eigentlich dessen Ehre

nicht mehr wert. Die Puffina überstiegen meine Altriva. Um alles auszusegeln,

niemand war schwäbigen, war ich aus dem soliden Kaufmann zum Speculanten geworden. Ich hoffte noch immer, durch einen großen

Success das entrichtige Geld wieder festzuhalten und alles zu retten. Und ich hielte

es wieder, das Geld, durch jene Kaper-

läden.

"Ob sie in Amsterdam und in Hamburg

aber die noch heut vertrauen werden, Benjamin, nachdem du Haus und Hof verlassen hast und aus Holland geschlossen bist?" entgegnete zweitwöchig Frau Raule.

"Sie haben mich vertrieben, sage ich. Wer hat mich der Nacht und Rebellen verlassen? Middelburg zu verlassen, das glücklich wieder gefüllte Reich zurückzulassen? Nur der Reich, der gemeine Reich und die Habsburg unseres Landstente. Einem Landesverräter, ja einem Schleicher haben sie mich genannt, nur weil ich es nicht für ihren Geldbeutel tat, sondern für den eines Landes, das sich anmaßt, gleich Holland Schiffe auf dem Meer unter einer bisher noch unbekannten Flagge schwimmen zu lassen. Und dem ich sagt willig die Hand bot." Bei der Hestigkeit, ließ er seine Frau los und sprang erregt im Zimmer auf und ab.

(Fortsetzung folgt.)



Was der Seemann erzählt

Verhünte Namenspfeifen des Handels-
Al-Voote's „Deutschland“.

Der Schiffsname „Deutschland“ hat auf dem Weltmarkt seit vielen Jahrzehnten einen sehr guten Klang und ist wiederholts mit Glanzleistungen deutschen Wagemäts auf das engste verknüpft gewesen. Die Tochter des Handels-Al-Voote „Deutschland“ hat den Namen unseres Vaterlandes mit einem neuen unvergänglichen Vorberreit geschnüffelt.

Das erste Schiff, mit welchem die am 27. Mai 1847 begründete Hamburg-Amerikanische Paketfahrt „Athenegelfahrt“, die heutige Hamburg-Amerika-Linie, ihre transatlantischen Fahrten unternahm, war das auf der v. Sonnischen Werft erbaute Segelschiff „Deutschland“. Ihm folgten die „Nordamerika“, „Rhein“, „Elbe“, „Oder“ und „Donau“. „Deutschland“ eröffnete die Fahrt nach New York am 15. Oktober 148 unter der Führung des Kapitäns Sander mit 16 Reisenden erster Klasse und 74 Reisenden in der zweiten Klasse und im Zwischendeck. Das Displacement belief sich auf 717 Tonnen; das Schiff konnte 20 Passagiere erster Klasse und 200 Auswanderer befördern. Erstere hatten, was befördertes hervorgerufen wurde, getrennte Kojen. Die Reisen von Hamburg nach New York beanspruchten durchschnittlich 40 Tage, die Rückfahrt dauerte 29 Tage. Als Schnellfahrtssieger ergaben sich 29 Tage für die Hinreise und 19 Tage für die Rückfahrt.

Das Segelschiff „Deutschland“ verschwand und machte mit seinem Geschwindigkeit den fest an Rauminhalt und Geschwindigkeit zu nehmenden Dampfern Platz. Um die Wende des neunzehnten und zwanzigsten Jahrhunderts war es der zweite Träger des Namens „Deutschland“, der den Schiffen der Hamburg-Amerika-Linie, der sich auf den Wogen des Weltmeeres unvergänglichen Vorberet 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 5 Tagen 7 Stunden und 38 Minuten zurück. Die größte Schnellfahrt erreichte er zwischen den selben Häfen auf einem längeren Seeweg mit 5 Tagen 11 Stunden und 45 Minuten, bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,51 Knoten in der Stunde.

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

Das im Jahre 1875 vom Stapel gegangene Panzerschiff „Deutschland“ hatte eine Wasserdrückung von 7676 Tonnen, eine Maschinenleistung von 8000 Pferdestärken, eine Beladung von 644 Mann und eine Ausrüstung von 8 Stück 15-Zentimeter-Dolchpfeilen, 8 Stück 15-Zentimeter-, 8 Stück 8,5-Zentimeter-Schnellfeuergeschützen, 12 Stück 8,7-Zentimeter-Maschinenkanonen und 8 Stück Maschinengewehre. Im Jahre 1876 gehörte das Schiff dem Panzergeschwader an, das unter Konteradmiral Bösch nach der Ze-

reise entstand wurde, um für die Eroberung des deutschen Konsuls in Salomonen genügung zu fordern. 1897 befand sich „Deutschland“ im Verbande des Prinzen Heinrich nach den chilenischen Gewässern entstanden wurde. Als „Deutschland“ aus den Schiffssäcken wegen Beratung gestrichen werden musste, trat im Jahre 1904 an seine Stelle das jüngste Linienschiff „Deutschland“. Dasselbe besitzt eine Wasserdrückung von

Fische, die vom Menschen als Jagdtiere gebraucht werden.

