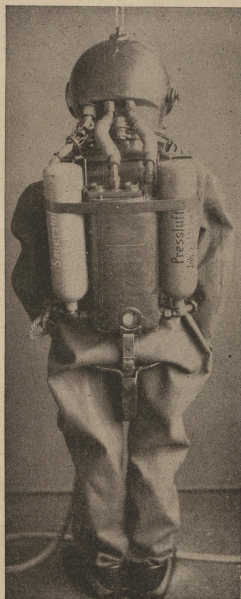


Deutschland zur See

Illustrierte Zeitschrift des Eingetr. Vereins „Deutschland zur See“, Berlin W. 62, Kleiststr. 8

Aus dem Inhalt: „Taudher und ihre Ausrüstung“, von Ernst Trebesius. — „Die Vergewaltigung des Seerechts durch Britannen im Weltkrieg“, von Kapitänleutnant Roje. — „Torpedofahrt zur feindlichen Küste“, v. Dette Kapitänleutnant a. D. — „Was der Seemann erzählt“. — „Aus Luv und Lee“.



Vorder- und Rücken-Ansicht eines Träger-Tauchers.
(Zu dem umstehenden Artikel).

Taucher und ihre Ausrüstung.

Von Ernst Trebesius.

Die Taucherkumst ist wohl so alt als die Schifffahrt selbst. Bereits Aristoteles erwähnt einen Taucherapparat. Dieser bestand aus nichts weiter als einem umgelätzten Kessel, den sich der Taucher über den Kopf steckte. Da die im Kessel eingeschlossene



Unterseezylinder für Taucher.

Luft das Wasser je nach der Tauchtiefe nur bis zu einer gewissen Grenze in den Behälter eindringen ließ, so war es dem Taucher möglich, unter der Hande kurze Zeit zu atmen und kleine Arbeiten zu verrichten. Jahrhundertlang behielt man sich auf diese Weise, und noch 1838 wurde dem Kaiser Karl V. ein solches Taucherkumst zu Toledo vorgeführt.

Der Kessel wurde dann später durch einen vieredigen Kasten ersetzt, der bereits eine kleine Ähnlichkeit mit unserer heutigen Taucherglocke hat. Weitere zwei Jahrhunderte später wurde dann von dem englischen Afrikaner Daniel die eigentliche Taucherglocke konstruiert, die allerdings immer noch ohne Zufuhr frischer Luft arbeitete, so daß das Bermenen unter Verbleiben mit dem Verbrauch der frischen Luft aufhörte. Einige Jahrzehnte später wurde jedoch durch eine Erfindung des englischen Ingenieurs Emerton auch dieser Hebelstall beseitigt und in der Mitte des vergangenen Jahrhunderts wurde schließlich der Taucherantrieb erfunden, durch den die Taucherkumst eine wesentliche Förderung erhielt, da er ein Freitauchen ermöglichte.

Das Tauchen im Anzug, das sogenannte Freitauchen, wird gegenwärtig viel mehr angewendet, als das Arbeiten unter dem Taucherhose, dem Tauchertunnel usw., da der Taucher im Anzug auch zu Orten gelangen kann, wo die Verwendung der Taucherglocke unmöglich wird. Auf die zum Freitauchen erforderliche Ausrüstung soll nun im Nachstehenden näher eingegangen werden. Der Taucherantrieb besteht mit Ausnahme des Kopfletes, des Helmes, aus einem gummierten Gewebe. Beim Anlegen der Ausrüstung steigt der Taucher zunächst in das Weichblei, und der aus einem Stück bestehende Anzug wird ihm dann von unten herauf von den Hilfsmannschaften über den ganzen Körper gezogen. Die einzige Öffnung des Anzuges, der Halsauschnitt, wird darauf mit Hilfe von Druckschrauben und eines Metallringes mit dem Helm verschraubt. Der Helm besteht aus Kupferblech und besitzt drei Öffnungen, zwei seitliche und eine vordere. Diese Öffnungen sind mit Glas verschlossen. Das vordere Glas sitzt in einem Rahmen, mit Gewinde versehenen Metallring und wird erst kurz vor dem Tauchen eingeschraubt, wobei gleichzeitig die Luftpumpe in Betrieb gesetzt werden muß, da ja der Taucher sonst in dem völlig luftdichten Anzug erstickten müßte.

Um den Auftrieb des mit Luft gefüllten Anzuges zu überwinden, genügt nicht das Gewicht des Tauchers, sondern es muß noch eine Belastung stattfinden. Es werden deshalb dem Taucher zwei Bleisohlen von je 10 Kilogramm Gewicht angehängt, wäh-

rend ihm die Brust und der Rücken ebenfalls mit nicht ganz so schweren Bleiplatten belastet werden. Ohne diese etwas eigenartig erscheinende Belastung wäre es dem Taucher nicht möglich, auch nur einen Schritt auf dem Meeresboden laufen zu können. Bekanntlich besteht ja unser Gehen aus einem fortwährenden Fallen und Steigen, bedingt durch die Anziehungskraft der Erde. Nur dadurch, daß der Mensch seinen Schwerpunkt abwechselnd aus dem Gleichgewicht bringt und darauf das gestörte Gleichgewicht durch eine entsprechende Bewegung der Füße sofort wieder stellt, entsteht der Gang. Genau derselbe Vorgang, nur daß dabei diese Eigentümlichkeit noch mehr in die Erscheinung tritt, spielt sich beim Gehen der Taucher auf dem Meeresboden ab. Würde der Taucher nur die Füße belasten, so käme er trotz der größten Anstrengung keinen einzigen Schritt vorwärts. Da sein Körper durch den Auftrieb bauernd nach oben gezogen wird, so kann der Taucher natürlich auch seinen Schwerpunkt nicht verlegen, eben weil ihn der Auftrieb loslöst vom Gesetz der Schwere. Er könnte die Bleisohlen an den Füßen noch so schwer wählen, seine Gehversuche wären nichts als ein dauerndes Heben und Stürzen der Füße. Es gilt daher, dem Taucher wieder einen Schwerpunkt zu geben. Dies erreicht man durch Belastung des Rückens und der Brust. Erst mit dieser beiderseitigen Belastung, aber auch nur dann, ist der Taucher befähigt, zu gehen. Würde nur sein Rücken belastet, so könnte er nur rückwärts gehen. Wollte er den Fuß heben, um einen Schritt nach vorn zu tun, flugs würde das Rückengewicht nach hinten gleiten, und der Taucher müßte, um nicht zu fallen, den Fuß statt nach vorn nach hinten setzen. Er wäre damit einen Schritt rückwärts gegangen. In ähnlicher Weise würde ihm das Stehen erschwert durch alleinige Belastung der Brust, und das Rückwärtsgehen wäre ihm gänzlich verboten. Die Anordnung der Gewichte ist also keine willkürliche, sondern geschieht nach ganz bestimmten Gesetzen.

Die vom Taucher benötigte Luft wird an Ort und Stelle durch eine Luftpumpe erzeugt, die von zwei oder vier Mann bedient wird. Die erzeugte Luft geht zunächst nach einem Behälter, an dem ein kleiner Druckmesser angeordnet ist, der den Leuten an der Pumpe stets den vorhandenen Druck genau anzeigt. Vom Behälter aus wird dem Taucher die Luft mittels eines Gummischlauchs zugeführt. Unter diesen zwei Mann an der Pumpe ist dann noch ein Mann erforderlich, der den Luftschlauch klar zu halten hat und auf die vom Taucher gegebenen Signale achten muß. Diese Signale werden mittels der Leine, die am Gurt des Tauchers befestigt ist, gegeben. In neuerer Zeit hat man auch den Fernübernehmer mit herangezogen, und werden dann die Signale damit gegeben. Die Stelle, wo sich der Taucher befindet, ist von dem stets erkennlich durch seine Luftbläschen, in welcher Form die vom Taucher verbrauchte Luft den Helm verläßt und nach



Unterseezylinder in Betrieb.

oben tritt. Die aufgenommene Luft pflückt in einem besondern Ventill eine Menge kleiner Äther, und verhinbert durch ihren Ueberdruck das Eindringen von Wasser in das Helm.

