

24. 1. 1918

Heft 1 — 3. Jahrgang 1918

Einzelheft 15 Pfennig

Vierteljährlich M. 1,95

# Deutschland zur See

Stadt-  
bücherei  
Elbing



Unabhängige Wochenschrift

zur Förderung der deutschen Seegelung und der deutschen Flottenpolitik

Beischrift des Singetr. Vereins „Marinedanf“, Berlin SW 68

9272



Neujahr auf See.

Uebersmittlung von Neujahrswünschen durch Flaggenhähne auf einem Handelsdampfer

9272





# Continental Sperren einst und jetzt

Die Weltgeschichte liebt es, sich von Zeit zu Zeit in ihren Erscheinungen zu wiederholen, wenn auch infolge des Wandels der Zeiten gewisse äußere Erscheinungsformen und Maßnahmen ein anderes Aussehen erhalten. Andere Vordäter mußten, bevor sie das Maß des großen Frankreichs abgibteten, die schümme Zeit der napoleonischen Kontinentalperre über sich ergehen lassen, und wir, ihre Nachkommen, haben jetzt zu einem gewaltigen Schlags ausgeholt, um die Spätere, die jenes Maß, dessen Kern damals drückende Oeberschicht Napoleon I. für immer durch seine Maßnahmen vernichten wollte, über uns verhängte, zu zerbrechen und das Ziel wirklich durchzuführen, an dem die unbegrenzt erscheinende Macht des Starken scheiterte. Und wie man Winen durch Gegenwinen vernichtet, so hat Deutschland es wagemutig unternommen, die britische Hungerperre durch eine gemäßigtere und, wie wir hoffen, weit wirksamere Gegenperre zu beantworten und das gegen uns geschickten Todespfeil auf den Weisender zurückzustrahlen zu lassen.

Die Weltgeschichte ist eine unbescheidliche Lehrmeisterin, deren Weisheit man sich nicht unbedacht entziehen kann. Verbit diese Lehrmeisterin nicht gegen uns? Welch nicht jedermann, daß der große Plan Napoleons völlig mißglückte, daß die Folgen seiner politischen Handlungen schließlich ihn trafen und mit seinem Sturze beizutragen? Ist es deshalb geraten, in seinen Wegen zu wandeln? Prüfen wir den Verhältnis damals und jetzt, beugen wir den Fatalismus jener Maßnahmen und der heutigen nicht, lassen wir aber auch den Unterschied nicht unberücksichtigt, der zwischen den Machtverhältnissen und -mitteln jener Zeit und heute liegt. Der gemäßigten, hochorganisierten Arme Napoleons und seinen übertragenden Feldherrngeist stand keine gleichwertige Seemacht und kein Admiralat zur Seite, der auch nur entfernt an den Flottengeist des Kaiser's an zu rühmte hätte. Wohl konnte die Energie des mächtigen Imperators eine flutliche Flotte schaffen, wohl konnte sein Geist die Grundzüge des gigantischen Unternehmens gegen England hervorbringen, aber er mußte scheitern, weil es außer seiner Macht lag, das Volk der Franzosen zu einem Volk von Seeräubern zu machen und aus ihm Flottenführer hervorzugehen zu lassen, die den erprobten englischen überbieten konnten. Was bedeuten Namen wie Contre-Admiral, Mißfeld, selbst Villeneuve gegenüber Lord Keith, Collingwood und Nelson? England befand sich im unbedeutendsten Besitz der Seeherrschaft, im Besitz der gemäßigten Mittel, sie zu verteidigen, und im Besitz erprobter Flottenführer. Welches Verbot Napoleon nicht, seine Flotte war ungeeignet,

und dennoch war er vermessend genug, auf sein Volk zu trauen und den Kampf auf Leben und Tod mit England zu beginnen.

Seine junge Seemacht empfing die Todeswunde am 21. Oktober 1805, als die vereinigte spanisch-französische Flotte bei Trafalgar von der englischen Flotte unter Nelsons Befehl vollständig vernichtet wurde.

Napoleon mußte erkennen, daß er auf dem Wege der offenen Seeschlacht sein Ziel niemals erreichen könne. Sein bitterer Haß gegen England und seine alte Energie ließ es jedoch nicht zu, daß er sein Ziel aufgab; nur war er sich darüber klar, daß er sich zur Erreichung desselben anderer

lunen befehlen Vordern angetroffen wurden, für freizugelassen, ließ alle aus England kommende Ware als gute Waare bezeichnen und jeden Handel mit englischen Waaren verbieten. Eine effektive Maßnahme der britischen Inseln vermochte Napoleon selbstüberwindlich gar nicht durchzuführen; sein Verbot war also mehr ein Wunsch als die Schwere der Neutralen.

England blieb die Antwort nicht lange schuldig. Im Januar 1807 verbot eine englische Oebersichtsverordnung allen neutralen Schiffen das Einlaufen in französische oder unter französischer Aufsicht stehende Häfen. Auch hier waren also die Neutralen die Leidtragenden.

Napoleon antwortete mit einem solchen und sehreren Schachzuge. Er hatte sich in der Zwischenzeit in den Besitz der deutschen Hansestädte gesetzt und verbot nun in einem Verbot aus Warschau vom 25. Januar 1807 die fortwährende Einreise aller in den Hansestädten mit Besatzung belegten englischen Waren.

Nun aber sollte England zu einem furchtbaren Schlags gegen Napoleon aus, der um so intensiver wirken mußte, als England im Besitz der Mittel war, ihn tatsächlich auszuführen, während dem Franzosen solcher Mittel fehlten. England erklärte am 11. März 1807 die strenge Blockade der Küsten von der Ribs, Dener und Uns und aller jener Häfen, in die durch Napoleon unternommenen englische Schiffe nicht einlaufen

durften. Ferner bestimmte die britische Admiralität, daß alle Schiffe, die mit französischem Waare angetroffen wurden, eingezogen seien und daß nur die neutralen Waare in n Verbot stehenden Häfen und in ihrem Mutterlande aufrecht erhalten dürfen. Unbillig ergänzte sie diese Bestimmungen darin, daß alle anderen Schiffe nur dann mit ein in Blockierten Häfen Handel treiben dürften, wenn sie vorher einen englischen Hafen anletten und dort eine Abgabe von 20% des Wertes der geladenen Ware abhielten.

Aus der letzten Zeit, die Napoleon bis zur Ausführung seines Wagnisses vergeben ließ, ist zu erkennen, wie schwer es ihm wurde, diesen Haß zu bändigen. Diesem Haß gab er nach, indem er am 17. Dezember 1807 erließ er von Maland aus ein Verbot, durch das alle Schiffe, die sich den englischen Bedingungen unterwürfen, für ein Jahr abgewiesen und bei ihrer Aufbringung als gute Waare angelesen werden sollten. Als aber trotz dieser Verfügungen geschäftliche und amtliche Kontakte zwischen dem umfassen den Schließhandel in neutralen und freien Seehäfen zu betreiben, verbot er auf höchste e. gürnte Verbot, daß alle Kolonialwaren und alle aus englischen Kolonialwaren, mit einer 50% Steuer zu belegen, Waren herauszuführen, daß sämtliche englischen Waren zu verbrennen seien.



Die Towerbrücke in London, welche durch deutsche Fliegerbomben beschädigt wurde

Mittel bedienen müsse. Aus dieser Erkenntnis wird der Gedanke der Kontinentalperre geboren. Da bereits dieser Festlandperre tatsächlich ein auffallender Parallelismus zwischen damals und heute besteht, mögen die einzelnen Wahlen des englisch-französischen Zweikampfes hier etwas ausführlicher dargestellt werden.

Am 21. November 1806 erließ Napoleon durch ein Verbot aus Berlin die britischen Inseln in den Wiederstand, verbot jeden Handel, Verkehr und Briefwechsel mit ihnen freizulassen, erließ alle Seegänger, die von französischen Truppen oder deren Verbindeuten in den von



Zur Revolution in Portugal: Beschießung von Lissabon durch portugiesische Kriegsschiffe

(Fortsetzung folgt.)



Zur Hansezeit. Gewalttame Einschiffung von Waren vor Beginn einer Kriegsfahrt

# Die deutsche Hanza

## und ihre Bedeutung für Schifffahrt und Handel im Mittelalter

**D**urch die im 14. Jahrhundert geschlossenen Städtebündnisse, durch welche sich das Bürgertum gegen die Abgriffe der Fürsten und Ritter schützen wollte, wurde der schon längst vorhandene Gegensatz zwischen dem aristokratischen Fürstentum und dem republikanischen Bürgertum erheblich verschärft. Die Städte wurden durch Fehden und Kleinriege noch mehr veräufert, und die Ritter und Fürsten beaulten weiter die Warenzüge, erhoben Abgaben, erpressten Vbzogelder und erschwerten auf diese Weise den Bürgern, speziell den Kaufleuten, das Leben.

