

17. 2. 1916

Heft 20 — 1916

Einzelheft 10 Pfennig

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

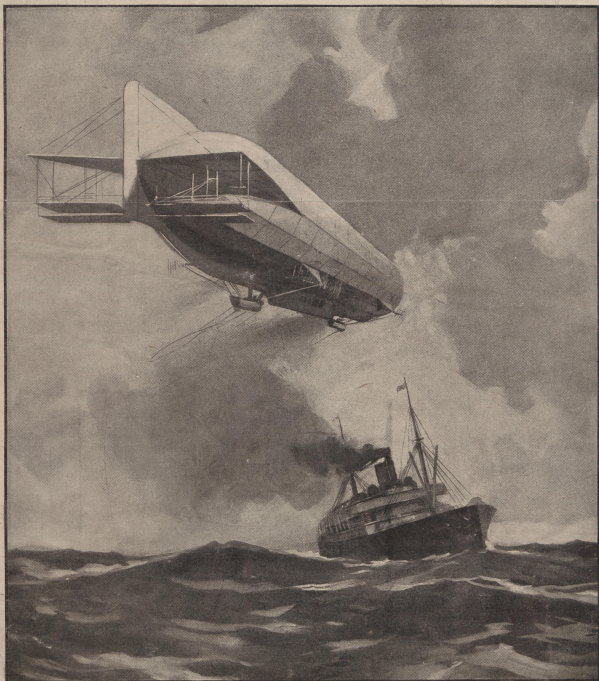
Stadt-  
bucherei  
Elbing

# Deutschland zur See

Illustrierte  Wochenschrift

Zeitschrift des Eingetr. Vereins „Marinedank“, Berlin S 42, Oranienstr. 140/42

Herausgeber: Hermann Kirchhoff, Vize-Admiral a. D.



Zeppelin-Luftschiff auf seiner erfolgreichen Fahrt nach Englands Westküste



105



# Der neueste Vorstoß unserer Luftflotte

Von Hermann Kirchhoff, Vize-Admiral a. D.

Mit allen zu Gebote stehenden Kriegsmitteln" sollte gegen alle feindlichen Schiffe im Kanal usw. vorgegangen werden, so lautete die Befanngabe des Admirals von Bohl, des Chefs unseres Admiraltabs, vom 2. Februar 1916, nachdem England seinen Schiffen befohlen hatte, solche Namen zu führen und neutrale Flaggen zu heihen.

England wollte damit unseren Unterseebootkrieg möglichst lähmen und die Neutralen auf den Plan rufen, sich selbst dabei möglichst sichern und im Trüben fischen. Es begann laut Ankündigung vom 4. Februar die sogenannte „Unterseebootblockade“ vierzehn Tage später.

Die zur selben Zeit zuerst vorgehenden deutschen Marine-Luftschiffe hatten das Unglück, daß zwei von ihnen, „E 3“ und „E 4“, in der Nacht vom 17. zum 18. Februar an der süßlichen Westküste von Flandern einem schweren Sturm zum Opfer fielen. Sonst würden wir wohl bald von einem erfolgreichen Angriff auf die englische Ostküste gehört haben, auf die in deren südlichen liegenden vielen Schiffe und Zerstörerboote, welche letztere sich besonders beim Regen und Aufdräumen von Seeminen belagerten.

Dann folgte eine ganze Reihe von Vorstößen deutscher Marine-Luftschiffe auf die ganze englische Ostküste. Die mehrfach außerordentlichen Erfolge hatten. Sie wurden bald auf die Docks und Schiffseinrichtungen im Osten Londons aus-

ist von einem unserer Marine-Luftschiff-Geschwader vorgegangen worden. Dem in diesem Krieg wichtigsten Hafen Großbritanniens, dem großen Hafen von Liverpool an der Westküste, galt der Vorstoß. Dort, wo vor Jahresfrist zum ersten Male unsere raketenlosen Unterseeboote in der Irischen See mit großartigem Erfolge auftraten, dort sind jetzt auch unsere Luftboote erschienen und haben Docks, Hafenanlagen und Schiffsreparaturanlagen dieses wichtigen Einfuhrhafens Englands mit Erfolg mit Bomben bedroht.

Nach den amtlichen Mitteilungen wurde überall — auf dem Hin- und Rückwege wurden die wichtigen Industriestädte Manchester, Sheffield u. a. beimgelacht — starke Wirkung durch mächtige Explosionen und heftige Brände beobachtet. Ebenso wurden Orte an der Ostküste angegriffen, und am Hamburger wurde sogar eine Batterie zum Schweigen gebracht.

Die Luftschiffe wurden von allen Plätzen aus stark beschossen, aber nicht getroffen. Zum schweren Verger des Folgen Involtschloß, das sich zu Lande und an Bord in außerordentlicher Weise gegen solche Angriffe gerichtet hatte, sind sämtliche Luftschiffe trotz der starken Gegenwirkung wohlbehalten zurückgekehrt.

Der Angriff auf Schifffahrt, Handel und Industrie — die drei gehören untrennbar zusammen — ist somit in außerordentlicher Weise gelöst.

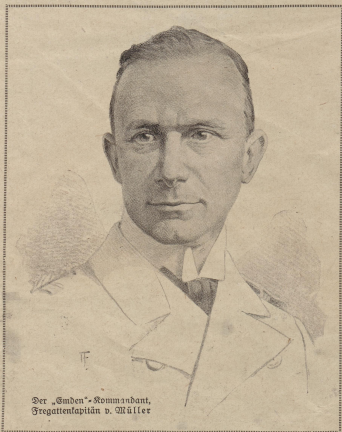
Seemannisch (richtiger wohl Luftmännisch) und militärisch haben die Unseren ihr Vorhaben geschickt geplant und eingeleitet und in hervorragender Weise glänzend bis zum guten Ende durchgeführt.

In England wird jetzt ein erneutes Wutgeheul anheben, sind unsere schlimmsten Gegner doch schon seit langem tosend vor Zorn und Haß, daß sie uns wieder auf ihrem eigenen Element — als welches sie die Gewässer ansehen — noch am Lande und nun gar in der Luft bewingeln zu können. Es fehlt ihnen bei letzterem geradezu an allem. Luftschiffe kann England nicht bauen, sie verlagern leicht; die Flugzeuge zeigen sich überall den Luftschiffen in seiner Weise gedächtnis; die Abwehrgefahr ist ihnen nicht und haben noch keinerlei Ergebnisse erzielt. Es sieht somit schlimm nach dem Luftkrieg für England aus, das durch diesen, in Verbindung mit dem richtungslos durchgeführten Unterseebootkrieg, in der Hauptsache müde gemacht werden muß.

Was werden wir jetzt alles zu hören bekommen: Entrüstung, Schreien, Schreien, Wat. In alle Welt wird von der raschen Tat der unentschieden Deutschen geknirscht werden, denen nicht einmal der jungfräuliche Boden des kulturellen Großbritanniens mit seiner harmlosen Bevölkerung heilig sei. Unterseeboote und Minen im Wasser ringsum, Luftschiffe und Flugzeuge in der Luft, überall ernste Gefahren für den beliebigen Handel, denen man nichts Gleichwertiges zur Abwehr entgegenstellen kann. — Wir aber freuen uns, daß unsere Marine wiederum erneut an den Lebensnerv Englands herangekommen ist. Wir würden so im Wasser und in der Luft „Deutschland zur See“, unter der Wasserberkfläche, und „Deutschland in der Luft“, hoch oben in den Wolken; die deutsche Marine zeigt auf diesen beiden Gebieten dem feigen Allieen, daß und wie es angreifbar und ernstlich verundbar ist.

Ob es schon für seine gesicherten Drohkampfschiffe im Norden zu bangen beginnt? Der Weg dahin ist nicht allzuweit und wird mit der Zeit auch durch unsere Luftschiffe zurückgelegt werden können. Was dann? Warten wir's ab mit Geduld, wir wissen, welche Mittel wir an der Hand haben, um mit der Zeit auch den schamlosten Seeräuber bezwingen und müde machen zu können.

O du mein liebes Gold! — so wird jetzt mander in Großbritannien jammern! Denn das liebe Gold ist Englands Heiligtum. Von anderen dachte Albion, wie immer, den Krieg gegen den unheimlichen Konfuzius führen zu lassen. Es hätte sich lieber auf seiner Insel. Und nun geht es ihm selbst an Leder.

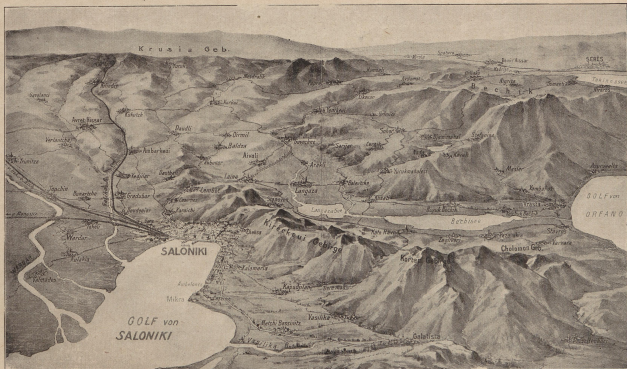


Der „U-100“-Kommandant, Fregattenkapitän v. Müller

Die Nacht vom letzten Januar zum ersten Februar brachte wieder günstige Verhältnisse, welche von den Leitern unseres Luftschiffwesens gebührend ausgenutzt worden sind.

