

24. 1. 1918

Stadtbücherei
Elbing

Deutschland zur See



Anabhängige Wochenschrift

zur Förderung der deutschen Seegelung und der deutschen Flottenpolitik

Zeitschrift des Eingetr. Vereins „Marinedank“, Berlin SW 68

Herausgeber: Vize-Admiral a. D. Hermann Ritschhoff

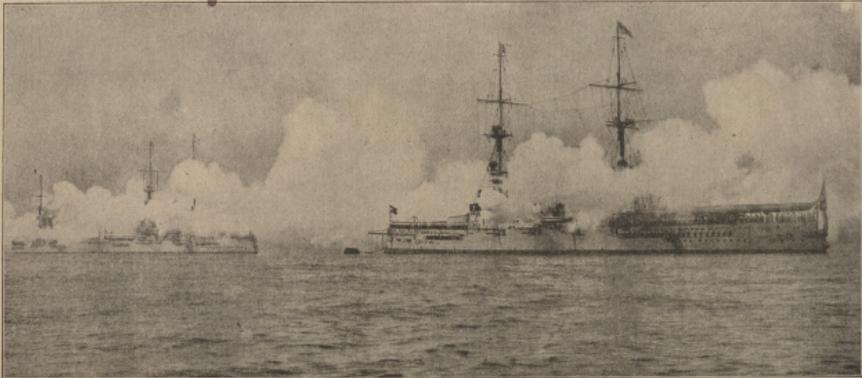


Unser Kaiser.
Zu seinem Geburtstag

Kolport. z. S. Seigl. Fab. Gumburg

478





Kaiserflotte

Vize-Admiral z. D.

Zu Kaisers Geburtstag

Von Hermann Kirchhoff.

Seinere Zukunft liegt auf dem Wasser." Dies Kaiserwort, im Frieden und für die Friedensverhältnisse gesprochen, hat seine Bedeutung auch in diesem Kriege gezeigt. — In Verbindung mit jenem anderen Ausspruch unseres Kaisers: „Bitter not tut uns eine deutsche Flotte.“ erleben wir jetzt klar und deutlich, von wach ausschlaggebender Bedeutung gerade die Schaffung einer starken Flotte für die Erregung des Sieges und die Erreichung eines starken deutschen Friedens ist.

Dem England kann endgültig nur durch das Einwirken unserer Unterseeboote niedergelungen werden, deren Tätigkeit durch den Rückhalt einer starken Hochseeflotte bedingt ist.

Comit hat „Deutschland zur See“ an diesem viernten Kriegesgeburtstage unseres kaiserlichen Kriegsherrn ihm besonderen Dank zu sagen, und die Wünsche von uns allen haben darin zu gipfeln, daß es unserem Kaiser behilfen sein möge, im kommenden Lebensjahre uns und aller Welt mit Hilfe der Flotte, deren U-Boote nach Hindenburgs Auslage für das tapfere Weltmeer eine wesent-



Kaisermedaille von Prof. Max Daffo.

Rückseite mit der Inschrift:

„Mit Gott in treuer Einigkeit
für deutsche Macht und
Herrlichkeit!“

Vize-Admiral z. D.

liche „Entlastung“ schufen, den Frieden auf Erden wieder herstellen zu können.

Des Kaisers Dankesworte an die Flotte lauteten zum Jahreswechsel: „Im Zusammenwirken mit der Armee hat Meine Flotte aufs neue bei fähigen Unternehmungen Ihre Kraft bewiesen. Anbeieit leisten die Unterseeboote ihre schwere, wirkungsvolle Arbeit.“

An diesem kaiserlichen Geburtstage im vierten Kriegesjahre wollen wir unsere tiefsten Glückwünsche erneut unserem Kaiser darbringen, höchsten Dankesgefühl, daß er dem Deutschen Reich auch durch die Schaffung einer starken Flotte die Möglichkeit verschafft hat, aller seiner Feinde endgültig Herr zu werden.

Durch Kampf und Sieg zum Frieden, zum Frieden auf Erden für alle ihn schließlich erwartenden Völker, zu einem starken, deutschen Frieden, zu einem Nachkriegsfrieden für Deutschland, das dann, nach geklärter Stellung, überall um so mehr befreit sein wird, diesen Frieden aller Welt dauernd zu erhalten, indem es durch seine Krafttätigkeit fernere Kriege verhindert.

Heil unserem Kaiser!



Der Kaiser bei den siegreichen Gambraifämpfern.
Besichtigung eines der erbeuteten schweren englischen Langrohrgeschütze

2113 - 14 Bild-2113

Bilder der Zeit



Graf Luckner,
der Kommandant des „Seeadlers“, der mit 10 Deutschen in einer Barkasse von Newcastle nächstete, einen Prahm aperete und dessen Besatzung gefangennahm, aber bei seiner Ankunft in Ferrelle wieder ergriffen wurde



Kriegstraining
im Hause des Ersten Generalquartiermeisters.