Die beiden wichtigsten Städtebündnisse, welche sich bildeten, waren der Schwäbische und der rheinische Bund. Die Ritter füllten sich nun auch verpflichtet oder sahen sich genötigt, sich ebenfalls zu vereinigen, um sich das angemaßte Vorrecht der Vererbung und der Fehde zu wahren.

Im Jahre 1277 brach dann der Schwäbische Städtekrieg aus, in welchem die Schwäbische und fränkische Ritterschaft unter Ulrich von Würtemberg besiegt wurde. Im Jahre 1287 kam es wieder zu einem gewaltigen Kampfe zwischen Fürsten, Rittern und Städten. Dieser sogenannte Städtekrieg tobte im ganzen Süden. Im Jahre 1298 unterlagen aber die Städte, trotz äußerer Anstrengungen, und die Bündnisse mußten aufgelöst werden. Dadurch verloren die Städte des Südens und Mittens ihre politische Bedeutung.

Demgegenüber erlangten schon vor dieser Zeit die Städte des Nordens und Ostens die Herrschaft über die Nord- und Ostsee. Kaufleute aus derselben Stadt schlossen sich zusammen, um ihre Fahrten gemeinsam zu machen und um sich gemeinsame Rechte im Auslande zu erwerben. Sie schlossen einen Bund, welchen man in Niederdeutschland „Hanza“ nannte. Die Gründer dieses Bundes haben sich wohl nie träumen lassen, daß sie den Grundstein für ein so gewaltiges Sees- und Landzugesbündnis des Handels und damit der damaligen Schifffahrt, wie es die Hanza tatsächlich gewesen ist, gelegt hätten.

Ohne Hilfe des Reiches, von den Fürsten und Rittern aus äußerste angeleitet, verschaffte dieser Bund dem deutschen Kaufmann die Vorkerrschaft über den nordeuropäischen Handel. Im Gegensatz zu den Nationen, welche sich gegenseitig durch blühende Fehden und Kriege aufrieben, strebte die Hanza, allen voran Lübeck, als Vorkerr der Hanza, Köln, Braunschweig und Ranzig waren auch besonders wichtig, nach der herrschenden Macht-

stellung im Norden. — Schon am 8. August 1258 stellte Bremen, das dem Bund beigetreten war, eine Artunde aus, aus welcher man die Verwaltung der Hanza deutlich erkennen konnte. Bremen mußte zum Nutzen der Hanza an der Verwaltung des Landes teilnehmen und sämtliche Verträge halten, welche im Namen aller Kaufleute abgeschlossen wurden. Als Strafe für den Kaufmann, welcher gegen die



Hanza-Flotte im Westsee (im Jahre 1450)



Lübeck im Mittelalter (nach Merian)

Verträge ver-  
steh, wird ange-  
führt, daß er aller  
seiner Güter und  
des Leibes be-  
raubt wird. Falls  
die Stadt Bre-  
men die Bedin-  
gungen nicht  
hält, soll dieselbe  
enig aus der  
Hanfa und von  
ihren Freiheiten  
ausgeschlossen  
werden. Ferner  
mußte Bremen  
der Stadt Ham-  
burg bei der Ver-  
folgung der See-  
räuber auf der  
Elbe Beistand  
leisten. — In der  
Artunde werden  
die Seeflädte und  
die Hanfa als  
zwei Begriffe  
aufgeführt, da sie  
aber beide Mit-  
glieder der Hanfa  
sind, handelt  
einer im Namen  
des anderen. Wen  
voran stand  
Lübeck, das auch  
die oben ange-  
führte Urkunde  
in Verwahrung  
nahm. — Wie schon  
oben gesagt, ist die  
Hanfa ohne Hilfe  
von Fürsten usw.  
groß geworden. Nur  
zu gelegentlichen  
Kriegen, welche im  
Interesse der ihr  
angeschlossenen  
Städte geführt  
wurden, verbündete  
sie sich mit Fürsten.  
So schlossen im  
Jahre 1361 die  
wendischen und  
pommerschen  
Städte, Hamburg,  
Bremen und Kiel  
mit dem preußi-  
schen Hochmeister  
und den Herrschern  
von Schweden  
und Norwegen ein  
Bündnis gegen den  
König von Dänemar-  
k, Waldemar IV.,  
welcher die Stadt  
Wisby überfallen  
hatte. Um die  
Stellen für diesen  
Krieg auszubringen,  
mußten alle Städte  
an der See und in  
Preußen ein Pfund-  
geld von den aus-  
geführten Gütern  
erheben. Ferner  
wurde die Anzahl  
der Schiffe und der  
Mannschaften  
festgelegt, welche  
jede der verbün-  
deten Städte  
stellen sollte: „zu  
bedienen und zu  
gehen die See zum  
Bedarf des gemei-  
nen Kaufmanns, zu  
gehen auf Schonen,  
Hland und Gotland,

Dieser Krieg, welcher  
1362 begann, nahm  
für die Hanfa einen  
unglücklichen Aus-  
gang. Trotz gewaltiger  
Küftung — die Flotte,  
welche gegen  
Waldemar ausfuhr,  
bestand aus ca. 60  
Schiffen,

3000 Besoffnete aus-  
zuführen — gelang  
es dem Lübeder  
Bürgermeister  
Johann Wittenberg,  
welcher den  
Oberbefehl führte,  
nicht, den Feind zu  
besiegen. Die Hanfa  
mußte für alle Städte,  
„die in der  
deutschen Hanfa  
sind“, einen Waffen-  
stillstand abschließen,  
welcher bis zum  
Januar 1364 galt.  
Während der Dauer  
dieses Waffenstill-  
standes sollte der  
Handel in fröhlicher  
Weise fortgesetzt  
werden. Der  
Feldherr Johann  
Wittenberg wurde  
für in diesem Felde-  
zug begangene Fehler  
und für andere  
Anliegen, die gegen  
ihn erhoben wurden,  
im Jahre 1363 auf  
dem Markte zu  
Lübeck hingerichtet.  
Im Jahre 1365  
wurde dann mit  
Waldemar ein  
wirklicher Frieden  
geschlossen.

Der Dänentönig gab  
jedoch zu immer  
neuen Klagen An-  
lass, auch der  
Norweger König  
hatte sich an, den  
deutschen Kaufmann  
zu bedrücken und  
ihn als Feind zu  
behandeln. Daher  
sahten die wendischen  
Städte den Entschluß,  
im Verein mit  
Schweden, Mecklen-  
burg und anderen  
norddeutschen  
Fürsten ihre Rechte  
den beiden Königen  
gegenüber mit  
Waffengewalt zu  
wahren.

Im großen Saale  
des Röhmer Rath-  
hauses fand zu  
diesem Zwecke  
am 19. Novem-  
ber 1367 eine  
Berlammung  
statt, in welcher  
die anwesenden  
Vertreter der  
Städte die Stöl-  
ner Konföderation  
schlossen.

Außer den Stäl-  
ten — Stralund,  
Wismar, Lübeck,  
Rostock, Thorn,  
Köln, Elbing,  
Kampen, Har-  
derwijk, Ulburg,  
Amsterdam und  
Briel, welche  
Vertreter gesandt  
hatten, werden  
viele andere  
Städte voll-  
macht geschickt  
haben. „Am  
mancherlei Un-  
recht und Schan-  
den, das die  
Könige von Däne-  
mark und Nor-  
wegen tun und  
getan haben dem  
gemeinen Kauf-  
mann, wollen wir  
ihre Sünde sein.“  
Es wurde wie-  
derum die Ver-  
messung der Schiffe  
und Mannschaften  
auf die einzelnen  
Städte verteilt, ein  
Pfundgeld zur



Hamburg (nach Merian)

mitnehmen außer der  
Schiffsbesatzung,  
Bedienungsmann-  
schaften und dem  
sonstigen Troß gegen

festung der Schiffe  
und Mannschaften auf  
die einzelnen Städte  
verteilt, ein Pfund-  
geld zur



Wisby (nach Merian)

Bedung der Kosten erhoben und sonstige Bestimmungen erlassen.

Nachdem die Städte mit verchiedenen Fürsten ein Kriegsbündnis geschlossen hatten — das nötige Geld für diese mußten natürlich die Städte herbeibringen — erließen am 5. Februar 1368 Lübeck, Stralsund, Rostock und Wismar an König Waldemar die Kriegserklärung.