Da der Luftdruck stets etwas höher sein muß als der gegenwärtige Druck der Wasserfläche, so wird das Arbeiten in größeren Tiefen sehr erschwert, und können nur besonders kräftige Naturen den Beruf des Tauchers ausüben. Als größte Tauchtiefe wird im allgemeinen eine solche von 30—40 Meter angenommen, doch sind die Taucher schon tiefer im Wasser gegangen. Jeder Taucher arbeitet in der Regel eine halbe Stunde unter Wasser. Nachdem pflückt er erst wieder geraume Zeit der Ruhe, so daß er bei gutem Wetter etwa 7—8 Tauchungen täglich vornehmen kann. Der einfache Tauchapparat ist nur im Laufe der Jahre bedeutend verbessert worden. Insbesondere stellt eine von zwei Franzosen erfundene Vorrichtung eine sehr gute Verbesserung dar. Bei dieser Vorrichtung wird die Luft zunächst in einen quer auf dem Rücken des Tauchers befindlichen Behälter gebracht. Dieser Zylinder trägt einen über ihm befindlichen andern, werten und niedrigeren Zylinder, den Regulator, mit welchem er durch eine kleine Oefnung verbunden ist, die durch ein sich nach unten öffnendes Ventil verschlossen wird. Der Regulator ist durch eine ebene Platte abgeschlossen, welche sich etwas auf und nieder bewegen kann. Die Platte ist mit dem genannten Ventill fest verbunden, so daß sich dieselbe öffnet, wenn sich die Platte senkt. Steigt nun der Taucher, mit diesem Apparat zum Wägen an, so hebt sich das Wasser, die Decke des Regulators herunterzupressen, während die in den Zylinder von oben her mit Hilfe des Schlauches eingegeführte Luft, solange das Ventil geöffnet ist, die entgegensetzte Wirkung ausübt. Wird aber der Druck in dem Regulator so groß, daß er die Platte nicht mehr erheben vermag, so schließt sich dieselbe wieder, und bei einem geringen Druck weicht die Decke nach außen zurück und schließlich das Ventil. Es befindet sich also im Regulator immer Luft von einer nur ganz wenig höheren Spannung, als es der Tiefe entspricht. Nun ist der Schlauch, welcher zum Rumpfe des Tauchers führt, nach diesem Behälter neigt. Ist kein Wasser mehr sichtbar, so ist die Luft im Regulator, die Decke wird durch den äußeren Wasserdruck senkt, das Ventil im Behälter öffnet sich und der Regulator erhält wieder soviel Luft, bis diese den Bedarf entseht dem äußeren Wasserdruck zu haben und so das Ventil zu schließen imstande ist.

Mit diesem Apparat kann sich der Taucher innerhalb gewisser Grenzen selbständig bewegen. Bist er die eingeatmete Luft nicht durch den Mund und einen kleinen Gummschlauch ins Freie entweichen, sondern bläst sie durch die Nase in den Anzug, so bläst sich dieser auf, und der Taucher schwimmt wie ein Kork auf dem Wasser, was er einen recht unbehaglichen Eindruck macht. Die Bewegungen sehr langsam und unbeholfen ausfallen. Desinet er einen am Helm befindlichen Baln, so entströmt die Luft, der Anzug entleert sich, schmiegt sich zunächst an den Weinen dicht an, diese sinken und der Oberkörper folgt alsdann nach. Will der Taucher wieder nach oben steigen, so braucht er nur die Luft

wieder in den Anzug auszumaten, oder den Anzug durch einen besondern Baln direkt vom Behälter aus zu füllen, und langsam steigt er wieder nach oben.

Man hat den Taucher, auch unabhängig vom Boot oder der Luftpumpe gemacht, indem man den Tauchbehälter vergrößerte und mit stark geprüfter Luft füllte. Das Tauchwasser in einem solchen Behälter ist besonders dann am Platze, wenn es gilt, ein gelandenes Schiff auszumachen, da es für einen mit dem gewöhnlichen Apparat ausgerüsteten Taucher ein zu großes Risiko wäre, sich in den Räumen des Schiffes herum zu tasten, während sein Leben von der guten Erhaltung des mitgeschleppten Schlauches abhängt. Von den neueren Konstruktionen dieser Art ist insbesondere der Apparat des Trägermerches in Lübeck zu erwähnen, der als Luftregulator die Zenerollvorrichtung ausbildet ist. Der genannte Apparat wiegt 98 Kilogramm. Er besteht aus einem zirkulierenden Atmungsloshalt, in dem die im Helm und Anzug zirkulierende Atmungsloshalt selbständig von den Ausatmungslehren gereinigt und durch Zufuß von Zenerollluft aufgefrischt wird. Dem Taucher stehen pro Minute 60—70 Liter Luft zur Verfügung, womit er auch bei angestrengtester Tätigkeit auskommt.

Das Prinzip des Trägermerches ist kurz folgendes: Die von dem Taucher ausgetatmete Luft wird durch die laufende Kraft des Injektors durch den einen Ventilschlauch der Rekalipatrone geführt. Dort streicht die Luft nachdem aber durch 30 flache Schalen, die von einem in Reikalipatrone und Reikalipatrone durchföhrten sind. Dieses Chemikal absorbiert die in der ausgetatmeten Luft enthaltene Kohlenäure. Die von den Ausatmungslehren der behaltene Luft strömt alsdann dem Injektor zu und wird dort minutlich mit 2 Liter Zenerollluft aufgefrischt. Durch den zweiten Ventilschlauch wird die frischfrische Luft zum Mund des Tauchers geführt und der Zirkulationsweg geschlossen. Der Anzug des Tauchers wirkt als Atmungsloshalt und als Zentrifuge für Atmungslehren. Der Apparat arbeitet ganz automatisch.

Eine originale Neuerung desselben Verkes ist der sogenannte Unterseeboot, wie er aus den 1880er Jahren, erstfindet ist. Will der Schiffer nach einer Tauchung ein Bootchen des Bootes in kurzer Zeit ein sehr großes Stück des Meeresbodens bis zu 40 Meter Tiefe betreten, sei es zum Feststellen und zur Sicherung von Unterseeleinen, zum Suchen und Bergen verlorener Torpedos oder zur Feststellung der Lage untergegangener Schiffe usw. Will der Taucher die Unterseebooten durch die Schichten und Reikalipatrone fahren, so braucht er nur die beiden seitlichen Tanks aus dem Stahlgabinen mit Wasser zu füllen, wodurch der Schiffer entsprechend mehr oder weniger Auftrieb erhält. Will er dagegen tauchen, so löst er die Luft aus den seitlichen Tanks wieder ganz oder teilweise ab, und er sinkt dann langsam in die gewünschte Tiefe. Während der Fahrt kann das Tauchen oder Aufsteigen außerdem durch ein Tiefenrohr bewerkstelligt werden. Eine der Abbildungen zeigt den Trägermerches Unterseebooten während einer zweitägigen Veruchsfahrt auf der Ostsee, bei der Tiefen bis zu 40 Meter erreicht wurden.

Die Vergewaltigung des Seerechts durch Britannien im Weltkrieg.

Von Kapitänleutnant R o f e.

Das internationale Seerecht gründet sich auf eine Reihe von Abmachungen, die im Laufe der letzten Jahrhunderte zwischen den selbständigen Staaten getroffen sind. Die wichtigsten von ihnen sind die Wiener Deklaration von 1856, die Haager Abkommen und die Londoner Deklaration von 1910.

Ueber diese letztere sagt der bekannte britische Völkerrechtshlehrer John Westlake:

„Die Deklaration ist ein seltsamer Ausdruck dessen, was die zehn Mächte im Jahre 1910 als internationalen Recht angenommen haben und insoweit wird sie durch keine Kündigung abgeschnitten oder berührt. Eine Kündigung wird den Vertrag an sich aufheben, aber die Deklaration wird als eine historische Tatsache, anführbar selbst gegen den Kündigenden, bestehen bleiben.“

Die Ratifikation der Londoner Deklaration ist niemals erfolgt, oder entsprechend ihrer Bedeutung als allgemeine Grundlage des internationalen Rechts erklärte die deutsche Regierung bei Kriegesbeginn ohne Säumen, daß sie sich an die Deklaration gebunden fühle. Britannien suchte nach kurzer Zeit in ähnlichem Sinne.

„Wie wenig sich aber Britannien um die helligen Befehle des Rechts und der Menschheit vom Ausbruch des Krieges an kümmerte, soll im folgenden gezeigt werden.

1. Von Kriegesbeginn an wurden neutrale Schiffe mit dem Besensmittel für mehrere Staaten in der Nachbarschaft Deutschlands bekradigt waren, von britischen Seestreitkräften in britische Häfen aufgebracht. Soweit ihre neutrale Bestimmung nicht klar eruiert werden konnte, wurde ihre Freilassung erst genehmigt, nachdem die Beweise gegeben war, daß die Besensmittel nur den Neutralen dienen sollten und auf keine entsprechende Menge an Deutschland abgeföhrt würde.

„Wie aber war die rechtliche Lage? Admiral Sollway schreibt: „Besensmittel sind nach der Londoner Deklaration relative Kriegshandtreibnisse. Sie können auf neutralen Schiffen nur Befrachtungsmittel werden, wenn die sie tragende Schiffe in Besitz eines Neutrals sind.“ Das Kinesische aber auf dem Wege nach einem neutralen Hafen. Ein amerikanisches Schiff, das mit Holzgen von Neuweg nach Bergen fährt, kann daher, weil die Blockade der norwegischen Küste nicht zu Recht besteht, nicht durch englische Kreuzer genommen werden, selbst wenn mit Recht bemerkt wird, daß die Ladung Holzgen von Bergen nach Deutschland gehen soll. Es bestimmt des Völkerrecht.“

Genau so liegen die Verhältnisse natürlich bezüglich aller neutralen Schiffe und Häfen.

