

Heft 29 — 1916

Einzelheft 10 Pfennig

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

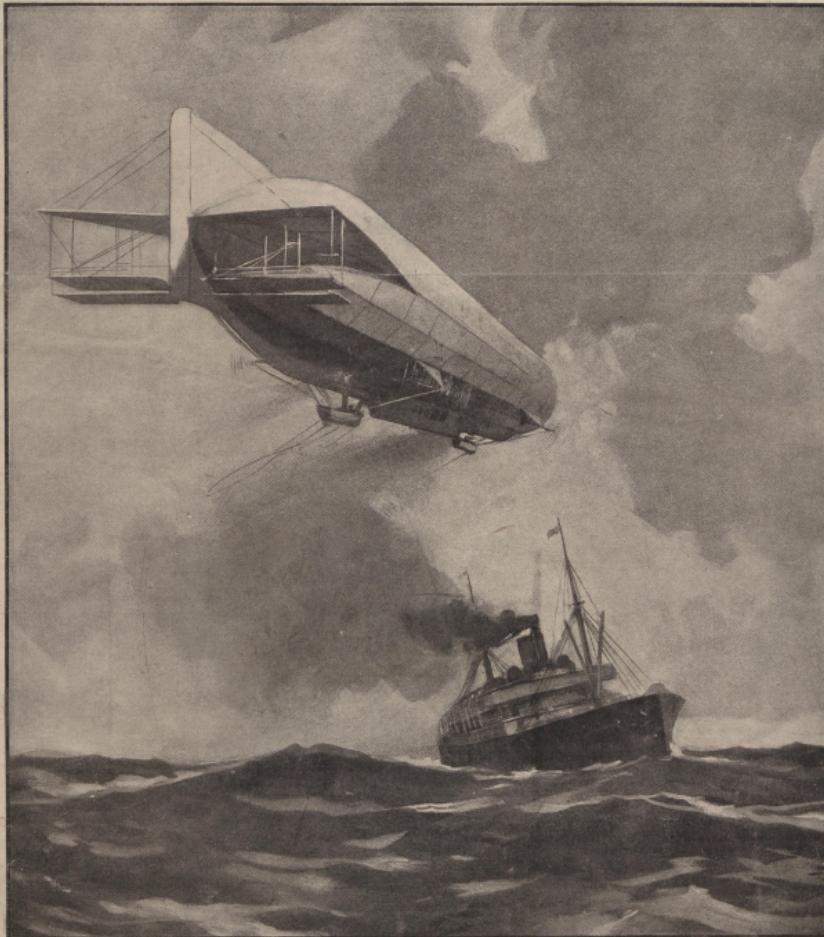


# Deutschland zur See

# Illustrierte Wochenschrift

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

Herausgeber: Hermann Kirchhoff, Vice-Admiral d. D.



Zeppelin-Luftschiff auf seiner erfolgreichen Fahrt nach Englands Westküste



# Der neueste Vorstoß unserer Luftflotte

Von Hermann Kirschhoff, Vice-Admiral z. D.

**M**it allen zu Gebote stehenden Kriegsmitteln sollte gegen alle feindlichen Schiffe im Kanal und vorgelagerten Gewässern werden, so lautete die Befehlsgabe des Admirals von Pohl, des Chefs unseres Admiralstabes, vom 2. Februar 1915, nachdem England seine Schiffe befohlen hatte, falsche Namen zu führen und neutrale Flaggen zu hissen.

England wollte damit unferen Unterseebootskrieg möglichst lähmen und die Neutralen auf den Plan rufen, sich selbst dabei möglichst sicher und im Tribunen stehen. So begann laut Anordnung vom 4. Februar die sogenannte „Unterseebootblödade“ vierzehn Tage später.

Die zu jener Zeit quer vorgehenden deutschen Marinestaffschiffe hatten das Unglück, daß zwei von ihnen, „S 3“ und „S 4“, in der Nacht vom 17. zum 18. Februar an der südlichen Westküste von Südland einen schweren Sturm zum Opfer fielen. Conkl. würden wir wohl bald von einem erfolgreichen Angriff auf die englische Ostküste gehört haben, auf die in deren Hafen liegenden vielen Schiffe und Fliegerfahrzeuge, welche letzteren sich besonders dem Regen und Aufkommen von Seeminen bedienten.

Dann folgte eine ganze Reihe von Vorstoßen deutscher Marinestaffschiffe auf die ganze englische Ostküste, die mehrfach außerordentlichen Erfolg hatten. Sie wurden bald auf die Docks und Schiffseinrichtungen im Osten Londons ausgedehnt, und wir hörten mehrfach, daß englische Kriegs- und Handels schiffe ihnen zum Opfer geworden waren. — In England entstand teilweise Panik, vor allem zeigte sich die Wirkung in dem Mutterheul der englischen Presse über dies „unmenschliche Gebaren der deutschen Barbaren“. „Wie feinerzeit die Hunnen, lehrten sie sich nicht daran, harmlose Frauen und Kinder zu morden“ u. dgl. m. Aber es half alles nichts, die Lufschiffe kamen immer wieder und richteten mit ihren Bombenwerfern schwere Verheerungen unter den Schiffsbau-, Handels- und Industrieanlagen an. — Dann kam eine größere Pause, leider durch das ungünstige Wetter hergerufen, weil in den folgenden Zeiten des Neumonds stets schweres stürmisches Wetter mit viel Regen und Nebel herrschte.

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 herliche Glanzleistung gewesen. Nicht 500 Kilometer nur — von der inneren deutschen Bucht der Nordsee bis zur englischen Ostküste — nein, 750 Kilometer rund, d. h. etwa 1600 Kilometer hin und zurück

ist von einem unserer Marinestaffschiff-Geschwader vorgenommen worden. Dem in diesem Kriege wichtigen Hafen Großbritanniens, dem großen Hafen von Liverpool an der Westküste, galt der Besuch. Dort, wo vor Jahresfrist zum ersten Male unsere raschesten Unterseeboote in der Zeitlosen See mit großartigen Erfolgen auftauchten, dort sind jetzt auch unsere Luftschiffe erschienen und haben Docks-, Hafens- und Schiffshafenlängen dieses wichtigen Einflussgebietes Englands mit Erfolg mit Bomben beworfen.

Nach den amtlichen Mitteilungen wurde überall — auf dem Lande und See — durch die wichtigen Industriestädte Manchester, Sheffield u. al. heimgefeuert — starke Wirkung durch mächtige Explosions- und hellste Brände beobachtet. Gleichzeitig wurden Orte an der Ostküste angegriffen, und am Hubber wurde sogar eine Batterie zum Schweigen gebracht.

Die Lufschiffe wurden von allen Blättern aus stark beschlossen, aber nicht getroffen. Zum schweren Angreifer des stolzen Einheitsstaats, das sich zu Lande und am Bord in außerordentlicher Weise gegen solche Angriffe gerüstet hatte, sind sämtliche Lufschiffe trotz der starken Gegenwirkung möglichenfalls zurückgeschreckt.

Der Angriff auf Schiffahrt, Handel und Industrie — die drei gehören un trennbar zusammen — ist somit in außerordentlicher Weise geglückt.

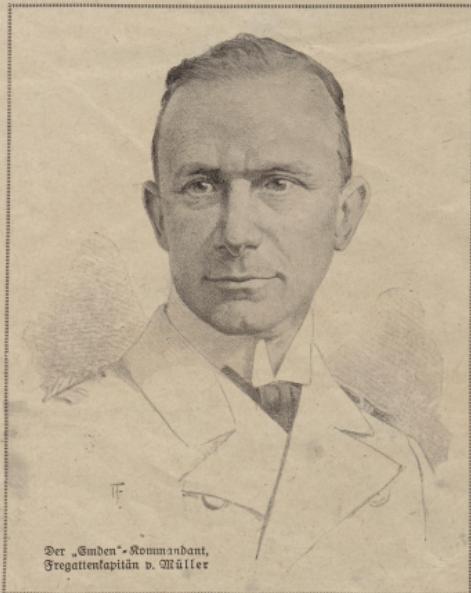
Seemannisch (richtiger wohl luftmännisch) und militärisch haben die Briten ihr Vorhaben geschickt geplant und eingeleitet und in herotragender Weise glänzend bis zum guten Ende durchgeführt.

Das England wird jetzt ein erneutes Wutgeheul anheben, sind unsere schlimmsten Gegner doch schon seit langem rastend vor Zorn und Hab, daß sie uns weder auf ihrem eigenen Element — als welches sie die Gewässer ansehen — noch am Lande und nun gar in der Luft bestimmen zu können. Es fehlt ihnen bei letzterem geradezu an allem. Lufschiffe kann England nicht bauen, sie verlagern kein; die Flugzeuge zeigen sich überall den Lufschiffen in seiner Weise gewachsen; die Abwehrgefechte müssen nützlich und haben noch keinerlei Ergebnis erzielt. Es sieht jetzt schlimm mit dem Luftkrieg für England aus, das durch diesen, in Verbindung mit dem rücksichtslos durchgeführten Unterseebootkriegs, in der Hauptache mürbe gemacht wurde.

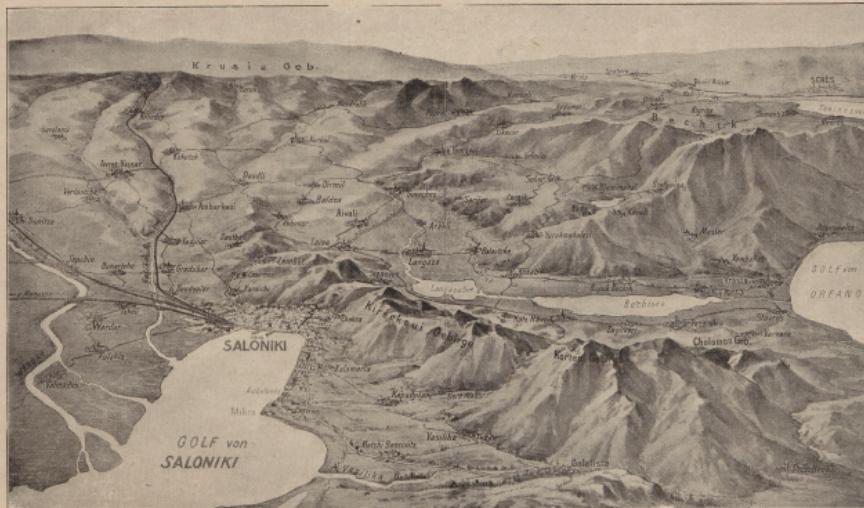
Was werden wir jetzt alles zu hören bekommen: Entzündung, Staunen, Schreien, Wut. In alle Welt wird von der rücksichtslosen unmenschlichen Deutschen gehuftet werden, denen einmal der jungfräuliche Boden des furchtbaren Großbritanniens mit seiner harmlosen Bevölkerung hellig ist. Unterseeboote und Minen im Wasser ringsum, Lufschiffe und Flugzeuge in der Luft, überall ernste Gefahren für den heiligsten Liebeln Handel, denen man nichts Fleißwertiges zur Abwehr entgegenstellen kann. — Wir aber freuen uns, daß unser Marine wiederum erneut an den Lebensnest Englands herangefommen ist. Wir wüten ja im Wasser und in der Luft. „Deutschland zur See“, unter der Wasseroberfläche, und „Deutschland in der Luft“, hoch oben in den Wolken; die deutsche Marine zeigt auf diesen beiden Gebieten dem folgen Albion, daß und wie es angreifbar und empfindlich verwundbar ist.

Ob es schon für seine gefährlichen Großkampfschiffe im Norden zu bangen beginnt? Der Weg dahin ist nicht allgemein und wird mit der Zeit auch durch unsere Lufschiffe zurückgelegt werden können. Was dann? Warten wir's ab mit Geduld, wie wissen, welche Mittel wir an der Hand haben, um mit der Zeit auch den schamlosen Seeräuber bewingen und mürbe machen zu können.