Die Jungvermählten, die Tochter des Generals v. Ludendorff und Kapitänleutnant Schumacher, verlassen nach der Trauung die Kaiser-Wilhelm-Gedächtnisstraße zu Berlin



Kapitänleutnant Jöh,
der Kommandant des U-Bootes, das fängt an der Westküste Englands sechs Dampfer, einen Segler und zwei Fischerfahrzeuge mit rund 88.000 Briten-Angelern-Zonnen berentet hat

„Klar“

Das Wort spielt im Seemannsleben eine ganz einzigartige Rolle, und man kann behaupten, daß, wenn plötzlich durch einen Beschluß seine Anwendung verboten würde, nicht nur für einen Tag, sondern für Wochen der geordnete Dienstbetrieb stöden würde. Wasden wir uns einmal die ungeheure Wichtigkeit dieses Wortes an dem Szenario des Matrosen Hansen „Klar“, Morgens beim Wecken mit Trommel und Pfeifen ist Hansen nicht etwa mit einem Sah aus der Hängemalke, nein, er macht sich erst „Klar“ zum Aufstehen; reißt sich die Schlaftrunkenen Augen, guckt um sich, ob der Diensttische auch hübsch „Klar“ von ihm ist, hebt und streckt sich noch eine Weile, und erst, sobald er merkt, daß er mit seinem Faulenzen „unklar“ seinern würde, schläft er aus seiner mülligen Bebauung, die er schnell „klariert“ und an Deck bringt. Dann begibt er sich an eine der Ikon von der Morgenmode „klar“ gestellten Wäschebänken, um sich zu wuschen. Bald ist er klar zum Frühstück, wie ein edler Seemann eigentlich immer „Klar“ zum Essen ist. „Klar Deel“ überall wird noch dem Morgenkaffee befohlen, für Hansen viel

zu früh, denn sein Pfeiffen ist noch längst nicht „Klar“ gerückt, aber er muß schleunigst auf seine Rein-Schiffstation, um diese „Klar“ zu machen, zu wischen, zu putzen, zu fegen usw. „Guter Kutter klar“, erhebt plötzlich ein Schreier, H. Hansen als Kuttergott sieht wie immer als erster „Klar“ auf seiner Ducht (Ruderbant). „Klar bei Riemen“, kommandiert der Bootsteuer, und schon legt auch das Boot über die „klaren“ Tüten der Landungsbrücke zu, kommt gerade oben nach „Klar“ von einer entgegenübernden Zitilgondel, deren Insassen sich natürlich über die einstüchlen Ausweicheregeln nicht „Klar“ find, legt an, nimmt die

der „Klar“ stehenden Offiziere an Bord und macht Redet. „Hansen“, — meint unwillkürlich des Schiffes einer der Offiziere, — „Sie tunen doch gern, da leitern Sie mal nachher den Mast raus und wickeln den Wimpel „Klar“, der sich zum Ständel der Weigelochs mit den Signalfahnen präsent hat.“ Wohl aber übel, denn solche Erstaunern sind durchaus nicht sein Fall, muß Hansen die 80 Meter aufstern und den Beschluß ausführen. „Wimpel ist klar“, meldet er dann. Als Vornmittagsdienst ist Geschützerexerieren angelegt. „Klar Schiff“, wird dazu angeklagen, die einzelnen Geschützhüter melden ihre Rohre dem Artillerieoffizier „Klar“, „Klar“ machen zum Exerieren, lautet die Weisung für die Geschützhedienung, ihren Anzug zweckmäßig herzurufen, aber auch das Kommandövermal, die Signalglocke, die Heizer usw. machen ihre Stationen „Klar“ zum Geseß. „Klar“ zum General! „Klar“ zum Stoß! Steuerbord-Maschine „unten! — find andere Kommandos, die man während der Geschützübung hören kann. Mit „Klar Deel überall!“ wird die allseitig mit Bewegung beargühte Mittagspaule eingeleitet. — Aber zu wenig Bewegung hat sich Hansen nicht zu betragen, und er atmet auf, wenn abends der Pfiff ertönt: „Klar bei Hängematten!“



Unsere Blaujaden als Taufpaten einer preussischen Prinzessin.
Die Besatzung S. M. S. „Panaja“ als Taufpaten der Prinzessin Victoria Marina von Preußen.
Hinter der Wiege das Elternpaar, Prinz und Prinzessin Albrecht von Preußen.

12. 101



Minenleger, Minen übernehmen



Minenleger bei der Arbeit

Gründungen von Stahl-Bohr

Minen. / Blauderei von Kapitänleutnant J.

In langen Reihen standen sie nebeneinander im lauben Schuppen des Minendepots: riesige, eiförmige Eisenstücke voll Sprengstoff auf hübsrigen Rollen, die am Lande auf Rollen liefen, im Wasser aber der Veranlagerung dienten. Ein wechhaariger Torpedobooster war trocken zwischen ihnen hindurchgeschritten. Wie ein Staatsarzt bei der Einstellung hatte er seine neu fertig gewordenen Minenretorten auf Herz und Nieren geprüft. Mit unerbittlicher Sorgfalt war die Beschaffenheit aller Einzelheiten festgestellt, bis endlich seine Namensunterchrift mit den klaren, bedeutenden Buchstaben eines grünblauen alten Beamten unter der langen Bestandsliste den ordnungsmäßigen Befund bescheinigte. Der Schuppen wurde verschlossen.