Trotzdem die Klagen nicht so groß waren wie 1362, errangen die Städte unter dem Lübecker Bürgermeister Bruno Walsendorp einen glänzenden Sieg. König Halon war geneigt, um Waffenstillhand zu bitten, und den Dänen drohte auch der Untergang. Viele schloßen darum am 30. November 1370 einen vorläufigen Frieden, welcher am 24. Mai 1370 in Stralsund festgesetzt wurde. Als Früchte dieses Krieges bekamen die Städte den freien Handel durch das ganze Reich zu Wasser und zu Lande gegen die festgesetzten Zölle gewährt, die alten Vorrechte wurden wieder eingeräumt. Als Entschädigung für die Kriegskosten und zur Sicherung des Wertes erließen die Städte auf fünfzehn Jahre die schonenischen Schiffer und vertriebene Bogaten nebst  $\frac{1}{3}$  der Einkünfte.

1376 wurde auch mit König Halon Frieden geschlossen, welcher ebenfalls die früher gemachten Freiheiten bestätigen mußte. Dies nötigten auch die Hanseaten ihren Einsitz, indem sie zur Bedingung machten, daß ihre Schiffe mit wechender Flagge in die Häfen einlaufen durften.



Innenaum des Schifferhauses in Lübeck

Groß war der Triumph über die besiegten Fürsten. Die Kaufleute hatten erkannt, daß Einigkeit stark macht, sie schloßen sich den nordischen Königen vollkommen gewachsen. Der Hanse lag nicht daran, durch die geführten Kriege gegenwärtiges Land zu gewinnen, sie wollten nur den Handel der Kaufleute fördern und ihn erweitern

und den Kaufleuten neue Abzagebiete verschaffen. Sie führte nur Kriege, wenn die friedliche Erhaltung ihr Ziel nicht erreichte. Verlangte diese, griff die Hanse aber ohne Zaudern zu den Waffen, fanden ihr doch 248 Kriegsschiffe mit etwa 12000 Mann Besatzung zur Verfügung.

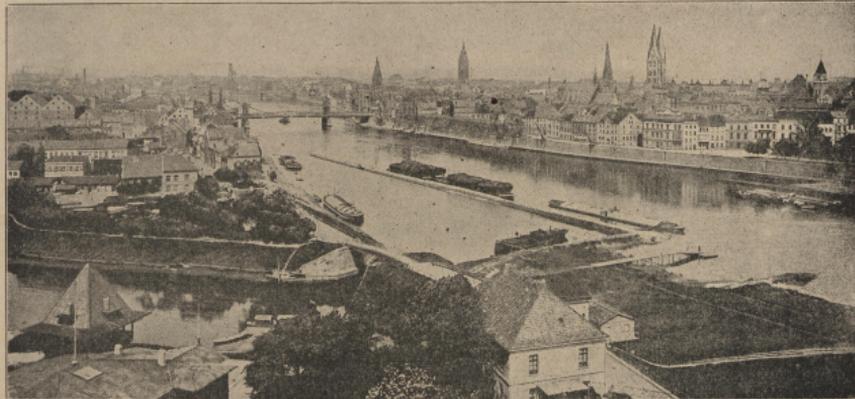
Nach Beendigung des großen dänischen Krieges wurde die Rätiner Konferenz wieder aufgelöst, deren Zweck ja nur der vorliegende Krieg war. Durch den glücklichen Erfolg wurde das Ansehen der Hanse mächtig gehoben und die Zugehörigkeit zu derselben noch wertvoller. Durch das Ansehen des Bundes wurde es nötig, denselben eine festere Rechtsgrundlage zu geben, und man ging auch daran, Statuten aufzustellen. Diese Statuten umfassen jedoch nie das Gebiet hanseischer Verordnungen, sondern immer nur einzelnes, am meisten Berücksichtigend, was die jeweilige Zeitlage erforderte.

Die allgemeinen Bestimmungen wurden in „Ordinangen“ zusammengefaßt. Die erste große Ordinance wurde 1418 zusammengestellt. Diese Ordinance wurde

in den Ratshäusern der Hansestädte zur Annahmename und Befolgung angeschlossen.

Ferner wurden auch Gesetze gegen Raubritter geschaffen, und die Strafanordnungen für Übertretung dieser Gesetze waren auch für die damalige Zeit sehr scharf.

(Schluß folgt.)



Nach auf das heutige Bremen



Diese vier Dreadnoughts können für die bis Ende 1916 entfallenden Kriegsstoffen in Gold ausgeführt werden

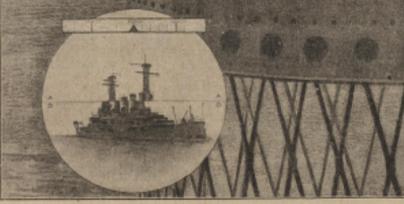
# Neues auf See und an Land

Was folgt der Krieg? — Drahtlose Telegraphie zwischen Australien und Japan. — Amerika soll überall helfen! — Deutsche Dampfer als Opfer unserer Schuld. — Zeitungsverträge zwischen Frankreich — Spanien. — Dampfschiff und Motorschiff. — Ein neues Polarschiff. — Die amerikanische Einheitsflotte. — Wasserflugmaschinen.

**E**ine amerikanische Zeitschrift hat ausgerechnet, daß die kriegsliefernden Staaten bis Ende 1916 an Kriegsstoffen über 247 Millionen Mark geopfert haben, und daß für diesen Preis 4 Dreadnoughts aus Gold werden könnten. Sie legt den den Kriegsliefernden (mit Ausnahme der Vereinigten Staaten) täglich aufzubringenden Kosten betragen 404 Millionen Mark. Diese Summe entspricht einem goldenen Zehnfuß von 2 Meter Seitenlänge. Wie sich die Kosten auf die einzelnen Staaten verteilen, ist in unserer Abbildung zur Anschauung gebracht. Belgien, Serbien und Rumänien sind hierbei nicht berücksichtigt. Wenn beiden Staaten sollen täglich 4 Millionen Mark, Rumänien 8 Millionen Mark ausgeben.

fordern gleichermaßen Reisende und Fracht über See und können daher gegenseitig miteinander verglichen werden. Inwieweit das Motorschiff hierbei einen größeren Vordrängigkeit. Weltweit führt das nach Südamerika fahrende Motor-

Der bekannte Polarforscher Amundsen, der Erbauer des „Fram“, der in den Jahren 1909 bis 1905 die sogenannte „Nordwestpassage“ erreichte, wird für seine geplante neue Fahrt ein nach seinen Angaben erbautes, „Maad“ benanntes Polarschiff benutzen. Dasselbe zeichnet sich durch seine geringe Bauart aus, die besonders dadurch gekennzeichnet ist, daß die Spanten eine fast halbkreisförmige Gestalt erhielten, und daß bei dem Schiffskörper jede vertikale Axielenführung vermieden wurde. Da ist dies zu dem Zwecke geschehen, das Schiff zu befähigen, der Eisperelung durch eine nach oben treibende Reibwirkung auszuweichen. Die Länge des Schiffes beträgt in der Wasserlinie 30,4 Meter, die Breite 10,8 Meter. Das Verhältnis der Länge zur Breite ist also geringer als drei. Ein Sechsindecker-Motor von 240 Pferdekraften kann dem Schiffe eine Geschwindigkeit von 7 Knoten verleihen. Die Schiffshäute kann bei Fahrten im Eise nach dem Ruder noch oberhalb ausgedehnt werden.



Im Höchstmaß eines amerikanischen Einheitsflusses

Der Abstand zum nächsten Schiffe ist von einer Größe abzulesen, wenn man durch die Stellung der Wafer die im Abstand gemessenen Zeit des Lichtes (t) das Verhältnis zu genauer Bedingung gebracht hat. Die gezeichnete Messung wird dem Schiffsführer durch Fernrohr übertragen.

schiff „Pacific“ für eine Hin- und Herfahrt 600 Zonen von 21 mit sich, während ein entsprechender Dampfer 1700 Zonen abdecken erfordert. Die von dem Motorschiff zu befördernde Ladung übertrifft somit diejenige des Dampfers um etwa 1000 Lonnit.