Eine höchst sonderbare Familie in dem großen Reiche der Fische stellen die sogenannten Schiffssäalter oder Schneidbären dar. Sie zu ihr gehörenden Knospenfische befinden an der Oberseite ihres Kopfes eine flache, länglich runde Schleife, die über den Nasenflossen beginnt und sich über den Kopf hinweg bis zum vorderen Teile des Rückens hinzieht, dabei einen biegsamen Rand und 12 bis 27 bewegliche, an ihrem Oberanteile mit feinen Zähnen besetzte Querrungen hat. Diese Schleife dient zum Anfagen nicht nur an lebendem Tiere, welche die Schiffssäalter sich als Beute aussehen haben, sondern gelegentlich auch an den Kiel der Schiffe, welcher Gewohnheit sie denn auch ihren Namen verdanken. „Die Kraft ihres Saugvermögens ist so groß, daß selbst die toten Fische noch ziemlich fest an alterter Gegenstände hängen bleiben.“ schreibt Freiherr von Rittell. Die Schiffssäalter leben in den wärmeren Meeren, doch kommt die gewöhnliche Art, welche auch den Namen Schildhüter führt, 20 bis

25 Centimeter lang wird und mit braungelben bis hellbraunen

leibigen Schuppen bedeckt ist, auch ziemlich häufig im Mittelatlantischen Meere vor.

Die Gewohnheit dieser Fische, sich fest an ihrer Beute anzufangen, wird nun in verschieden, weit auseinander liegenden Gebieten der Erde von den Eingesetzten zum Schildhüterfang ausgenutzt, wie A. G. Hadden von der Thürzaybafin, Schäfer von Hamburg, King Otto von Cuba und Wyatt Hill aus der Torrestraße berichten. Der sogenannte Fischfangstellecke bezeichnet die Art und Weise, wie dieser Fang bewerkstelligt wird, folgendermaßen:

„Man bedient sich zum Fangen der Schildhüter in der Torrestraße des Saugfisches, der ungefähr drei Fuß lang wird und sich leicht mit der Angel fangen läßt. Der gefangene Fisch wird zunächst der Schwanz durchbohrt und ein starkes Seil durchgezogen, das der Sicherheit wegen auch noch um den Schwanz herumgeschlungen wird. Mehrere solcher

gefangene Saugfische läßt man an der Leine hinter dem Boot her schwimmen, bis eine Schildhaut in Sicht kommt, worauf man drei oder vier der Fische so nahe wie möglich an die Schleife hinschiebert. Als bald fangen die Fische sich an der Schildhaut fest, die beim Erwachen sich freigemacht haben. Vorzeitig ziehen nun die Eingesetzten die Seile an, bis sie die Saugfische und deren Beute längstlos des Fahrzeugs haben.

Schon zur Zeit der Entdeckung Amerikas bediente sich das Küstenland von Cuba und Jamaika des Saugfisches. Die Eingesetzten waren damals imstande, viele Schilde von einem Centner und mehr, aus dem Wasser zu ziehen, die Fische ließen sich bei dem Fangen in Stücke zerren, als daß sie ihre Beute aufzäubern.“ schreibt John Columbus in einem seiner Briefe und auch ältere Fischfangstellecke, wie Dampfer, wissen davon zu erzählen.



Damenstaterooms of the Hamburg passenger ship „Deutschland“

13 200 Tonnen und verfügt über eine Geschwindigkeit von 18,5 bis 19,5 Knoten. Seine Artillerie besteht in 4 Schnellabkanonen von 28 Zentimeter Kaliber, 14 Schnellabkanonen von 17 Zentimeter Kaliber und 20 Schnellabkanonen von 8,8 Zentimeter Kaliber. An Torpedorohren sind jedoch vorhanden: 1 Bugrohr, 4 seitliche Rohre, 1 Heck-



The ironclad battleship „Deutschland“, 1875 from the keel laid

rohr für 45 fahrlässige Torpedo. Besatzung zählt 728 Köpfe. „In die Reihe dieser Träger des Namens „Deutschland““ fügt sich würdig der neueste Triumph unserer Schiffbautechnik und unserer Seeleute, das Sonder-Al-Voote „Deutschland“ ein. Möge sich an ihm und seiner braven Mannschaft das Sprichwort „nomen et omen“ „Name und Vorbedeutung“ voll und ganz bewähren!