Der neueste Vorstoß unserer Luftflotte ist eine herrliche Glanzleistung gewesen. Nicht 500 Kilometer nur — von der inneren deutschen Küste der Nordsee bis zur englischen Ostküste — nein, 750 Kilometer rund, d. h. etwa 1600 Kilometer hin und zurück





Oberflächskarte des Balkan-Kriegsschauplatzes mit Saloniki

# Chronik des Seekriegs

8. Februar 1916

**I**nnere schneidige Flotte hat uns wieder ein paar trohe Tage verschafft. Zwar wissen wir ja, daß sie unermüdlich tätig ist, und es werden von ihr Heldentaten im kleinen genug berichtet, von denen die Öffentlichkeit nichts erfährt. Aber das Hülarenfischen, das die kleine „Möwe“ an Afrikas Westküste sich geleistet hat, ist wieder einmal ein äußerer Erfolg, der unseren Feinden in die Glieder gefahren ist und die ganze Welt aufhorchen ließ.

Gerade in den Tagen, als die „Möwe“ bei Sierra Leone neun feindliche Dampfer versenkte und ein großes englisches Schiff mit Beifahrern nach Amerika landte, nahm man in England den Mund wieder einmal sehr voll und fabelte von dem absoluten Schutz, den die englische Flotte dem englischen Handel gewähre. Ja, man wollte Deutschland durch vollständige Blockade lahmlegen. Die Ohrsäge, die die Engländer bräunt durch die „Möwe“ erhalten, eine Leistung, die an die Heldentaten der „Geben“ unter Fregattenkapitän v. Müller erinnert, diese Ohrsäge brannte noch, als die Kriegsfahrt deutscher Luftschiffe über der englischen Ost- und Westküste die Engländer erneut belehrte, daß ihre Flotte nicht einmal in der Lage ist, das eigene Land zu schützen, geschweige denn Deutschland ganz und gar von der Welt abzuschießen. Besonders die wirksame Beschlebung mehrerer wichtiger Häfen und Industriestädte im Westen Englands, wie

Riverpool und Sheffield, bildet einen gewaltigen Erfolg, der nicht mehr und nicht weniger bedeutet,

als die absolute Unsicherheit des englischen Schiffsverkehrs auch nach der englischen Westküste. Nicht nur deutsche U-Boote, sondern jetzt die Britische Flotte, und draußen auf dem Atlantischen Ozean lauern schnelle deutsche Kreuzer, bemannt mit schneidigen Seeleuten, die den Teufel nicht fürchten, um möglichst vielen englischen Handelsschiffen den Varaus zu machen. Angstvoll steht man im offiziellen London, in den Ministerien, im Parlament und in den geheiligten Börsensälen die Köpfe zusammen und fragt sich nervös, wie die „Dammned Germans“ das wieder fertiggebracht haben und was nun noch kommt. Denn die Handelsherren von Liverpool und Umgebung und von allen andern Hafenstädten Englands, die jeden Tag mit hunderttausenden Rüstungen rechnen müssen, werden jetzt ihre Schiffe nur ungern hinaus schicken wollen in die Gewässer, wo die Deutschen die Fahrtstrahlen unsicher machen. Und sie werden nicht stille sein, sondern mit Recht fragen, wozu sie denn eigentlich die teure Flotte bezahlen, wenn sie nicht einmal in ihren Klüffeln zu Hause ihres Lebens sicher sind, wenn nicht einmal in den weit vom „German Ozean“ entfernten Gewässern die berühmte englische Flotte Schutz gewährt. Andererseits Aquitt und seine Kollegen werden die Antwort schuldig bleiben müssen. Denn man weiß im englischen Kabinett genau, daß man dem Lande nicht mehr mit Ohrsägen Luftschneidern kann.



Zeppelin-Luftschiff über der Westküste von England

men darf. Mit der Gottähnlichkeit der englischen Flotte ist es längst vorbei. Auch der fanatischste Engländer hat verglichen gelernt. Wo hat die segelgewaltige englische Flotte Heldentaten und Erfolge aufzuweisen, wie sie unter Auslands-Verführern unter dem Grafen Saxe, die „Götter“, die „Kaisarin“, Otto Weddigen, Herwig usw. usw. vollbrachten. Wo die Engländer nicht mit vernichtender Übermacht auftraten, erlitten sie Niederlage über Niederlage. Denn doch die Schlacht an der Doggerbank nicht ein glorievoller Sieg war, wie zuerst dem Lande vorgelogen wurde, sondern trotz starker Übermacht eine fähigkeits-Niederlage, das weiß man nachgerade auch in England. — Man empfindet an maßgebenden Stellen und in der ganzen englischen Flotte auch diese Inferiorität. Daher das heisse Bemühen der englischen Regierung, Amerika gegen uns aufzupuffen, daher der blühende Haß der englischen Seekreiskräfte, die selbst vor gemeinem Mordmord nicht mehr zurückschrecken und in ihrer Wut Schiffbrüchige hilflos untergehen lassen. Daher auch die fort und fort sich wiederholenden heimtückischen Angriffe unter neutraler Flagge auf deutsche U-Boote. Unsere U-Boote und Luftschiffe, Kriegsmittel, die unsere Feinde uns nicht nicht nachmachen konnten, wenigstens nicht in ebenbürtiger Weise, sind es denn auch, die von England mit besonderem Haß beehrt werden. Das hat sich wieder einmal bei dem Untergang unseres Luftschiffes „L 10“ gezeigt. Die Engländer bemühen unsere Luftschiffe nichts anzuhören, „L 10“ ist einem unglücklichen Zufall zum Opfer gefallen. Es war bei unklarem Wetter der holländischen Küste zu nahe gekommen, und da es sehr tief fahren mußte, so hat leider die Beschießung durch die holländische Küstenwache seinen Untergang herbeigeführt. Und nun ereignete sich eine Szene, die ewig ein Schandfleck in der Geschichte der englischen Schifffahrt bleiben wird. Hilflos und schon halb veruntenet trieb das Wrack des Luftschiffes des englischen Küste zu. Auf der Höhe von Grimaby begegnete es einem englischen Fischdampfer. Und die Munition, welche die Besatzung dieses Dampfers bildeten, verweigerten der mit den Wellen kämpfenden Mannschaft des Luftschiffes die Rettung.

Die Ausrede der Leute, daß sie fürchteten, von der Mannschaft des Luftschiffes übermäßig zu werden, veranlaßt nicht, denn sie waren wohl in der Lage, sich davon zu schützen. Der Grund dafür, daß sie sich einer selbstherrlichen feindlichen Feindschaft überließen, entzogen haben, war lediglich der Haß. Und wenn die öffentliche Meinung in England inzwischen das gemeine



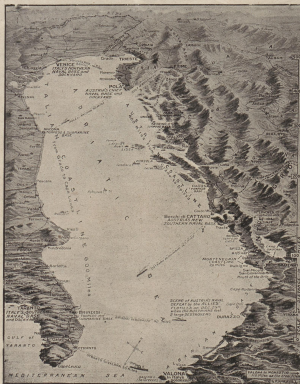
Beschießung eines deutschen Flugzeugschwaders in Saloniki

Verhalten der Fischdampferbesatzung gebilligt hat, so beweist dies lediglich, daß aus England jedes Gefühl für Ritterlichkeit und Menschlichkeit geschwunden ist. Wir wissen dies übrigens schon seit dem Fall Weddigen und dem Baralongfall. Der Schleier von dem Angesicht Englands ist gefallen — England ist unser Feind. Es gedachte, uns zu schwächen und in uns

ten Schiffe nach Amerika gelandete Dampfer „Appom“ nun als deutsches Schiff interniert oder an die Engländer ausgeliefert werden sollte. Für den gefunden Menschenverstand ist dieser Streit eigentlich gegenstandslos. Selbstverständlich ist ein Dampfer, der von einem deutschen Kriegsschiff auf Grund des Kriegsrechtes gelapert und mit deutscher Besatzung versehen ist, in aller Form Rechts ein deutsches Kriegsschiff geworden, das nach Ablauf der üblichen Frist entweder aus dem neutralen Hafen entlassen oder als deutsches Eigentum bis zur Beendigung des Krieges interniert werden muß. Reinesfalls haben die Engländer ein Recht, es jetzt noch als englisches Eigentum zu reklamieren. Niemals allein richtigen Standpunkt hat unter Vorkapitan Graf Bernstorff der amerikanische Regierung gegenüber mit aller Unentschiedenheit Ausbruch vertriehen.