Ein Vollen zog auf und wunderte sich über die vielen Eisenbahnwaggons, die noch am Abend von einer schwindelichtigen Rangiermaschine vor den Schuppen geladen wurden. Als am nächsten Morgen das Schuppenrot sich öffnete, kam ein elektrischer Kran heraus, dem ein großes, vom braunem Fettuch verhängtes Ding am langen Arme hing. Vorzüglich lenkte er seine Last in den ersten bereit stehenden Wagon, verlor sich und kam mit einem neuen Draumod wieder. Begleitmannschaften waren gekommen. Dem aufschließenden Offizier hatte der alte Torpedobere seine laubere Pläne übergeben. Man ging den Wagon entlang, verzählte sich, und als es dann doch stimmte, flegten die Begleitmannschaften ein, während der Offizier das Feldchen zur Arbeit wählte.

Ein langer Güterzug rollt durch deutsche Lande und besetzte Gebiete einem dem Feinde entzerrlenen künftigen Kriegsschauplatz zu. In jedem Wagon eruchtet ein weißes Plakat mit der Aufschrift: Kriegsseligkeit am schnellmögliche Verbesserung. Die Begleitmannschaften äußern sich nicht über den Inhalt ihrer sorgfältig bedeckten Waggons. Einzelne Beinhauten rufen: „Kannnen“, andere: „Bierfässer“ — den meisten ist's egal.

Es ist Nacht. Das härtliche Licht einiger Arbeitslampen spiegelt sich auf der regenfeuchten Raifläche. Winden wehen abwechselnd dem Östereuge und dem dunklen Schalten eines deutschen Minenkreuzers, der oben blendet am Meer liegt. Gedämpfte Kommandostimmen mahnen zur Eile. Der Morgenstrom muß die Minenübernahme beenden und der Dänen verlassen sein. — Spätes gibt es überall, besonders in den Felsen zu!

ischen Kriegsschauplatz. — Am Morgen ist der Kaiser. Weit draußen in See weht eine ferne Rauchsäule. Mit hoher Fahrt geht es nach Norden. Aus den gedungenen Schornsteinen des deutschen



Deutscher Minenkreuzer (Kreuzer)

Minenkreuzers schlägt dieser Qualm und zerfällt z. T. im Winde. Das Wachpersonal auf der Brücke hält scharf Ausschau auf Verstecke ober den hellgrünen Streifen, der den Torpedobohrer eines feindlichen U-Bootes besetzt. Rechts und links lauern als Sicherung Torpedoboote in Fidschulinien.

Die Kanne an Bord arbeiten an den Minen. Jurensing werden gelöst, Salzfische und Fänder eingeleitet, Kabeldurchführungen auf Wasserdrücktauglichkeit geprüft. Als Reptes werden die Metallplatten eingeleitet — hermetische Platten, die bei Berührung mit dem feindlichen Schiff die Explosions der Mine hervorgerufen sollen.

„Wenn uns jetzt lo'n englischen U-Boot halschen läßt“ — meint einer der Minenmatrosen mit nachdenklichem Gesicht — „und keinen Mal ausnahmsweise nicht vorbeidampfte, dann könnt'ne keine Himmelfahrt für uns geben. Inverhoffentlich schnellst sein Bild über das Minendepot, um anzufragen die für jene „Himmelfahrt“ verfügbare Sprengmasse zu liefern. Sein Gedankenangriff ist nicht ganz unbedeutend; zur Vermeidung einer weiteren Stadt recht's bemalte. Bei Anbruch der Dunkelheit kommt eine feine graue Finte, die rufstische Finte, in Sicht. Der Kreuzer vermindert seine Fahrt und hält etwas nach See ab, um von Land nicht gefolgt zu werden. Eine Minenpatrone kann nur dem Erfolg haben, wenn sie unbemerkt vom Feind gelegt wird. Alles ist auf's Schärfste gefahndet. Deber Augenblicke kann ein unerwartetes Zusammenreffen mit dem Feinde bringen.

Der letzte Abenddämmerkeim im Nordwesten eruchtet, es wird von Minute zu Minute dunkler. Der Kreuzer dreht wieder auf die Küste zu. Seine nachdenkliche Wartecke hingel nach den Torpedoboote herüber: „In 10 Minuten beginnt das Minenwerfen“.



Kaiser Karl beschäftigt in Pola die aus dem Meere herausgehoblen Seeminen

„Auslaufes scheidet der Kreuzer durch die Nacht. Rechts und links folgen ihm zwei schwarze Schatten; die begleitenden Torpedoboote. Der herrenlose Himmel ist mit Wolken bedeckt. Ziel-schwarze Dunkelheit lahet über der See. Sorgfältig wird an Bord jeder Nachtschein vermieden. Fallende Hände führen die letzten Sandgriffe an den wartbereiten Minen im Dunkel aus. — Das milde Rauchen des Schraubenvollers hallt gleichmäßig durch die nächtliche Stille. — Da plätscht ein kochtes Stimmendonor!“