Der Don der mit großer Reflexion angelegten „Einheitsflotte“ der Vereinigten Staaten, die Vorkriegsflotte der Schiffsraum abgeben lassen, beginnt sich, sich zu vergrößern. Die W. Koernermer in der Stellung des Bereichs Deutscher Ingenieure vertritt, liegen nunmehr Sechshundert hölzerner Frachtschiffe und Dampfer nach der Verbundart (Holz und Eisen) vor. Die Tragfähigkeit der hölzernen Schiffe soll um 3500 Zonen betragen, die Geschwindigkeit 10 Knoten, die Maschinenleistung 1400 Pferdekraft, die Wasserdrängung 5880 Zonen. Zum Bau wird fast ausschließlich Fichtenholz oder Douglas-Fichtenholz benutzt. Die Riegel und Bolzen bestehen aus galvanisiertem Eisen. Die ein Mittelglied zwischen Holz- und Eisenflotte bildenden Verbund- oder Kompottschiffe haben eine Wasserdrängung von 8230 Zonen, eine Vordrängigkeit von 5500 Zonen, eine Geschwindigkeit von 10 Knoten, eine Maschinenleistung von 1500 Pferdekraft. Die Lebensdauer eines Verbundschiffes mit Doppelung aus fallformlichem Eichenholz wird auf 12 bis 15 Jahre geschätzt und rechnet aber mit einer früheren Zerstörung der Außensteile und der Beobachtung, die nach einiger Zeit, wenn wieder aerobische Verhältnisse eingeleitet sind, mit Eisen an Stelle des Holzes zu besetzen. Die Lebensdauer der hölzernen Schiffe wird in Hinblick darauf, daß nicht abgelegertes Holz benutzt wird, auf nur vier bis sechs Jahre berechnet.

Für die Dauer des Krieges wird im Reichsministerium ein neues Department gebildet, welches die Begründung der „Donner“-Werk führt. Dasselbe bearbeitet nur Angelegenheiten des „Donner“-Wesens. **War Weite L.**

Zwischen den Vereinigten Staaten und Japan besteht drahtlose telegraphische Verbindung. Sie erfolgt von der bei San Francisco gelegenen Station Mariposa Volinas nach der 11000 Kilometer entfernten japanischen Station Funabashi; zwischen beiden Stationen liegt eine Vermittlungsstelle auf Hawaii. Amerika will überall helfen! Es soll unsere Westfront durchbrechen, den Italienern die verlorenen Alpenübergänge wieder gewinnen, es soll die gefeldbesetzten Ostententmächtigen Millionen vertrauensvoll zur Verfügung stellen, es soll Munition in unbegrenzten Mengen beschaffen usw. usw. Jetzt soll es nun auch den englischen England und Frankreich geplanten Untersee-Tunnel dadurch verwirklichen, daß es die riesigen Bohrmaschinen nach einem Jahre geplanter Bedienungsmannschaften tütlich umgeben zur Verfügung stellt. Auf Grund dessen verheißt man sich in England und Frankreich bereits zu der überraschenden Stellung, daß der Tunnel bereits innerhalb 8 Monaten fertiggestellt werden könne.

Zu dem Spüren, die unsere Beobachter der feindlichen Schiffsflotte zufügen, gehören auch die von der brasilianischen Regierung beschlossenen, unter brasilianischer Flagge fahrenden Bremer Dampfer „Söderländer“ und „Ebernburg“.

Auf den Philippinen wird gegenwärtig von dem bekannten Spezialisten auf dem Gebiete der drahtlosen Telegraphie eine Telefontation von ausgerechneter Größe erbaut, mit deren Hilfe man die Entfernung Spanenbogen — San Francisco zu überbrücken hofft. Die täglichen Dampferflotten stellen sich Anfang des Jahres 1915 auf 470 Dampfer für den Dampferdienst auf 175 Mark für die Dielelektroschiff. Im Jahre 1916 betragen die täglichen Dampferflotten für den Dampfer 900 Dampfer, für das Motorschiff etwa 200 Dampfer. Die Schiffe be-



Die täglichen Kriegsstoffen der Ententemächte

Die täglichen Kriegsstoffen der Zentralmächte



U-Boot-Mutterschiff mit seinen Pfinglingen

## U-Boots Ausfahrt

Seute muß etwas Besonderes los sein in dem kleinen U-Boot-Hafen; dertwindert schaut der alte Oberon auf das buntbewegte Bild, das sich vor ihm ausbreitet. Die helle Nachmittagssonne liegt über dem Wangen und verleiht ihm erst seine leuchtenden Farben. Nicht am Ausgange des Hafens, an der Mole, liegt der neueste unserer U-Kreuzer. Silbergrau glänzt sein langer, schlanker Leib, der sich nun bald in den Wogen des Atlantik wagen wird, unteren Feinden zum

Jungfernfahrt ausstatten zu schmücken. So fröhlich wie das Boot steht auch die Besatzung da. Überall schaut man in die krausegebrannten vergnügten Gesichtern der Leute, die gerade dabei sind, die letzten Vorbereitungen zur Abfahrt zu treffen.

Auf der Mole haben sich, angeleitet durch die munteren Wellen der Marinekapelle, immer mehr Leute eingeschoben. Offiziere, Matrosen, auch die holde Weiblichkeit ist vertreten, um dem schwebenden Boot Lebensmüll zu laden.

Zeit ist alles klar. Der Kommandant mit braungebrannt jugendfrischem Gesicht überhaut nochmal alles, dann kehrt er die kleine silberne Pfeife an den Mund.

Ein schriller Pfiff, und das Kommando: Loswerfen! ertönt.

Die Haltauwe vorne und hinten werden losgeworfen, dann geben die Leute mit langen Bootshaken dabei, das Boot etwas von der Mole fortzubringen. Zuerst erscheint ihr Beginnen auslöslos, wie sollten sich ein paar Leute auch ein so großes Schiff von der Stelle bringen; aber auf einmal merkt man, wie langsam, Zentimeter um Zentimeter der U-Kreuzer vom Ufer fortgleitet, bald ist er weit genug ab. Die langen Bootshaken verschwinden unter dem Aufbauch, und ein kurzes Signal fliegt in den Maschinenraum.

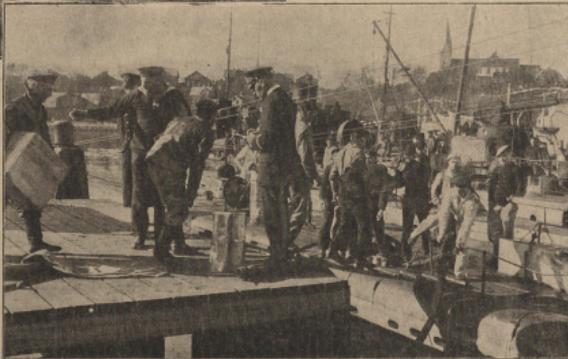
Jetzt beginnen sich die gewaltigen Dieselmotoren ihre unermüdbare Arbeit. Ein dumpfes Bröhhnen und Höltern dringt aus der Tiefe heraus und läßt uns die gewaltigen Kräfte ahnen, die da am Werke sind.

Wieder ein Signal an die Maschine; Motoren keine Fahrt voraus! Wie ein leichtes Jittern geht es durch den schlanken Stahlbleib, und langsam beginnen die Schrauben sich zu drehen. Hell-



U-Boot auf hoher See

Entsetzen. Aber daran mag man gar nicht denken, denn im Schmucke des überall verschwenderisch angebrachten Maiengrüns und der vielen leuchtenden Blumen steht das Boot eher einem Vergnügungsfahrzeug als einem furchtbaren Kriegswerkzeug ähnlich. Der Kommandoturm und die Geschütze verschwinden fast unter dem duffigen Grün. Am Turm vorne prangt ein großer Strauß schlücker dunkelroter Rosen und an den Geschützöffnungen haben feuerfarbene Tulpen ihren Platz gefunden. Wie lange noch, dann bricht aus dem Schären ein anderes Feuer, das mit lautem Prallen dem Feinde keine Geschosse entgegenjagt. Am die beiden hohen Funkenmasten schlingen sich in diesen Windungen dunkelgrüne Girlanden von Tannenzweigen, und an den Mastspitzen befinden sich dicke Häufchen von leuchtendem Buchengrün. Der Fröhling spendete seine schönsten Gaben, um das Boot für seine



Im U-Boot-Hafen. Übernahme von Lebensmitteln an Bord

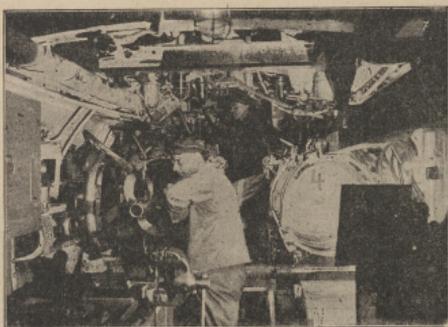
grün schäumt das Wasser am Heck auf, von den freiliegenden Schrauben in Wirbeln nach achtern gejagt. Die Musik legt mit dem Präsidentenmarsch ein, der laut und klar die Stimme des Kommandanten der U-Boot-Schule: Den stehenden Kameraden ein dreifaches Hurra: Hurra, hurra, hurra! Mützen schwenken und Lärcherlötern, und leise tönt es vom Scho zurüd: Hurra, hurra! Manches häßliche Mädchenauge wird blank von aufsteigenden Tränen, aber tapfer werden sie heruntergelächelt. Da drüben legt der Führer dankend die Hand an die Wähe, dann klingt seine heile Stimme über das Wasser: Den zurückbleibenden Kameraden ein dreifaches Hurra, und begeistert stimmt die Welschung in den Ruf ein.