Trotzdem darf man, ungeachtet der englandfreundlichen Haltung Herrn Wilsons, auf die Entschädigung gespannt sein. Es haben sich auf politischem Gebiet in Amerika in letzter Zeit genug Dinge ereignet, die der gesunde Menschenverstand nicht begreift.

Aus den Kolonien kommt eine teils betrübende, teils erfreuliche Kunde: Dem Volk der deutschen Bevölkerung Amerikas, 900 Köpfe stark, ist es gelungen, nach der benachbarten spanischen Guineakolonie überzutreten, wo sie herrliche Aufnahme gefunden hat. Auch Kamerun ist demnach der englisch-amerikanischen Mächte vorläufig erlegen, nachdem sie unter Landälteste 1 1/2 Jahre lang Unstimmigkeit gegen den feindlichen Ansturm gewehrt und manche von ihnen ihre Treue gegen das Vaterland mit dem Tode bezahlt hatten.



Die Küsten des Adriatischen Meeres





Seine starke Reine fliegt nach dem Boot hinunter, im nächsten Augenblick hat der Lotse sie ergriffen

## Der Lotse Skizzen aus dem Seemannsleben

**L**otse hat auch die „driftliche Seefahrt“ — im allgemeinen der konservativsten Verufe einer — seit dem Aufkommen des Dampfes der neuen Zeit Konzeptionen machen müssen und gemacht. Selbst Leute, deren eigene Fahrzeit gar nicht so weit zurückliegt, finden, auch an Bord von Seglern sogar, heut schon Bequemlichkeiten, von denen man noch vor kurzer Zeit gar nicht zu träumen gewagt hätte, und die Lage des Störburs und des faulenden Wassers, das kostbarer als Gold war, sind dem modernen Seemann unvorstellbare Zustände.

Trotzdem freilich kann man heut noch sagen, daß es kaum einen zweiten Beruf gibt, der an Geist und Körper derer, die sich ihm widmen, gleich hohe Anforderungen stellt wie der des Seemanns, und eine der Schwersten, an Verantwortung und Gefahren reichsten Stellungen in diesem Beruf wiederum ist die des Lotsen.

Von dem Grundbuche ausgehend, daß ein in einem beliebigen Fahrwasser gestrandetes Schiff unter Umständen dem gesamten Verkehr an der betreffenden Stelle schweren Schaden verursachen kann, hat man fast überall die Bestimmung erlassen, daß jedes einlaufende wie auslaufende Schiff einen Lotsen benutzen muß, woraus sich naturgemäß von selbst die Notwendigkeit ergibt, auch jedem ankommenden Fahrzeug jederzeit einen solchen zur Verfügung stellen zu können. Mag brauchen in der rauhen, unfreundlichen Nordsee der Sturm rasen und toben, so viel er will, für den kleinen, schärf und elegant geschnittenen, fest gebauten Rutter oder Schoner, der die Lotsen an Bord der Schiffe bringen soll, kann und darf er kein Hindernis sein. Im Gegenteil, je schlechter das Wetter, um so dringender bedürfen die Schiffe der Hilfe eines Mannes, der das Fahrwasser an der gefährlichen Küste genau kennt, um so eher

muß der Lotse hinaus in See. — Die Organisation des Seemanns, welches, mit Ausnahme der Fähr-Lotsen, deren Dienst von der kaiserlichen Marine geregelt und überwacht wird, dem Handelsministerium untersteht, ist keine streng einheitliche. Teils sind es Allfahrgeschäften, welche die Lotsen unterhalten, teils sind dieselben, wie in Hamburg und Bremen, vom Staate ange stellt.

Wer Lotse werden will, muß das Steuermandat besitzen und sich während seiner Fahrzeit als tüchtig und nützlich bewährt haben; die Einstellung erfolgt als Lotsenapparat. Nachdem der Bewerber in dieser Stellung den Dienst gründlich kennengelernt hat, findet er gelegentlich als 2. fähige Verwendung, um dann erst, nach Ablegung eines Examen, zum Vollen ernannt zu werden.

Genaueste Kenntnis des Fahrwassers auf seiner Station ist, abgesehen von den nötigen seemannlichen Fähigkeiten, natürlich in erster Linie für den Lotsen erforderlich. Auch bei Nacht, oder wenn Sturm und See eines oder mehrere der ausgelegten Seegeräte (Tonnen, Baulen usw.) fortgerissen haben, muß er stets imstande sein, den richtigen Weg zu finden und das seiner Obhut anvertraute Schiff an Sandbänken und Untiefen vorüber in den sicheren Hafen zu führen. —

Heulend braust der Nordweststurm über die wüsten Fläche der Nordsee dahin. Höher und höher rührt er die steilen, brandenden Wogen, die gierig anflürmen gegen alles, was sich ihnen in den Weg stellt. An den schlagartigen Wandungen des Furchenflusses freudig erlöst ihre Kraft. Trotz hell das maffige, leuchtend rot gemalte Fahrzeug sich den wilden, schaumgefränten Wellen entgegen, und vergebens berufen sie, den schwarzen Anker aus dem Grunde zu reihen, in dem er Wurzel gefaßt hat; aber sie finden anderes genug, woran sie ihre ungemähne Kraft erproben können.

Mit ganzer Kraft arbeitet die mächtige Maschine des großen, stahlernen Dampfers, aber nur mühsam vermag sich das Schiff durch die immer höher laufenden Seen hindurchzuarbeiten, die wie tobend gegen die Eisenplatten des langgestreckten Rumpfes branden, schmetternd auf das ergritternde Deck herniederfallen und ihren tosenden, schäumenden Wülfen bis hinauf auf die Brücke schleudern, wo, bis an den Hals



Ein alter Lotse





Der Postk comes an Bord

„Voll dampf voraus! Oh zum Nordensicht!“  
 „Ruhig, als hätte er nie den fischen Boden verlassen, steht der ernste, schweigsame Mann auf der Brücke, nachdem er rasch mit den ihm begründenden Offizieren einen biedereren Handschlag gewechselt hat.“  
 „Voll dampf voraus, dem fischen Hafen, der Heimat entgegen!“

Wenn der stolze Segler von den mächtigen Flößen vor den „Vor-sehen“ in Hamburg los wirft, um im Tau des kleinen, starken Schleppdampfers langsam die Elbe hinab zu gleiten, der offenen See entgegen, auf der



Der Postk fährt in seinen Rutter zurück

in den schützenden Strock gewickelt, die Hände fest um das Geländer gelegt, Kapitän und Steuer-mann stehen, schätzend hinausblenden in den Auf-ruhe der Elemente, der rings um das Schiff tobt.

Eine kleine Flagge weht oben im Topf des vorderen Mastes, vom Sturm gepfeift, flattert sie raschlos hin und her, weit hin sichtbar in der fahlen Höhe, — es ist das Postenflagel.

„Segel voraus an Steuerbord!“

Ein kleiner, dunkler Punkt ist es, der am fernem Horizont aufsteht, aber die scharfen Augen des Matrosen haben recht gesehen, und näher und näher schiebt der Fremde heran, schon nach kurzer Zeit als eines jener kleinen einmännigen Fahrzeuge sich ausbreitend, die trotz ihrer geringen Größe, in den geschickten Händen ihrer fergewohnten Führer selbst der schwersten See ungeschont Trost bieten und ihren Weg finden.

Wie ein Dorf tanzt der kleine Rutter auf der See, scheinbar ein weiches und willenloses Spielzeug der empörten Wogen; aber es zeigt sich gar bald, daß seine Belassung selbst ein solches Wetter zu meistern versteht. Nur das dichteste Gewölk und ein kleines, dreieckiges Vorleget stehen, aber wie ein Pfeil jagt das Boot dahin. Unter kräftiger, geübter Faust so ruhig und sicher manövriert wie eine kleine elegante Dampfjacht, geht es hinter dem Heck des Dampfers, dessen Maschine jetzt stoppt, herum, um so an die vom Winde abgewendete Seite des großen Schiffes zu gelangen. Aber selbst hier ist es umständlich, mit einem Boot längs zu kommen. Zu gewaltig branden die riesigen Wogen gegen den Dampf des Schiffes, — sie würden ein Boot in Sekunden zu Atomen zerhacken. — Aber der Dampfer muß einen Posten haben und er erhält ihn auch, — hart an den Wind geht der scharfe, schlanke Rutter, und dicht an der Bordwand des Hilfsbedürftigen Schiffes schiebt er entlang. „Möchtung!“ — „All right!“ — „Ist es darüber und hinüber, eine starke Reine liegt nach dem Boot hin-unter, im nächsten Augenblick hat der Postk sie ergriffen, und in voller Ausrüstung springt er hinein in die kalte, sturmgepeitschte Flut, um, halb kletternd und schwimmend, halb gezogen und gebogen von der Belassung des Dampfers, das Boot des Posten zu erreichen. —

er Wochen, Monate hindurch einsam seinen Weg suchen soll, dann löst, allem Brauch zufolge, noch ein leichtes brauendes Abschiedshurra über den Hafen dahin, sobald die Landungsbrücke von St. Pauli hinter dem Schiff zurückbleibt. Ein letzter Gruß der Heimat, die der Seemann auf lange, lange Zeit verläßt, die er vielleicht nie wieder sieht.