O du mein liebes Gold! — so wird jetzt mancher in Großbritannien jammern! Denn das lieb Gold ist Englands Heiligtum. Von andern dachte Albion, wie immer, den Krieg gegen den unbekannten Konkurrenten führen zu lassen. Es fühlt sich sicher auf seiner Insel. Und nun geht es ihm selbst ans Leben.



Der „Soden“-Kommandant,  
Fregattenkapitän v. Müller



Übersichtskarte des Balkan-Kriegsschauplatzes mit Saloniki

# Chronik des Seefrieds

8. Februar 1916

**S**chwarze schneidige Flotte hat uns wieder ein paar trohe Tage verschafft. Zwar unermüdlich tätig ist, und es werden von ihr Heldenaten im kleinen genug verübtet, von denen die Öffentlichkeit nichts erfährt. Aber das Halbwarentümchen, das die kleine „Möwe“ an Africas Westküste sich geleistet hat, ist wieder einmal ein äußerer Erfolg, der untenen Seiden in die Glieder gefahren ist und die ganze Welt aufscheinen ließ.

Geraade in den Tagen, als die „Möwe“ bei Sierra Leone neun feindliche Dampfer versenkte und ein großes englisches Schiff mit Pfehnmannschaft nach Amerika sandte, nahm man in England den Mund wieder einmal sehr voll und sabelte von dem absoluten Schutz, den die englische Flotte dem englischen Handel gebärete. Ja, man wollte Deutschland durch vollständige Blockade lahmlegen. Die Ohfriege, die die Engländer prompt durch die „Möwe“ erhalten, eine Leistung, die an die Heldenataten der „Enden“ unter Fregattenkapitän v. Müller erinnerte, die Ohfriege brannte noch, als die Kriegsfahrt deutscher Luftschiffe über der englischen Öl- und Westküste die Engländer erneut belebte, daß ihre Flotte nicht einmal in der Lage ist, das eigene Land zu schützen, geschweige denn Deutschland ganz und gar von der Welt abzuschließen. Besonders die wirksame Beschiebung mehrerer wichtiger Hafen- und Industriestädte im Westen Englands, wie

Liverpool 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 Unterwerboote bedrohen jetzt die Irische See, sondern auch deutsche Luftschiffe, und draußen auf dem Atlantischen Ozean lauern schnelle deutsche Kreuzer, bemannet mit schneidigen Seelen, die den Teufel nicht fürchten, um möglichst vielen englischen Handels Schiffen den Garaus zu machen. Angstvoll steht man im offiziellen London, in den Ministerien, im Parlament und in den geheiligten Vorfelden der Adelsgesellschaft und fragt sich nervös, wie die „damned 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 ähnlichen Katastrophen rechnen müssen, werden jetzt ihre Schiffe nur ungern hinausschicken wollen in die Gewässer, wo die Deutschen die Fahrtstrafen unsicher machen. Und sie werden nicht allein sein, sondern mit Recht fragen, wozu sie dann eigentlich die teure Flotte beauftragt, wenn sie nicht einmal in ihren Klubställen zu Hause ihr Lebens sicher sind, wenn nicht einmal in den weit vom „German Ocean“ entfernten Gewässern die berühmte englische Flotte Schutz gewährt. Und Herr Asquith und seine Kollegen werden die Antwort schuldig bleiben müssen. Denn man weiß im englischen Kabinett genau, daß man dem Lande nicht mehr mit Churchill'schen Aufschneiderien zum-



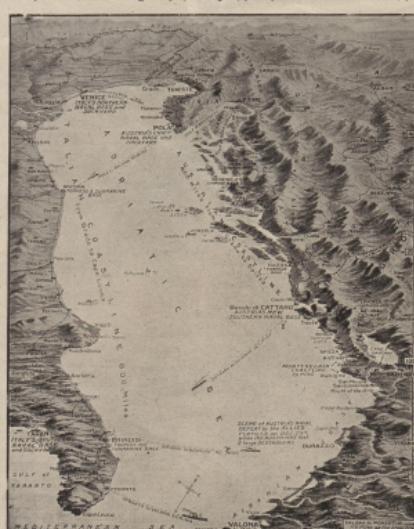
Zeppelin-Luftschiff über der Westküste von England

men darf. Mit der Gott-  
ähnlichkeitserreglichen  
Flotte ist es längst vor-  
bei. Auch der fanati-  
sche Engländer hat  
vergleichen gelernt. Wo  
hat die feigwollige  
englische Flotte helden-  
taten und Erfolge auf-  
zuweisen, wie sie unter  
Auslands-Geschwader  
unter dem Osten See,  
die „London“, die „Karls-  
ruhe“, Otto Weddigen,  
Hesing u. a. voll  
vollbracht. Wo die Eng-  
länder nicht mit ver-  
nichtender Übermacht  
aufraten, erlitten sie  
Niederlage über Nie-  
derlage. Denn das  
die Schlacht an der  
Doggerbank nicht ein  
glorreicher Sieg war,  
wie zuerst dem Lande  
vorgezogen wurde, son-  
dern trost starker Über-  
macht eine flüchtige  
Niederlage, das wein man  
nachgerade auch in  
England. — Man em-  
pfindet am maßgebenden  
Stellen und in der gan-  
zen englischen Flotte  
auch diese Inferiorität.  
Daher das heile Be-  
mühen der englischen  
Regierung, Amerika ge-  
gen uns aufzuputzen,  
daher der blöde Haß der

englischen Seestreitkräfte, die selbst vor gemeinem  
Mord nicht mehr zurücktreten und in  
ihrer Mut Schiffbrüchige hilflos untergehen lassen.  
Daher auch die fort und fort sich wiederholenden  
heimatlosen Angriffe unter neutraler Flagge auf  
deutsche U-Boote. Untere U-Boote und Luft-  
schiffe, Kriegsmittel, die unsere Feinde uns bis  
jetzt nicht nachmachen konnten, wenigstens nicht in  
ebenbürtiger Weise, sind es denn auch,  
die von England mit besonderem Haß  
bedacht werden. Das hat sich wieder  
einmal bei dem Untergang unseres  
Luftschiffes „Z 19“ gezeigt. Die Eng-  
länder vermochten unseren Luftschiffen  
nicht anzuhaben; „Z 19“ ist einem  
unglücksreichen Zufall zum Opfer ge-  
fallen. Es war bei ungünstigstem  
Wetter der holländischen Küste zu nahe  
getommen, und da es sehr tief sahnen  
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 versunken trieb  
das Wrack des Luftschiffes der eng-  
lischen Küste zu. Auf der Höhe von  
Grimsbüy begegnete es einem eng-  
lischen Fliehdampfer. Und die Unan-  
ken, welche die Beläugung dieses  
Dampfers bildeten, verwelgerten der  
mit den Wellen kämpfenden Mann-  
schaft des Luftschiffes die Rettung.  
Die Aussicht der Leute, daß sie durch-  
taten, von der Mannschaft des Lufts-  
chiffes überwältigt zu werden, verzögerte  
nicht, denn sie waren wohl in der Lage,  
sich davor zu schützen. Der Grund da-  
für, daß sie sich einer selbstverständ-  
lichen Feindschaft entzogen haben, war lediglich der Haß.  
Und wenn die öffentliche Meinung  
in England inzwischen das gemeine



Beschießung eines deutschen Flugzeuggeschwaders in Salonti



Die Küsten des Adriatischen Meeres

Den Konkurrenten auf  
dem Weltmarkt auszu-  
halten. Daraus hat es  
die ganze Welt gegen  
Deutschland mobil ge-  
macht. Nachdem es nun  
gelebt hat, daß wir  
uns nicht ohne weiteres  
zum Raubne England's  
abschlachten lassen, daß  
es in Gegentricht ihm  
selbst ans Leben geht,  
kennt die Welt Albions  
seine Grenzen mehr.  
Der Krieg mit Frank-  
reich und Russland ist  
eine Nebenhindernis im  
Vergleich mit dem  
Kampf gegen England.  
Doch über sind wir uns  
heute klar. Wenn das  
deutsche Volk sich in  
Zukunft frei entwölfern will,  
so muß der Über-  
mut der Engländer ge-  
dämpft, die Vorherr-  
schaft Englands auf  
dem Weltmarkt endgül-  
tig gebrochen werden.

Inzwischen ist ein leb-  
hafter Streit darüber  
entbrannt, ob der von  
unserer „Wölfe“ an  
der Küste von Sierra  
Leone aufgebrachte und  
mit einer deutschen  
Pfeilennamensschild  
bedruckte Abstreifer der  
Fahrgäste der ver-  
lorenen Schiffe nach Amerika gefundene Dampfer

„Alpom“ nun als deutsches Schiff interniert oder  
an die Engländer ausgeliefert werden soll. Für  
den gefundenen Menschenschiff ist dieser Streit  
eigentlich gegenstandslos. Schiffsverhältnißlich ist  
ein Dampfer, der von einem deutschen Kriegsschiff  
auf Grund des Rechtsgesetzes gelapert und mit  
deutlicher Besiegung versehen ist, in aller Form  
Rechts eines deutsches Kriegsschiff geworden,  
das nach Ablauf der üblichen  
Frist entweder aus dem neutralen  
Hafen entlaufen oder als deutsches  
Eigentum bis zur Endeblüfung des Krieges  
interniert werden muß. Reinesfalls  
haben die Engländer ein Recht, es jetzt  
noch als englisches Eigentum zu rella-  
mieren. Diesem allein richtigen Stand-  
punkt hat unser Vorsitzender Graf  
Bernstorff der amerikanischen Regie-  
rung gegenüber mit aller Gnädienle-  
digkeit Ausdruck verliehen.

Trotzdem darf man, angehobt der  
englandfreundlichen Haltung Herrn  
Willson, auf die Entscheidung ge-  
spannt sein. Es habe sich auf po-  
litischem Gebiet in Amerika in letzter  
Zeit geringe Dinge ereignet, die der  
gefunde Menschenverstand nicht be-  
greift.

Aus den Kolonien kommt  
eine teils betrübliche, teils erfreuliche  
Runde: Dem Rest der deutschen Be-  
völkerung Kameruns, 900 Städte stark,  
ist es gelungen, nach der benachbarten  
spanischen Guinekolonie überzutreten, wo sie herzliche Aufnahme gefunden  
hat. Auch Kamerun ist demnach der  
englisch-holländischen Übermacht vor-  
läufig entzogen, nachdem sich unsere  
Landsleute  $1\frac{1}{2}$  Jahre lang töd-  
mäßig gegen den feindlichen An-  
sturm gewehrt und manche von ihnen  
ihre Treue gegen das Vaterland mit  
dem Tode bezahlt hatten.



Eine starke Leine fliegt nach dem Boot hinunter, im nächsten Augenblick hat der Lotse sie ergriffen

## Der Lotse Skizzen aus dem Seemannsleben

**D**och hat auch die „christliche Seefahrt“ — im allgemeinen der konfessionellen Berufe einer — seit dem Aufkommen des Dampfers der neuen Zeit Konkurrenten machen müssen und gemacht. Selbst Leute, deren eigene Fahrtzeit gar nicht so weit zurückliegt, finden, auch an Bord von Seglern sogar, heut schon Bequemlichkeiten, von denen man noch vor füger Zeit gar nicht zu träumen gewagt hätte, und die Lage des Störbuts und des kauenden Wachters, das kostbarer als Gold war, sind den modernen Seemanns unvorstellbare Zukunft.