Jetzt wird das Schwestererschiff vollst, das morgen seine erste Fahrt antreten soll. Zuffige Abschiedsworte fliegen hinüber und herüber. Dann ist die schmale Seemannsfahrt gewonnen. — Langsam geht die

Fahrt weiter an dem Varten der Marine- Akademie vorbei, in deren weiträumigen Hallen die Pläne für unsere scharfe U-Boots-waffengeheimel werden. Vorbei auch an dem Denkmal des Großen Kurfürsten, des Begründers der ersten preussischen Flotte. Er weiß den U-Booten den Weg nach See. Hat er nicht gerade eben noch gemerkt? Bedenkt wohl und glückliche Fahrt! — Einen großen Bogen macht jetzt der U-Kreuzer, dann springen

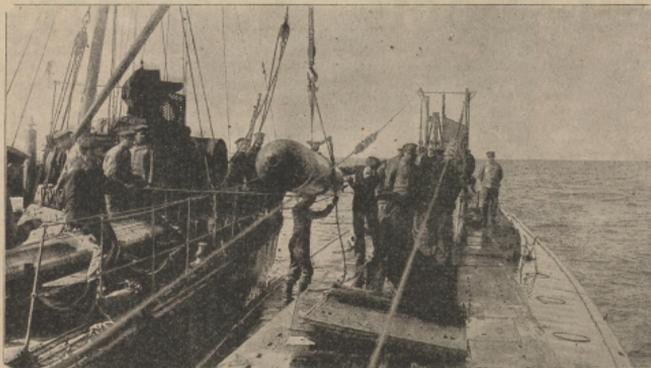
die Maschinen auf volle Fahrt voraus. Die Bugspitze schiebt sich schnell vorne höher, und hinten pröbelt hell das Schraubenwasser. Wie ein Delphin schiebt er jetzt dahin. Die Musik spielt: Was ist denn zum Städte hinaus?, und dann bringt plötzlich eine andere Melodie auf: Siegreich wollen wir England schlagen, Herben als ein tapferer Held — — Nein, nicht sterben sollt ihr glücklich und ehrenvoll sei eure Rückseite ins Vaterland. Von dreien nochmals Händewinken, Lärcherlöschwenken! — —

Was für ein Stolz schiebt sich denn da heran? 1000 Meter viel-seht den vom U-Boot ist er nicht ent- Genaugig beladen seine großen Geschützküme, riesenhoch erhebt sich sein wuchtiger Dreibein-mast, es ist E. M. S. ... unter neuerer Panzerkrone. Dort drüben ist man auch schon auf den ausfahrenden U-Kreuzer aufmerksam geworden, der wie ein Spielzeug neben dem Riesen aussieht, auch von dort begrüßt den kleinen Bruder eine Musikkapelle, donnernde Hurras schallen herüber,



Im Torpedoraum eines U-Bootes

und ein Flaggensignal geht auf dem Panzer hoch: Winke! Ihnen eine gute Fahrt! Danke, meldet das U-Boot zurück, und weiter geht es.



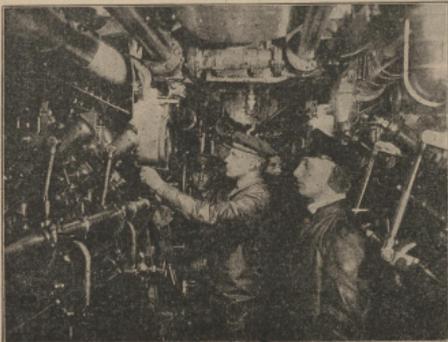
Übernahme von Torpedos von Bord eines Torpedobootes auf hoher See

die Maschinen poltern die Motoren ihr gleichförmiges Geseh. Wie lange noch, dann sind Rollen und auf. Meinergartner verewelt, dann verschwinden alle liebevoll angebrachten Blumen von den Wo-

das U-Boot einzutangen. Auch dieses Begleiten verlief ergötzlich. Aufklärungsreise war an einer der elektrischen Maschinen eine Störung aufgetreten, die unter Wasser beseitigt werden mußte. Ebenso verlagte plötzlich die Luftreinigungs-Anlage.

Die Luft wurde fühlbar schlechter.

Angestrengt arbeitete die Welschung an der Beseitigung der Schäden, aber trotz ausgiebigen Sauerstoff-zulages wurde keine Besserung erzielt. Nach einiger Zeit gab der Kommandant kurz entschlossen Befehl, aufzutauchen. Schnell tauchte das Boot auf, und beim ersten Rundblick sah man in der Dämmerung, daß „U.“ sich inmitten eines Kreises feindlicher Fahrzeuge befand. — Die Luftenbedel flohen für Stunden auf, um frische Luft in das Innere des Bootes einzulassen. Unmerklich vom Feinde ging es wieder in die Tiefe. Es gelang dann, die Störungen zu beseitigen, und um 11 Uhr abends entkam man dem Feinde. — Einer der qualvollsten Tage in dem harten Unterseebootleben war glücklich überstanden.



Im Ölnoterraum eines U-Bootes

schüben in der großen weiten See, und wie lange noch, dann beginnt der Kampf, der jede, un-entwärtliche, gegen uneren er-erbitterten Feind, gegen den es keine Rückflüchten mehr gibt. Geschütze brüllen, Torpedos werden hause-hohe Wasserhaken auf, Schiffe blümen sich, zu Tode getroffen, um sich langsam zur See zu legen, und dann noch ein leichter, schneller Auf, und die See hat wieder ein Opfer verschlungen.

Heinrich Docter.

Anschließend bringen wir folgende Schilderung aus den Kämpfen eines unserer U-Boote.

Soeben war ein großer, tiefbedeckter Dampfer mit dem Heck in die Tiefe der Nordsee gelangt. Ehe er jedoch nach dem tödlichen Torpedoschlag von der Wollersberg-Fläke verschwand, hatte er noch durch ausgiebigen, andauernden Verbrauch seiner drahtlosen Telegraphie die gesamte Welschung in der Nähe alarmiert, so daß „U.“

„U.“ gemann- gen war, vor den von allen Seiten heranziehenden Feinden zu tauchen. Fortwährend waren über uneren U-Boot starke Schraubengeräusche zu vernehmen, und um 8 1/2 Uhr morgens hörte man in nächster Nähe die Detonation einer Wasserbombe, die aber keinen Schaden anrichtete.

Schnurrunde,

fragende Welsche an der Bordwand liegen darauf schließend, daß die feindlichen Schiffe mit Netzen und Schleppseilen den Grund absuchen, um



La Guaitra

# Über Atlantis und Nordsee

Des jungen Thomas Steegers Kriegsfahrt, erzählt von H. Wederer

Erster Abschnitt.

## In La Guaitra.

**N**achmittags stund und blühende Tropenhitze! Die Luft war feucht und dämpf wie in einem Treibhaus und legte sich schwer auf den Atem. Wo sich ein leiser Windzug hob, brachte er keine Erfrischung, sondern führte Hölleglut auf. Nicht ohne Grund trägt La Guaitra den Namen: „El Infornio de Venezuela“. Die Stadt liegt eingeseilt zwischen der See und einem heißen Gebirgsfod abgekühlt von jeder Kühlung, die über freie Windbahn kommt. Und Grund und Boden, auf dem die Häuser sich erheben, gleichen einem armenigen Kissen, das der Herrscher Ozean dem Felslande gegönnt hat.

Bei aller Anjunkt der örtlichen Verhältnisse bewahrt La Guaitra seine Bedeutung. Es ist der Aus- und Einfuhrhafen der Hauptstadt des Landes, Caracas, das reinste des Gebirgsfodes, aus unmittelbare Verbindung mit der See liegt. Seine Caracas' Bevölkerung herab, dann wären auch La Guaitras Tage gezählt. Es müßte zusammen mit der Hauptstadt verflammen, denn es ist nur ein Organ von ihr.