Aber noch befehlt ein leichtes Bindeglied zwischen dem Vaterlande und seinen scheidenen Söhnen — der Postk, der erst weit draußen in der See das Schiff verläßt, die letzten, eiligen Briefe an die Lieben mitnimmt, den Fortgehenden das letzte Lehenwort kauft. —

Voll fällt die frische, kräftige Brise in die weißen Segel und led zur Seite geneigt rauft der staltliche Segler dahin durch die klare, grüne Flut, die majestätisch vor seinem Bug sich breitet, während in nebelgrauer Ferne die letzten Konturen des schwim-Landes den den.



Modernes Postschiff mit Dampfbesitz

„Hol die großen Raan bad!“ erschallt es vom Halbbord her, und in wenigen Augenblicken ist alles aus dem Manöver bereit; der schlanke, scharf gebaute Gesselschoner, der vor kurzem neben dem Schiff auftaucht, ist rasch herangekommen, und es wird Zeit, daß wir bedrehen.

„Hol weg die großen Raan!“

Die Winde frachten, manövriert drehen sich die schweren Rundhöcker, bis der Wind vom vorn in die Segel fällt, den Lauf des Schiffes allmählich bennend, das Salz, leichtwiegend, in der langen, regel-mäßigen Schwingung, fast bewegungslos auf dem Wasser liegt. Rasch und gewandt schwingt der Postk sich über die Relling, um auf der übergehängten Leiter das unten seiner harrende Boot zu erreichen.

„Adiäs Raptain — adiäs Lüß, gaude Reise,“ klingt es heraus, und „Adiäs oot, Postk, — grüß Hamburg!“ kommt die Begrüßung zurück. „Draß voll!“ ertönt es vom Achter. Die Raan fliegen herum, die Segel füllen sich aufs neue, und das Rauschen des Wassers vor dem Bug zeigt, daß das Schiff wieder in Fahrt ist. —

So wenig wie der Sturm den Posten von der Erfüllung seiner Pflichten zurückhalten darf, so wenig endet sein harter, entbehrungsreicher und gefährvoller Dienst bei Nacht und Nebel. — Unausführlich freuden die kleinen, rummerproben Fahrzeuge hin und her, um erst, wenn alle an Bord befindlichen Posten an Schiffe abge-gelassen sind, zur Begleitung ihrer Belassung sowohl wie der beschriebenen Posten den Hafen auf kurze Zeit zurückzuweisen. — Da heißt es scharfen Ausguck halten, in den dunklen Nächten unternes rauen, nördlichen Herbstes, ob nicht das helle, scharfe, flackernde Licht einer Zerpentinadel die Nähe eines Schiffes anzeigt, das eines Führers zum sicheren Hafen bedarf. — Wetterharte, unerschrockene Männer allein sind diesen Strapazen gewachsen, in denen sich eiserne, talblutige Gutschlossenheit, hohe Geschäftsmasse und Intelligenz vereinigen. Jene schlichte Tüchtigkeit, gepaart mit unerschütterlicher Pflichttreue, die dem deutschen Seemann in der ganzen Welt Achtung und Anerkennung verschafft hat, sie muß dem Posten in besonderem Maße eigen sein, — zur „Ihre“ Jener Draven muß es gelagt sein — sie ist es auch.



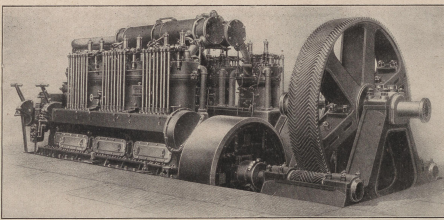


solcher Maschinen zweifellos möglich erscheint. — Aber selbst wenn man andererseits die heute durch die vorhandenen und arbeitenden Maschinen dieser Art gegebenen Grenzen als das absolute Erreichbare annehmen wollte (was natürlich längst nicht zutrifft), so wären die Verwendungsmöglichkeiten des Motors in der Schifffahrt schon groß genug, um die Bedeutung weiteiler Kreise zu verdienen. — Zunächst ist für eine ganze Reihe von Spezialfahrzeugen der Kriegsmarine der Erwerbsflotte, Kisten-, Zerstörer- und U-Boote, der Motor jeder anderen Antriebsmaschine weitestgehend überlegen.

Für die Boote der großen Schiffe, soweit sie für Maschinenantrieb überhaupt in Frage kommen, ist der Verbrennungsmotor naturgemäß die Maschine an sich, und nach dem Stande der Dinge auf diesem Gebiet kann man das Dampfboot schon heute beinahe als einen technischen Anachronismus bezeichnen. Auch hier sind der minimale Raumbedarf so kleiner Motoren und ihre feste Betriebsbereitschaft allein genügend große Vorteile, um dem Dampf das Terrain mit sicherem Erfolg freitun zu machen, und hier haben sogar Vergas- und Spiritusmaschinen, die in großen Abmessungen naturgemäß von der Verwendung an Bord schon der Gefährlichkeit des Brennstoffes wegen ausgeschlossen sind, ein recht ansehnliches Betätigungsfeld.

Nächst dem folgt das große Gebiet der Hilfsmaschinen an Bord großer Schiffe. — Der direkte Betrieb solcher Hilfsmaschinen durch kleine nationale Motoren wird dabei naturgemäß nur in seltenen Fällen das Zweckmäßige und Richtige sein. Man hat hier aber, ebenso wie in der Anwendung von elektrischer Kraftübertragung, wie in der von Druckluft ein weites Feld, auf dem als Kraftzeuger der Motor der Dampfmaschine erheblich überlegen ist.

Von denkbar größter Bedeutung kann aber der Motor vor allem als Hilfsmaschine für unsere großen Segelschiffe werden, die ihre Maschinen lediglich zur Überwindung vorübergehender Windstillen sowie beim Anlaufen von Häfen usw. brauchen. Die schnellen, dem gewöhnlichen Frachtdampfer auch an Regelmäßigkeit durchaus ebenbürtigen Reizen dieser Schiffe sind bekannt und eine im Betrieb so billige Hilfsmaschine kann eine ganz neue Vorseite für die Flotten der Meere hervorbringen. Daß die Dampfmaschine ähnlich hier gar nicht leisten konnte, liegt auf der Hand. Ein derartiges Schiff, das unter Segel im freien Ozean einen Durchschnitt von rund 12 Seemeilen die Stunde leistet, braucht eine Maschine von etwa



Antriebsmotor für ein Schaufelradschiff, gebaut auf der Germania-Werke in Kiel

400–600 Pferdekraften, um den Schlepper antreiben zu können und gleichzeitig mit annehmbarer Fahrtleistung Windstillen und enge Passagen (bei Nebel z. B. den ganzen Kanal) zu überwinden. Diese Maschine, die mit Dampf- betrieb, unter Berücksichtigung der erforderlichen Kesselräume, des Kessels usw., einen

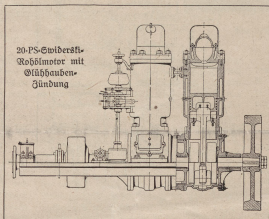
hier eine erhebliche Ersparnis an fohbarem Raum und Gewicht bedeuten, die den militärischen Zwecken zugute kommen könnten. Mit belohnender Vorliebe weiß man bei derartigen Vorzügen ferner auf die Möglichkeit hin, Motorschiffschiffe schornsteinlos zu gestalten, was natürlich eine erhebliche Steigerung der Ausdauerungsmöglichkeiten der schweren Turmgeschütze mit sich bringen würde.

Wie bereits gesagt, ist dies alles mindestens noch heute ein wenig guttaunsmäßig, und es dürfte sich lokal noch keine Marine finden, die einen so kostspieligen Verlust wagt. Aber auch bei dem gänzlichen Fortfall der Schornsteine ist der Wunsch der Vater des Gedankens gewesen, denn auch das wird so ohne weiteres kaum möglich sein.

Zugewand müssen die sehr beträchtlichen Abgase einer so großen Maschine bleiben, und gegen die, theoretisch freilich mögliche Ableitung durch die Bordwand sprechen gerade bei Kriegsschiffen selbstverständlich viele Bedenken.

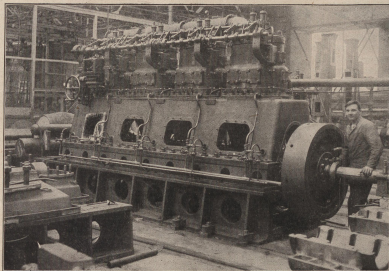
Immerhin aber bleibt, auch ohne daß man so derartig weitgreifenden Projekten schreitet, dem Motor ein gewaltiges Feld, auf dem er den Kampf mit der Dampfmaschine mit vorseitigem Erfolg aufnehmen kann, und es gehört zu den erfreulichen Seiten dieses Krieges, daß er bewiesen hat, daß Deutschland hier weitaus an erster Stelle steht.