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

Von dem Grundjahr ausgehend, daß ein in einem beliebten Fahrwasser gefahndetes Schiff unter Amtshänden dem gesamten Verkehr an der betreffenden Stelle schweren Schaden verursachen kann, hat man fast überall die Beslimmung erlassen, daß jedes eilaufende wie auslaufende Schiff jeden Lotsen benutzen muß, woraus sich naturgemäß von selbst die Notwendigkeit ergibt, auch jedem ankommenden Fahrzeuge jederzeit einen solchen zur Verfügung stellen zu können. Mag draußen in der rauen, unendlichen Nordsee der Sturm rasen und toben, so viel er will, für den steinen, harsch und elegant geblühten, 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 Lotsenwesens, welches, mit Ausnahme der Jade-Lotstellen, deren Dienst von der kaiserlichen Marine geregelt und überwacht wird, dem Handelsministerium untersteht, ist keine streng eingeteilte. Teils sind es Alliengesellschaften, welche die Lotsen unterhalten, teils sind dieselben, wie in Hamburg und Bremen, vom Staate angestellt.

Wer Lotse werden will, muß das Steuermannspatent besitzen und sich während seiner Fahrtzeit als tüchtig und nüchtern bewährt haben; die Einstellung erfolgt als Lotsenappirant. Nachdem der Bewerber in dieser Stellung den Dienst gründlich kennengelernt hat, findet er gelegentlich als fiktive Verwendung, um dann erst, nach Absiegung eines Grammas, zum Lotsen ernannt zu werden. Genuaue Kenntnis des Fahrwassers auf seiner Station ist, abgesehen von den nötigen lebensnotwendigen Fähigkeiten natürlich in erster Linie für den Lotsen erforderlich. Auch bei Nacht, oder wenn Sturm und See eines oder mehrere der ausgelegten Seezeichen (Tonne, Boaken u. w.) fortgerissen haben, muß er stets imstande sein, den richtigen Weg zu finden und das seinem Obhut unterstautre Schiff an Sondbänken und Untiefen vorüber in den sichereren Hafen zu führen. —

Heut draußen braust der Nordweststurm über die wilde Jagd der Nordsee dahin. Höher und höher nimmt er die stellen, brandenden Wogen, die gierig einfürmen gegen alles, was sich ihnen in den Weg stellt. In den felsgekratzten Wandungen des Feuerschiffes freilich erschlägt ihre Kraft. Trotz stell das mäßige, leuchtend rot gemalte Fahrzeug sich des wilden, schaumgetrockneten Wellen entgegen, und vorgebissen verfliehen sie, den schweren Unter aus dem Grunde zu reißen, in dem sie Wurzel gesetzt hat; aber sie finden anderes genug, woran sie ihre ungemeine Kraft erprobieren können.

Mit ganzer Kraft arbeitet die mächtige Maschine des großen, hastlichen Dampfers, aber nur mühsam vermehrt sich das Schiff durch die immer höher laufenden Seen hindurchzuwärts, die wie rasend gegen die Eisenplatten des langgestreckten Rumpfes branden, schmetternd auf das erzitternde Deck herabstürzen und ihren tosenden, schwämmenden Wohl bis hinauf auf die Brüche schleudern, wo, bis an den Hals



Ein alter Lotse



Der Lotsen kommt an Bord

in den schwühen Orot gewickelt, die Hände falt um das Geländer gelegt, Kapitän und Steuermann stehen, spähend hinausblicken in den Aufruh der Elemente, der rings um das Schiff steht.

Eine kleine Flagge weht oben im Topp des vordeuten Mastes, vom Sturm gepeitscht, schlert sie ratlos hin und her, weithin sichtbar in der luftigen Höhe, — es ist das Lotsenignal.

„Segel voraus an Steuerbord! —

Ein kleiner, dunstiger Punkt ist es, der am fernen Horizont auftaucht, über die scharten Augen des Matrosen haben rechi gelehren, und näher und näher schreit der Fremde heran, schon nur kurze Zeit als eines jener kleinen einmächtigen Fahrzeuge sich ausweist, die trotz ihrer geringen Größe, in den geschickten Händen ihrer seegewohnten Führer selbst der schweren See ungeschaut trocken und ihren Weg finden.

Wie ein Boot tanzt der kleine Rutter auf der See, scheinbar ein wehr und willensloses Spielzeug der empörten Wogen; aber es zeigt sich gar bald, daß seine Besatzung selbst ein solches Wetter zu meistern versteht. Nur das dichtgerechte Groß- und ein kleines, dreieckiges Vorlegeliegen liegen, aber wie ein Pfeil jagt das Boot dahin. Unter fröhlicher, gelüster Faust so rubig und sicher manövriert wie eine kleine elegante Dampfschacht, 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 unmöglich, mit einem Boot längstellt zu kommen. Zu gewaltig branden die rüschigen Wogen gegen den Rumpf des Schiffes, — sie würden ein Boot in Sekunden zu Atomem geschrmettern. — Aber der Dampfer muß einen Lotsen haben und er erhält ihn auch. — Hart an den Wind geht der scharfe, flammte Rutter, und dichtet an der Bordwand des hülleseürftigen Schiffes schleicht er entlang. „Achtung! — All right!“ tönt es herüber und hinüber, eine starke Seine liegt nach dem Boot hinunter, im nächsten Augenblick hat der Lotsen sie ergreift, und in voller Ausrichtung springt er hinein in die salte, sturmgepeitschte Flut, um, halb kletternd und schwimmend, halb gezogen und gehoben von der Besatzung des Dampfers, das Deck desselben zu erreichen. —

„Vollamps voraus! Ost zum Norden! Kurs!“

Ruhig, als ob hätte er nie den höheren Boden verlassen, steht der ernste, schweigsame Mann auf der Brücke, nachdem er ratsch mit ihm begrüßenden Offizieren einen biederem Handschlag gewechselt hat. — Vollamps voraus, dem sichteren Hafen, der Heimatengen gen!

Wenn der stolze Segler von den mächtigen Bläueln vor den „Torfseen“ in Hamburg los wird, um im Tau des kleinen, starken Schleppdampfers langsam die Tide hinab zu ziehen, der offenen See entgegen, auf der

er Wochen, Monate hindurch einsam seinen Weg suchen soll, dann tönt, altem Brauch folge, noch ein leutes brauntes 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 wiederholt.

Aber noch besteht ein leutes Bindeglied zwischen dem Vaterlande und seinen scheidenten Söhnen — der Lotsen, der erst weit draußen in der See das Schiff verläßt, die letzten, eiligen Briefe an die Lieben minnimmt, den Tortziehenden das leute Lebewohl jurrt. —

Voll füllt die frische, kräftige Brise in die weißen Segel und legt zur Seite geneigt rasch das fältliche Seglerdahin durch die klare, grüne Flut, die majestätisch vor seinem Bug sich breitet, während in nebelgrauer Ferne die leichten Konturen des Landes verschwinden.

d. n.



Der Lotsen kehrt in seinen Rutter zurück

„Hol die großen Raean bad!“ erschallt es vom Halbded ber, und in wenigen Augenblicken ist alles an dem Manöver bereit; der blankte, scharf gebaute Dampfsschoner, der vor kurzem neben dem Schiffe auftauchte, ist ratsch herongekommen, und es wird Zeit, daß wir beidrehen.

„Hol weg die großen Raean!“

Die Glüde knattern, knarrend drehen sich die schweren Rundhölzer, bisder Wind von vorne in die Segel fällt, den Lauf des Schiffes allmählich hemmend, daß bald, leise wiegend, in der langen, regelmäßigen Dämung, daß bewegungslos auf dem Wasser liegt Rost und gewandt schwängt der Lotsen sich über die Reling, um auf der übergehangten Leiter das unten seiner harrende Boot zu erreichen.

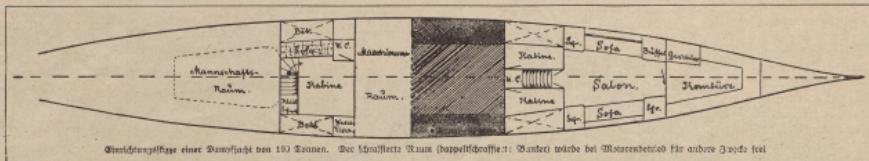
„Adiüs Kapitän — adiüs Lüd, gaude Rose,“ rufen es herauf, und „Adiüs sol. Lotse, — gruß Hamburg!“ kommt die Gedenkrednung zurück.

„Drah poll!“ entblößt es vom Achter. Die Raean fliegen herum, die Segel fallen sich aufs neue, und das Rauchen des Waffers vor dem Bug zeigt, daß das Schiff wieder in Fahrt ist. So wenig wie der Sturm den Lotsen von der Erfüllung seiner Pflichten zurückhalten darf, so wenig endet sein harter, entbehungsreicher und gefahrloser Dienst bei Nacht und Nebel. — Unaufhörlich kreuzen die kleinen, surmerprobten Fahrzeuge hin und her, um erk, wenn alle an Bord befindlichen Lotsen an Schiffen abzugeben sind, zur Segnung ihrer Besatzung sowol wie der beschlebneten Vorräte des Hafens auf kurze Zeit aufzutuchen. — Da heißt es scharen Auszug halten, in den dünnen Nächten unseres rauhen, nordischen Herbstes, ob nicht das helle, körte, flackernde Licht einer Ternentinelatze die Nähe eines Schiffes anzeigen, daß eines Schubers zum sicheren Hafen bedarf. — Wetterbar, unerhörtem Männer allein sind die Spangen gewachsen, in denen sich eiserne, tollblütige Entschlossenheit, hohe Hochmuth und Intelligenz vereinigen.

Jene kostliche Täuschigkeit, gedacht mit unerhörlicher Mäßigkeit, mit dem deutschen Seemann in der ganzen Welt Achtung und Anerkennung verschafft hat, sie muß auch in besonderem Maße eignen sein, und — zur Ehre jener Deuden muß es gelöst sein — sie ist es auch.



Moderne Lotsenschiff mit Dampfbetrieb



# Rohölmotoren als Schiffsmaschinen

Wenn das gewaltige Ringen, das in dieser Zeit ganz Europa erschüttert, an Tapferkeit und Ausdauer unserer braven Truppen den hervor höchsten Anforderungen gestellt hat und stellt, so hat es nämlich den auch Technik und Industrie vor Aufgaben gestellt, deren reislose, glänzende Lösung kaum weniger Anerkennung verdient als die Verteilung vor dem Feinde. — Nicht in leichter Linie gilt das von unserer Motorenindustrie. Daß der Motor jeder Art und Größe, bis herab zu landwirtschaftlichen Maschinen und Straßenfahrzeugen, in diesem Kriege mit seinen Millionenaufliebungen an Menschen und den gewaltigen Entfernung, die zu überwinden sind, eine ganz besonders wichtige und bedeutungsvolle Rolle spielt, ist wohl nur selbstverständlich. Ein besonderes Interesse aber nimmt hier, nächst den Maschinen unserer Flugmaschinen und Zeppeleiner, der Rohöl oder Schwerölmotor in Anspruch, dessen Leistungsfähigkeit nicht wenig dazu beigetragen hat, unsere modernen Unterseeboote zum Schrecken der Feinde zu machen. — Der Rohölmotor, der in der Hauptphase von dem vor einigen Jahren verangliaischen Dr. Diesel auf die Welt seiner Entwicklung gebracht worden ist, beruht im Grunde auf denjenlichen technischen Bedingungen, wie jede andere dauernde Maschine, d. h. er ist ein sogenannter Explosions- oder besser Verbrennungsmotor. Es wird in den Arbeitszylindern ein Gemisch irgendwelches Brennstoffes (Dengin, Benzol, Petroleum, Spiritus, oder im vorliegenden Falle Rohöl) mit atmosphärischer Luft eingeschüttet, dort mehr oder minder stark komprimiert und entzündet. Die Ausdehnung des Gases bei ihrer schnellen Verbrennung (Explosion) treibt den Kolben nach abwarts, der die empfangene Kraft durch ein Gestänge an der Motorwelle in Arbeit umsetzt. Für den Ausgleich der etwas schwanken Bewegung und die Überwindung der Totpunkte sorgt ein Schwungrad. — So liegt auf der Hand, daß eine dauernde Maschine der mit Dampf betriebenen gegenüber eine ganze Anzahl von Vorteilen hat, die für das Unterseeboot besonders ins Gewicht fallen.