„Mar zum Minenwerfen — Erste Mine — Wir!“ — „Zweite Mine — Wir!“ — „Der Hauptmasse des Seetundenzigers klingen die

scharfen Kommandos durch die Nacht und lassen in gleichmäßigen Abständen die noch an den Stahl gefesselten Zeuteleier klackend über das Deck ins Wasser klagen. Büchsen schießen Wasser und Stahl zum Meeressarg. Und während der Kreuzer seinem Sperrturm folgt, mag das Gewehr unabhängig an dem Minne und Veranfertigung verändernden Schloß. Nach einigen Minuten ist es geschossen. Die Minne löst sich von ihrem Stahl und steigt, ein Inferno nach sich ziehend, nach oben. Wenige Meter unter der Meeresoberfläche explodiert eine verfluchte Wasserfleinrichtung halt. Das Inferno bracht tief Dicht unter dem Wasserfließ warten die fünf bornartigen Zinlätze auf die Berührung eines

feindlichen Schiffsbodens, um im gleichen Augenblick mit elektrischem Stromstoß eine Zeneritstich von Sprengstoff zur Detonation zu bringen. — „Beste Mine — Wert!“ Unter geschwüpften Hurra der Belagerung klackst sie ins Wasser. Der Kreuzer geht auf hohe Fahrt und dreht nach Süden ab, den eigenen Bewähren zu. Dem Gegner ist ein neuer, unfehlbarer Riegel der seine Aufstellung gezeigt, der ihm dieleichtig meine Schiff noch lösen mag. Geleider verlassen die Zeute nach getaner Arbeit ihre Pflichten. Nur die Kriegsmade verbleibt an den Geschühen. Ein leises Klackern

dom Maß meldet durch Funkspruch dem fernem Führer die Durchführung der Minenauflage. Aus dem Nachtstillschloß klingen die langgezogenen Zeute einer Fischermotone, und ein bear raube Seemannschiff fragen nach der Melodie: „Ich bin ein Preuße — das ist meine Matrosenlinie.“ „Dieleichtig auf lauten wir auf eine Mine Und fernem still den Helidentur zur See — Dann fassst du lauern hinter der Marine, Bis dich die Mine kommt, und dir ich Red.“ Schiff — Ich erhalte und an zwei Stellen, Die ich beschüt — Und ich beschüt — Und ich beschüt immer vor und Tot und Tod, Den kleinen Kreuzer und 5 Torpedoboot.“

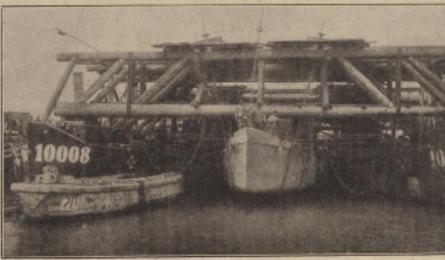
Mus Lub und Lee

Sine Umgestaltung der Schiffbauabteilung der deutschen Seemannschaft — Das fünfjährige Verleben der Deutschen Seemannschaft — Wilson und England — Dieleichtigverleiden — Aufgabenspezifische Überleitung über und unter dem Meeressarg — Vergang der Vergleichenstände festerer Schiffe — Die erste Weltreise England — Zeuteleier.

Welchen Turn-Geberin und Beita hatten die Rumänen bei ihrem Blick auf die beladene und unbeladene Schiffe verlegt und auf diese Weise die Schifffahrt und den Schiffsbetrieb auf der untern Donau fast unmöglich gemacht. Mit überalender Schnelligkeit hat die Schiffbauabteilung des deutschen Seemannsbundes hier Wandel geschaffen und eine besondere Glanzleistung vollbracht. Wie der Ober der deutschen Vergangstruppe in Rumänien, Kapitänleutnant Dr. Ing. S. G. „Din“ der 19. Tagung der Schiffbauabteilung in einem längeren Vortrag ausführte, bezog sich am die Mitte des Dezember 1916 von Regensburg aus eine Vergangstruppe von 8 kleinteilig berechneten Pumpern- und Motorfahrzeugen und 2 Motorpumpen nach dem Schaulager der planmäßig ausgeführten Veranfertigungen. Ein Offizier, 23 Mann Vergangspersonal und 3 Gruppenführer führten den anfänglichen Bestand, der nach 8 Monaten auf 4 Offiziere, 9 Gruppenführer und 250 Mann vermehrt war, denen 400 rauffische und 30 rumänische Kriegsgefangene überwiegen wurden. Diese Vergangstruppe barg innerhalb von 8 Monaten die rauffische Zahl von 60 Fahrtauglichen Dampfern und Motorfahrzeugen sowie mehrere tausend Tonnen Ölzeite, die noch verwertbar waren. Außerdem betrieb sie eine Schiffbauwerkstatt in Turn-Geberin und stellte hier u. a. 8 gelobte Dampfer und 3 Motorpumpen wieder her; auch in Delona, Semendria und Turn-Geberin betrieb sie Motorfahrzeugwerke. Diese Leistung bildet ein herrliches Gegenstück zu der schnellen Wiederherstellung der von den Rumänen planmäßig zerstörten Anlagen der Petroleumwerke.