Der aus volkrechtsmäßigem Verhalten der Briten legten die Vereinigten Staaten scharfen Widerspruch ein, indem sie betonten (28. 12. 1914):

„Die Regierung der Vereinigten Staaten erkennt bereitwillig die volle Berechtigung des Kriegsföhrenden an, auf hoher See die Schiffe der amerikanischen Bürger oder neutrale Schiffe mit amerikanischen Gütern anzuhalten und zu durchsuchen und sie, wenn genügender Beweis die Annahme rechtföhrt, daß Dammare unter ihrer Ladung ist, festzuhalten, oder seiner Majestät Regierung muß sich gegenwärtig halten, daß die Staaten-Regierung nicht ohne Protest zum Abbruch der Ladung, die auf Schiffe oder Ladungen in britische Häfen gebracht und dort in den meisten Fällen zu dem Zwecke festgehalten wurden, sie auf Dammare zu durchsuchen und auf Vermutungen hin, welche offenbar mit Recht und Praxis der Wölter in Widerspruch stehen.“

Im anderer Stelle weist Amerika darauf hin, daß der bloße Verdacht feindlicher Bestimmung kein Beweis ist und Zweifel zu gunsten des neutralen Landes entscheiden werden müssen.

Wie wenig sich die neue britische Praxis überdies mit der früheren Stellungnahme der britischen Regierung verträgt, ergibt sich aus den Worten des Lord Consomane an Lord Borington vom 20. 9. 1904: „Die Regierung meint, daß die Einbringung von Schiffen zur Aburteilung, bloß weil ihre Bestimmung das Land des Feindes ist, Verunreinigung verurteilen und eine ungerichtete, fertige Einmischung in den neutralen Handel bedeuten würde.“

Zur Zeit des russisch-japanischen Krieges war also das Verhalten Britannien ein ganz anderes als heute. Damals lag es in seinem Interesse, als Neutraler den Handel mit den Kriegsföhrenden aufrecht zu erhalten, jeht aber mußte von Anfang an alles eingeleitet werden, die Zufuhr nach Deutschland zu unterbinden.

Das Völkerrecht wurde eben gestaltet, wie es den Briten gefiel.

2. Noch im Jahre 1904 hatte das Auswärtige Amt Englands geschrieben:

„Nach weniger können wir zugeben, daß eine Platte die Weltweite habe, mit einem feststehlich den sich lange einfließenden Unterseebooten gegenüber, die bedingt und fordern, die unbedingte Dammare sind, zu vernichten und pflücht ihre

Wißt zu verlinken, in die letztere Kategorie eine Anzahl von Gegenständen selbst unzulässig zu aufnehmen."

Und im Jahre 1885 hatte die britische Regierung ausdrücklich Vernehmung dagegen eingelegt, daß Kriegsfahnen ohne Rücksicht auf die wohlgegründeten Rechte der Neutralen entlassen könnten, was Hannovera sei und nicht.

Bei anderer Gelegenheit hatte die britische Regierung (1904) ihren Vorschlag in Hamburg mit der Erklärung beauftragt,

"Seiner Majestät Regierung können jedenfalls nicht zu lassen, daß Lebensmittel, wenn sie für den Hofen eines Kriegsführenden bestimmt sind, desfalls notwendiger Weise als Hannovera angelesen werden."

und dementsprechend erklärte der britische Botschafter dem russischen Außenminister, daß

"Lebensmittel, die unter einer neutralen Flagge nach dem Hofen eines Kriegsführenden gelangt wären, nicht allgemein als Hannovera angelesen werden dürfen, es sei denn, daß bewiesen wird, daß sie für Kriegsmarine- oder Militärzwecke bestimmt sind."

Also durfte nach alter Praxis und nach dem geltenden Recht weder der mittelbaren noch der direkten Einfuhr von Lebensmitteln für die Bevölkerung Deutschlands entgegengetreten werden.

Aber Britannien setzte sich am 20. 8. 1914 mit gewaltigem Sprung über alle früheren Erklärungen und über die internationalen Abmachungen hinweg. Der von dem Deklarationskaiser, indem es eben unter dieser Hinsicht relativer (bedingter) und absoluter (unbedingter) Hannovera aufhob und den ausdrücklich beizugehörigen Begriff der „fortgesetzten Riese“ wieder voll zur Geltung brachte.

Dadurch wurde nicht nur Deutschland vollständig blockiert, sondern auch die neutralen Staaten, deren Verkehr mit uns sich der unantastbaren britischen Kontrolle entzog, wurden in die Blockade eingeschlossen, ihnen wurden fortan die zum Leben notwendigen Rationen knapp zugemessen, so daß sie gerade genug hatten, aber nicht in der Lage waren, das ihnen zugehörende Recht des freien Handels mit Deutschland auszuüben.

Allen geltenden Abmachungen der Völker untereinander und allen schon damals bestehenden Rechten von der Selbstbestimmung unabhängiger, selbständiger Staaten gegen die Vorgehensweise ins Gesicht; sie stellte eine unerhörte, völkerrechtswidrige Verneinung dar, wie sie die Weltgeschichte vorher nicht gekannt hat.

Aber die Proteste verhallten ungehört, Britannien hatte die Macht und behielt damit das Recht.

3. Aber die Fesseln, in die Deutschland gelassen war, sahen noch nicht fast genug, das Gitter, hinter dem unser Volk verhängend und verhängend um Gnade bitten sollte, ließ nach wie und da ein Vermächtnis Waren nach Deutschland hineingelangen.

Deswegen entschloß sich Britannien zu noch schrofferen Maßnahmen, die es am 29. 10. 1914 an die Öffentlichkeit brachte. Es wurde bestimmt, daß mit Hannovera beladene Schiffe selbst dann auf der Fahrt nach einem neutralen Lande der Beschlagnahme unterliegen sollten, wenn aus diesem neutralen Bestimmungsorte irgend einmal während des Krieges dem Deutschen Reiche Unterstützungen ausgeführt seien.

Das bedeutete also, daß jeder Staat der Ausbungerung preisgegeben werden sollte, wenn er auch nur eine kleine Menge Waren nach Deutschland hineingelangen ließe.

Es ist in höchstem Maße zu bedauern, daß wir zu Beginn des Krieges nicht mit den Vereinigten Staaten Lieferungsverträge abgeschlossen hätten, die das Interesse dieses mächtigen Neutralen mit den unserigen verknüpfen und ihn auf unsere Seite beziehungsweise zur beiderseitigen Neutralität verpflichtet hätten.

So wie die Dinge lagen und sich entwickelten, erhob die Staatengemeinschaft zwar Einspruch gegen die britische Willkür, aber als nach Monaten der britische ablehnende Antwort eintraf, ließ sie in den Dingen ihren Lauf.

4. Alle diese britischen Maßnahmen stellen eine Kette von Rechtsbrüchen dar, die in den Augen Britanniens gerechtfertigt waren durch den Grundsatz: „Macht geht vor Recht, nicht or nonny country.“ Man kann nicht verkennen, daß in dieser Hinsicht internationalen Vereinbarungen, in dieser durch keine Verbände gebunden, bemutigen Grausamkeit gegen unser Volk, in dieser kaltherzigen Verneinung alles Bestehenden eine gewisse Gerechtigkeit liegt, die von dem deutschen Bewußtsein der Pflicht gegen die Menschheit vollkommen entern ist.

Man vergleiche das Bekennnis Bethmann Hollwegs von unferm Unrecht gegenüber Belgien mit der britischen selbstherrlichen Verachtung des Rechts, und man erkennt, daß Welten unsere Forderungen trennen und daß, vom Standpunkt der Menschlichkeit betrachtet, das britische Verfahren dem unserigen unendlich überlegen war und ist.

Aber so rücksichtslos und weltumspannend die Räne Britanniens auch waren, so drohte ihre Ausführung zu scheitern an der Ausübung der Rechte, die den zur Verfügung, zu der die deutsche Flotte die feindlichen Unterseebootstärkte zwang. Die Verwundung der breiten Ozeane zwischen Island, den Schottlands Inseln und Norwegen erforderte neben der antretenden Aufsicht über den Verkehr des Verkeimlandes eine solche Fülle von Fahrzeugen und setzte diese, mit der erfolgreichen Angriffs unserer U-Boote besetzten, in die Gefahr aus, daß Britannien sich zu ihrer künftigen Vermeidung kurzgehend zu einem neuen Völkerrechtsbruch entschloß: Es sperrte die freie See durch Auslegung eines Hochseemineensfeldes in den Hoopen und durch die Kriegsgebietserklärung vom 2. 11. 1914.