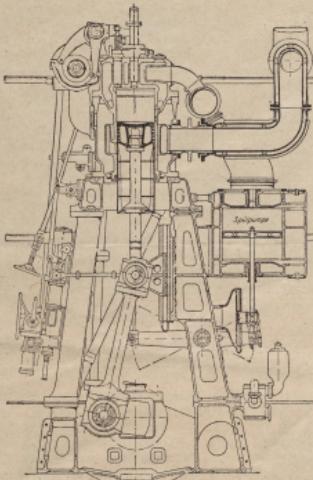
Zunächst bedeutet es eine ganz gewaltige Raumersparnis, daß das Sitz hier gleichsam Heiz- und Betriebsstoff zugleich ist, und daß der Kessel wegfällt, der auf einem Dampfturbinen einen

erheblichen Platz beansprucht. Weiter aber bedeutet es einen Vorteil, der sich nach verschiedenen Richtungen hin bemerkbar macht, daß der Motor in jedem Moment, oder doch in praktisch kaum in Betracht kommender Zeit betriebsbereit ist, ohne dabei im Ruhezustande irgendwelche Ansprüche oder Kosten zu machen. Ein Aufdrehen des Hahnes der Brennstoffzuleitung und das

überzeugend beweisen. Tatsächlich sind Unterseeboote, deren Aktionsradius über Stunden hinausreicht, nur durch die Verbrennungsmaschine überhaupt möglich geworden, durch Maschinen also, deren geistiges Eigentum wie "Barbarei" mit Recht für uns beansprucht, und in deren Herstellung unsere Industrie auch heute noch an der Spitze marschiert.

Die Entwicklung des in den Zylindern eingeführten Gasos erfolgt bei den Rohölmotoren auf zwei verschiedene Arten. Bei den sogenannten Glühkopfmotoren, die in kleineren Ausführungen ziemlich zahlreich vertreten sind, wird — daher der Name — der obere Teil des Zylinders durch eine Öllampe zum Glühen gebracht und das Gemisch in diesen Glühkopf eingeblasst. Im Betriebe ergibt die ständige Verbrennung des Gasos selbst Höhe genug, um die Haube auf der erforderlichen Temperaturhöhe zu erhalten. Beim Dieselmotor in seinen verschiedenen Variationen wird dagegen die erforderliche Höhe durch eine besonders starke Kompression erzielt, deren gewaltiger Druck eine Selbstentzündung des Gemisches herorruft.

Von der Leistungsfähigkeit dieser Maschinen haben wir, wie schon gesagt, durch den Krieg überzeugende Proben erhalten, und der sonst Friedenswertener aber nicht sonderlich wohlgeklärte Führer Mars leistet in diesem Fall ein gutes Teil Friedensarbeit. Schon vor dem Kriege begann der Motor auch in der Großschifffahrt eine Rolle zu spielen, in deren Bedeutung noch keineswegs zu übersehen war, die aber durchaus ernst zu nehmende Fehlsteue die Mensch ängstigt und verzerrt ließ, daß eine gar nicht so ferne Zukunft uns sogar Schlachtkräfte und Schnellbomber, d. h. also Schiffe, deren Maschinenleistungen an rund 80 000 Pferdestärken heranreichen, bringen würde. — Man wird diesen Hoffnungen vielleicht noch mit Recht einigermaßen skeptisch gegenüberstehen, denn es laufen ohne Frage hier technische Bedenken auf, die mindestens heute noch nicht ohne weiteres zu widerlegen oder von der Hand zu weisen sind. Weder wird es — aus den verschiedensten Gründen — möglich sein, die Zylindergrößen in Angemessenheit zu steigern, noch kann man ihre Größe und damit die des Verbrennungsraumes beliebig steigern, wenn auch rein theoretisch die Konstruktion

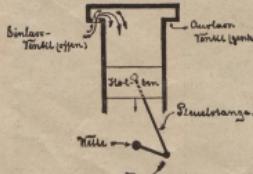


Querschnitt durch einen 12,50-BPS-Diesel Schiffsmotor mit Anlass- und Umladeeinrichtung

Auftrieben der Maschine, um die ersten Kompressionsstufen in den Zylindern zu erzeugen, genügen, um sofort nahezu die volle Arbeitsleistung zur Verfügung zu haben, während im Augenblick des Abhebens anderseits jeder Materialverbrauch aufhort.

Was diese Raumersparnis gerade für ein Unterseeboot bedeutet, hat der Krieg, der die deutschen Boote vor gewaltige Aufgaben stellte,

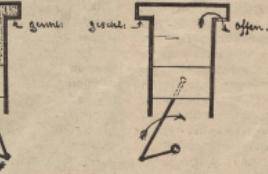
vielleicht noch eindeutiger gezeigt als die gegenwärtigen Erfahrungen. Denn es laufen ohne Frage hier technische Bedenken auf, die mindestens heute noch nicht ohne weiteres zu widerlegen oder von der Hand zu weisen sind. Weder wird es — aus den verschiedensten Gründen — möglich sein, die Zylindergrößen in Angemessenheit zu steigern, noch kann man ihre Größe und damit die des Verbrennungsraumes beliebig steigern, wenn auch rein theoretisch die Konstruktion



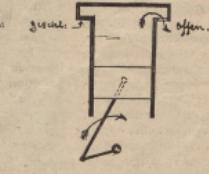
I. Zyl. Der Kettentank setzt den Kolben langsam durch, ohne einen Anlauf, das Gesamtgewicht in den Zylinder. Anlass-Zyl.



II. Zyl. Der Kolben bewegt sich aufwärts und verdichtet das Gasgemisch. Kompressions-Zyl.



III. Zyl. Das verdichtete Gas wird entzündet und gibt den Kolben abwärts. Explosions-(Arbeits-)Zyl.



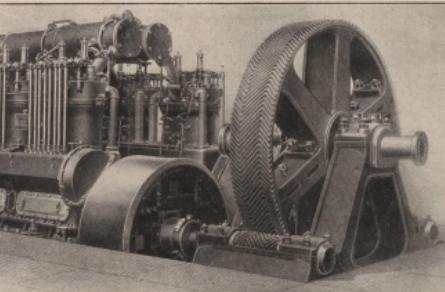
IV. Zyl. Der bei effizientem Auslastungsgrad entzündete Kolben treibt die verbrauchten Gase heraus. Auspuff-Zyl.

solcher Maschinen- zweifellos möglich erscheint. — Aber selbst wenn man andererseits die heute durch die vorhandenen und arbeitenden Maschinen dieser Art gegebenen Grenzen als das absolut erreichbare annehmen wollte (was natürlich längst nicht zutrifft), so wären die Verwendungsmöglichkeiten des Motors in der Schiffsfahrt schon groß genug, um die Beachtung weiterer Kreise zu verdienen. — Zugnächst ist für eine ganze Reihe von Spezialfahrzeugen der Kriegs- wie der Gewerbeschiffe, Posten-, Zoll- und Hafen- dienstboote usw. der Motor jeder anderen Antriebsmaschine wesentlich überlegen.

Für die Boote der großen Schiffe, soweit sie für Maschinenantrieb überhaupt in Frage kommen, ist bei der Verbrennungsmotor naturgemäß die Maschine am Ende, und nach dem Stande der Dinge auf diesem Gebiet kann man das Dampftriebwerk schon heute beinahe als einen technischen Anachronismus bezeichnen. Auch hier findet der minimale Raumbedarf so kleiner Motoren und ihre steile Betriebsbereitschaft allein genügend große Voraussetzung, um dem Dampf das Terrain mit Sicherem Erfolg streitig zu machen, und hier haben sogar Dampf- und Spiritusmaschinen, die in groben Abmessungen naturgemäß von der Verwendung an Bord schon der Geschäftlichkeit des Brennstoffes wegen ausgeschlossen sind, ein recht ansehnliches Bedeutungsfeld.

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

Von den vor grösster Bedeutung stamm aber der Motor vor allem als Hilfsmaschine für untere großen Segelschiffe werden, die ihre Maschinen lediglich zur Überwindung vorübergehender Windstille sowie beim Anlaufen von Hafen usw. brauchen. Die schnellen, dem gewöhnlichen Frachtdämpfer auch an Regelmässigkeit durchaus ebenbürtigen Reifen dieser Schiffe sind bekannt und eine im Betrieb so billige Hilfsmaschine kann ganz neue Blütezeit für diese Riechen der Meere hervorbringen. Dass die Dampfmaschine üblicherweise hier gar nicht leisten konnte, liegt auf der Hand. Ein derartiges Schiff, das unter Segel in freien Ozean einen Durchschnitt von rund 12 Seemeilen die Stunde leistet, braucht eine Maschine von etwa



Antriebsmotor für ein Schauspielradfahrzeug, gebaut auf der Germaniawerft in Kiel

400–600 Pferdestärken, um den Schlepper entbehren zu können und gleichzeitig mit annehmbarer Fahrleistung Windstille und enge Passagen bei Nebel z. B. den ganzen Kanal zu überwinden. Diese Maschine, die mit Dampfbetrieb, unter Verstärkung der erforderlichen Kohlenträume, des Kessels usw., einen

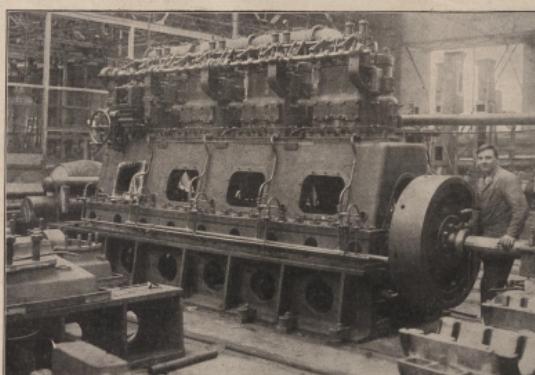
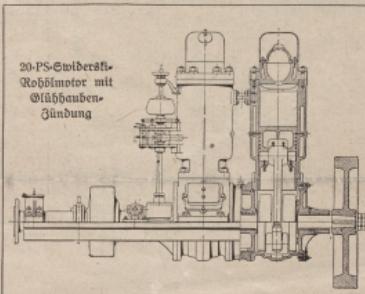
hier eine erhebliche Erfahrung anfolkorem Raum und Gewicht bedeuten, die den militärischen Zwecken zugute kommen könnten. Mit belohnender Vorliebe weist man bei derartigen Projekten ferner auf die Möglichkeit hin, Motorschiffsläufschiffe schornsteinlos zu gestalten, was natürlich eine erhebliche Steigerung der Ausnutzungsmöglichkeiten des schweren Turmgetriebes mit sich bringen würde.

Wie bereits gezeigt, ist dies alles mindestens noch heut ein wenig Zukunftsmusik, und es dürfte sich bald noch keine Marine finden, die einen so tollwütigen Versuch wagt. Aber auch bei dem gänzlichen Erfolg des Schornsteine ist der Wunsch der Vater des Gedankens gewesen, denn auch das wird so ohne weiteres kaum möglich sein.

Endgülth müssen die sehr beträchtlichen Abfälle einer so großen Maschinebleiben, und gegen die, theoretisch freilich mögliche Ableitung durch die Bordwand sprechen gerade bei Kreuzfahrtschiffen selbstverständlich viele Bedenken.

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

Nicht nur ist, wie gelagt, der Motor dieser Art eine durchaus deutsche Errfindung, 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 langer und sorgfältig durchgeführter Erprobungen, die uns einen Vorsprung gesichert haben, der heut seine reichen Früchte trägt, der bei der geschätzten Bedeutung des Robbi-Motors für die gesamte Schifffahrt, aber auch für den kommenden Frieden von besonderem Wert ist.