Nicht nur ist, wie gesagt, der Motor dieser Art eine durchaus deutsche Erfindung, und wo im Auslande derartige Maschinen hergestellt werden, geschieht es auf Grund der erworbenen deutschen Patente, sondern wir haben auch in der rein fabrikmäßigen Herstellung einen ganz wesentlichen Vorsprung, und die angestauten Leistungen der deutschen Untersee-Boote haben in dieser Hinsicht eine sehr reale Grundlage. Eine Reihe unserer besten Fabriken arbeitet auf der Grundlage lange und sorgfältig durchgeführter Erprobungen, die uns einen Vorsprung gesichert haben, der heute keine reichen Früchte trägt, der, bei der gesteigerten Bedeutung des U-Boots für die gesamte Schifffahrt, aber auch für den kommenden Frieden von belohnendem Wert ist.



20-PS-Widerstandspumpmotor mit veränderlicher Umdrehung

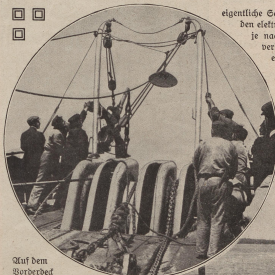
sehr ansehnlichen Platz beansprucht, müßte im Grunde ständig betriebsfähig gehalten werden, wenn sie im Notfall, der nie mit Sicherheit vorauszuweisen ist, in kürzester Zeit gebrauchsfähig sein soll. Tatsächlich kann man dabei rechnen, daß das Schiff sie auf einer der wich-



Dieselmotor mit 300 PS, erbaut von der H. & W. Meyer, Bremen



# Die Nervenstränge des Weltverkehrs



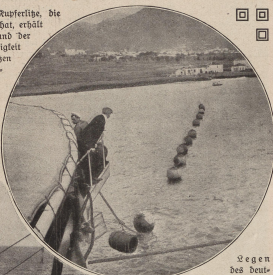
Auf dem  
Vorderdeck  
des deutschen  
Kabeldampfers „Siepban“

Das unüberwundene Ziel der Engländer im gegenwärtigen Kriege ist die Vernichtung unserer Seegeltung, unseres weltumspannenden Handels, ein Ziel, das mit den barbarischsten Mitteln verfolgt wird. Aber auch schon im Frieden haben sich die Engländer die erheblichsten Mühe gegeben, unseren Handel, dem sie mit anfänglichen Mitteln

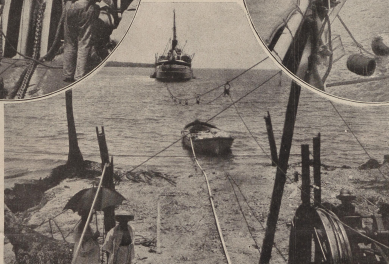
nicht bezwingen vermochten, auf illegalem Wege zu schädigen, wo sie konnten. — Es ging übrigens nicht bloß ums, sondern auch andern handelsreibenden Völkern so. Der überseeische Nachfrichtenstand war lange Zeit in den Händen der Engländer — durch ihr ausgedehntes Kabelnetz —, und diese machten einen rücksichtslosen Gebrauch von diesem Monopol, bis eines Tages die andern Handelsvölker sich freimachten und teils allein, teils gemeinsam eigene Seefabelnetze legten, Deutschland z. B. das große deutsch-italienamerikanische Kabel, von dessen wichtigster Zwischenstation an der Küste der Republik Sizilien eine Linie nach unseren westafrikanischen Kolonien abgezweigt werden sollte. Jedenfalls waren wir auf dem besten Wege, vom englischen Nachfrichtenstand unabhängig zu werden, als der Krieg ausbrach. Nun nützen uns auch die eigenen Kabel nichts, weil wir sie nicht schützen können — ein deutlicher Fingerzeig für unsere künftige Flottenpolitik! Wir sind ganz und gar auf den neutralen Nachfrichtenstand angewiesen, soweit dieser nicht ebenfalls unterbunden ist oder unter rücksichtsloser englischer Kontrolle steht.

Wie entsteht nun eine Kabelverbindung? Das wichtigste und teuerste Material bei der Herstellung ist das Guttapercha. Die Guttapercha-Isolation des deutschen Seekabels Vorhau-Agoren-Neu Vork folierte allein gegen 10 Millionen Mark, d. h. die Hälfte des gesamten Herstellungspreises. Die

eigentliche Seele des Kabels, die Kupferlitze, die den elektrischen Strom zu leiten hat, erhält je nach den Entfernungen und der verlangten Sprechgeschwindigkeit einen verschiednen großen Querschnitt. Dementsprechend werden die Litzen aus einzelnen dünneren Drähten oder einem dickeren Zentral- und mehreren dün-



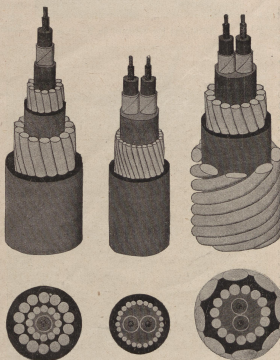
Legen  
des deutschen  
Kabels an  
der Küste von Liberia



Ausladen des Vorratskabels auf der Ingal Zap (Südrsee)

neren Aufhängerdrähten zusammengeflochten, wobei es auf hundertstellige Millimeter Genauigkeit in den Drahtdurchmessern ankommt. Die elektrisch ge-

läuft dann in einen langen Stüßtrug, in dem sie in reinem eiskalten Wasser erhärtet. Nachdem die Litze diese Tröge einige Male passiert hat, wird sie auf einem großen Hölzel aufgewickelt. Auch der zweite und dritte Überzug wird in derselben Weise hergestellt wie der erste. Mit großer Sorgfalt muß darüber gemacht werden, daß sich zwischen den Schichten keine Luftbläschen bilden, da diese infolge des hohen Wasserdruckes, dem die Kabel beim Liegen in der Tiefe ausgesetzt sind, sehr leicht platzen können, womit die ganze Isolation aufgehoben wird. Die fertigen Litzen gelangen nunmehr in die Prüfungsanstalt, wo sie in besonderen Prüfungsstanks bei einer Wassertemperatur von 24 Grad Celsius auf ihre elektrischen Eigenschaften geprüft werden. Damit sind jedoch die Seekabel keineswegs fertig. Es fehlt noch die Verewehrung, ohne die sie allen schädigenden äußeren Einflüssen schutzlos preisgegeben wären. Je nachdem die Kabel in tieferem oder flacherem Wasser liegen sollen, werden daher ihre Schutzschläuchen aus dünnen, aber sehr festen Stahl- oder dickeren verzinkten Eisen- oder verzinkten Draht-Drähten von verschiednem Durchmesser in einer oder mehreren Lagen hergestellt. Am die Guttapercha vor jeder Beschädigung durch den Druck der Drahtumplanung zu schützen, wird sie durch Umplanung mit einem mehr oder weniger dicken Polster von Zute versehen. Über dies Polster kommt dann zunächst noch eine Umplanung mit dünnem



Zusammensetzung eines Kabels



Aussehen einer Kabelboje.

Messingband. Erst hierauf werden sie mit der bereits erwähnten Bewehrung versehen. Den letzten Überzug des Kabels bilden dann meist zwei in entgegengesetzter Richtung um die Schußdrähte gespannte Lagen von geteerten Gutegarn, die außerdem noch mit einer schnell erhartenden Masse überzogen werden.

Während so in der Kabelfabrik die Kabelstränge für eine bestimmte Strecke hergestellt werden, hat die Gesellschaft inzwischen die Vorkarbeiten für die Verlegung des Seakabels vorgenommen lassen. Gewünscht durch frühere Vorkommnisse, untersucht man den für die Kabellegung in Frage kommenden Meeresboden genau und legt den Weg, den das Kabel nehmen soll, bereits vor dem Beginn der Legung genau fest.

Zum Legen der Kabel bedient man sich besonders eingerichteter Fahrzeuge, der sogenannten Kabeldampfer. Auf diesen Dampfern wird das zu verlegende Kabel in großen Wasserbehältern aufbewahrt. Von anderen Behältern aus läuft das Kabel über Leitrollen durch die Kabelauslegemaschine und wird dann durch eine am Heck (Hinterteil) des Dampfers angebrachte Leitrolle ins Wasser gelassen. — Bei Beginn der Kabellegung wird zunächst das eine Ende mit Hilfe kleiner Fahrzeuge an Land gebracht, da der große Kabeldampfer infolge seines Tiefganges nicht so weit an das Ufer heranfahren kann. Das gelandete Kabelende wird sofort zum Stationsgebäude geführt, und dort schaltet ein Telegraphist den Telegraphenapparat über einen anderen elektrischen Apparat an und verknüpft mit dem Telegraphen an Bord in Verbindung zu treten. Erst wenn auf beiden Seiten eine Verbindung ergibt ist, kann der Dampfer seine Ankerseile ansetzen. Während nun der Dampfer unter genauer Ansehung der zuvor festgelegten Markstroute auf das weiße Ufer hinausdampft, rollt das Kabel ununterbrochen Tag und Nacht ab. Das Abrollen wird lediglich durch die eigene Schwere bewirkt. Das Kabel muß sich natürlich auf dem Meeresgrund allen Unebenheiten gut anschmiegen können, damit es nicht schließlich straff gespannt zwischen zwei

weit auseinander liegenden Erhöhungen des Meeresbodens liegt und sich dort durchschneiden kann; andererseits will man nicht kostspieliges Material ablaufen lassen.