Wieder konnte das freie, regellose Meer außerhalb der Staatsgrenzen der Staaten keine Straße, jeder hatte das Recht, es

zu durchfahren, wo und wie es ihm beliebte. Das war von diesem Tage an ein Traum, der der Vergangenheit angehörte.

5. Hatte schon das ungeheure Uebergeheimt Britanniens sich in fast allen Ecken der Welt in unbegreiflicher Weise geltend gemacht und den Völkern Gesehe geschieden, die nur diktieren waren vom britischen Vorteil, so hatte man auf dem offenen Meere doch frei geatmet und auch der Angehörige des kleinen Volks fühlte sich als König der See.

Jetzt wurde das anders. Jetzt mußte jeder Seefahrer damit rechnen, innerhalb eines Zeitens, von den Briten bekanntgemachten Gebiets ohne jede Warnung und ohne späteren Schadenersatz durch britische Willkür schweren Schaden oder gar Untergang zu erleiden.

Wollte er dies vermeiden, so mußte er in genau vorgeschriebenen Straßen fahren, so daß er jederzeit einer genaueren Durchsuchung unterzogen werden konnte.

Um aber die Inbequemlichkeiten der Durchsuchung auf hoher See und die Gefahren, die den Streitkräften der diesem Dienst durch andere U-Boote drohten, zu vermeiden, wurde befohlen, daß alle neutralen Schiffe entweder Kitmal auf den Orknay-Inseln oder einen Kanalfen anlaufen mußten, eine neue, unerhörte Verengung der Freiheit der Meere und der Neutralen.

5. Die Durchführung dieser Bestimmung erleichterte den Briten eine andere Maßnahme, die wiederum mit dem Völkerrecht in schroffer Widerspruch stand, die aber nicht so sehr das ganze Volk wie den Einzelnen auf das Empfindlichste traf. Das war das britische Verlangen gegen die Deutschen, die vom Ausland her zum heiligen Kampf um Freiheit und Recht in die Heimat eilten. Die Londoner Deklaration sah ausdrücklich vor, daß Personen, die nach nicht zu den aktiven Seeres- und Marineverbänden gehörten, nicht in der Freiheit des Verkehrs beschränkt werden durften.

In kühler Rücksichtung auf dieser Vereinbarung stelen die britischen Fischer nicht nur über die deutschen Dienstpflichtigen, sondern auch über friedliebende deutsche Bürger der, die außerhalb jedes Dienstverhältnisses standen, und verdrängten sie zu langjähriger Haft bei unmissiger Behandlung und schmaler Kost hinter den furchterlichen Stacheldraht.

6. Waren die bisher angeführten Rechtsverletzungen solche, die sich täglich wiederholten und dadurch allmählich fast zu einem angeblich geltenden Gewaltrecht wurden, so ließ die alleinige Vereinbarung höhnisch-predigende Begriffe des deutschen Völkerrechtsschiffes „Ophelia“ die ganze rechtlich denkende Welt aufkommen in einseitigem Protest gegen die rechtswidrige, höhnische Behandlung völkerrechtlicher Fragen durch England.

„Ophelia“ war — nach Maß Feuerkraft an der holländischen Küste gefischt worden, weil dort mehrere deutsche Ueberboote mit feindlichen Unterseebooten in Gesellschaft waren. Sie kam zu spät, um die Ertrinkenden zu retten, wurde aber von den britischen Fahrzeugen aufgegriffen und unter dem Vorgeben der Spionage nach England gebracht. Alle Einprüche waren unsonst, die Welt erhielt die Auskunft: „Der Sunne liegt“.

Die „Ophelia“ blieb in England. Die Vorkundigen können man dieses Vorgangs bedenken, der so recht erkennen läßt, zu welcher Unmacht das Menschheitsgefühl verdammt ist, wenn es im Gegensatz steht zu Fragen der Macht.

7. Soweit waren die Dinge zur See gebiehen, ohne daß Deutschland seinen vateren Protesten gegen das schreiende Unrecht Gehör verschaffen konnte; auch die schließlichen Einprüche der Neutralen begannen hochachardene Abneigung. — Großbritannien innebete das Recht und beugte es so wie es ihm gefiel und nötig dünkte, um Deutschland, diesem gefährdeten Nebenbuhler auf dem Weltmarkt, den Caracas zu machen.

Wer fäsel von Deutschlands Uebergeheimt am Friede? Wer hat denn in geradezu brüderlicher Friedliebtheit jede Gelegenheit zur Verletzung von Britannien, das so sehr mit unserm Heile immer enger verknüpft ist? — Deutschland, das die Welt durch den Burenkrieg, die russisch-japanische Auseinandersetzung, die Marokkokrisis vorbeigehen, ohne den entsetzlichen Druck der Einwirkung zu spüren? Deutschland! Wir wollten nicht daran glauben, daß die Entente auf unsere Verletzung ausginge, wir glauben es auch jetzt heute noch nicht, obwohl uns die Friedensbedingungen zum diesfälligen Tode verdammen.

Sollten wir noch allen den Völkerrechtswidrigkeiten Britanniens untätig das Hungern unserer Frauen und Kinder, unserer Eltern und Schwermtern mit ansehen, müßten wir nicht jedes Mittel ergreifen, um uns und unser Volk vor dem sicheren Untergang zu retten?

Wir taten es. Wir forderten die völkerrechtlichen Fesseln, die nach dem Vorgehen Britanniens längst zum Unrecht geworden waren und erklärten in enger aber bedrohlicher Anlehnung an die britische Beschlagnahme vom 2. 11. 1914 die Gewässer um Britannien zum Kriegsgebiet.

Wir gaben uns, „daß uns von der deutschen Admiralität verständliche Vorgehen in keiner Weise gegen den legitimen Handel und die legitime Schifffahrt der Neutralen gerichtet ist, sondern lediglich eine durch Deutschlands Lebensinteresse erzwungene Gegenwehr gegen die völkerrechtswidrige Seebeherrschung Englands darstellt, die sich bis jetzt in der feindlichen Einwirkung der Neutralen auf die vor Kriegsausbruch allgemein anerkannten Rechtsgrundlagen zurückzuführen lassen.“

Es wurde zu weit führen, die Note vom 20. 2. 15, die in englischer und eintrüglicher Sprache die rechtlich: Vage zur Darstellung bringt, vollständig hier wiederzugeben. Die Note schließt mit den Worten:

„Die deutsche Regierung wiederholt, daß sie in der bisher von ihr geübten Rücksicht auf die Neutralen sich nur unter dem stärksten Zwang der nationalen Selbstverteidigung zu den ergriffenen Maßnahmen entschlossen hat. Sollte es der amerikanischen Regierung vermöge des Bewußtseins, das sie in der Wankstunde des Geschehens der Wölher zu legen berechtigt und imstande ist, in letzter Stunde noch gelingen, die Gründe zu beseitigen, die der deutschen Regierung jenes Vorgehen zur gebieterischen Pflicht machen, und sollte insbesondere die amerikanische Regierung einen Weg finden, die Beachtung der Bonhorer Seerechtsklärung auch von Seiten der mit Deutschland Krieg führenden Mächte zu ermöglichen, so würde die deutsche Regierung ein nicht ohne große anzunehmendes Verdienst um eine humanere Gestaltung der Kriegsverhältnisse erweisen und aus der also geschehenen Genußnahme ihre Folgerungen ziehen.“

Der Einspruch, den die Staatenregierung auf Grund dieser Note an uns und die Briten richtete, bebaut wegen seines verständlichen und streng unparteiischen Tones größter Beachtung. Wir erklärten uns daraufhin sofort zur Aufgabe des Ubootkriegs bereit, falls von britischer Seite die Rohstoffe und Lebensmittel-einfuhr nach Deutschland freigegeben werde, aber die Briten antworteten der Staatenregierung in schriftlich abshander Weise.

So schlug unser Vorschlag, daß ein Genemittel die alte Rechtslage auf See wiederherzustellen, seht, weil Britannien sich die Hungerpestide nicht erwidern lassen wollte.

8. Nun folgte jene bekannte Entwidlung. Die Briten verkündeten, sie würden alle Waren deutschen Ursprungs, gleichgültig, wenn sie zuerst gehandelt, von den neutralen Schiffen herunterholen. Wieder protestierten die Vereinigten Staaten, indem sie sich schrieben, — daß ein solcher Umgang an Neutralität gegenüber Britanniens Feinden bedeuten würde, wenn sie diese Verweigerung gutließen, die unvereinbar ist mit den heiligen Pflichten der Vereinigten Staaten.“ Alle Neutralen schloßen sich diesem Einspruch an. Aber es blieb bei den britischen Maßnahmen, die Verantwortung der neutralen Noten erfolgte überhaupt erst nach mehreren Monaten.