Dieselmotor mit 300 PS, erbaut von der A.-G. „Weser“, Bremen

# Die Nervenstränge des Weltverkehrs



Auf dem  
Borddeck  
des deutschen  
Kabeldampfers „Stephan“

eigentliche Seele des Kabels, die Kupferlinie, die den elektrischen Strom zu leiten hat, erhält je nach den Entfernungen und der verlangten Sprechgeschwindigkeit einen verschieden großen Querschnitt. Dementsprechend werden die Lagen aus einzelnen dünnen Drähten oder einem dickeren Zentral- und mehreren dünn-



Legen  
des deut-  
schen Kabels an  
der Küste von Liberia



Ausladen des Kabels auf der Insel Yap (Südsee)

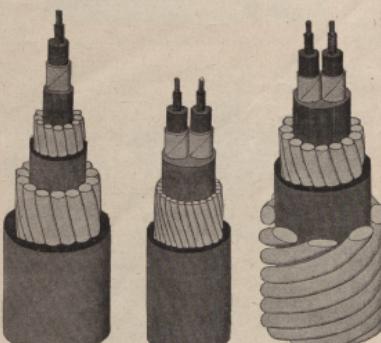
**S**as unverstorbne aus, gesprochene Ziel der Engländer im gegenwärtigen Krieg ist die Vernichtung unserer weitumspannenden Handels, ein Ziel, das mit den barbarischsten Mitteln verfolgt wird. Aber auch schon im Frieden haben sich die Engländer die erdenklichste Mühe gegeben, unserm Handel, dem sie mit anständigen Mitteln nicht beizufügen vermochten, auf illegalem Wege zu schädigen, wie sie konnten — Es ging nicht bloß uns, sondern auch andern handelstriebenden Völkern so. Der überseitische Nachrichtendienst 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 Seekabellinien legten. Deutschland z. B. das große deutsch-südamerikanische Kabel, von dessen wichtiger Zwischenstation an der Küste der Republik Liberia eine Linie nach unseren westafrikanischen Kolonien abgewichen werden sollte. Jedemfalls waren wir auf dem besten Wege, vom englischen Nachrichtendienst unabdingbar zu werden, als der Krieg ausbrach.

Um nützen uns auch die eigenen Kabel nichts, weil wir sie nicht schwärzen können — ein deutlicher Fingerzeig für unsere fünfjährige Flottenpolitik! Wir sind ganz und gar auf den neutralen Nachrichtendienst angewiesen, solweit dieser nicht ebenfalls unterbunden ist oder unter rücksichtsloser englischer Kontrolle steht.

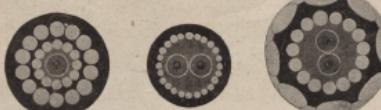
Wie entsteht nun eine Kabelverbindung? Das wichtigste und teuerste Material bei der Herstellung ist das Guttapercha. Die Guttapercha-Isolation des deutschen Seekabels Ectham-Lagore-New York kostete allein gegen 10 Millionen Mark, d. h. die Hälfte des gesamten Herstellungskostens. Die

neuen Außendrähte zusammengestochen, wobei es auf hundertstel Millimeter Genauigkeit in den Drahtdurchmessern ankommt. Die elektrisch ge-

lautet dann in einem langen Käfigring, in dem sie in reinem Eisfalten Wasser erhält. Nachdem die Linse diese Trage einige Male passiert hat, wird sie auf einem großen Holzpfahl aufgewickelt. Auch der zweite und dritte Überzug wird in derselben Weise hergestellt wie der erste. Doch die größere Sorgfalt muß darüber gewahrt werden, daß sich zwischen den Schichten keine Luftbläschen bilden, da diese infolge des hohen Wasserdruckes, die Kabel beim Riegen in der Tiefe ausgleicht, sehr leicht platzen können, womit die ganze Isolation aufgehoben wird. Die fertigen Adern gelangen nunmehr in die Prüfungskontrolle, wo sie bei einer Wassertemperatur von 40 Grad Celsius auf ihre elektrischen Eigenschaften geprüft werden. Damit sind jedoch die Seekabel keineswegs fertig. Es fehlt noch die Bewehrung, ohne die sie allen schädigenden äußeren Einflüssen schwächer preisgegeben wären. So nachdem die Kabel in tieferem oder flachem Wasser liegen sollen, werden daher ihre Schwanzhüllen aus bünden, aber sehr feinen Stahl- oder Eisen verzinkten Eisen-drähten von verschiedenem Durchmesser in einer oder mehrfachen Lagen hergestellt. Um die Guttapercha vor jeder Beschädigung durch den Druck der Drahtumwicklung zu schützen, wird sie durch Umlösung mit einem mehr oder weniger dicken Polster von Jute versehen. Über dieses Polster kommt dann zunächst noch eine Umlösung mit dünnen



Zusammensetzung eines Kabels





Ausleben 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 Schuhdrähte gesponnenen Lagen von geheimer Legutart, die außerdem noch mit einer schnell erfahrenden Masse übergossen werden.

Während so in der Kabelfabrik die Kabelstränge für eine bestimmte Strecke hergestellt werden, hat die Gesellschaft angablich die Vorarbeiten für die Verlegung des Seekabels vornehmen lassen. Gewischt durch frühere Vorformnisse, 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 des Kabels bedient man sich besonders eingerichteter Fahrzeuge, der sogenannten Kabeldampfer.

Bei diesen Dampfern wird das zu verlegende Kabel in großen Wasserbehältern aufbewahrt. Von anderen Vehältern aus läuft das Kabel über Leitrollen durch die Kabelauslegmaschine 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 Tiefgangs nicht so weit an das Ufer heranziehen kann. Das gelandete Kabelende wird sofort zum Stationsgebäude geführt, dort schaltet ein Telegraphist den Telegrafenapparat oder einen anderen elektrischen Apparat an und verflucht mit dem Telegraphisten an Bord in Verbindung zu treten. Erst wenn auf beiden Seiten eine Verständigung erzielt ist, kann der Dampfer seine Ausfahrt antreten. Während nun der Dampfer unter genauer Innenhaltung der zuvor festgelegten Marchroute auf das weite Meer 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 Anriebenheiten gut anzupassen können, damit es nicht schließlich straff gespannt zwischen zwei

welt auseinander liegenden Schüttungen des Meeresbodens liegt und sich dort durchschneuen kann; anderseits will man nicht kostspieliges Material abschaffen 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 folgen schwere Entscheidung gestellt, ob er die Weiterlegung wagen darf oder nicht. Glaubt er, die Weiterlegung nicht verantworten zu können, so muß das Kabel gekappt werden, nachdem man zuvor an das zu Waller gleitende Ende eine Boje befestigt hat, um das Wiederauffinden zu erleichtern.

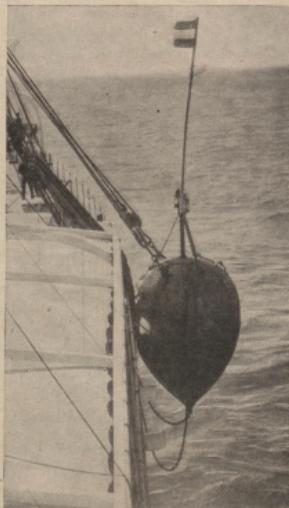
Sieht alles glatt, so können dann eines Tages von den beiden Endpunkten aus die Telegraphenapparate angelassen werden, und



Befestigung der Laternen an der Boje



Beranken der Boje



Ausleben 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 Seekabels eine Störung bemerkbar, so wird der Kabeldampfer wieder hinausgesandt auf die hohe See, um die Störung zu beheben. Zuvor sucht man mit Hilfe besonders konstruierter elektrischer Apparate die Schlechtheit möglichst genau festzustellen, damit der Dampfer gleich an dieser Stelle mit dem Suchen beginnen kann. Dann wird zunächst die Tiefe abgeschaut und der Suchanter geworfen, und der Dampfer beginnt dann langsam die Strecke, wo das Kabel liegen könnte, abzufahren. Der Anter wird alsdann in die Höhe gezogen. So wurde nun bereits erwähnt, daß das Kabel beim Legen so in dem Meeresboden aufliegt; trocken aber würde es nicht gelingen, das vom Anter erührte Kabel ganz nach oben zu bringen, da der Dogen, den es dann bilden müßte, viel länger sein würde, als das Kabel nachzuhängen vermögt. Man zerschneidet es deshalb vorher mit Hilfe des Suchanters. Dieser Anter, nach seinem Erfinder Lucas-Anter genannt, hat zwei Daden, die sich um einen Mittelpunkt drehen. Hat der Anter das Kabel erfaßt, so bewegt der Zug, der daselbst zusätzt, das Schleifen dieser beiden Daden, wodurch das Kabel eingeklemmt und gleichzeitig zertrümmert wird.

Sehr treffend hat in früheren Zeiten die Seekabel als die „Nervenstränge des Erdalls“ bezeichnet. Auch heute noch läßt sich diese Bezeichnung mit Zug und Recht anwenden, obwohl die Funkentelegraphie in den letzten Jahren geradezu ungeheure Fortschritte gemacht hat und der früher alleinberuhenden Kabeltelegraphie weite Gebiete entzogen. Trotzdem ist das Kabelnetz der Erde immer mehr ausgebaut worden, und auch für die nächste Zukunft kann noch mit einer weiteren Ausdehnung desselben gerechnet werden. Voraussichtlich werden beide Systeme auch in späteren Zeiten friedlich nebeneinander weiterbestehen und sich gegenseitig ergänzen.



### Im Hafen von Plymouth

## „Stolz weht die Flagge schwarz-weiss-rot“

(19. Fortsetzung)

Ritter Werner, der als Sonnenritter mit einem Wappenstein der Ritterfamilie von Stauf ist, nach wie die Nachkommen von dem Reichsgrafen aus Grumbach, Rausland und Tagendorf an der Elbe. Samenwald, der der Rittereig. gerade angehört, war überzeugt. Da er sich auf den Schreinmeister zur Weisung des Kaisers zu machen glaubte, so schickte er einen Brief an die beiden Ländereien und vertriebliche Landesfürsten mit. Bei Eröffnung einer großen Sitzung und weiteren Sitzungen in Jülich konzentrierte sich die heutige Sitzungsparte, der Ritterfamilie und den anderen Rittern, auf die Befreiung des Kaisers. Der Ritterfamilie gehörte, genauso wie in poßnitzer Schrift, ein großer Teil des Wallerabschnitts des Kaisers, bei der Oberstiftshütte ihrerseits. Die Befreiung des Kaisers wurde als eine wichtige Sache gesehen. Mit einer entsprechenden Befreiungsklausur und entsprechendem Güteschreiben wurde, nur die Deutschen, die im Kaisersreich obwohl sie keinem Deutschen Reich gelagert waren, das Stadtkapitel von Grumbach und das Kaiserschloss von Bamberg freigesetzt. Der Ritterfamilie „Oder“, der Ritter als Obermann der bairischen Wallerfeste an Aisch und in Birken wohnt, wurde die Befreiung des Kaisers als eine wichtige Sache angesehen. Der Ritterfamilie Bamberg, der sonstigen Rittern weiter oben, ob von einem wallerwesischen Seite oder aus dem Deutschen Reich, kam am Ritterfest eine Kommande zur Weisung des Kaisers. Unter diesen Rittern befand sich auch ein Ritter aus dem Tal der Weißnitz, der ebenfalls die englische Belagerung an Aisch und die deutschen Wallerfeste gebrochen, der Ritter von Weißnitz. Nach der Wallerfeste verhandelten die beiden Ritter mit dem Ritterfamilie Bamberg, dass der Ritter von Weißnitz seine Ritterfamilie Bamberg und durch die offene Ritterfamilie Bamberg, gegen Abmerkung, aufgenommen werden sollte.