Trotz der erschlaffenden Hitze — sie war ja nichts Angehörliches — herrschte am Hafen lebhaftes Treiben. Am Morgen waren mehrere Dampfer angekommen. Zwei größere, denen ihre Abmessungen das Einlaufen hinter den Molensdühn vorbehalten, hatten draußer auf der Reede gewartet und schwenkten ihren schwarzgetriebenen Rumpf auf der hohen Dämmung hin und her. Wie suchende Zeiger tasteten die Mastspizen das Himmelsgewölbe ab. Die kleinen Dampfer — es waren ihrer drei — waren hingegen in den Ankerbojen eingelaufen und lagen nun gehoben hinter schwerem Steinwall, den Menschenhand in mühevoller Arbeit in die See hinausgebaut hat, um dem ständig unruhigen Ozean eine Stütze stillen Wassers abzutrotzen.

Thomas Steeger weilte am Ausladeplatz. Er führte im Auftrag seiner Firma, einem aufstrebenden venezolanischen Handelsbank, die Aufsicht über die Ladearbeit eines französischen Dampfers, der trotz seiner geringen Größe den prunkvollen Namen „Don Juan d'Ultrasia“ führte.

Der junge Deutsche war nicht so bei der Sache, wie es sonst seine Art war. Seine Gedanken wanderten immer wieder zur Heimat. Der Raubel Namen und der Funkenstimmten Geflüster brachten seit Tagen aufregende Kunde, Nachrichten, die jedes deutsche Gemüt, das sich der Liebe zum alten Vaterland nicht verlied, in tiefsehende Bewegung versetzen mußten. Waffensirren lag in der Luft und dumpfes Grollen von

Kanonen. Der Kriegsgott rührte sich mit blutrotem Dämon, und Deutschland so hielt es in der Neuen Welt — sei der schlimmste Friedensbrecher, der die Unruhe schürte, ungetreulich von maßloser Gier nach Macht und Ländererwerb.

Woll Abscheu hatte der junge Steeger solche Kunde vernommen. Deutschland der Schicksale teilte! Nie und nimmer! Das mußte er besser. Waren es doch haup drei Jahre her, daß er unter der deutschen Kriegesflagge als Schiffsjunge gefahren war. Heute in acht Wochen führte sich wieder einmal der unseltsame Tag, wo er, trübsüchtiger Abenteuererlust folgend, Reifhaus von Schiffschiff „Hanfa“ genommen hatte, er und mit ihm noch ein anderer.

Wo mochte Peter May jetzt feden? — In Port of Spain auf Trinidad hatten sie selbender ihr Schiff verlassen, heimlich in schweigender Nacht. Sie hatten gewartet, bis ein Matrose als Wachposten auf der Reede angekommen war, der im Laufe eines frühen Gefellen fand. Von Bootsdienst am Nachmittage her hing noch eine Fackelsleiter über das Heck ins Wasser hinauf. Der Kommandant des Schiffes, der im Achterschiff seine Wohnräume hatte, war am Land. Die Gelegenheiten schien gütlich zur Ausführung des Planes, der seit Tagen besprochen war.

So waren Thomas Steeger und Peter May, die aus demselben Schwarzmarbder Stammen und am gleichen Tage freiwillig in die Kaiserlich Deutsche Kriegsmarine eingetreten waren, von Bord der „Hanfa“ flüchtig geworden. In der Nähe des Schiffsheizers hatte eine „Goleta“, ein venezolanischer Küstenschiff, gelegen. Ein Steuer als „Padron“ und fünf weitere Schwarze bildeten seine Besatzung. Schwimmend wurde das Fahrzeug erreicht. Die Ausreißer mußten, daß die Goleta mit Morgenstrahlen in See gehen würde. An der Unterseite flamm man hoch. Nichts rührte sich an Bord. Aus den unteren Räumen drang aber ein gemächliches Schwärzen heraus, das auf die Anstimmlinge nur beruhigend wirkte. Man sah sich um, fand einen Interchluß und wartete gespannt, wie die Dinge sich entwickeln würden. Während der Nachstunden war eine Entdeckung der Flucht auf der „Hanfa“ kaum zu befürchten.

Nichts rührte sich an Bord. Die Stern hatten den Himmel mit reichem Muster überflicht und sprühten Feuer und Glanz wie Gesehmelz.

Um 1 Uhr nachts — die Zeit ließ sich am Masten des Schiffschiffes verfolgen — fohre der Kommandant zurück. Er war zu einem Abschied von dem Kommandant von Trinidad gesehen. Die grün-roten Laternen des Notbootes funkelten wie Raubtieraugen über dem dunklen Wasser, und beim Überkommen wurde der weiße Rumpf des Fahrzeuges von

silbernem Saum umflossen; das Meer ließ ihm seine leuchtende Pracht.

Am elften erinnerte sich Thomas Steeger auch heute noch genau. Es stand ihm so klar vor Augen, als sei es erst gestern gewesen. Sie hatten geflohen, wie der Kommandant über das Fallreep an Deck getiegen war. Sie hatten seine Stimme vernommen, und bei allem Licht ihnen der Atem fast gefloht, denn wenn sie auch feste Jungens gewesen waren, denen der Vordröb nicht die Verleibung gedöhrte, die sie aus Unverständnis von einer Seereise in fremde Länder erwartet hatten, — so waren sie doch seine schlechten Kerle. Ganz im Gegenteil: die Haltung vor den Vorgefekten und vor des Kaiserlichen Dienste, die bei ihnen beiden im Blut, mochte es auch, von der Vorstellung jugendlicher Pionierarbeit, zum Übermaß genbrucht worden sein.

Die Flucht war damals ohne Zwischenfall geglückt. Mit der Goleta hatten Thomas und Peter das Festland Sidamerikas, das Ziel ihrer Wünsche erreicht. Dem Padron fand man mit ein paar Selbstkiden ab. Er war höchst erfreut über seine Passagiere gewesen, hatte aber ihre tatkräftige Hilfe bei der Ueberfahrt gern in Anspruch genommen. Im Süden der Halbinsel Paria war man am Land gekommen, und von der ersten Stunde ab wurde der Traum der Freiheit und der Lauder des Abenteuererlebens graufam erfüllt. Statt Ungeduldigkeit gab es Knechtung, statt daß man Geld erwarte, kauften der Hunger, und an Stelle von Arbeitsstellen stellten sich Sorgen über Sorgen ein.

Bis tief ins Innere des Landes waren die beiden gepflügt. Aus sauberen und schmutzigen Schiffungen waren verbräuholte Mastkletterer geworden, die bisweilen von roher Hand selbst die Pfeilze zu schmieden bekamen, deren kausender Schlag sonst den Tiergen galt. „Arriero“ nannte man sich in der neuen Stellung; außer dem Namen war nichts an ihr floht.

In den Urwald war man zwar gekommen, hatte die unentwirrbar verflüchtene Pracht seiner Pflanzensäfte mit eigenen Augen gesehen, aber auch auf dornumhüllten, ver-lumpften Pfaden, wo die Tiere bis zu den Knien in Schlamm und Morast versanken und über hartes Bürgelgeröll stolperten, seine graufame Willkür ferngeleert. Man hatte Schwärme von langschwänzigen Affen und bunten Vögel sich auf hängenden Ranken und Lufthangeln hängen sehen, war des Morgens am Lagerfeuer von wüsten Eidechsen der Ainerpapagenen aufgeschreckt worden, hatte Horden von neugierigen Affen getroffen, Tapire, Schlangen, fußlange Eidechsen, und hatte das Schließen von Duma und Jaguar erkannt, wenn die grauenhafte,

\*) Die Höhle von Venezuela

\*) Maultierreiter.

großartige Raue der Nacht vom Anglistische überfallener Tiere sich unterdecken wurde. Das alles hatte man wahrgenommen und erlebte, aber die Tot der Stunde hatte die Phantasie ihres kühnen Genandes angetrieben, und noch im Sehen und Empfinden der jungen Deutschen übrigblieb, war nachts Lebensbedürfnis geworden.

Peter May war im Innern des Landes erkrankt. In einer minderwertigen Polada, einem lässlichen Galtsbau, wurde er zurückgelassen. Er hatte Fieber und lag in einer unmaßbaren Bettstille, in der es von Ungestirne wimmelte.

Thomas Steeger hatte sich vom Freunde nicht trennen wollen. Seine schwarzen Kameraden wandten aber Gewalt an. Sie dachten nicht daran, fremde Arbeit zu übernehmen. Der Übermacht mußte Steeger folgen, es sei denn, er hätte seinen Leben auf's Spiel gesetzt. Daran lag ihm mit seinen stolzen Jahren aber nichts. Die Hoffnung auf bessere Tage ließ er nicht fahren. Er klammerte sich an ihr sehr wie ein Ertrinkender an zugeworfenen Tau.