Natürlich wird man sich für die Kabellegung die günstigste Jahreszeit aussuchen, damit nicht starke Stürme und damit verbundener hoher Wogengang das ganze Werk in Frage stellen. Es lassen sich freilich trotzdem solche unliebsame Unterbrechungen nicht vermeiden, und nun sieht sich der Leiter der Expedition vor die folgenreichere Entscheidung gestellt, ob er die Weiterlegung wagen darf oder nicht. Glaubt er, die Weiterlegung nicht verantworten zu können, so muß das Kabel gelandet werden, nachdem man zuvor an das zu Wasser gleitende Ende eine Boje befestigt hat, um das Wiederauffinden zu erleichtern.

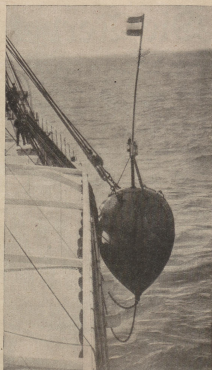
Geht alles glatt, so können dann eines Tages von den beiden Endpunkten aus die Telegraphenapparate angelastet werden, und



Befestigung der Laternen an der Boje



Verankern der Boje



Aussehen einer Kabelboje

der Probebetrieb beginnt. Dieser muß 30 Tage lang zur größten Zufriedenheit funktioniert haben, ehe das Kabel für wirklich brauchbar erklärt und endgültig abgenommen wird.

Macht sich im Betriebe eines Seakabels eine Störung bemerkbar, so wird der Kabeldampfer wieder hinausgeleitet auf die hohe See, um die Störung zu beseitigen. Zuvor sucht man mit Hilfe besonders konstruierter elektrischer Apparate die Fehlerstelle möglichst genau festzustellen, damit der Dampfer gleich an dieser Stelle mit dem Suchen beginnen kann. Dann wird zunächst die Tiefe abgeleitet und der Suchanker geworfen, und der Dampfer beginnt dann langsam die Strecke, wo das Kabel liegen könnte, abzufahren. Der Anker wird alsdann in die Höhe gezogen. Es wurde nun bereits erwähnt, daß das Kabel beim Legen lose auf dem Meeresboden aufliegt; trotzdem aber würde es nicht gelingen, das vom Anker erfasste Kabel ganz nach oben zu bringen, da der Wogen, den es dann bilden müßte, viel länger sein würde, als das Kabel nachzugeben vermag. Man zerhauet es deshalb vorher mit Hilfe des Suchankers. Dieser Anker, nach seinem Erfinder Lucas-Anker genannt, hat zwei Vaden, die sich um einen Mittelpunkt drehen. Hat der Anker das Kabel erfaßt, so bewirkt der Zug, den dasseibe ausübt, das Schließen dieser beiden Vaden, wodurch das Kabel eingeklemmt und gleichzeitig geschnitten wird. Sehr treffend hat man in früheren Zeiten die Seakabel als die „Nervenstränge des Erdballs“ bezeichnet. Auch heute noch läßt sich diese Vergleichung mit Fug und Recht anwenden, obwohl die Fern-telegraphie in den letzten Jahren geradezu ungeheure Fortschritte gemacht hat und der früher allein herrschenden Kabeltelegraphie weite Gebiete entreissen konnte. Trotzdem ist das Kabelnetz der Erde immer mehr ausgebaut worden, und auch für die nächste Zukunft kann noch mit einer weiteren Ausdehnung desselben geredet werden. Voraussichtlich werden beide Systeme auch in weiteren Teilen friedlich nebeneinander weiterbetrieben und sich gegenseitig ergänzen.











# Was der Seemann erzählt

## „Kaiser Wilhelm der Große“ als Hilfskreuzer.\*

Der Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm der Große“ lag beim Ausbruch des Krieges in Bremerhaven, von wo er einige Tage nach der Kriegserklärung, kriegsmäßig ausgerüstet und militärisch besetzt, unter dem Befehl des Freigattencaptains Reymann als Hilfskreuzer in See ging, um im Atlantischen Ozean am Kreuzertrüge gegen unsere Feinde teilzunehmen. Da ihm der Weg durch den Englischen Kanal abgeschnitten war, nahm „Kaiser Wilhelm der Große“ am 4. August Kurs nach Norden und lieferte nach, abgesehen davon, glücklich das englische Kreuzergeschwader. In der Nähe von Island machte er seine erste Beute. Der englische Fischdampfer „Lukal Galt“ aus Grimshol wurde versenkt, nachdem die Befehle vom dem deutschen Dampfer an Bord genommen war.

Von Island wandte sich „Kaiser Wilhelm der Große“ nach Süden. In der Nähe der Insel Ferro begegnete ihm am 15. August der von Kapstadt kommende Dampfer „Galician“ der Union Coste Line mit einer hauptsächlich aus Futtermitteln, Walfischöl und Straußeneiern bestehenden Ladung. Der Dampfer wurde angehalten und, nachdem ihm der Gebrauch der drahtlosen Telegraphie unterlag, war, untersucht. An Bord befanden sich außer der Mannschaft 39 Fahrgäste, darunter zwei englische Offiziere. Letztere wurden gefangen genommen. — Die Offiziere des deutschen Hilfskreuzers, die sich nach einem Bericht der Londoner „Times“ den Engländern gegenüber der ausgedehnten Höflichkeit befähigt haben, verließen, nachdem sie sich mit Gänsebraten von Kapitan und Offizieren der „Galician“ verabschiedet hatten, mit Entschuldigungen über die Störung, die sie verursacht hätten, das Schiff „Als das Boot von der „Galician“ abfiel, brachten die Fahrgäste drei Hurras auf die deutschen Offiziere aus. Die „Galician“ dampfte dann während der ganzen Nacht nach Süden zu, wo bewacht von dem deutschen Kreuzer, der seine Lichter zeigte. Am 5 Uhr morgens kam dann die unerwartete, aber sehr willkommene Nachricht: „Im Hinblick auf eure Frauen und Kinder wollen wir das Schiff nicht versenken. Sie sind entlassen. Wüßte die Kelle!“

Am Morgen des 16. August lief der der New Zealand Shipping Company gehörende Dampfer „Kaipara“ dem Hilfskreuzer „Kaiser Wilhelm der Große“ in den Weg. Das Schiff wurde versenkt, nachdem die Befehle vom dem deutschen Kreuzer untergebracht worden war. Das gleiche geschah am Nachmittag desselben Tages mit dem Dampfer „Albana“ der Firma Elder, Dempster & Co. Über einstimmig lobten die gefangenen Befehlshaber das freundliche Entgegenkommen und die gute Behandlung, welche die deutschen Offiziere ihnen angedeihen ließen. — Ziel zu früh erreichte den letzten Dampfer, der seine kriegerische Tätigkeit so wiederholend begann, das Geschick.

Am 28. August befand sich „Kaiser Wilhelm der Große“ mit den Kohlendampfern „Atreco“ und „Oetiana“ längs des in der Nacht von Rio de Oro, während der deutsche Dampfer „Magdeburg“ als dritter Kohlendampfer etwa 500 Meile weiter südlich vor der Küste lag. Die ganze Befehlsführung war seit Tagen mit Kohlenübernahme beschäftigt. Die Vorräte waren noch nicht zur Hälfte gefüllt, als gegen Mittag ein Schiff in Sicht kam, das sich als der englische

gefehrte Kreuzer „Higblyer“ herausstellte. Es fand dann folgender Signalverkehr durch Scheinwerfer zwischen beiden Schiffen statt:



## Die deutsche Flotte

Wie Sturmwind über die Meere zieht,  
So braust durch die Welt ein Wunderlied:  
Das Lied von der deutschen Flotte!

Aus grauer Vorzeit ein köstlich Gut  
Wikingern und Hansenmut,  
Erbe die deutsche Flotte.

Und wie man Schätze nur hüten mag,  
So schirmte ihr Erbe bis „auf den Tag“  
Die große deutsche Flotte.

Und der Tag erschien — o gewaltige Zeit!  
Feinde ringsum! Aber erzbreit  
Die herrliche deutsche Flotte!

Und mit ihr bereit die Helden der See,  
Die Weddigen, Müller, Herfing, Graf Spee  
Und die andern der deutschen Flotte.

Die tausend anders! Namen tun's nicht!  
Sie alle, alle kannten die Pflicht,  
Die Männer der deutschen Flotte!