Der Captain blieb freilich noch eine Zeit in Untersuchung, aber er mußte wegen Mangels an Beweisen endlich freigelaufen werden. Heute sieht er in Buenos Ayres und hat mit dem wohlverdienten Golde einen großen Schiffspreis aufgemacht. Die Goldfracht hat das abgeschworen.

„Wieso?“ fragte ein Maat.

„Ja, Sie sind ein harmlöser Mensch, Kämerad“, lachte Menes. „Aber was ein rüttiger englischer Captain ist, der weiß nicht, ob er dem Feind für sich Niemanden zu hören hat! Die Bant, doch warum? Was ein Fälscher nahelegen lassen, darf nicht nur die Bant und den Captain.“ Es konnte auch Sand sein. Ich kam darauf an, daß die gesamte Goldfracht ins Wasser geworfen werden durfte. Darum ließ der Captain das Schiff auflaufen. Schließlich die Bant den größten Teil ihres Geldes im Schrank, das bei Regierung nachteilig

zum zur Zeit gebräuchlichen war. Der Staat hielt

Klaus Mewes erhob sich und verließ die Werkstatt. Aber er stand in dieser Halle keine Minute. Ein unförderlicher Drud lag auf ihm. Vergeblich legte er sich von einem Drud aufs andere, verlieh auch sein altes Mittel, zu zählen. Aber es half nichts. Drud fuhr vor Beginn einer Wade döbelte er langsam ein und wund im Traum wieder auf seinem Ewer auf der grünen Nordsee beim Schlossbergen. Lang deutlich für die engen Füße und unter geschnittenen Schnäuzen hörten sie den Drud. Der Junge setzte die Flammen mit gebrochenen Schollen auf den Tisch und goss Kaffee in die Mugs. Wieder wußte Klaus Mewes zulantern, als er aus dem Schlußwurm austrat wurde. Durch das Schiff ging das Baden. Im Ru war Klaus Mewes, in den Western

„Es ist irgend was los,“ sagte ein Kamerad, als Memes zur Messe ging, wo der heiße Kaffee wartete. „Der alte ist ganz fit auf die Brücke geentert, und der Erste läßt den Kieler nicht von den Augen. Da drüben dampft ein neuer Raften. Sehen Sie?“

Augen und sah scharf über das Bord.

„Sie kommen recht haben, Kommander. Der Kett zeigt noch keine Flage. Na, unter Aler wird ihr schon amforsen. Unfern Kaffee wollen mir darum nicht salt werden lassen.“ Klaus Meewis hatte seine Niede Kaffee noch nicht gelearnt, als Trommelnhet durch die Batterien rollte und die Alarmsignale dazu schmetterten. Von den Heizern an den Feuerstellen bis zum Mann am Ausgang zuckte es wie ein Blig. „Alle Mann raus zum Mordwur!“

Über diesmal war es keine Übung, keine

Probe auf die Gefechtsbereitschaft der Besatzung. Es war bitterer Ernst. Drüberdampste der Feind. Die englische Kriegsflagge war hochgegangen und forderte den „Adler“ zum Kampf heraus auf dem freien Ozean.

"Wir sind dem Engländer also von Babia aus richtig gemeldet," dachte Klaus-Mewes, während er seinen Platz einnahm.  
Nun flatterte auch die deutsche Kriegsflagge im Großtropf des Adler". In den nächsten Minuten mußte der erste Schuß fallen. Die Hände griffen eifrig zu, als das Flammen- und Rauchwesen kam. „Waaaaah!“

Kommando kam: „Klar Schuß!“  
Was nicht verzerrt, genietet oder genagelt war, verschwand von Deck. In aller Hast ließ Neves Rehe über die Boote spannen. Wenn sie zerschossen wurden, brauchten die Holzsplitter keine Wunden zu reißen. Das würden die Sprengstücke der Granaten schon hervorrufen.

Nasses Segeltuch wurde herangeschleppt und in breiten Bahnen auf das Deck gelegt. Wenn der Brand aufzüngelte, brauchte das

gläsigstes Deit nicht gleich aufzusammeln. Unten im Lagaret breiteten die Kerige die blanen Instrumente und das Verbandzeug auf den Tisch. Wer würde der erste sein, der getroffen von feindlichem Hagel, auf den Buben herabgeschlept wurde? Vor der Signalfalte im Maßnahmenraum standen die Ingenieure. „Auerkraut!“ leuchtete die eine auf. Die Heizer fanden vor den Feuerstellen, rissen sie auf, fuhren mit den langen Schlaifstangen hinein in die wohlbrennenden Molochschlünde und feuerten Schaufel um Schaufel hinein in die flammende Glut. Kurb und Korb mit Steinsohle wurde heruntertrittin, das Anfeischen und Schüren der Saufaulen in dem aufgeschafften Korb wäre nicht auf die ersten wieder läng der zweite Schub der Steinsohlen gegen den Dampfdruck der Feuerstelle. Die brennenden Holzstücke und im Widerstand des Feuers wie schwärme Teufel, die brennenden Hölzen, wie schwärme Teufel. Aber sie achteten nicht auf Glut und Hitze. Dampf zu halten. Das war ihre einzige Sorge. Nicht nur auf die Geschäftshöre kam es an. Hier

unten im Kesselraum, in den Maschinen, sah das Leben des Schiffes. Wie der Pulsenschlag durch das Herz des Menschen das Leben in die Adern treibt, unermüdlich im gleichen Takt, so gingen Tag und Nacht die Zähler der Maschinen und ließen die blauen Stangen und Räder gleiten und schwirren, und ohne Unterlass die Flügel der Schrauben an den langen Stahlwellen das Wasser zu Schaum schlagen. Und im ganzen Schiff pochte dieser Pulsenschlag der Maschinen. Wehe, wenn er stottert, ohne daß der Brüder des Wachthabenden auf der Brücke ihn plötzlich verstummen ließ!

Zur Flagge im Großmast gehörten die Blüde vom Tod und den Batterien. Zum weinen Tisch mit dem Elternkreuz. Heute gilt es! Das ist keine Saag auf einen fetten Frachtfahrer, einer feinen Schwimmvogel, der davonfliegen sucht! Der Engländer dröhnen hat scharfe Fänge, ist ein trostloser Raubgesele, der es mit dem Adler aufnehmen will. Dabei werden die Federn steifen, das rote Blut wird füllen. Die Donnerrore der goldenen Gewappneten müssen das leste Wort sprechen.

Die Lufen an den Geschützen gingen auf. Die Dünning der Ozeane lebt empor zu den Öffnungen im eisernen Bord. Was tut es, daß die Sprösser hineinfatzen! Bald wird der eiserne Geschosshagel hineinfliegen wie greuliches Unwetter.

Flinte Hände lösen die Schuttlappen von den Mündungen der Geschüre. Wie sie die Stahlmäuler aufsperrten, die Donnerrore, als wüßten sie, daß drüben ihr Raub schwimmt! Scharfe Seemannsaugen lugen über das Wasser. Leise Nüden und klappen die Aufzüge der Munition. Genau mit dem Ziel wandert das Vier. Der Feind kommt in voller Fahrt an. Deutlich ist der aufsprühende Gicht vor dem scharfen Rammrumpf zu sehen, wie er aufsiedet und in langer weiter Linie verbrandet. Ein wenig nach Steuerbord dampft der Englärmann. Die deutschen Rohre gehen weiter heran.immer bleibt der Feind im Wasser. Auf der Brücke steht der Kommandant selbst, neben ihm der Bodachungsoffizier.

"Einer von den alten Bersören," heißt der Kommandant.

"Ich habe den Kästen voriges Jahr in Montevideo geliehen," denkt der Signalgärt in der Bordküche, der auch ohne Kiefer mit seinen scharfen Friesenägen den Englärmann scharf im Wasser hält.

Voriges Jahr dampfte der Holsteiner Jungs noch unter der Loppslage nach dem Rio Plata, und wenn er eine Lande eine englische Blaujäger trug, dachten beide doch nicht daran, daß sie einmal hier an der Nordküste Brasiliens sich Bomben und Granaten in die Wanten und Spieren pfeilern würden.

Ein kurzes Kommando fällt auf der Brücke, und der Ruderberg lädt die Speichen des Radars in seine nervösen Faust hinein. Das genialte Schiff folgt gehorsham. Der Adler fällt um einen Strich vom Kurs.

"Alo," denkt Klaus Neves auf dem Bootssied, wo die blinden Tropenense scharfe Schlagabatten von den gelben Schloten und den Mänteln über das Deck malte. "Der Alte will die Sonne für sich haben. Ja, ein Schlaufius in er. Wenn der Englärmann nicht aufpasst, hat er die Sonne beim Zielen gegen sich." Na, hoffentlich paßt John Bull nicht auf.

"Wie lange die Gesichter nur dauert!" murrt in Gedanken der Maat am ersten Bordgeschoss. "Der Alte sollte lieber losballern!" Jeht hätte ich den Englärmann so John handeln vor mir. Jungs, jetzt könnte ich ihm John kleinen Schönheitsfehler bringen!"

An allen Geschützen lauerten die Mannschaften und ließen den Gallentblid hinterherfliegen, und die dünne Scholomaul, den silbernen Tarnanzug, ein langer Gesichterblindwinkel. Reiner setzte auf das allgemeine Meer, den prauenden Himmel und den strahlenden Widerschein der Sonne. In jedem Auge flammte die Kampfbegierde, die heile See sucht nach Schuß und Schlag und Blut.

Jeder Blick hing am Feind. Jede Sehne war gespannt wie eine Stahlseile, jeder Nerv gespannt, ausgemergelte Zähne ließen die Gesichtsmuskel straffer hervorgerufen scheinen. Auf manchem sonnenblauen Seemannsgesicht lag die starre Wit. Lange genau hatten sie auf den Tag" gewartet. Oft genau hatten sie in der Nesse auf den Tag" angestochen und getrunken, seit Jahren auf den Tag" gewartet, an dem das prahlerische und heuchlerische England die Fänge des deutschen Adlers auf dem freien Ozean spinnen sollte. Wohl wußte jeder an dem deutschen Bord, daß der grau Seewolf drübien unter den flatternden Union Adad Zähne habe. Wohl wußte jeder, daß er gebissen werde und daß der "Adler" wohl ein scharfer und schneller Jagdbund auf dem Meer, aber kein gepanzter und schwerbeschützter Drache war. Über auswieden, wenn drübien die alte Räuberflagge herausfordernd zum Kampfe wehte? Lieber geschoßen und zerstört hinaufzulaufen in den tiefen Ozean! Nieber bei den Fischen auf dem schworen Grund als die entweihte Flagge mit dem Elternkreuz in den Klauen des grauen Räubers lassen!

Zu zweitem Steuerbordgeschoss steht ein Junge aus der Altmark. Bei Stendal herum ist er zu Hause. Die Elbe bind und hinauf ist er gekommen. Sonntags, wenn die Linden blühen und dufteten, ist er mit seinem blonden Schatz wohl auf dem Rade hinübergetragen nach Schönbahnsen, wo die alte Kirche ihren trostigen Baudenkmal über das Schloß und den Park des Herrn von Bismarck reift. Und in der einfachen Dorfkirche hat er den schwarzen Chorhelfer an der Brüstung der Orgelempore oft genug gesungen. Die Namen derer, die in den Freiheitkriegen vor hundert Jahren ihr Blut und Leben für das Vaterland liehen, stehen in goldenen Lettern darübergeschrieben, und ein Spruch steht darunter, der sie für jeden Kriegsmann zu Wasser und zu Lande paßt: "Ist unsere Zeit gekommen, so wollen wir ritterlich sterben, und unserer Freunde wollen, und unsere Ehre nicht lassen zuschanden werden!"