Später legten die Vereinigten Staaten unter eingehender Darlegung der Sachlage und Betonung des völkerrechtswidrigen Verhaltens der Briten noch einmal Verwahrung ein; es war wiederum vergebens, die Briten leugten sich über alle Einwände nichtschuldig hinweg.

9. Um sich der warnungslosen Behandlung durch unsere Uboote zu entziehen, pflegten die Briten auch auf Geheiß ihrer Regierung neutrale Flaggen zu benutzen, auch dies ein nach Voge der Dinge rechtlich nicht zu billigendes Verfahren; ja sie gingen unter dem Schutz der neutralen Flaggen zum verächtlichen Angriff gegen die Uboote vor.

In aller Gedächtnis ist nach das an die Zeiten schimmerten Exträberetums gemahrende Vorgehen des britischen Kriegsschiffs „Baralong“, das unter Führung des Kapitäns „Hawley“ am 19. April 1915, das bei einem neutralen Dampfer zur Untersuchung angehalten lag, unter Verletzung seiner erstöfene und das Uboot vernichtete.

Einige Leute des Boats, die sich an Bord des neutralen Dampfers gerettet hatten, wurden hier von der Besatzung der „Baralong“ in hiesiger Weise abgeschlachtet, obwohl sie vollkommen wehrlos waren, und diejenigen, die schiffbrüchig im Wasser herumschwammen, wurden mit Bleien abgeschossen oder mit Pistolen erschossen. Der Bericht des ebenfalls verkommenen amerikanischen Zeugen des Vorfalls schließt: „Sodann kehrten die Seeleuten ab „Baralong“ zurück. Es herrschte große Freude unter ihnen.“

Es führten die Briten die sich der Herrschaft der Meere rühmen, Recht gegen uns, die sie auch in der höchsten Not unter Vorkerand mit vornehmen Waffen vertheidigten. Man könnte dies Verbrechen als die unmensliche Tat einer einflussreichen Mächtigkeits betrachten, wenn die britische Regierung sich nicht selbst schuldig gemacht hätte, indem sie, har jeder Scham und Gerechtigkeit, sich nicht schuldig vor die gemeinen Verbrecher und Tödschläger der „Baralong“ gestellt hätte.

Eine einzige Schande mit diese Tat für die britische Marine und Regierung fließen. Daß sie obenrand das Völkerrecht verletzte, das die Rettung der schiffbrüchigen verlangt, ist der Welt kaum zum Bewußtsein gekommen, weil das Gefühl des Mischens jede theoretische Erklärung des Rechts überhöhte und unanständig machte.

Nicht besser war das berüchtigte Verhalten des britischen Fischdampfers „King Stefan“, der wie mehr und weniger auf dem verunglückten Luftschiff „L. 19“ in der Nordsee herumtreibende Besatzung nicht aufnahm, sondern dem unermüdlichen Wellentode in anglicher Weise preisgab.

Die Herabkunft der Leute hätte keine fernmündigen Schuldsigkeiten geboten und nicht auch für die Briten vergebens gemessen. Hier kann also nicht die Furcht oder die Erregung der Wespung der Grausamkeit gewesen sein, sondern sie entropfung kalter, planmäßiger Vernehmung.

Wichtige Beispiele lassen sich beliebig vermehren, ich erinnere an die Behandlung des Charvantsants zur See „Georgina“ von „L. 11“ und an den Tod unserer Torpedobootbesatzung, deren Boot in strömigem Kampf mit dem weit überlegenen Feind in den Hoofden gesunken war.

10. In jenen Monaten der Jahre 1915/16 vollzog sich zunehmend die Verwirrung der Grenze zwischen Kriegs- und Handelschiff, indem die Besatzung der letzteren allgemein „angorndert und durchgeleitet wurde.“

Wie war denn die völkerrechtliche Stellung solcher bewaffneten Handelschiffe?

Im Jahre 1911 hatte die britische Regierung in Lieberens

Stimmung mit dem Reichstempfinden der ganzen Welt geschrieben: „Bewaffnete Schiffe gelten als Kriegsschiffe.“ Aber dessenungeachtet hat die britische Regierung durch die Erklärung ab, daß die Admiralität die Bedereien aufgelordert habe, zum Schutz gegen die in gewissen Fällen von kleinen Hilfskreuzern drohenden Gefahren eine Anzahl erhaltlicher Einiedarbote zu bewaffnen, die dadurch aber nicht etwa selbst den Charakter von Hilfskreuzern annehmen sollten. Die Regierung wollte den Bewaffnung dieser Schiffe die notwendigen Gefährnisse, die genödigende Munition und geeignetes Personal zur Schulung von Bewaffnungsmannschaften zur Verfügung stellen.“ (Z. deutsche Note vom 10. 2. 1916.)

So wurde das geltende Recht ohne Bedenken verdrängt, bis es den eigenen Wünschen entsprach. Um aber dem Reichsentscheidungen der Welt etwas entgegenzukommen, verfertigte die britische Regierung im August 1914 der Staatenregierung, die

„nie zur Vorbereitung bewaffnet werden, daß sie infolge dessen niemals feuern, es sei denn, daß zuerst auf sie gefeuert wird.“

Welche Salbtheit! Welche vermorrene rechtliche Vagel!

Was ist die Grenze zwischen Kriegs- und Handelschiff, zwischen Angriff und Verteidigung? Ich habe mir oft den Versuch erlaubt, die völkerrechtliche Bewaffnung der feindlichen Handelsschiffe zu erproben, dadurch, daß ich über oder unter Wasser an sie heranfuhr, — sie haben nie geögert, ihrerlei das Feuer zu eröffnen. Es gibt nur ein klares Untercheidungsmerkmal: das ist dies: „Das Kriegsschiff trägt Waffen, das Handelschiff keine.“ Das ist eine so einfache und so sichere Regel, daß sie auch die feindlichste Menge in Böhretheit für Beobachtungswort war, bis Britannien für zurechtmäßig hielt, diese zu vernichten. Für unsere Regierung ist die Bewaffnung stets die einzig maßgebende Grenze geblieben und in diesem Sinne in der schon oben angeführten Note vom 10. 2. 1916 der deutsche Standpunkt wie folgt festgelegt:

„Die deutsche Regierung hat keinen Zweifel, daß ein Kaufschiff durch die Verwierung mit Gefährnissen kriegsmäßigen Charakters erhält und zwar ohne Unterschied, ob die Schiffe nur der Verteidigung oder auch dem Angriff dienen sollen. Sie hält jede kriegerische Beteiligung eines feindlichen Kaufschiffes für völkerrechtswidrig, wenn sie auch der entgegenstehenden Auffassung dadurch Rechnung trägt, daß die Besatzung eines solchen Schiffes nicht als Piraten, sondern als Kriegsschiffe behandelt.“

Darin lag viel Entgegenkommen, denn nach Ansicht mancher Völkerrechtsschreier übersteigt der Kapitän eines bewaffneten Handelschiffs mit der Schänne um den Hals an die Raß als gemeiner Seeräuber und Fränktraher.

Diese deutsche Auffassung schloß weiter die einzig richtige Forderung in sich, daß bewaffnete Handelschiffe auch die Kriegsflagge führen dürfen, wenn die Neutralen als Aktionsfahrzeuge behandelt werden müßten, d. h., um die wichtigste Beschränkung her vorzubehalten, daß die Neutralen ihnen einen höchstens zeitlichen Aufenthalt gemähren dürfen.

Aber die Neutralen, auch die Vereinigten Staaten, beugten sich der britischen Seerechtsvergewaltigung. Ich entsinne mich noch lebhaft der Spannung, mit der wir im Herbst 1916 um den Ren-Park der amerikanischen Küste näherten, erwarteten wir doch hier nur unbewaffnete Handelschiffe zu treffen. Denn bei streng sachlicher Handhabung der Neutralität seitens Amerikas hätten die Briten vor dem Anlaufen amerikanischer oder anderer neutraler Böden ihre Gefährnisse abmontieren und verkaufen müssen, um die Teilnahme an einem Seefrauentat zu bekommen, der genödigende Zeit und Gelegenheit hat zum Höfchen und Einladen der Frachten. Aber unsere Annahme trog, jeder größere Dampfer trug am Heck ein langes Gefährnis und hatte auch so keinen Dampfer der Neutralen zu fürchten.

Es braucht wohl nicht betont zu werden, daß die Amerikaner sich nicht um Schwachheit vor der Briten zu bekümmern hatten, dedie sich um den Streit um die britischen Admiralität und daher galt auch hier die Macht mehr als das Recht.