Marinedanf



Gingetr. Verein

Geschäftsstelle: Berlin SW 68, Kochstraße 28/29

Worthington: B. Wettig und Gaffron, Abenteuer à la suite des Schriftleiters, Mitglied des Preußischen Herrenhauses (Wiesbaden); Reichsgraf, Reichsgrafin s. D. B. Banz, Abenteuer à la suite des Geographen; May Detlef, Schneider Reisegeleiter in Küstengebieten; Ingenieur Hugo Mappes, Schriftsteller über Vorhaben des Vereins ehemaliger Matrosen der Kaiserlichen Marine; C. Schin, Marinemaler; Heinrich Schröder, Verlagsbuchhändler; Rudolf Wagner, Schriftsteller.

Aus unserer Mitgliederliste

Es haben sich unserem Verein weiter folgende angesehene Persönlichkeiten und Unternehmungen angeschlossen:

Ob. Sanitätsrat Dr. Hammes, Aug. Jaeger, O. m. b. h. Präsident Dr. Leibnitz, Vorinon von Üss, Frau Dr. Dr. Reusch, Freiherr v. Ohm, Altmittwer Dr. A. Frau Major Schindel, Reichsantritt Dr. Schneiders, Frau Regierungsrat von Schulendorf, Kommissarialrat Hugo Eitzenh., Ritter Lüdke, Beermann, Frau von Berlich, Frau v. Dixieben, Kommerzienrat Emil Annan, hofpächter Johannes Schartau, Rittergutsbesitzer A. Scheller, Achtstett Wilhelm Daniels, Dr. August Beder, Kommerzienrat Paul Käfer, Jägermeister Eh. Löffler, Jägermeister August Beermann, Reichsantritt Dr. Prof. Bing, Oberstleutnant Bertram Vorraut, Prof. Gustav Bücher, Kaufmann Gustaf Gards, Court & Bauer, O. m. b. h. Sanitätsrat Dr. Jos. Court, Oberpostassistent Dihant, Dr. Siegfried Grot von Donhoff, Bureau-Oberassistent Jos. Oeffelberg, Reinher Jos. Jäger, Oberlehrer Franziska Müller, Dr. Oeff. Jurist Franz Gouw, Kaufmann Dr. Glaar, Zimmerschmid Heinrich Odell, Holzmeister C. Goldschmidt, Bäcker Ernst Weering, Oberpostmeister Günzenheimer, Malermeister Peter Hahn, Oberlandesgerichtsrat A. Kapp, Oberhofschaffner A. Heinrich, Postleiter Hoff-

mann, Amtsgerichtsrat Eugen Imhoff, Kaufmann Paul Jahn, Rechtsanwalt Otto Kallen, Dr. Koll, Landgerichtsdirektor Krahl, Land- und Seesofoballe, Mr. Loh, Frau Gottl von Langen, Bürglarat Moritz Zerot, Frau Hauptmann Maria Stein, Rechtsanwalt Dr. Mendel, Amtsrichter Dr. Heinrich Müller, Sanitätsrat Dr. Hans Alpkes, Amtsgerichtsrat Dr. M. Oster, Dr. Pieper & Neeskens, Dr. Oberjägermeister Karl Rabl, Fabrikbesitzer Eugen Rappe, Ingenieur Josef Roseneben, Kaufmann A. Schellenberg, Wollpapierfabrik Dr. H. Scheen, Ingenieur Franz Söhl, Postfach 100, Sekretär Schumacher, Alfred Dr. Schüte, Fabrikant Max Steinbrenner, Hauptmann Dr. S. Straub, Dr. med. Dr. Witz, Hofjägermeister Dr. Vorn, Kaufmann Ernst Weiswolff, Paul Vorn, C. m. b. h. Baugewerke Dr. Brandstetter, Fabrikbesitzer Franz Braun, Gymnasialdirektor Professor Dr. Breitwieser, Hofrat Hauptmann Grotte, Büroingenieur Alfred Egger, Dr. Walter Fries, Ingenieur Alfred Glebe, Siedlungsbau Tramin Goldstein, Architekt Robert Grob, Sababurgstraße 10, Dr. Hager, Geh. Regierungsrat Prof. Dr. Henlein, Gläubiger-Oberehrteller Karl Dettler, Geh. Regierungsrat P. Kunkel, Bürglarat Dr. Günther Lenz, Kaufmann John Lieblich, Diplom-Ingenieur Dennis Müller, Oberstaatsanwalt Preut, Geh. Reg. Ing. Franz Saager, Segelclub Wölfe C. V., Staatssekretär Dr. A. Zul Thiel, Oberlandesgerichtsrat, Geh. Reg. Ing. Augustin Trabat, Rechtsanwalt