Er sieht auch den geschnittenen Stiel der Kangel gegenüber, in dem der Schwertgriff zu führen pflegte, vor dem England sich dachte, so lange das strahlende Bismarckauge wachte über deutliches Land und deutsches Strand. Das alles liegt hier wieder durch den Sinn in dieser Minute, und der heilige Grimm gegen den tatsächlichen Feind, den Friedensbrecher und Grobsprätire, springt in ihm auf und läßt das Blut tönen. Wenn jetzt doch endlich das erste Kommando kommen möchte wie ein Bladerbrand, der ins Pulverbath fliegt! Sa — für den schlimmsten Fall ist der Munitionsstammer da! Das Pulver liegt dort, und eben der "Adler" dem grauen Räuber drübien zum Opfer fallen soll — "Himmel, Hölle und Gloria!" — lieber sprengen wir uns vollamt dem brennenden Schiff in die Luft!"

"Auf das unsere Ehre nicht zuschanden werde!"

Jetzt sieht der englische Bersörer in einem breiten Rückenbande, das unter der schmalen Wolle weg, die sich vor die Sonne schiebt, von oben auf die Bogen scharf abgeschnitten ist, daß er vor einer Stunde noch schwamm der kleine schwarze Punkt an der blauen Himmelkuppel. Er ist gewandelt und aufseigeln. Der Himmel selbst scheint mit Donner und Blitz helfen zu wollen, wenn es unten bricht und flammt. Wer summert sich darum, daß oben das Wetter droht?

Wie edelm die Aufbauten auf dem Engländer zu erkennen sind! Wie hell der graue Wolf im Licht steht! Der Alte auf der Brücke daß Mandorfe sein gedacht! Der Englischmann sieht fein und haarscharf im Wasser, und wie bleiben ihm sein langstesis. Er wird scharf fluchen drübien, daß ihm das Licht blendet, wenn er übers Rohr sieht.

Noch immer wortet jeder auf den ersten Befehl. Wie die Maschinen sind im Geschäft. Jede will vor Schiff schneller und besser an den Schuß bringen.

Ein Raus geht durch die Besatzung. Drübien hat es aufzusehlt. Ein roter Feuerschein

zucht auf wie Wetterleuchten, wie ein Blinksignal. Die Granate heult heran. Eine Waffergarbe sprüht und zischt aus der schwarzenblauen Flut wie ein Springquell. Der Gischt füllt zusammen und treibt als weißer Schaumfleck aus der rollenden Woge. Zu kurz! Der Engländer zieht schlecht. Ja, eine alter Fuchs ist unter Kommandant doch. Und wie ruhig und sicher er auf der Brücke steht! Als wäre Mandorfe zwischen Helgoland und Curhaven.

Best! — Wie ein Schlag blitze es durch die Mannschaft. Jeder Muskel zuckt zusammen.

"Feindliches Schiff unter Feuer nehmen! Dreitausend Meter!"

Wie eine Erdbebung ist das. Junge, jetzt geht der Tanz los! Jetzt klar Korn und Kramme! Und der Teufel soll den Kameraden am Bistur holen, wenn er ein Haarbart das Rohr daneben hält! Aber er paßt auf und hält scharf hin. Das Kommando kommt. Der Geschützführer hebt den rechten Arm. "Feuer!" Nur das kurze scharfe Wort — der Ruck, der Blick und Schlag — das ist nicht zu kurz gegangen. Drübien flammt es auf, Rauch steht vor dem Einfach, und als er im Zug der fausenden Fahrt absteigt, steht dem Englischeman der zweite Schot.

Nun geht es Schlag auf Schlag durch die Batterien. Die Spannen brennen, wenn die deutschen Rohre aufblitzen. Das ganze Schiff wird zum Vulkan, der selbst gittert, wenn er seine Flammenlinie speilt und die Donner lädt. Und von drübien fegt nun der eisern Hagel herüber. Auch der Englischeman hat das Ziel nun gefaßt. Eine Granate reicht zwei Boote auf dem Oberdeck des "Adler" weg, daß nicht ein Splitter mehr zu sehen ist. Ein Sprungstahl, daß der gelben Schot aufspritzen, das er klappt und der schwere Qualm durch die Wunde wogt.

"Pst! Teufel!" prüft der Matrose Jensen, dem der russische Qualm gerade in den Windfang feste. Sie er hütten konnte, riß es ihn lang hin, als feige ein Sturm über Dok und roße weg, was im Bege steht. Die Höhle raste. Wie ein Orkan brillt und brachte es über das Schiff. Vor den Rohren zünden die kurzen Stichflammen, und der Pulverdampfen trieb sich wie die Schusschilde, wehte über das Dok und drang den Matrosen in Gaumen und Kehle. Und in diesen häßlichen Geruch mischte sich dann ein dauerndes Duft. Von rinnendem Blut, das über die Planken läuft. Keiner achtete darauf, so lange er nicht stinkend und schägend in der roten Lache lag. Wie ein Hagelgestein häuteten die englischen Granaten. Es klung und schmetterte hell, wenn sie auf Stahl und Eisen prallten und ihre springenden Fessen in die Bordwände, in das Bootsdock, in die Windfänge und die Aufbauten gerillt hineinflogen. In diesem Qualm sumpfte das älternde Schiff. Stöhnen und Wutschrei mischtes sich in den Schlag der Geschüre. Wort der Maat neben der großen Pinax, denn die Miliee vom furgeschorenen Haar geneht ill, wißt mit dem Kormel über die frischende Stein — ein Schlag, ein Feuerstrahl, ein Knirschend und Stein — die Pinax in weggeschlagen, und der Maat vorfehlt bestellt gegen den gelben Salor und greift mit die Kante des Granatisses im gerissenen Stahlblech. Ein Matrose sprintet zu ihm zu halten. Aber er schlägt die Arme in die Luft und spricht die Finger. Wie ein Angler kommt der Schredenscheel auf seine Kehle, dann knürt er Mandorfer auf die Planken und fürrt mit kreischenden Augen hinauf zu der schworen Wolfe, die wie ein wilderer Wild vor die Sonne geht. Na, jetzt ist's. In der roten Lache bleibt er regungslos liegen, und tot fäert es durch die blonde Bluse wie ein Gesichtslos. Er sieht nicht mehr, wie die Granate nicht über ihm von achterher der in die Brücke schlägt und den Kommandanten zur Seite schlägt. Der will sich aufrichten, aber über seine Stiefel leckt es blutig hinweg, und der rote Salt rutscht bis zur Steuerbordfuß. Beide Beine sind dem Kommandanten zerkrümmt. Er hat die Brüstung der Brücke gefaßt und heißt die Zähne zusammensetzen. (Fortsetzung folgt.)



**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 befehlt, unter dem Befehl des Freigattenkapitäns Rehmann als Hilfskreuzer in See ging, um im Atlantischen Ozean am Kreuzzug gegen unsere Feinde teilzunehmen. Da ihm der Weg durch den Englischen Kanal abgeschnitten war, nahm „Kaiser Wilhelm der Große“ am 4. August Kurs nach Nordosten und passierte nachts, abgelenkt fahrend, glücklich das englische Kreuzergeschwader. In der Nähe von Island machte er seine erste Beute. Der englische Dampfer „Dubai Cain“ aus Grimsby wurde verletzt, nachdem die Belagerung von dem deutschen Dampfer ein Bord genommen war.

Von Island wandte sich „Kaiser Wilhelm der Große“ nach Süden. In der Nähe der Insel Feroe begegnete ihm am 15. August der von Kapstadt kommende Dampfer „Galician“ der Union Castle Line mit einer hauptsächlich aus Futtermitteln, Walfisch und Straußfedern bestehenden Ladung. Der Dampfer wurde angehalten und, nachdem ihm der Gebrauch der drahtlosen Telegraphie unterlegt war, unterstellt. 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 ausgezeichneten Höflichkeit befreit hatten, verließen, nachdem sie sich mit Händedruck von Kapitän und Offizieren der „Galician“ verabschiedet hatten, mit Entschuldigungen über die Störung, die sie verursacht hätten, das Schiff. Als das Boot von der „Galician“ abstieß, brachten die Fahrgäste drei Hurras auf die deutschen Offiziere aus. Die „Galician“ dampfte dann während der ganzen Nacht nach Süden zu, gut bewacht von dem deutschen Kreuzer, der seine Lichten segelte. Am 5. Uhr morgens fand die unverwacht, aber sehr willkommene Nachricht: „Im Hinterland auf See Frauen und Kinder wollen wir das Schiff nicht verletzen. Sie sind entlassen. Südländische Reise!“

Am Morgen des 16. August lief der New Zealand Shipping Company gehörende Dampfer „Atapara“ dem Hilfskreuzer „Kaiser Wilhelm der Große“ in den Hafen. Das Schiff wurde verletzt, nachdem die Belagerung auf dem deutschen Kreuzer untergebracht worden war. Das geschah am Nachmittag desselben Tages mit dem Dampfer „Mangana“ der Firma Eder, Weddigen & Co. Übereinstimmend lobten die Gefangenen Besagungen das freundliche Entgegenkommen und die gute Behandlung, welche die deutschen Offiziere ihnen zuteil werden ließen. — Viel zu früh erzielte den stolzen Dampfer, der seine kriegerische Tätigkeit so vielverdächtig begann, das Gesetz.

Am 26. August befand sich „Kaiser Wilhelm der Große“ mit den Kohlen dampfern „Aruca“ und „Belbania“ längstens in der Bucht von Rio do Oro, während der deutsche Dampfer „Magdeburg“ als dritter Kohlendampfer etwa 500 Meter weiter westwärts vor Unterlag. Die ganze Belagerung war seit Tagen mit Kohleübernahmen beschäftigt. Die Bunker waren noch nicht zur Hälfte gefüllt, als gegen Mittag ein Schiff in Sicht kam, das sich als der englische

gefürchtete Kreuzer „Highflyer“ herausstellte. Es handelt sich um folgender Signalvergleich 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  
Wikingerzorn und Hansemunst,  
Erzte die deutsche Flotte.

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

Und der Tag erschien — o gewaltige Zeit!  
Feinde ringsum! Aber erzereit  
Die herliche deutsche Flotte!

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

Die tauften andera! Namen tun's nicht!  
Sie alle, alle kannten die Pflicht,  
Die Männer der leuchtenden Flotte!

Sie kannten die Pflöchi und sie wagten mehr,  
Nicht sich zum Rueme — nur, zur Eh'!  
Ihr Flotte, der deutschen Flotte.

Ob heizer, Matros, Maat, Kommandant,  
Majochinist, Admiral — es schlingt ein Band  
Um sie alle die deutsche Flotte.

Im Schiffsjungen lebt, es lebt im Kapitän  
Ein Wille: zu sterben und zu stehn  
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 Tod:  
Stolz weht die Flagge schwarz-weiß-rot  
Unser herrlichen deutschen Flotte!

Franz Lüdtke

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

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

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

„Highflyer“: You call the second time in this post. I call you to surrender, if not, I will fire on you at once. (Sie feuern 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 töte zum ersten Male. Im übrigen ist dies eine spanische Angelegenheit.