In der schon mehrfach zitierten Note vom 10. 2. 1916 sagt die deutsche Regierung:

„Im Laufe des Krieges wurde die Besatzung englischer Kaufschiffschiffe immer allgemein bewaffnet. Aus dem Verhalten der deutschen Seestreitkräfte wurden zahlreiche Fälle bekannt, in denen englische Kaufschiffschiffe ohne weiteres zum Angriff auf sie übergingen, wobei sie sich häufig auch noch solcher Schiffe bedienten.“

Die Aufklärung über das geschilderte Vorgehen der bewaffneten englischen Kaufschiffschiffe enthalten die gegebenen Nachrichten der britischen Admiralität, von deutschen Seestreitkräften auf weggewonnenen Schiffen gefunden worden sind. Es regeln sie ins einzelne den artilleristischen Angriff englischer Kaufschiffschiffe auf deutsche Untereboote. Sie enthalten genaue Vorschriften über die Aufnahme, Behandlung, Festhalten und Kontrolle der an Bord der Kaufschiffschiffe übernommenen britischen Gefährnismanschaften, die in 8. in neutralen Höfen keine Uniform tragen sollen, also offenbar der britischen Kriegsmarine angehören. Vor allem aber ergibt sich daraus, daß diese bewaffneten Schiffe nicht etwa feindlichrechtliche Maßnahmen der deutschen Untereboote abwarten, sondern ohne weiteres angreifen sollen.

Und weiter:

„In allen diesen Befehlen wird auf die Geheimhaltung der größte Nachdruck gelegt, und zwar offenbar deshalb, damit das völkere Gleichgewicht und mit den britischen Zusicherungen in vollem Widerspruch stehende

Vorgehen der Rauffahrtschiffe dem Feinde wie den Neutralen verbotzen bliebe."

Eine zurückhaltende Sprache einem Feinde gegenüber, der von Fall zu Fall, von Monat zu Monat das Völkerrecht verleiht, war wohl kaum denkbar.

Zu dieser Sprache passte unsere Haltung. Es hat uns ja von jeher an unbedenklicher Rücksichtslosigkeit gefehlt. Wir schonten immer noch die neutrale Flagge und setzten uns dadurch allen scheußlichen und völkerrhetorisch zu verwirklichter Kriegspolitik der feindlichen Kriegs- und Handelschiffe aus, die im Gewande friedliebender Neutralität unsere Waaren in unsere Häfen brachten.

Unter dem Zwange dieser Lage ging die deutsche Regierung im Februar 1917 endlich zum uneingeschränkten U-Bootskrieg über und erfüllte damit die Hoffnung, die wir Seeschiffere schon seit Jahr und Tag gehabt hatten. Wir schlugen los und verenkten mit wenigen Ausnahmen im feindlichen Sperrgebiet alle Schiffe, die wir dort trafen und fanden bald mehr vor der Schwelle des Gieges. Warum er uns einjagte, mag einer anderen Ausarbeitung vorbehalten sein. Einer der Gründe war jedenfalls, daß wir zu lange geögert hatten. Der Vorprung, den die Feinde durch die völkerrhetorische Art ihrer Kriegsführung gewonnen hatten, war zu groß, Deutschland bereits zu ausgehungert, zu entrüftet, materiell zu sehr verarmt, als daß es den damals noch drohenden Gegner, der sich auf die Zufuhr der ganzen Welt stützte, noch hätte niederringeln können.

Wir brachten zusammen, wie mit ein britischer Offizier bei der Abgabe unserer Urkunde in Garnid faste, im letzten Augenblick, wenig später hätte Britannien die Waffen strecken müssen!

Welch ein Sieg wäre das gewesen! Nicht allein der Sieg unseres Vaterlandes über die Welt, sondern ein Sieg der selbstlosen Mitherrichtung über die aufs höchst gesteigerte Selbstsucht, ein Sieg der Gerechtigkeit über die Person. Am besten erfüllt

dies, wenn wir noch einmal kurz die britischen Maßnahmen an uns vorübergehen lassen:

Den feindlichen Einwohnern Deutschlands wurde die Nahrungs- und Futtermittel abgegriffen, viele Sammelzentren (Häfen) anderen den Feinden zum Geßir; die Neutralen wurden in die Blockade mit einbezogen, ihre Einfuhr wurde ihnen hierneße zugemessen; unsere Handelsleute wurden von den neutralen Schiffen gegen jedes Recht beamteteholt; Lazarettchiffe wurde beschlagnahmt; die freie See wurde gesperrt und zum Spielball britischer Willkür gemacht; fremde Frigaten wurden nach Ostindien mitgebracht; herumtreibende deutsche Hilfsschiffe wurden nach Ostindien, Ostafrika, Ostindien oder man schlug sie tot; den Neutralen wurde jeder Verkehr mit uns unterbunden; Handelsfahrzeuge wurden bemannet und benutzten — Völkerrecht hin, Völkerrecht her — unbekümmert neutrale Häfen und fährten mit allen Völkern den Kampf gegen den allzu christlichen Feind.

Es sieht das britische Völkerrecht aus, das, wie ein britischer Geflehter bezeugt, in seiner Anwendung so weit herabzuwahren ist, als die Rücksicht wegen kann, die geltenden Bestimmungen zu spannen und zu verlegen."

Die "Rücksicht" Wir Deutsche pflegen dafür einen anderen Ausdruck zu gebrauchen.

Es ist zu spät. Wir wollen nicht jammern, sondern die Zähne aufeinanderbeißten, arbeiten und wirken, die tiefen Wunden, die unserm schwer gepriesteten Volk geschlagen sind, heilen, um das Leben wieder lebenswerter zu machen; aber wir wollen die schmerzhaften Gebrechen nach friedliebender Betätigung nie vergessen, daß rechtliche Bindungen unseren Feinden nichts gelten, und wir auf militärischen Schutz weder zu Lande noch zu Wasser verzichten dürfen. Einst kommt der Tag, wo die Welt von dem Blutgang Britanniens betreit wird, und da wollen wir nicht fehlen, — das sind wir unseren Toten schuldig.

Torpedofahrt zur feindlichen Küste.

Von Werner Zette, Kapitänleutnant a. D.

Nachdem die deutsche Flotte schon bei Kriegsausbruch hatte feststellen müssen, daß gegen alle Erwartung der Engländer seine Seemacht zurückzieht, und später, daß er anschließend in Folge der deutschen U-Bootsfolge sich zum vorläufigen Verzicht, einsehlich für den Abbruch des Gegners durch stärkere Mittel zum Kampf zu fordern. Nicht nur Kampfstoff fährte zu diesem Entschluß, sondern die Ansicht, die englische Flotte durch lebensfähige Tätigkeit von unserer Seite zu verhindern, stärkere Kräfte gegen die Dardanellen nach dem Mittelmeer zu detachieren.

Da die verbleibenden Streifzüge durch die Nordsee zu keinem positiven Ergebnis fährten, sollte nimmere zu planmäßiger Beschäftigung der englischen Küste geschritten werden.

Nach der ersten Beschäftigung nach Westlich durch unsere Schiffsflotte und so am 19. 12. 14. der zweite Angriff statt mit der Bombardierung der letzten Fährte Scarborough und Hartlepool. Der Angriff geschah während der Nacht. Das Wetter war zunächst sehr schön, die See ruhig. Mein Torpedoboot „S. 31" stand mit der Flottille weit vorn bei einem der Schiffskreuzer fährten kleinen Kreuzer. Die Zienenschiffe bildeten sichmützen vor uns an einem bestimmten Punkte in der Nordsee. Für den folgenden Morgen eine Aufnahmehellung für den Fall, daß die Kreuzer und Flottilien sich vor überlegenem Feind zurückziehen mußten.

Die Nacht verlief ohne wesentlichen Ereignis. Ab und zu passierten wir auf weiters Entfernung einzelne weisse Dächer, die wohl von Fischerfahrzeugen herrühren konnten. Wir bemerkten es, nahe an ihnen vorbeizulaufen, da stets mit der Möglichkeit gerechnet werden mußte, daß sie unsere Annäherung mit Kampfspruch an die Engländer melden würden. Das wollten wir aber nicht; denn unser Vorkampfspruch mußte überdauern können, wenn er wirksam sein sollte. Daher wurde in Aufs der Nacht das Wetter sehr schön. Früher Wind aus dem Nordwesten, der Himmel bezog sich, schwere Wolken bildeten sich rings, und völlige Finsternis herrschte bald schon nach Mitternacht. Die Flottille fuhr geschlossen hinter ihren Kreuzer, absteigend und tauchlos. Nur das Meeresteleuten in Quales und Kleinwasser mochte nach außen hin noch den Standort erkennen lassen.