Und die besseren Tage kamen! Thomas Steeger arbeitete sich noch erst langsam damit mit schneller steigendem Erfolge. Er hatte Anstellung auf einer großen Kaffeeplantage in der Cordillere gefunden. Don Juan Carrillo Tovar hieß sein Herr, ein Benevolente, aber der großen Wert auf seine kastilische Herkunft legte und demgemäß eine ritterlich-vornehme Behandlung zur Schau trug.

Zwei volle Jahre hatte Thomas — oder wie sein Herr ihn nannte Tomé — auf der Plantage zugebracht. Er hatte sich in dieser Zeit ausgelegt, war ein satistischer Purzler geworden, der wusste, was er wollte und — was es notat — sich auch auf seine Fährte verließ.

Don Carrillo erweirerte sich Beschäft. Er begann selbst zu exportieren und ließ sich zu diesem Zweck mit einer Agentur in La Guaitra nieder. So war es gekommen daß auch Tomé wieder an die Küste gelangt war.

Der Anblick der See hatte ihn erschüttert. Wie es ihm alles war er damals schon über zwei und in diesem Jahr war er heute ein Mann fort gewesen, hatte nicht gehört von Vater, Mutter und der Schwester Maria. Er war für sie ein Verschollener, denn auf Briefe, die er geschrieben hatte, war keine Antwort erfolgt.

Der Vater hatte einen Schödel so hart wie der Schindkammer in seine Arbeit. Das wußte der Sohn. Aber doch der Vater die Frucht von dem Kriegsschiff so schwer tragen würde, daß er ihn keiner Zelle für würdig hielt, das hatte der junge Mensch doch nicht erwartet. Solch strenge Umübung eines jugendlich leidenschaftlichen Schrittes hatte ihn bitter gestimmt. Und trotz aller Selbsterkenntnis die beim Anblick des untern Sonnenlichts funkelnden Meeres über ihn gekommen war, wußte er in seinem Innern der Eigennütze weiter. Er würde nun nicht anders heimkehren als mit vollen Taschen, und sollte es auch noch Jahre dauern; das stand ihm fest. Er wollte den Hühner bei den Bauern im Bergtal für einen neuen, noch einen zu erreichen vermöchte, dessen Bild nicht hängen blieb an den Wänden der Schwarzwaldstübchen. Und wenn er so bestimmt, wie er es sich in seinen Träumen dachte — die freie Plantage stand ihm bereits wieder zur Seite — dann würde sich die Auslösung mit den Eltern ganz von selbst ergeben, noch eine schöne Sache mitbringen, und wer mit Geld kimpfen kann, ist überall gern gesehen, wenn unter einem Dache, wo fleißig geredet wird.

So hatten sich Thomas Steegers Zukunftspläne gestaltet. Mit der Zeitlichkeit über die schon ins Leben getreten waren, wußte er ja nicht, denn als Schiffsjunge war er nur Militärzögling, kein Soldat geworden. Als ein im Ausland befindlicher Deutscher bekam er Aufschub für den Kommis. In zwei — drei Jahren höchstens hoffte er zurückzufahren immer, doch Wasser, wenn auch nicht für längere, so doch für einen

längeren Urlaub. Die Erholung konnte man brauchen, zumal wenn man in La Guaitra seinen Wohnsitz hatte. Die ständige Hine dort zehrte an einem und die Sehnüchtheit hinan. Winterkälte, und versteinertem Wald war unter dem Drang nach der Heimat jumein am stärksten.

Und jetzt war noch ganz etwas anderes hinzugekommen: die drohende Kriegserklärung, von der bislang nur verlorene Kunde gekommen war, deren Wahrheit man erst feststellen mußte. Winterkälte, und versteinertem Wald war unter dem Drang nach der Heimat jumein am stärksten. Und jetzt war noch ganz etwas anderes hinzugekommen: die drohende Kriegserklärung, von der bislang nur verlorene Kunde gekommen war, deren Wahrheit man erst feststellen mußte. Winterkälte, und versteinertem Wald war unter dem Drang nach der Heimat jumein am stärksten. Und jetzt war noch ganz etwas anderes hinzugekommen: die drohende Kriegserklärung, von der bislang nur verlorene Kunde gekommen war, deren Wahrheit man erst feststellen mußte. Winterkälte, und versteinertem Wald war unter dem Drang nach der Heimat jumein am stärksten.

Was würde Don Carrillo für ein Gesicht machen, wenn er erfuhr, daß sein Tomé, auf den er große Stücke hielt, hats über Kopf und Hals in Entlassung war? Würde er, der benehme, freundliche Mann es am Ende nicht vermerken?

Der junge Steeger wurde plötzlich aus seiner nachdenklichen Stimmung gerissen. Unter den Trägern, die unter seiner Aufsicht die spanischen Dampfer entladen war ein Streit ausgebrochen. Ein wildes Geschrei erhob sich und überlieferte den Strafmannen. Im Handumdrehen hatten sich zwei Parteien gebildet. Drohend stand sich das schwarze Volk gegenüber, schnarrte und schrie, und unter blutroten Lippen leuchteten bei allen die spitzen weißen Zähne hervor.

Thomas sprang dazwischen. Er war an solch einem Gewühl nicht gewöhnt und so spät. Einzelne hatten den Kampf schon begonnen, rannten wie Stiere mit gestemtem Kopf aufeinander zu, — trachend prallten die harten Schödel zusammen. Immer wieder, Stoß auf Stoß, so daß Blut aus Nase und Mund hervorströmte, und ein Klumpen nach dem anderen taumelnd zu Boden fiel.

Doch zwei standen fest einander gegenüber, zwei Riesen an Wuchs und Kraft. Es waren die Vorarbeiter. Sie schöpften nur Atem, dann ging es weiter . . .

Carlos José! Laßt den Streit! Seid ihr toll? Steeger suchte sie zu trennen. Er blickte sich, nahm ein Tauende zur Hand, um, falls es erforderlich würde, dazwischen zu schlagen.

Aber wie zwei Dampfmänner fuhren die massigen Körper bereits gegeneinander. Die Zähne knirschten, röhelnd ging der Atem aus der mühsig arbeitenden Brust, und die Hüfte stammten den Boden.

Carajal! Laßt ab voneinander, oder ich habe eu . . . Steeger hob den Arm. Da geriet Carlos ins Wanken. Er war mit seinen Kräften am Ende. Ein tierisches Stöhnen brach zwischen seinen wüßigen Lippen hervor, vor denen weißer Schaum fließte. Er hob taumelnd die Arme in die Höhe, schrie, daß er seinem Gegner gegenüber war, was er ein Zeichen, daß er sich für bestegt erklärte?

José entging die Bewegung nicht. Er trat einen halben Schritt zurück, hob den rechten Arm . . . schmetternd fiel die gebaltete Faust herab. Carlos brach wie vom Blitz getroffen zusammen und blieb platt am Boden liegen, ohne sich zu rühren.

Triumphierend blickte José um sich. Aber auch er stand nicht mehr fest. Er stolperte, strebte zu einer Hauswand hin und setzte sich dort auf einen Stein. Dann begann er zu lachen und wirres Zeug zu reden, bis auch ihm die Sinne vergingen.

Innerhalb weniger Minuten hatte sich die widerwärtige Szene abgeplieft. Alle, die dem

Kampf fern geblieben waren, trieb Thomas unverzüglich zur Wiederaufnahme der Arbeit an. „Vormärts, ihr Streitpläne!“ rief er. „Nacht, daß ihr von unten kommt. Das halt ihr nun bannen. Kennt euch die Schödel blutig und müßt ihr damit mitarbeiten. Nummes Volk! Was war denn heute der Grund?“

Da grinsten die Negler ihn an und blieben die Antwort schuldig. Den Grund? Den wußten sie selber kaum. José und Carlos waren nicht im wenig eifersüchtig von der letzten Nacht. Das wußte man sich eben mit. Was brauchte es eines besonderen Grundes? Jämmerlich lag immer in der Luft, und ein Negerschländel kann die Folgen gewaltvoller Entlassungen ohne erbedlichen Nachteil ertragen.

Einige der Gefällten erhoben sich bereits wieder. Aber noch war der Saal an der Ausbellehse des „Don Juan d'Alfaria“ wie ein Schlachtfeld aus.

An Steegers Ohr schlugen plötzlich deutsche Laute. Er blickte auf. Drei Herren kamen vorbei. Es waren dreie, wüßige Arbeiterinnen mit „Jonnennarrern“ Gesichtern, aus denen das Schweiß der Blätter schloß.