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

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

Hierauf erschien um 1.16 Uhr „Highflyer“ das Feuer, das „Kaiser Wilhelm der Große“ sofort erwiderte. Der Kampf wurde geführt, während das Schiff etwa 2000 Meter vor der Küste vor Unterlag, sich also innerhalb der spanischen Hoheitsgewässer befand. Um unnötige Menschenverluste zu vermeiden, rief der Kommandant des Hilfskreuzers das nicht auf den Geschützzellen gebrauchte Personal auf die beiden längsseits gelegenen Kohlendampfer über, ebenso wie die an Bord befindliche englische Belagerung der früher aufgebrachten englischen Schiff. Sobald die Dampfer vom Hilfskreuzer freie waren, gingen sie nach Süden zurück. Anwesigen hatte „Highflyer“ das Feuer auf beträchtliche Entfernung, etwa 3000 Meter, eröffnet. Er zog sich unter gleichmäßiger Annäherung von Steuerbord auf die Backbordseite des Hilfskreuzers hinunter, entfernte sich jedoch wieder, als er eine Anzahl von Treffern erhalten hatte. Nach etwa 1½ Stundenlangem Gefecht stand das Feuer des „Kaiser Wilhelm der Große“ aus Mangel an Munition ins Stocken. Gleich beim Beginn des Gefechts hatten nämlich zwei Schiffe den vorderen Laderaum getroffen, in dem die Hälfte der Munition verfaul war, so daß dieser voll Wasser ließ und die Munitionsförderung ferner 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 verlerten. Dies geschah durch 12 Sprengpatronen, die schon vorher angebracht worden waren, sowie durch Öffnen der Lenzschieber. Der deutsche Hilfskreuzer hatte im ganzen 10 Treffer erhalten, die das Schiff jedoch nicht zum Sintern gebracht hatten. Beim Verlassen der Geschütze fielte auch „Highflyer“ sein Feuer ein und näherte sich langsam bis auf 500 Meter. 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 verstummen müssen. Der Munitionsaufbrauch des englischen Schiffes wird von dem deutschen Kommandanten auf 4000—6000 Schüsse geschätzt. Das Trefferergebnis mit etwa zwei Prozent gegen ein so großes und hohes Schiff, das noch dazu fast wie Unterlag lag, war aber heratisch schlecht. Als „Kaiser Wilhelm der Große“ anfing, sich infolge des eindringenden Wassers überzulegen, begab sich die Belagerung in die Boote. Der Kommandant verließ als Letzter das Schiff, als

dieses schon mit der Seite auf dem Grund aufkug und die Waffen mit den an den Tropen gehaltenen Kriegsflaggen unter Wasser verschwanden waren. Drei Hurraus aus den Booten brachten dem untenliegenden Schiff den letzten Gruss und „Deutschland, Deutschland über alles“ erhöll ihm als Abschiedslied.

In drei Rettungsbooten landete der Teil der Besatzung, der an dem Gescheit teilgenommen hatte, außer dem Kommandanten 7 Offiziere, 2 Gießfeuerleute, 72 Unteroffiziere und Mannschaften, an der Küste der spanischen Kolonie Rio de Oro. Unter Mitnahme von 2 Verwundeten auf schnell hergetriebenen Tragbahnen gelangten sie nach 2½ stündigem Marsch an das spanische Fort. Das englische Kreuzer hatte inswischen dem Lande auf 3000—4000 Meter genähert und zwei Boote ausgelegt, die den deutschen Booten folgten, jedoch erst landeten, als die deutsche Besatzung bereits den Marisch nach dem Fort angetreten hatte. Die englischen Boote lehrten dann auf Signal an Bord ihres Schiffes zurück. Das spanische Fort wurde die deutschen Seelute vom dem Fortkommandanten auf das beste aufgenommen. Sie befinden sich jetzt in Las Palmas auf den Kanarischen Inseln. Dort waren am 29. August auch die Besatzungen der vom „Kaiser Wilhelm dem Großen“ verlorenen englischen Schiffe sowie die beim Beginn des Geschehens ausgeschifften Mannschaften des Hilfskreuzers durch den Kohlendampfer „Aruca“ wohlbehalten gelandet worden. Letzterer wurden später in Kingston auf Jamaika interniert. Unter ihnen befanden sich auch Kapitän Kub, Meyer (englischen entlassen und nach New York gekommen) sowie die Oberdeutschen, Maschinisten und Mannschaften des Norddeutschen Lloyd, welche nach dem Übergang des „Kaiser Wilhelm der Große“ in den Marinestandort an Bord verblieben waren.

Dem Kreuzer „Hochseer“ waren nach dem Bericht eines Augenzeugen die ganze Kommandobrücke und ein Geschütz zerstört worden, außerdem er er mehrere Treffer in die Maschine erhalten, so daß er später nur mit ganz geringer Fahrtsgeschwindigkeit (angeblich 6 Meilen) nach Gibraltar dampfen konnte, um dort zu dokken. Der englische Marineminister Ghurwill sah sich veranlaßt, dem Schiffe für seine „Heldenat“ öffentlich im Parlament eine besondere Belohnung zu erteilen und die Absendung folgender Depesche an das Schiff bekanntzugeben:

„Bravo, britisches Kriegsschiff! Du hast nicht nur Großbritannien einen Dienst geleistet, sondern den gesamten Handel der ganzen Welt. Die deutschen Offiziere und die Besatzung haben ihre Pflicht erfüllt zu haben mit Menschlichkeit und Selbstbeherrschung; sie waren daher einer feindlichen Behandlung würdig!“

Die Anerkennung des Verhaltens der deutschen Offiziere bezieht sich in erster Linie auf die Freilassung des Dampfers „Galician“, die seitenszeit in England besondere Beachtung fand und dann nach Untergang des „Kaiser Wilhelm der Große“ den „Times“ folgt. Die Bemerkung entlief: „Während wir den Untergang dieses Schiffes mit größter Sorgfahrung betrachteten, 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 erwarten.“

#### Sin treuer Begleiter zur See.

„Doch es unter den Tieren des Festlandes, namentlich den Haustieren, mangle, 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 Harem der Schöpfung nur einen Feind und Allesressen erblicken. Wohl wahr man von den Delfinchen, daß sie gern die Schiffe einer Strode begleiten, doch tun

sie dies nur, um von den Abfällen der Schiffssküche dieses oder jenes zu erholchen. Und wenn so ein Haifisch bisweilen ziemlich weit dem Segelschiffe folgt und dabei schmeichelnden Weise auf dem Schiffsvoll auftaucht, so mag er sich dabei das bekannte Berliner Wort, „August, holst mal runter kommen“ ganz in lehrer Weise auslegen. Egoläus ist auch hier die Erzieherin des Handelns. Ganz anders aber war es bei einem Walhäuse aus der Gippe der Riesenwale, von welchem uns der Kapitän des Schiffes „Plymouth“ berichtet.

#### Louis Botha, der „Dankbare“



als Burengeneral

Als beflogtes Schiff Anfang November des Jahres 1850 im Stillen Weltmeere einem grubreichen Schwarm von Riesenwalen begegnet war, verließ einer von ihnen die Gefährten, gefielte sich zum Schiffe und folgte diesem fortan 24 Tage lang als getreuer Begleiter — feineswegs aus Freude der beglückten Besatzung. Vorsätzlich im Anfangszeuge fand man es im höchsten Grade ungemeinlich, ein Wesen in nächster Nähe zu wissen, dessen Oberherrsche die Sicherheit des Schiffes zu gefährden schien, bemühte sich daher auch nach Kräften, den unheimlichen Geistlichen los zu werden. Umsonst aber wandte man die verschiedenen Mittel an, um ihn zu vertreiben. Da man in Erfahrung gebracht haben wollte, daß das überlebende Walen aus dem liefsen Schiffsräume jeden Geschwader, griff man zunächst zu diesem Mittel. Vergleichbar jedoch wurden die Pumpen in Betrieb gelegt: unter Wasser blieb in unmittelbarer Nähe des Schiffes. Vergleichbar auch verlustig man einfache Abwehr, indem man Tiere Flaschen und Holzscheite mit solcher Kraft auf den Kopf warf, doch jeder Wurf die Haut schrammte. Endlich griff man an den Schießgewehren und jagte ihm eine Kugel nach der andern in den Zells. Der Hund ertrug dieses alles mit größter Gelassenheit und versetzte nach wie vor seinen Weg unter und neben dem Schiffe, gleichviel, ob dasselbe vor einer frischen Welle dahingesegte oder vom Sturme umhergeworfen wurde oder bei ruhigem



ein englischer Hofschatz

Wetter fast bewegungslos auf den Wellen schwamm. Zwischen tauchte er auf und blies durch die Spritze an Kopfe seinen Atem in Form einer Fontäne in die Fenster der Räumten. In dem lauen Wasser konnte man das ungefähr 24 Meter lange Geschöp und jeden Schlag seiner mindestens 5 Meter breiten Schwanzflosse sehen. Nur der Art des Schiffes schien die Begleiterschaft, das riesenhafte Tier in unmittelbarer Nähe beobachten zu können, mit Freuden zu begrüßen; alle übrigen Insassen des Schiffes aber wünschten es zu allen Zeuteln. Ende November bogognate das Schiff der Barke „Kirkwood“, deren Führer mit dem Kapitän der „Plymouth“ zu sprechen wünschte. Als beide Schiffe sich nähereten, verließ der Walhäuse leichter und wandte sich pur „Kirkwood“, schien aber kurz darauf zu seinem alten Schiff zurück. Nur als man sich mehr und mehr der Küste näherte, wurde das Seemuheger unruhiger, und als das Schiff endlich in sightes Walter gelangte, trennte es sich von ihm. Nach und nach hatte man sich an seine Begleitung gewöhnt, weil man zu der Überzeugung gekommen war, daß man über keine Mittel gebiete, um das Tier zu entfernen. Deshalb fragt man ihm auch leiseren Anblick mehr zu, gab ihm den Namen „Blowhard“ (Wüster) und bilden sich ein, daß er auf diesen Ruf höre und infolgedessen näher an das Segelschiff heransteame. Abgesehen davon, daß der Walhäuse den weiten Anblick des letzteren beim Ausatmen beschmutzt hatte, war von ihm nicht der geringste Schaden verursacht und er galt von jedermann als guter Kamerad angefehlt worden.

#### Gute Ausrede.

Leutnant zur See M. hatte die traurige Erfahrung machen müssen, daß sein Liebesschatz sich ohne sein Zutun auf eine boingstötende Welle verirrte. Der Offizier hatte erst seinen Burschen Hannes im Verdacht, noch dazu, da dieser, seinem violett angehauchten Kleidern nach zu urtheilen, sein Sohnsohn von Spirituosen war, konnte ihn aber nicht bewegen, seine Schulden einzugeben. Hannes war ob dieser Zunahme tief beleidigt und rief den heiligen Nepomuk zum Zeugen an, daß er noch niemals einen Tropfen Schnaps getrunken hätte. Festhielten es auch, als habe ein anderer seine Hand im Spiele, denn unaufhaltsam und im bisherigen Tempo vertirrte sich weiter der kostbare Portrat. Schließlich der Kriegsschatz des Leutnants, die Flaschen mit der Bezeichnung „Oilt“ zu versezen, hatte nur einen vorübergehenden Erfolg. Da wollte es eines Tages der Gust, daß Leutnant M., der die Woche hatte, pflichtig seine Kämmer betreten und seinen

braven Burschen Hannes dabei antraf, wie er einen herzhaften Zug aus einer seiner Flaschen tat. Die Standpauke, die Hannes die hören befaßt, ließ nichts zu wünschen übrig, doch möchte sie auf den Mistelzeder nicht den gewünschten Einbruck, denn mit dem damaligen Gehalt von der Welt erklärte Hannes: „Das ist kein Schnaps, das ist Oilt, ich mag mich nicht lewen, Herr Leutnant habben mi so iwer fränt!“ H. M.

#### Schnelle Beförderung.

Familientater A.: „Wir waren Huben schon lieber als Mädchen! Hat man auch diese Sorgen damit, so wird doch aber etwas aus Ihnen!“

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



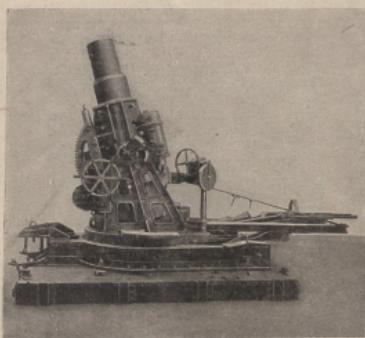
# SKODA WERKE A.-G. in Pilsen

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  
Turbinenteile  
Zahnräder  
Baggerteile  
usw. usw.



## 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 Wagons  
(für In- und Ausland)  
Radsterne, Herzstücke usw.

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

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

# Die Saat des Hasses

Kulturdokumente 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**