In den Värm des Weltkrieges fällt ein für Deutschland Seewesen bedeutsamer Obentag, der in nahigen Zeiten mit Recht den Gegenstand besonderer Feiertage bilden könnte. Wie es sich der erste Januar 1868, an welchem die Norddeutsche Seewarte ins Leben gerufen wurde, auch wieder sich hier die Norddeutsche Seewarte entwickelte. Es gibt wohl kaum einen deutschen Seemann, dem das Wirken dieser seit Januar 1875 zur rauffischen Behörde gewordenen Anstalt nicht am Herzen geht. Das wahre Kriegsgeld Wilsons besteht, wie dieser fürzlich in einer Arbeiterversammlung ausführte, nicht in der Demotivierung Deutschlands durch dem Interesse für die kleinen Arbeiter, sondern in der Abwicklung Deutschlands von Asien, nach dem Mittelmeer und insbunden Marit. Zu diesem Zweck muß mit allen Mitteln verbündet werden, daß Deutschland eine Flottenmacht bleibt, die es über die Ozeanländer, die Dürft und

kleinlichen mit China und dem übrigen Asien verbindet. Demgegenüber tritt auch das angelegliche Interesse Amerikas für Belgien, Nordbrasilien und West-Indien durchaus in den Hintergrund für die Wahrung des business Amerikas in Asien, das durch Japan hart ge-



Hebung des gelunkenen Donau-Monitors S. M. S. „Din“ bei Stigani in Rumänien

föhret ist, muß Europa bluten. — Nachdem man in den verlebenden Wändern erfolgreich der regelmäßigen Luftverkehr erprobt hat, ermagt man, wie die „Almschau“ berichtet, in England einhalt eine regelmäßige Luftverbindung mit Indien. Der Reiseplan soll sich wie folgt gestalten: Abgang von London 7 Uhr morgens; Ankunft in Marikette 11 1/2 Uhr vormittag; dort eine Stunde Frühstückspause. Ankunft in Nepal 6 Uhr abends. Am folgenden Tage geht die Reise über Kreta bis Athen. Am dritten Tage gelangt man in Delos und am vierten Tage in Banbar-Abbas-Noradi an. Die geplante Reisezeit soll 83 1/2 Stunden dauern, während bisher die schnellste Reise von England nach Indien 14 bis 15 Tage erforderte. Von Indien könnte dann die Luftreise bis Australien ausgedehnt werden, was eine Verkürzung der Reise nach dort um 23 bis 24 Tage zur Folge haben würde. Ein größeres Interesse besteht an dem Luftverkehr zwischen Europa und Amerika. Hier soll wegen der großen zu überlegenden Wasserfahrts auf See Wasserfahrts aufzutreten, die mit großen Schiffsanläufen versehen sind, auf denen die Flugzeuge landen können. Unter normalen Verhältnissen soll sich die Reise über den Atlantischen Ozean in der überaus kurzen Zeit von 16 bis 18 Stunden ermöglichen lassen.

Die Franzosen und Engländer, die früher aus kriegerischen Absichten den sie trennen-

Armelkanal als ein Mittel der Sicherung gegen Invasion hochschätzte, sind jetzt eifrig bemüht, dieses Verkehrsbindnis zu beseitigen. In neuester Zeit hebt im Vordergrund des Interesses das Streben eines genossigen Kleinbauers, der in Westast ein fünfährliches Landbesitz in England mit Frankreich verbinden soll. Der Mann wird nach den 3 1/2 vorliegenden Plänen eine Breite von 1000 Zentimetern zwischen zwei Eisen, die durch Hochbrücken überbaut werden, durchbrochen sein, um den Schiffverkehr zu ermöglichen in zwei einseitigen Tunnelröhren von 5,9 Meter lichter Weite. Zusätzlich sollen in jeder Richtung 164 elektrisch betriebene Jäger von je 1000 Zentimetern Seilzugfähigkeit verleben 2 Gruppen von Ventilatoren von 300 Pferdestärken sorgen für die Zuführung der den Reisenden erforderlichen frischen Luft. Die Kosten werden auf 108 Millionen Mark veranschlagt. Der Bau soll von der englischen und der französischen Rüste aus gleichzeitig begonnen und in etwa 8 Jahren vollendet werden.

„Was nicht dem dem Seemann sein Welt, Wenn es in das Wasser fällt.“ Diese Lebensweisheit hat sich anlässlich der großen Ereignisse unterer W-Decke, auf anmerkenswerten Schiffen eine Vorrichtung ins Leben gerufen, die die an Nord befindlichen Vergleichenstände vor dem Untergange bewahren soll. Diese besteht in einem großen Stahlbehälter, der unverformbar und so geräumig ist, daß er alles Vargeld und sonstige Wertgegenstände aufnehmen imstande ist. Der Behälter wird in einem leichten Schacht ungesättigt mittelfast aufbewahrt, der in Höhe des obersten Deckes eine Öffnung hat, die mittels einer beweglichen Klappe geschlossen ist. Wenn das Schiff sinkt, öffnet sich die Klappe selbstständig, der Behälter schwimmt auf dem Wasser und kann dann von anderen Schiffen geborgen werden. Die Frage, wann das zivilische England und Deutschland lagern, von untern Geppelnin mit Verleiden und großen Seefahrtswirtschaften zum ersten Male durch einen benannten Luftballon durchquert werden, beantwortet Oheimant Weitel in der „Almschau“ dahin, daß dies am 7. November 1916 geschehen ist. Zu diesem Zweck lag in Baurball bei London der zwei Insassen tragende Ballon „Daurball“ zu einer Fernfahrt auf und landete nach achtstündlicher Fahrt am anderen Morgen bei London. Das Daurball für die ihnen ergebende freundliche Aufnahme kaulten die Luftschiffer ihren Ballon in „Rassau“ um, unter welchem Namen er dann noch zahlreiche Vortreffen ausübte. Was Weitel-