Winterheim, Frau Bauer Wollande, Stadt-
Obersekretär Max Hannader, Fabrikbesitzer
Walter Erhard Siemer, Professor Hentschel,
Franz Dr. Dehner, Grubenverwalter H. Fenne-
mann, Kanzleibeamter Paul Hellmund, Ingenieur
Hermann Kahl, Waggonbeamter Georg Kompert.

Zum Besten der Hinterbliebenen und Verwundeten der Marine

wurde dem Marinendank von dem Kaiserlichen Kreisdirektor Herrn Freiherrn von Wöllwarth in Forbach in Lothringen die Summe von Mark 100 — überreichen.

Für den gleichen Zweck von der Frau Schulvorsteherin Angelika Schulze in Ulrichsleidt die Summe von Mark 152,50 als Ertrag einer Sammlung in der Schule am Sebantag 1916.

Überweisen wir Ihnen in Ihren Kontos, die Summe von Mark 10.—
Den Empfang obiger Summen bestätigen wir bestens dankend.

Druckfehlerberichtigung.

In dem Verzeichnis der Mitglieder des Martindank sind die Dürener Metallwerke, A.-G. in Düren, versehentlich als „Dürener Metallwarenabteil“ aufgeführt worden.



Gelernter Forstmann
und Jäger, Kriegsteilnehmer (Obermatros) der Reserve, sucht Stellung als Förster oder Forstwachtmeister. Auskunft vermittelt „Marinedienst“, Berlin 42, Oranienstraße 140/42.

Wer kennt sie
noch nicht, die wunderschöne Talchen-
nicht? Beider kann keine Wahr ist auf
allerersterhochste Art und Weise dauernd nobis-
leuchtend machen! Werde bitte begeistigen.
W. John, Leipzig, Kleinerstraße Nr. 38.

Königl. Preuß. Klassenlotterie
Hauptziehung
vom 7. November bis 2. Dezember

vom 7. November bis 2. Dezember

1/8 1/4 1/2 1/6
QMT. 25.— 50.— 100.— 200.—

von Zitzewitz
Hauptmann a. D.
Königl. Preuß. Lotterie-Ginnehmer
Berlin 1838. 68, Oranienstraße 87.

Ablenkung
von den Kriegen der
höheren Freiheit,
Frieden im Kriege
und der Liebe im Frieden.

Gramola
Die Schriften des
Friedens- und
Kunstvereins
Wien werden bald, bis die
Ausstellung immer geöffnet
Rathaus- & Post-
verwaltung, sowie an
verschiedenen Orten
"Mathesius Etablir."
Königgrätz, 1848.
„elix Baierl, 1. u. 2.
Westra, Baudient, 12.
neben Althaus.

Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig u. Wien
Atlas zum Kriegsschauplatz 1914/1916.
21 Haupt- und 10 Nebenkarten aus Wegen-Sammelatlas. - Legende.
100 Karten, gesammtgekennzeichnet. - 1 Mapa 30 cm breit.
Duden, Rechtschreibung d. deutschen Sprache
und der Fremdwörter. Nach den Regeln Deutschlands, Österreichs und
der Schweiz gütigsten amtlichen Regeln. - Wörter, neudeutsche und ver-
mehrte Ausgabe. - In Reihen gekennzeichnet. - 3 Mapa
Fremdwort und Verdeutschung. - Ein Wörterbuch
Gebrauch, d. von Prof. Dr. Alberti 3. Aufl. In Drucken 2. Mapa
Technischer Modellatlas. - 15 farbige Modelle aus den
wichtigsten Gebieten des Welt-
krieges als Vergrößerungsatlas mit gesammelten Erläuterungen
ausgegeben von Ingenieur Hans Süssler. - Preis, 100,- Mark
- In Taschendruck. - 9 Mapa
Mehlers Handlexikon des allg. Wissens.
Ges. 9. Auflage. - Gesamtbild 100.000 Artikel und Begegnungen auf 1000
Seiten. - Mit 1200 Abbildungen und 90 Mikroskopatlas (haben 7 Bände)
verzweigt. - 22 Bände und 40 Werkkarten. - 10 lehrähnliche Tafelblätter
ausgegeben. - Preis, 100,- Mark



KAYSER
BESTE DEUTSCHE
NAHMASCHINE