Sie kannten die Pflicht und sie wagten mehr,  
Nicht sich zum Ruame — nein, zur Ehr'  
Ihrer Flotte, der deutschen Flotte.

Ob Heizer, Matrose, Maat, Kommandant,  
Machinist, Admiral — es schlingt ein Band  
Um sie alle die deutsche Flotte.

Im Schiffsjungen lebt, es lebt im Kapitän  
Ein Wille: zu sterben und zu sehn  
Für die Flotte, die deutsche Flotte.

So Tag um Tag und Nacht um Nacht,  
Auf fernstem Meer wie auf Küstenwacht,  
Schützt uns die deutsche Flotte.

Und also — getreu im Sieg und im Cod:  
Stolz weht die Flagge schwarz-weiß-rot  
Unrer herrlichen deutschen Flotte!

Franz Eddike

Englischer Kreuzer „Higblyer“: Surrende! (Ergeben Sie sich!)

„Kaiser Wilhelm der Große“: Keine Antwort.  
„Higblyer“: I call you to surrender! (Ich fordere Sie auf, sich zu ergeben!)

„Kaiser Wilhelm der Große“: Deutsche Kriegsschiffe ergeben sich nicht! Ich erkläre Sie, die spanische Neutralität zu achten.

„Higblyer“: You call the second time in this port. I call you to surrender, if not, I will fire on you at once. (Sie toben zum zweiten Male in diesem Hafen. Ich fordere Sie auf, sich zu ergeben, wenn nicht, werde ich das Feuer auf Sie sofort eröffnen.)

„Kaiser Wilhelm der Große“: Ich bleibe zum ersten Male. Im übrigen ist diese eine spanische Angelegenheit.

„Higblyer“: Surrender at once. (Ergeben Sie sich sofort!)

„Kaiser Wilhelm der Große“: Ich habe Ihnen nichts mehr zu sagen.

Hierauf eröffnete um 1,16 Uhr „Higblyer“ das Feuer, das „Kaiser Wilhelm der Große“ sofort erwiderte. Der Kampf wurde geführt, während das Schiff etwa 2000 Meilen von der Küste vor Unterlag, sich also innerhalb der spanischen Hoheitsgewässer befand. Um unnötige Menschenverluste zu vermeiden, ließ der Kommandant des Hilfskreuzers das nicht auf den Gefechtsstationen gebrauchte Personal auf die beiden längs des gelegenen Kohlendampfer übersteigen, ebenso wie die an Bord befindliche englische Besatzung der früher abgebrachten englischen Schiffe. Sobald die Dampfer vom Hilfskreuzer frei waren, zogen sie sich nach Süden zurück. Inzwischen hatte „Higblyer“ das Feuer auf beträchtliche Entfernung, etwa 9000 Meilen, eröffnet. Er zog sich unter gleichmäßiger Annäherung von der Feuerbatterie auf die Vorderseite des Hilfskreuzers hinüber, entfernte sich jedoch wieder, als er eine Anzahl von Treffern erhalten hatte. Nach etwa 1 1/2 stündigem Gefecht kam das Feuer des „Kaiser Wilhelm der Große“ aus Mangel an Munition ins Stocken. Gleich beim Beginn des Gefechts hatten nämlich zwei Schiffe den vorderen Vorderraum getroffen, in dem die Hälfte der Munition verstaubt war, so daß dieser voll Wasser lief und die Munitionsbeförderung fernern unmöglich wurde. Als daher die Munition der achteren Geschütze verbraucht war, befahl der Kommandant, das Schiff, um es nicht in feindliche Hände fallen zu lassen, zu versenken. Dies geschah durch 12 Sprengpatronen, die schon vorher angebracht worden waren, sowie durch Öffnen der Ventile. Der deutsche Hilfskreuzer hatte im ganzen 10 Treffer erhalten, die das Schiff jedoch nicht zum Sinken gebracht hatten. Beim Versinken der Geschütze hatte auch „Higblyer“ sein Feuer ein und näherte sich langsam bis auf 5600 Meilen. Als er jetzt aus dem einzigen deutschen Geschütz, das über Munition noch verfügte, einer Revolverkanone, beschossen wurde, begann auch der Engländer wieder das Feuer, brach es aber ab, nachdem das Revolvergeschütz nach Verbrauch aller Munition hatte versinken müssen. Der Munitionsverbrauch des englischen Schiffes wird von dem deutschen Kommandanten auf 4000 — 6000 Schüsse geschätzt. Das Trefferergebnis mit etwa zwei Prozent gegen ein ist großes und hohes Glück, das nach dazu still vor Unterlag, war also herzlich schlecht. Als „Kaiser Wilhelm der Große“ anfiel, ging infolge des eindringenden Wassers überlegen, begab sich die Besatzung in die Boote. Der Kommandant verließ als Letzter das Schiff, als

\* Aus: Gedächtnis 1914/15. Der Krieg und die Geschichte unter besonderer Berücksichtigung des Meereskrieges.



bieselb schon mit der Seite auf dem Grund aufstieg und die Mästen mit den an den Toppen angehängten Kriegsgeschützen unter Wasser verschwinden ließen. Drei Hurras aus den Booten brachten dem sinkenden Schiff den letzten Gruß und „Deutschland, Deutschland über alles“ erschallte ihm als Abschiedslied.

In drei Rettungsbooten landete der Teil der Besatzung, der an dem Geschiß teilgenommen hatte, außer dem Kommandanten 7 Offiziere, 2 Wieselfeuerleute, 72 Unteroffiziere und Mannschaften, an der Rüste der spanischen Kolonie Rio de Oro. Unter Mitnahme von 2 Verwundeten auf schnell hergestellten Tragbohren gelangten sie nach 2 1/2 stündigem Marsche an das spanische Fort. Der englische Kreuzer hatte sich inzwischen dem Lande auf 3000—4000 Meter genähert und zwei Boote ausgesandt, die den deutschen Booten folgten, jedoch erst landeten, als die deutsche Besatzung bereits den Marsch nach dem Fort angetreten hatte. Die englischen Boote feierten dann auf Signal an Bord ihres Schiffes zurück. Im spanischen Fort wurden die deutschen Geleuten von dem Fortkommandanten auf das Beste aufgenommen. Sie befanden sich jetzt in Las Palmas auf den Kanarischen Inseln. Dort waren am 29. August auch die Befehlungen der vom „Kaiser Wilhelm dem Großen“ versenkten englischen Schiffe sowie die beim Beginn des Gefechts ausgeschifften Mannschaften des Hilfskreuzers „durch den Kohlendampf „Arucas“ wohlbehalten gelandet worden. Letztere wurden später in Kingston auf Jamaica interniert. Unter ihnen befanden sich auch Kapitän Rud. Meyer (inglisch) entlassen und nach New York gekommen) sowie die Offiziere, Matrosen und Mannschaften des Norddeutschen Lloyd, welche nach dem Übergang des „Kaiser Wilhelm der Große“ in den Marinestütz an Bord verblieben waren.

Dem Kreuzer „Hagfisher“ waren nach dem Bericht eines Augenzeugen die ganze Kommandobrücke und ein Gefäß geschoffen worden, außerdem hatte er mehrere Treffer in die Maschine erhalten, so daß er später nur mit ganz geringer Fortbewegungsmöglichkeit (ungefähr 6 Meilen) nach Gibraltar dampfen konnte, um dort zu docken. Der englische Marineminister Churchill ließ sich veranlaßt, dem Schiffe für seine „Heldentat“ öffentlich im Parlament eine besondere Belobigung zu erteilen und die Abfertigung folgender Depesche an das Schiff beauftragte: „Bravo, britisches Kriegsschiff! Du hast nicht nur Großbritannien einen Dienst geleistet, sondern dem friedlichen Handel der ganzen Welt. Die deutschen Offiziere und die Besatzung scheinen ihre Pflicht erfüllt zu haben mit Menschlichkeit und Selbstbeherrschung; sie waren daher einer feemännlichen Behandlung würdig!“

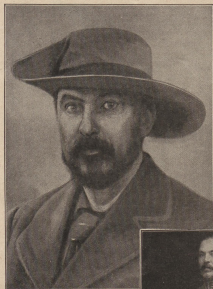
Die Anerkennung des Verhältnisses der deutschen Offiziere bezieht sich in erster Linie auf die Freilassung des Dampfers „Galician“, die feierhaft in England besondere Beachtung fand und dann nach Untergang des „Kaiser Wilhelm der Große“ den „Times“ sogar die Bemerkung einflachte: „Während wir den Untergang dieses Schiffes mit größter Genugthuung begreifen, können wir doch eine kleine Sympathie für den Kommandanten des Dampfers „Kaiser Wilhelm der Große“ nicht unterdrücken in bezug auf die ritterliche Art, mit welcher er die Passagiere des Dampfers „Galician“ behandelt zu haben scheint. Es ist ein Verhalten, wie man es von einem deutschen Marineoffizier erwartet.“

#### Ein treuer Begleiter zur See.

Daß es unter den Tieren des Festlandes, namentlich den Säugtieren, manche gibt, die zu treuen Begleitern des Menschen werden, ist eine bekannte Tatsache. Anders ist es mit den tierischen Bewohnern des Meeres, die alle ihren eigenen Gang gehen und in dem sogenannten Eignen der Schöpfung nur einen Feind und Allesfeind erblicken. Wohl weiß man von den Delphinen, daß sie gern die Schiffe eine Strecke begleiten, doch tun

sie dies nur, um von den Abfällen der Schiffstätigkeit dieses oder jenes zu erhalten. Und wenn so ein häufiges biemalen ziemlich dem Segelschiffe folgt und dabei scheinbar liebevoll zu dem Segelschiffe aufsteht, so mag er sich dabei das bekannte Berliner Wort: „August, sollst mal unter kommen“ ganz in seiner Weise auslegen. Augustus ist auch hier die Tiefsee der Handels. Ganz anders aber war es bei einem Walfische aus der Gasse der Riesenbale, von welchem und der Kapitän des Schiffes „Plymouth“ berichtet.