Seemannsbund



Verandung am Strand von Westerland

Über Atlantis und Nordsee

Des jungen Thomas Steegers Kriegsfahrten, erzählt von H. Weder

(H. Wever.)

Thomas war übrigens nicht von La Guaira, sondern von Macuto aus an Bord des Dampfers gefahren. Er suchte jede Spur hinter sich zu vernichten. Carlos und José hatten ihn und sein Gepäck auf ihren breiten Schultern durch die Brandung getragen und ihm gleichzeitig strengste Verschwiegenheit zugelobt.

Von Bord des Dampfers aus wollte er den beiden Burschen noch einmal zu. Es waren trotz allem brave Kerle gewesen, anhänglich und treu, und nicht einmal so eigenartig, wie viele Menschen sind, die mit ihrer Erziehung prunten.

Carlos hatte dicke Tränen in den Augen. José stand ihm darin nicht nach. Trotzdem lächelte er, wobei seine Wulstlippen bis fast an die Ohren hinauf schlugen.

Thomas rief ihm zu: „José, du freust dich? Obwohl ich für lange Zeit verreise?“

José schüttelte den Kopf. „Darüber freue ich mich nicht“, gab er zurück, „sondern auf ganz etwas anderes.“ Er machte mit seinem Schilde die Bewegung des Kampfes.

„Antirjesit, auch, ihr Brüder“, schalt Thomas. „Ihr wollt doch wieder auf einander los?“

„Ja wohl, Herr!“

„Warum denn nur in aller Welt?“

Da erhob sich Carlos im Boot, legte seine ungeschlachten Hände als Schalltrichter vor den Mund und brüllte unter Tränen nach oben: „Wir wollen sehen, Herr, wer von uns beiden die Lieber hat!“

Der brünnende, an den Ohren hämmende Ton des Dampfheizers verdrängte Thomas' Antwort. Der Dampfer hatte den Anker hoch. Langsam drehte sich sein schwerer Leib unter Ruder und Schraubengang seewärts.

Noch einmal winkte Steeger den beiden Schwarzern zu. Die sahen keine Grund aber nicht mehr. Sie hatten die Niemen zur Hand nehmen müssen, um nicht in den Sog des Schraubengewässers zu kommen.

Zel bräunlicher Sonnenhitze, die die Luft heimlich flimmern machte, lief der Dampfer davon. Zeitmäßig schoben entwischt das Kühlwasser der Kondensatoranlage seinen Pfanden, und vorn am steilen Bug zerbrach sich flackernd die Dünungsspie. Nach ein paar unsicheren Bewegungen, die mit dem Einsteuern des Rumpfes zusammenhängen, begann das Schiff kräftig zu dampfen. Immer wieder verneigte es sich vor den schwelenden Wasserfäden, schwang Head und Vordrich an, wachsend hoch und härrerte nermehlich in seinen Verbinden.

Thomas Steeger stand achtern am Flaggenmast, an dem die bunten taftähnlichen Farben wehten. Langsam entwandenen die Einzelheiten am Lande seinem Blick. Es war, als ob sich ein Schleier vor das Bild. Immer dichter wurde das Dunngewebe.

Von See aus gesehen, wuchs La Guaira an dem fahlen Gebirgshof fastlich hoch. Als helle Fleder auf rotem Grund leuchteten die Häuser berüber. Und vom Rann der Höhen grüßte ein frischer, grüner Saum.

„Deine zweite Heimat!“ dachte Thomas. „Wie merkwürdig das Leben doch geht! Noch vor vier Wochen hättest du jeden ausgelacht, der dich nach Europa hätte dirigieren wollen, und nun läufst du aus freier Einsicht!“

„Wann werde ich nach Venezuela zurückkommen? Wann? Wie? Und unter welchen Umständen? Wiedersehen muß ich das Land noch einmal in meinem Leben, das kann ich mit anders gar nicht denken, sei es auch nur — um Don Carlilo meine Dankeschuld abzutragen.“

Ein Matrose trat an den Flaggenmast und bat, Platz zu machen. Thomas trat zur Seite.

Der Mann nahm die Flaggeleine zur Hand. Aufsehend bereitete er den Gruß mit der Flagge vor.

„Wem möchte er gelten? Thomas wandte sich um und schaute voraus. An Einwärtsseite war nichts zu sehen, — so weit das Auge reichte, eine fahle Wasserfläche.“

Also passierte der Gegenleger, mit dem der Gruß ausgetauscht werden sollte, an Bord. Thomas überquerte das Deck, beugte sich über die Reling.