„Hier scheidt ja der Krieg schon beginnen zu haben“, meinte der eine, schätzte den Kopf über den wunderlichen Anblick der wieder zu sich kommenden Negerkinder und lachte: „Hier hat's tatsächlich Kleinholz gegeben.“

Thomas Steeger trat auf die Herren zu. „Im Auslande werden Leute schnell miteinander bekannt. „Ja, Señores“, sagte er, „eben haben die Waffen!“

„Ein Landsmann?“

„Zatwohl, — aus dem Babischen. Thomas Steeger ist mein Name.“

Wach die fremden Herren machten sich bekannt. Was Steegers Grund ihres Auftretens angenehm hatte, erwies sich als jütterend. Es waren Seeleute, der Kapitän und zwei Offiziere eines deutschen Dampfers.

„Und wo liegt Ihr Schiff?“ Steeger blickte nachdenklich über den Saal.

Kapitän: „Singschloß, wo auf die See.“ „Wir sind im Hafen ankert und schlängeln und dort die Seele aus dem Leibe. Aber der „Stoßsenke“ kann in Ihren Hafen nicht einlaufen; da bricht er sich seine Verzerrungen ab. Das Loch ist zu eng für ihn.“

„Wo wollen die Herren hin?“

„Zum deutschen Konsul. Und weiß ja, daß wir uns hier auf dem Meer befinden, nach mit seiner alten, braven Schluere über den Ocean zittern kann.“

„Wie meinen Sie das?“

„Nun, die Luft ist doch höchlich dick. Wissen Sie denn hier noch nichts Wäheres? Meinem Frontenleutnanten haben seit zwei Tagen die Haare zu Berge. Er behauptet, alle Stunden mindestens einmal, innerhalb der nächsten fünf Minuten bräche der Krieg aus.“

„Wir wissen hier auch noch nichts Genaueres, aber gerüchertwül scheint's schon zu sein.“

Kapitän: „Jungjohann nichts. Das will ich meinen! Das alte Europa fracht in seinen Fugen. Wir haben's sogar auf See gemerkt. Englische Kreuzer liegen auf der Lauer. Ein so'n Tommy hatte uns ganz unverhofft auf den Kieker genommen und bot uns dauernd seine Begleitung an. Wir haben aber geantwortet: „Ja, lieber Herr allein, wissen Sie. Kenne die Küste hier mit meinetwegen und habe mich daher des Nachts von dem „Inkassiman“ losgelassen.“ — Was haben übrigens die Niggers hier vorrecht? Haben die Ihrigen etwa deutsche Empathien und sind deshalb mit anderen in Streit geraten?“

Thomas wußte ab. Keine Spur, Herr Jungjohann, hier hat es sich um ganz etwas anderes gehandelt!“

„Liebe — Geld — oder Cuff?“

„Ja, glaube — das erste!“

„Und darum blutige Köpfe!“ — Verriete Möbel — Nun aber weiter, meine Herren, wir müssen in Erfahrung bringen, was das Weltbarometer zeigt.“

Man trennte sich. Kaum waren die deutschen Geesente fort, da schoß ein Zeitungsheft an der Kauffläche entlang. Mit hochgedrehtem Atem sploang er ein Blatt wie eine Flamme hin und her, und unablässig schrie er dabei: „El Diario! El Diario!“ La Guerra Europea! Alemania rompe las hostilidades!“

Thomas sprang auf den Jungen zu, drückte ihm ein paar Kupfermünzen in die Hand, entließ ihn die Nummer der Zeitung und verschwand dann mit gierigen Augen die fetzgedruckten Zeilen.

Richtig — da stand es: La Guerra Europea! Alemania rompe las hostilidades!

Dem jungen Deutschen tanzen die Buchstaben vor den Augen. Er war des Spanischen völlig mächtig. Trotzdem wollte ihm der Sinn der Telegramme, die sich ihm mit ihrer schwarzen Schrift förmlich entgegenlächelten, nicht eingehen. Er begriff nicht, verstand nicht, sah sich einem Rätsel gegenüber. Nur eines wurde ihm völlig klar, daß er Gift mit seinen Augen trank, daß ihm ein Anrat von gemeiner und allerniedrigster Entsehung entgegenharrte.

Die englische Presse war es, die die Welt der Neutralen mit ihrem Zerwürf verfortete. Mit frommem Augenaufschlag wusch Albin seine Hände rein, die vor Haß und Scheel-

sucht bebten und den Knuten gefestigt hatten, den nur ein Blaffenwerden lösen sollte.

Stegger blühte entrüstet auf. Zeilte keiner seine Empörung?

Carlos hatte sich mittlerweile erhoben, und auch Sofe war wieder zu sich gekommen. Sie blühten einander prüfend an, grinsten und gaben die Hand.

„Könnt ihr wieder arbeiten?“ erkundigte sich Stegger.

„Warum nicht, Herr?“ entgegnete Sofe. Er fasste sich nach seinem Kopf. „Alles heil!“ stellte er mit strahlendem Gesicht fest und pendelte davon. Carlos folgte ihm, obwohl er lächelte wie früher war. Aber auch er nahm seine Beschäftigung auf.

(Fortsetzung folgt.)

\*) Zeitungsnamen.  
\*\*) „Der europäische Krieg! Deutschland eröffnet die Feindseligkeiten!“



## Dr. Dralle's Birken-Haarwasser

### Die Dame

welt aus langer Erfahrung, was eine sanftlose und sorgfältige Haarpflege für sie bedeutet. Die Dame weiß, daß die Anmut ihrer Erscheinung, die Liebenswürdigkeit ihres Weisens in engstem Zusammenhang steht mit der Frische, der Geschmeidigkeit und dem Duft jener blonden oder dunklen Krone, mit der die Natur ihr Haupt geschmückt hat. Und sie weiß genau, daß es kein besseres Mittel gibt, um das Haar frisch,artig und geschmeidig zu erhalten als häufige und gründliche Waschungen mit Dr. Dralle's Birkenwasser. Niemals verschwindet daher vom Toiletteisch der Dame die Flasche mit dem klaren, schimmernden Elizier, das die Schönheit ihres Haares täglich zu neuem Leben erweckt.

### Der Zivilist

sucht zwar in dieser Kriegszeit sein äußeres so unauffällig wie möglich zu gestalten, allein, er vernachlässigt deshalb nicht die Pflege seines äusseren Menschen. Und er ist sich klar darüber, daß eine wirksame Haarpflege besonders wichtig ist. Die tägliche Waschung des Kopfes mit Dr. Dralle's Birkenwasser hält den Haarboden frisch, das Haar selbst geschmeidig und schön. Staub und Reste von Brillantine oder Pomade werden aus den Poren der Kopfhaut entfernt. Eine besondere Wohlthat bedeutet Dr. Dralle's Birkenwasser für den gelickt angestrenkten Herrn durch die belebende und erfrischende Wirkung, die eine Waschung mit dem edlen Saft auf das ganze Nervensystem ausübt.

### Der Soldat im Felde

und in der Garnison ist hoch erfreut, wenn er unter den Liebesgaben, die ihm aus der Heimat zugehen, des öfteren eine Flasche von Dr. Dralle's Birkenwasser findet. Auf den Märkten und bei Abzügen, im Winter wie im Sommer und selbst im Quartier ist der Soldat den Einflüssen der Witterung ausgesetzt, die Haar und Kopfhaut besonders angreifen. Unbereits verbindet der schlitzende Helm die freie Durchlüftung des Haares, auch die so ungeheure wichtige Gleichmäßigkeit der Blutzufuhr zum Kopf wird bei längerem Tragen des Helmes beeinträchtigt. Aber für all diese



Schäden gibt es einen Ausgleich in Gestalt einer kräftigen Kopfmassage mit Dr. Dralle's Birkenwasser. Erfrischend und belebend verteilt sich der edle Saft über die Kopfhaut, entfernt alle schädlichen Stoffe, die sich angesammelt haben und verhilft Abgespannter. Wenn nach anstrengendem Marsch die Lebensgeister ermattet sind, so bänst der Krieger wohl nichts schmächtlicher als ein erquickendes Bad. Diefelbe belebende Wirkung wie ein Bad bildet aber eine einstufige Kopfmassage mit Dr. Dralle's Birkenwasser aus. Im Augenblick sind nicht nur die Kopfnerven erfrischt, nein, durch den ganzen Körper riecht es wie ein Strom neuer Kraft.

Man bestange ausdrücklich das echte Dr. Dralle's Birkenwasser in allen Drogerien, Parfümerien und Feilwarengeschäften, sowie in Apotheken.

Georg Dralle, Hamburg.