Mein Feind kam in Sicht. Gegen 3 Uhr früh hatte der Seemann bereits zu zusammen, daß wir auf der Torpedobootsbrücke dort durchdringt waren. Das weiter ging es. Unermüdlich weiter! — Das Donnerwetter! Was ist das? Achteraus ein heller Schein. Sind die uns doch auf den Feinden? Ein englisches Erkennungssignal? Wohllich-welch leuchtet in ziemlicher Höhe das Licht. Es muß noch sein. In höchst ist nicht vorhanden. Die Boote schlossen an und stießen und nahmen Wasser über, daß man sich selbstlos muß, um nicht über Bord zu gehen. Und bei der See ist Rettung sehr schwierig. Selbst der kleine Kreuzer, der uns führt, arbeitet stark. Ich sehe zum sonderbälligen Male nach der Uhr. In einer halben Stunde werden die letzten erlöset. Hell wie das aus den Nebel. Hilfen mir! Gelde! Die Boote sind noch nie erlöset! Wie rücken unsere Kurs jetzt etwas mehr nach Steuerbord auf den Punkt zu, von dem aus wir die hinter uns

Hartlepool anteuernenden Schlachtskreuzer außer Sichtweite von ihnen nach Norden sichern sollten.

— Noch 10 Minuten — noch 5 — noch 2, — noch eine Minute. — Jetzt — Jetzt ist es so weit. Da laßt uns das Herz. Deutsche Schiffe donnern dem Briten ins Land! — Ob nun wohl endlich er kommt? Ich denke mir, rasen mich zu noc. Wohl, wenn jetzt der Dacht ihm diese Kunde verbreitet. Schon ist's noch für die große Flotte, daß das ihr geschieht, und nun schon zum zweiten Male! — Von den Ratten!

Aus Norden nach sich kein Feind. Kein Kampfspruch von anderer Seite meldet irgend etwas über Sichten englischer Schiffe.

— Eine halbe Stunde läuft die Beschäftigung dauern. Sie verzehrt ohne Störung, und wir freuen uns des gelungnen Ueberfalls. Uns Torpedobooten hätte es allerdings beim Zufammenstoßen mit stärkerem Feind übel ergehen können, da bei diesem Seegang die kleinen Fahrzeuge recht behindert waren.

Nach Ablauf der vereinbarten Zeit fahen wir wieder von der Küste ab, um unter Führung unseres Kreuzers dem Sammelplatz in See zuauferen. Da der Wind langsam nach links dreht, bekommen wir die See bald etwas von achtern, so daß die Fahrt ruhiger, der Aufenthalt auf der Küste angenehmer wird. Auch das Deck benehrt sich allmählich; Heiser, Schreiber, Sternwart riskieren eine Zunaue noch frischer Luft. Auf allen Gesichtern malt sich die Freude darüber, daß es nun nach gelungener Streife wieder nach Hause geht. Ich habe 19 Stunden ununterbrochen auf der Brücke gestanden, bin rechtshafte müde und lege mich unter Deck auf die Kiste, fährteherhändig im Gang. Das Mittagessen verlege ich mir; schlafe lieber.

Doch die Ruhe dauert nicht lange. Gegen 1 Uhr schallt plötzlich die Alarmglocke. — Da lohnt wieder so ein verflörter Kerl von Signalpost auf der Brücke am Alarmknopf, denke ich. Schreckend ist es für die jedoch schon über meiner Reckite das Feindschiff. Ich fährte nach oben und erhebe mich sofort an Bordbord achteraus zwei schnelle englische, kleine Kreuzer, die mit hoher Fahrt auf uns zu laufen und aus 50-80 Kilometer Entfernung nimmter zu unserer Flottille hineinfeuern.

Engelne Granaten kommen dicht neben meinem Boot ein. Da der Torpedobootsbrücke bei Tage auf so unmaßliches Ziel und bei höchstem Wetter nicht ausschloß ist, ist die Flottille sich ergrätzig müde und sucht unter dem Schutz des eigenen Kreuzers nach Einfößen auszuweichen. Wo wir können, unterfährten wir das Schiff mit unserer Mittelreie.

Sehr schnell kommt uns aus dem neuen Kurs Hilfe: Von Südwesten her nähert sich ein dritter, noch ein kleiner Kreuzer der Bombardementstruppe Scarborough, die nun ihr jetzt überlegenem Feind auf den Feind rücken. Zwei deckende Salven veranlassen die Engländer zu vorbeigehenden Wüdhren. Es war allerhöchste Zeit, denn in Sid kommt sich schwere feindliche Schiffe in Sicht, allerdings auf fürs West. Die See ist heilich. Wenn die uns unter ihr schwerer Kreuzer nehmen dann Reckite schallt um ein Al, denn unsere Schlachtskreuzer sind noch nicht an. Ein Angriff von uns wäre bei der ungenügigen taktischen Lage sicherer Untergang, ohne die geringste Aussicht auf Erfolg.

Zugleich nimmt das Geschick der kleinen Kreuzer seinen Fortgang, wenn auch mit verminderteter Heftigkeit, da die Engländer langsam fachen. Sonderbar, — die feindlichen Schiffschiffe schmecken. Bewußt können sie bei der leicht diegenen Luft auf die große Entfernung — ich schätze 130 Kilometer — über Grund und Feind nicht genau unterscheiden, jedoch sie folgen

auch nicht. Im Gegenteil scheint mir jetzt der Abstand schnell größer zu werden.

Banglum, Strich für Strich ändern wir Auto nach Osten zurück; im Laufe von etwa einer halben Stunde kühlt sich allmählich die Rage. Die englischen kleinen Kreuzer bleiben immer weiter zurück, da das Feuer der unsrigen sie zu heilig mitgenommen hat; die Großkampfschiffe kommen im Westen aus Sicht. Wir sind durch! Gott sei Dank! Denn die Situation war nicht sehr gemächlich gewesen. Gute Führung und Glück hatten das ihre getan.

Mit hoher Fahrt wird die Heimreise fortgesetzt, während der ich nimmher, um im Fall der Wiederholung zur Hand zu sein, auf der Brücke bleibe. Doch nichts ereignet sich mehr. Ungemach weicht bald der Tag, und nach Beoor wird die deutsche Küste gewonnen, ist völlige Dunkelheit hereingebrochen. Noch etwa vier weiteren Stunden ist das heimatische Feuer erreicht, und wir landen ein. Der Schlag war gelungen und ohne Verluste für uns. Immerlich waren wir jetzt davon überzeugt, daß nun dem Engländer das Maß voll wäre, und er in kürzester Zeit vorrücken würde, um Vergeltung zu üben. — Wir irren.

Was der Seemann erz...

Das dicke Schiffsaus

am Bug war von den Schauerleuten mit vieler Mühe von einem Platz auf den anderen geschleppt worden und lag nun gemächlich und behäbig in der Sonne.

Es beherrschte die Situation, denn vor daran vorübergehend, dessen Augen sprachen: Der Strandside ist zuverlässig, der nimmt es mit jedem auf!

Das kränkte einige Manilla-Läden in dem Tau; sie fühlten sich schon längere Zeit zurückgesetzt, weil niemand einen Wink für ihre besonderen Qualitäten zu haben schien. Ihre Ungleichheit nahm zu, daß sie dem Tau das Recht bestritten, als eine Gesamtheit aufzutreten und für sie zu repräsentieren.

„Wir verlangen die Respektierung unserer Eigenart!“

„Jahoh, separieren wir uns und bilden wir unseren eigenen Volksstaat!“

Allgemeine Zustimmung. Man gründete einen Agitationsfonds und legte sich kräftig für seine Ideale ins Zeug. Die natürliche Schwermüdigkeit ließ es entschuldbar und natürlich erscheinen, daß die Agitation in der Hauptfache einigen außerordentlich beweglichen Katten übertragen wurde. Diese leisteten für den Losrennungsbanken ganz vorzügliche Dienste, natürlich in ganz selbstloser Weise, da sie ja gar nicht zum alten Vaterland gehörten.

Schließlich war das Werk vollbracht. Das framme, festgedrehte Tau zählte zu den gereiften Begriffen. Als der Dampfer nächsten Tages losgemacht worden sollte, rief es in drei Tönen.

Der Mann befah den Schaden, dann trat er dem Schiffsjungen zu. „Zellen, schmeißt die Enden in die Kämpel!“

Ein Haifisch

Ich mußte Tod gegen eine Part. Warum? Dirich überließ, der Übermaat, hatte eine Gorgone nach ihm geworfen und ihn dabei nicht unerheblich geschnitten. Seitdem wird der Hai nicht aus dem Kielwasser der Part, und somit irgend etwas über Bord fiel, schnappte er es der Part weg. Auf diese Weise waren Einarichs Schwager, Claus Jansen, Schiffsgeladene Stiefel, Deletts neue Rollende verschunden. Auch kleinere Dinge verlorste sich der Hai ein, aber beständig hat ihn das nicht, er wartete auf Dirich überließ. Der hatte aber keine Weigung, seine Summbie zu erwidern, bis der Räger der Romanen über ihre mannigfachen Verliche im den Kampf mit dem Hai zu einem Ehrenstück machten. Aber der Hai war zu schlau, um sich nochmals seiner Gorgone auszufragen. Da verteil Dirich auf ein anderes Mittel. Er brachte zwei Barndämme, die er mit Kinnasid gefüllt hatte, aber Bord in Sicht und ließ einen nach dem andern ins Meer fallen. Der Hai verschlang beide und ward nicht mehr gesehen. Seitdem wagt er, daß äußere Leiden nicht die schlimmsten sind.