„Deutlich hörte er, daß er sich in sein Innerstes erschraf.“

„Hier Strich an Bord vorwärts lag mit gekloppter Maschine ein Kriegsschiff. Ein älterer Kreuzer war es, und an seinem Heck wehte die weiße englische Flagge mit dem blauen Kreuz und dem Union Jack.“

„Am Vormast des Breiten flatterte ein Signal. „Francisco Petarca“ antwortete.“

„Was war der Sinn? Was würde kommen? Stand vielleicht jetzt schon Entdeckung bevor? Schmachliche, englische Gefangenschaft?“

Thomas Steeger kramte sich am Relingsgeländer fest. Unruhig schobte er an den Schraubengang des Dampfers. Binnen Minuten mußte die Entdeckung fallen, als „Petarca“ stoppen würde, um untertaucht zu werden.

„Wie von fern klang eine mahnende Stimme an das Ohr des jungen Deutschen mit dem fremden Paß in der Tasche. „Wunder Passagier!“ flüsterle die Stimme, — der Rat des Kapitäns Jungobann.“

„Wer dazu war es jetzt zu spät. So schnell fand sich kein Petarcasch. Man mußte abwarten, auf sich und seinen guten Stern und schließlich — auf den Paß vertrauen.“

Der englische Kreuzer ging mit seiner Maschine an. Deutlich sah man an seinem Heck die weiße, vom Schraubengang zerbanene Fleder. Er drehte nach Steierbord, setzte sich auf Gegenkurs und stoppte dann wieder.

„Er hat Lee gemacht“, sagte sich Steeger, „um ein Boot zu Wasser zu lassen.“ Erinnerungen an seine Gefangenenszeit haften ihm, die sechsmündige Lage zu erkennen.

Der Signalverkehr hörte auf. „Noch immer lief die Schraube des „Petarca“, eine wahrhaft tröstliche Musik.“

„Doch halt! — Schleppte jetzt nicht der Mythosus . . .? Noch ein Dutzend gequälte Umbrungen, immer langsamer, trüger . . . dann trat Stille ein.“

„Nach „Francisco Petarca“ hatte seine Maschine gestoppt.“

Thomas Steeger fühlte deutlich, daß ihm Mahns und Adern schlugen. Er schlopfte mehrere Male tief Atem. Nun kam es darauf an, ruhig zu bleiben und ein bestimmtes Verhalten zur Schau zu tragen.

Die Schiffe kamen einander auf dreihundert Meter nahe. Vom Englischer scholl langsam, langgezogenes Aufen berüber, eine tiefe Stimme, vom Schalltrichter eines Sprachrohrs enttellt. Von der Kommando-Brücke des „Petarca“ aus wurde geantwortet. Thomas verstand vom Sinn, und herrschte seine Silbe. Er stand außerhalb der Schallrichtung. Aber er verbarste wie gekannt auf seinem Posten, viellecht, daß er doch noch ein Wort aufschmeiße, das ihm ein wertvoller Fingerzeig sein konnte.

Drei, vier Minuten dauerte die Unterhaltung. Langsam, ihre Fahrt aussetzend, trübten sich die Schiffe aneinander vorüber. „Was Thomas wunderte — vom Englischer kam kein Boot. Lief ihm am Ende die Dünung zu hoch?“

Er überlegte noch, da frang die Schraube des „Petarca“ an. Das Schiff hatte Erlaubnis bekommen, seine Reise fortzusetzen.

Thomas mußte sich Gewalt antun, um nicht einen Freubstanten aufzuführen. Durch sein Inneres flüchtete ein heißes Subelgefühl.

Der ersten Gefahr war man glücklich entronnen, das galt ihm als gutes Vorsehen für die Zukunft. Am Ende waren der brave Kapitän Jungobann und Don Carlilo doch zu schmarotzerlich gewesen? Wenn es sich bei der englischen Seefronte um nichts Ernstes handelte . . .

„Ein schärfer Finger tippte Thomas von hinten auf die Schulter. Der junge Mensch fuhr herum. Eine bekannte Stimme schlug an sein Ohr: „Morning, Mister Steeger! Very glad to see you. You are homeward bound?“

Thomas harrete dem andern ins Gesicht. Ein Engländer war es, in Caracas anständig, gescheitlich mit Don Carlilo bekannt, sonst er mußte, Referatoffizier der britischen Marine. (Fortsetzung folgt.)

„Morning, Herr Steeger! Freue mich, Sie zu sehen. Sie sind noch Haus beerdet?“

Buntes Allerlei

Mann über Bord.