#### Louis Votha, der „Danfbare“



als Durengenerat

Als belagertes Schiff Amfang November des Jahres 1850 im Stillen Weltmeere einem größeren Schwärme von Riesenwalen begegnet war, verließ einer von ihnen die Gefährten, geleitete sich zum Schiffe und folgte diesem fortan 24 Tage lang als getreuer Begleiter — feineswegs zur Freude der belagerten Besatzung. Namentlich im Anfange fand man es im höchsten Grade ungemütlich, ein Wesen in nächster Nähe zu wissen, dessen Weibchen die Schiffsseite des Schiffes zu gefährden schienen, kränkte sich daher auch nach dem Tode des einen Walen die Gefährten los zu werden. Man sah aber wurde man die verschiedensten Mittel an, um ihn zu vertreiben. Da man in Erfahrung gebracht haben wollte, daß das überlebende



in englischer Hoftracht

Waller aus dem tiefsten Schiffsraume jeden Walfisch verschreckte, griff man zunächst zu diesem Mittel. Vergeblich jedoch wurden die Pumpen in Bewegung gesetzt: unser Wal blieb in unmittelbarer Nähe des Schiffes. Vergeblich auch versuchte man mehrere Abwehr, indem man dem Tiere Flaschen und Holzschelte mit solcher Kraft auf den Kopf warf, daß jeder Wurf die Haut schrammte. Endlich griff man zu den Schlegelgewehren und jagte ihm eine Kugel nach der andern in den Leib. Der Unhold ertrug dieses alles mit größter Gelassenheit und verlor nicht wie vor seinen Weg unter und neben dem Schiffe, gleichwohl, ob daselbe vor einer frühen Wille dahingeleitete oder vom Sturme umgeworfen wurde oder bei ruhigen

Wetter sehr bewegungslos auf dem Meere schwamm. Jeweilen tauchte er auf und blies durch die Strömungskanäle am Kopfe seinen Atem in Form einer Fontäne in die Fenster der Kajüten. In dem klaren Wasser konnte man das ungefähr 24 Meter lange Gefäß und jeden Schlag seiner mindestens 5 Meter breiten Schwanzflosse sehen. Nur der Arzt des Schiffes schien die Gelegenheit, das riesenhafte Tier in unmittelbarer Nähe beobachten zu können, mit Freuden zu begrüßen; alle übrigen Anwesen des Schiffes aber wünschten es zu allen Teufeln. Ende November begegnete das Schiff der „Darle „Ritwood“, deren Führer mit dem Kapitän der „Plymouth“ zu sprechen wünschte. Als beide Schiffe sich näherten, verließ der Walfisch letzteres und wandte sich zur „Ritwood“, legte aber kurz darauf zu seinem alten Schiff zurück. Nur als man sich mehr und mehr der Rüste näherte, wurde das Gezeuge immer ruhiger, und als das Schiff endlich in feuchtes Wasser gelangte, trennte es sich von ihm. Nach und nach hatte man sich an seine Begleitung gewöhnt, weil man zu der Abseugung gekommen war, daß man über seine Mittel gebiete, um das Tier zu entfernen. Deshalb folgte man ihm auch feinerlei Anstöß mehr zu, gab ihm den Namen „Blowhard“ (Wäfer) und bildete sich ein, daß er auf diesen Ruf höre und infolge dessen näher an das Segelschiff herantomme. Abgesehen davon, daß der Walfisch den weichen Antritt des letzteren beim Ausatmen beschmutzt hatte, war von ihm nicht der geringste Schaden verursacht und war er zuletzt von jedermann als guter Kamerad angesehen worden.

#### Gute Ausrede.

Leutnant zur See M. hatte die traurige Erfahrung machen müssen, daß sein Kolbrevier sich ohne sein Zutun auf eine bedingungslosende Weise verengerte. Der Offizier hatte sich seinen Burschen Gannes im Verdacht, noch dazu, da dieser, wenn dielet angehauchten Männer nach zu urteilen, sein Kolbrevier der Spitzwut von Epirivulven war, konnte ihn aber nicht bewegen, seine Schuld einzugehen. Gannes war ob dieser Zumutung tief beleidigt und tief den heiligen Reptum zum Zeugen an, daß er noch niemals einen Tropfen Schnaps getrunken hätte. Fast schien es auch, als habe ein anderer seine Hand im Spiele, denn unaussahlich und im blühenden Tempo verringerte sich weiter der fahbare Vorrat. Selbst die Kriegsgelbes des Leutnants, die Flaschen mit der Bezeichnung „Wine“ zu versehen, hatte nur einen vorübergehenden Erfolg. Da wurde es eines Tages der Zufall, daß Leutnant M., der die Wache hatte, plötzlich seine Kammer betrat und seinen

braven Burschen Gannes dabei antraf, wie er einen zerplatzten Zug aus einer seiner Flaschen tat. Die Standpauke, die Gannes zu hören bekam, ließ nichts zu wünschen übrig, doch machte sie auf den Missetäter nicht den gewünschten Eindruck, denn mit dem dämlichsten Gesicht von der Welt erklärte Gannes: „Dat is teen Schnaps, dat is Wiff, id mag nich mehr leuen. Herr Leutnant hebben mi to suer fridnt!“

#### Gnells Verführung.

Familienbater A.: „Mir wären Ruben schon lieber als Mädchen! Hat man auch keine Sorgen damit, so wird doch aber etwas aus ihnen!“

Familienbater B.: „O, aus den Mädchen erst recht! Sehen Sie, mein ältester Sohn ist erst Leutnant und meine jüngste Tochter ist bereits Admetall!“





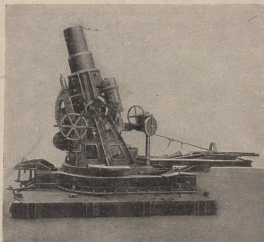
# SKODAWERKE A.-G. in Pilsen

Aktienkapital: Kr. 42 000 000

Arbeiterzahl: 16 000

Generaldirektion und Kommerzielle Direktion: WIEN, I., Kantgasse 3

**Stahlformguß**  
**Eisen- und Metallguß**  
**Massenschwungräder**  
**Schiffs- und Rudersteven**  
**Hammerständer**  
**Turbintenteile**  
**Zahnräder**  
**Baggerteile**  
 usw. usw.



30,5-cm-Mörser der Motormörserbatterien,  
 die sich auf allen Kriegsschauplätzen rühmlichst bewährt haben

## Schmiedestücke

jeder Art und Größe  
 für Schiffs- und Maschinenbau  
 aus Siemens-Martin-, Nickel-  
 und Skoda-Spezial-Hartstahl  
 bis 75 t Stückgewicht

Spezialität: Turbinentrommeln,  
 Turbinenräder, Hohlwellen  
 bis 30 m Länge usw.

## Eisenbahnmaterial:

Radreifen, Achsen, Räderpaare  
 für Lokomotiven und Waggons  
 (für In- und Ausland)

Radsterne, Herzstücke usw.

**Schiffs-, Küsten- u. Belagerungsgeschütze** jeglichen Kalibers,  
 Feld- u. Gebirgsartilleriematerial, Ballonabwehrkanonen, Maschinengewehre, Munition,  
 Kriegsfahrzeuge, Panzermaterial

# Die Saat des Hasses

Kulturdocumente über unsere Feinde



Zusammengestellt und bearbeitet von

\*\*\*\*\* **H. A. Walter** \*\*\*\*\*

Am 17. Juli 1915 † fürs Vaterland

Bd. I. Englands Sündenregister

„ II. Russische Barbarei \*\*\*\*\*

„ III. Die „ritterlichste“ Nation

„ IV. Belgische Greuel \*\*\*\*\*

**Jeder Band 1 Mark**

Zu beziehen durch jede Buchhandlung oder den Verlag:

**Chronik-Verlag A.-G., Berlin S 42, Oranienstraße 140/42**