Ans Luv und Lee

Italische Gerichte über Verkauf von Bremer Aktiengesellschaften.

U. O. Welter und die Hansa-Flagg-Werke in Bremen an Americaner verkauft werden sollen, weidet unser Bremer Mitarbeiter, daß neuer derzeitige Gesellschaftsverhältnisse noch darauf hinzielende Verhandlungen stattgefunden haben. Die schon früher geführten und jetzt wieder aufgenommenen Verhandlungen wegen Verkäufen von einzelnen Schiffen des Norddeutschen Lloyd in Südamerika haben nichts mit einer Gesellschaftsübertragung zu tun. Es mögen wohl Aktien-Ankäufe für ausländische Rechnung an der Börse im Zusammenhang mit dem schiedlichen deutschen Ballaststand in stärkerem Umfange erfolgt sein und den Anlaß zu den falschen Gerichten gegeben haben. Wegen die durch solche Aktienanäufe an der Börse der Selbstständigkeit des Norddeutschen Lloyd drohenden Gefahren hat sich der Norddeutsche Lloyd wie zahlreiche andere deutsche Gesellschaften durch entsprechende Statutenänderungen geschützt. Die Verkaufsgeschichte über die U. O. Welter und die Hansa-Flagg-Werke werden von Seiten der Verwaltung als aus der Luft gegriffen bezeichnet.

Das deutsche Handelschiff als Kunstausstellung.

Einen interessanten Vorlesung macht der bekannte Hamburger Architekt Fritz Schumacher in einem Aufsatz „Unser künstlerisches Verhältnis zum Ausland“, den er in der Deutschen Rundschau veröffentlicht. Um dem Ausland einen anschaulichen Begriff von unseren künstlerischen Leistungen zu bieten, empfiehlt er die aufstrebend vollendete Durchbildung unserer Uebersee-Dampfer, deren jeder „eine kleine, in sich geschlossene Ausstellung unserer technischen und künstlerischen Kultur“ darstellen kann. Diese Ausstellung reist von selber in fremde Lande, und vor allem hat sie von selber ein Publikum, das aus nächsten Beurteilern der verschiedensten Stimmrichtungen gemischt zu sein pflegt, und das durch die natürlichen Umstände gezwungen ist, das in sich aufzunehmen, was man ihm sagen will. Ein gutes Schiff oder ist ein Objekt, an dem man etwas von lebendiger Kultur zu zeigen vermag, wie es kaum zum zweitemal mehr vorkommt, nicht nur, weil hier Technisches und Künstlerisches ungetrennt und eindrucksvoll ineinandergeht, sondern auch weil dies Künstlerische in den verschiedensten Schattierungen nebeneinander auftreten kann. Die Art, wie die einfachen Räume eines Schiffes, anknüpfend an die ungewöhnlichen gegebenen Verhältnisse seines konstruktiven Skeletts, charaktervoll ausgestaltet werden können, ist für den Künstler vielleicht das interessanteste aller Einzelprobleme, die aufstehen. Daneben aber entwickelt sich auch das ganze Gebiet des verschiedensten Lebensbedürfnisses mit allen seinen Ansprüchen, und das ist

für den Geldmachstrategen das besonders wichtige Feld.“ Wir können mit unsern Kräften, Fleißarbeiten, Kevanien und, bei zahlreicher Huzenoch, nicht nur mit den Werken unserer bildenden Kunst ein Ganzes schaffen, das sich ohne Willkür oder aufdringliche Besondereheiten den Bedürfnissen der verwöhnten Gesellschaft anpassen vermag.“

Die Erfolge der Minenucher.

Die in größter Maßstabe durchgeführten Minennumarbeiten der Westküste haben in letzter Zeit zu wichtigen Ergebnissen für die Schiffahrt und Seefahrt besonders wichtigen Ergebnissen geführt:

1. Durch den englischen Minengürtel der Nordsee hindurch ist ein 12 Seemeilen breiter direkter Großschiffahrtsweg von Vortum Affs nach Zerlichung freierlich geschaffen worden. Vollständig und bequem sind soweit vorhanden, die zu Anker vor dem 15. Juni ab benutzt werden kann. Während bisher die für Deutschland bestimmten Lebensmitteldampfer den großen Umweg über Doggerbank Helgoland machen mußten, gibt ihnen der neue Weg direkten Zugang zu den deutschen Vorhäfen; sie ersparen hierdurch eine Strecke von etwa 250 Seemeilen, d. h. bei einer Durchschnittsfahrt von jährlich 6 Seemeilen jährlich 20 Wegstunden für Dine und Adressierte.

2. Weidlich und norderlich Helgoland sind ausgedehnte Seegebiete, deren genaue Grenzen durch die „Nachrichten für Seefahrer“ bekannt gegeben sind, von demantieren Minen gesäubert und zur Ausübung der für unsere Lebensmittelförderung so außerordentlich bedeutsamen Seefischerei freigegeben worden. 3. Besondere Aufmerksamkeit zur Befähigung der Leebintenzgefahr in der engeren deutschen Bucht sind getroffen, indem, lediglich zum Unschädlichmachen treibender Minen, ein händiger Vairouffenbaken in den Stroden Guphaer-Wellgoland, Vortum-Wellgoland und Ehl-Wellgoland eingerichtet worden ist, die die Minenahme die zu Anker unter Lebensschiffahrt, namentlich aus im Hinblick auf die bevorstehende Wiederöffnung unserer Seebadestriebe, besonders zu begrützen ist.

Das deutsche Hochseefischereiboot T 136, mit dem Ober einer Minen-suchflotte an Bord, hat kürzlich dem dänischen Dänen Geberg einen Erfolg abgetan, um Verhandlungen über die Benutzung des Schjers als Vertriebsstütze für die deutschen Minenräumebelen in den nördlichen Vorber einzuleiten. Boot und Besatzung wurden in entgegenkommender Weise von den dänischen 3 ehorben aufgenommen. Als das Torpedoboot nach zweiseitigem Austausch den Dänen wieder verließ, geschah es unter lebhafter und freundlicher Anteilnahme der Bevölkerung.

Neues deutsches Torpedoboot im Bau.

Auf der Werft von Blohm u. Wolf wurde ein noch im Bau befindliches Torpedoboot von Stapel gelassen, das nach beendeter Ausrüstung an England abzuliefern ist.

Exquisit

Echter alter
deutscher
Cognac

† STAFRA

Die Perle der
Liköre



Cognacbrennerei
E. L. KEMPE & Co.
Aktiengesellschaft
OPPACH 1/SA

DIE GESUNDE FRAU

Die Begehrteste, wohnt doch in einem gesunden Körper ein gesunder Geist. Es wird daher gebieterische Pflicht

jeder Frau

die sensationelle Aufklärungsschrift über das bewährte

„ALVITOL“

umgehend zu lesen. Zusendung der Broschüre erfolgt gratis und franco durch die Med. Abt. der Firma

**Max Hahn G.m.b.H., Chem. Fabrik
Berlin SW 68
Alte Jacobstraße 1c.**



MAN BEZIEHE SICH AUF DIESES BLATT

Deutsches Hilfswerk für die Kriegs- u. Zivilgefangenen



8000000
unserer Volksgenossen, Männer im blühenden Alter, stehen vor dem körperlichen u. geistlichen Zusammenbruch. Eine Not ist groß, die Not der Gefangenen noch viel größer! Darum helft!

Die beste
Zahnpasta

Zahnwohl

abwärts zu haben

C. Schmittner,
Chem. Fabrik Zahnwahl
In der Kienard,
Ludwiger 50 7

!Rauchmaterial! für die Pfeife!

10 Päckchen M. 8.00 franko
Für Wiederverkäufer
50 Päckchen M. 32.00 an Chemnitz
100 „ „ 60.00 „ „
1000 „ „ 480.00 „ „

Versand per Nachnahme
Luise Langer Chemnitz i.S.
Kantnerstr. 39

Gegründet
1876

Vers. u. allen Plätzen Deutschlands

Möbelabrik Rob. Seelisch

BERLIN O. 112, Rigaer Straße 71-73 a
empfehlen

gute, preiswerte Möbel-Einrichtungen

154 Musterräume

Lagerfläche: 6896 q-Meter groß
Besichtigung ohne Kaufzwang gestattet