„Mit halber Fahrt dampft S. M. Kreuzer „A“ bei mäßiger Belegung: Eine dem Seemannsbesatz zu. Es ist Mittagsspaße; in der Nacht liegen die Mannschaften, die Köpfe auf die verhängten Matten gebettet, und schlafen trotz der nicht allzu lange bemessenen Freizeit ein. Plötzlich ertönt die Matrose Altona'sche nicht mit, er ist auf dem Meere geboren und hat von diesem als Vater geschenkt eine einige „Benzolflasche“ mitbekommen. Ein großer Feind ist die Nacht, während der er pflügend ein paar Stunden in der Hängematte verbleiben muß. Altona'sche hat auf der Keesling und geht seiner Lieblingsbeschäftigung nach, er angelt. Nicht ohne Erfolg, das wäre bei der Geschwindigkeit und der scharfen Bugweile ein ausbleibendes Ereignis, nein, unter Freund macht Jagd auf Röhren, Büchsen und ähnliches Zeug, wie es sich in der Nähe eines Hafens in Massen umherstreut und wovon er dabei schon einen hübschen Vorrat aufgehoben hat; er will jedoch mal damit einen Handel anfangen. Auch heute ist er schon im Besitz so manchen Beutestücks, nämlich drei einen Scharf, ein Flumpfen, Ganzen in „über Sieg“ gegangen.

„Mann über Bord.“ „Viele über Bord.“ „1. und 2. Stutzer hat.“ „Maschinen übersteht Kraft zurück“ kommen ruckelnd nacheinander die Kommandos vom nachfolgenden Offizier. Ein Gitter geht durch den Schiffkörper, donnernd schlagen die Schrauben hinten am Heck rückwärts und wälzen einen schäumenden Stricher auf, und noch ehe das Schiff sich, laufen hinaus die beiden mit je 14 Mann besetzten Stutzer aus ihren Dampfen ins Wasser — es gilt ein Menschenleben, da kümmert man sich nicht um die bestehenden Vorschriften, die unter anderem befehlen, daß besetzte Boote nur langsam, Hand über Hand, zu Wasser gesetzt werden dürfen. Was macht währenddessen Matrose Altona'sche? Vom Schiff aus kann man beobachten, daß er feineswegs den Kopf verloren hat, sondern mit nervigen Armen der Rettungsboje zuschwimmt. Da, schon hat er sie erreicht, klistet sie sich über den struppigen Kopf und schaukelt sich gemächlich auf den Wellen. Er ist ein wenig ärgerlich, denn bei der feuchten Geschichte hat er keine Angel, und dazu keine allerneuere, zu deren Erwerb er einen ganzen Monat seine Wohnung sparen mußte, verloren. Ihm bittet er den Boosführer des herankommenden Bootes, doch noch ein wenig hin- und herzuapfen, aber auf bezugliche Privatleben läßt der sich nicht einlassen. In Bord steigt Altona'sche einen dreien Anführer für seine Unvorsichtigkeit,

dann nimmt ihn sich noch kein Divisionsoffizier vor — von wegen seiner „bescheidenen“ Mäße. Nicht immer gelingt die Rettung eines über Bord Gefallenen. Bei schwerem Wetter, wenn das Herabfallen von Booten für deren Befahrung selbst mit Lebensgefahr verknüpft ist, unterbleibt es auf Anordnung des Kommandanten. In einem solchen Falle ist ja auch mit allerhöchster Bestimmtheit anzunehmen, daß die erregten Vorgesetzten dem Verunglückten schnell die Bestimmung gemacht und ihn in die Tiefe gesenkt haben. Nach längerem Hin- und Herfahren über der Unfallstätte werden die Rettungsversuche aufgegeben. Nach nachts beruht das Rettungsmandat, wie man sich denken kann, nicht immer glatt.

H. Wienholdt

Die Wäpde.

In den wichtigsten Beschäftigungsfällen des Seemanns gebietet ein Kadett, das zunächst als wirksamer Schutz gegen Kälte gedacht und auch dementsprechend beschaffen ist. Es erfüllt aber auch bei Verhängnis im Sommer seinen Zweck. „Wäpde“ ist für die Wäpde, ist cool auch für die Wäpde. Es bereinigt also in seiner Eigenheit den Sommer- und Winterüberzieher. Bei den Kriegsmarinern dagegen findet eine Ausnahme infolgedessen statt, als die Mannschaften nur im Winter den „Überzieher“ tragen, im Sommer aber dieses Kleidungsstück verlassen, oder aber, wie bei der deutschen Kriegsmarine, durch die Jacke ersetzen, die aber auch im Winter mit dem Überzieher getragen wird. Die Handelsmarine war, wie bei vielen Gelegenheiten, auch vorbildlich bei der Befreiung der Mannschaften der Kriegsmarine, hauptsächlich in diesem Falle. Und von den Kriegsmarinern ist es wieder der Engländer, der den Vorschlag beantragt, in jeder Beziehung vorbildlich gewirkt zu haben, noch in diese Richtung nicht immer rückfällig. Besonders ist es der Fall bei der Wäpde, wenn er sie auch in „Jedoch“ umgelaßt hat. Diese Bezeichnung ist sehr verbreitet und wird selbst bei uns fast ausschließlich neben dem Wort „Überzieher“ gebraucht.

Woher es auch komme, mit dem Englischen hat das Wort nichts zu tun, denn bereits Ende

des 14. Jahrhunderts kommt schon im Spanischen vor: un jaque de seda, eine seidene Jacke, Neapolitanisch iaco, italienisch giaco und französisch jaque. Um's Jahr 1368 soll es zu Neuchâtel einen Dampfung gegeben haben, der, wenn er zum Kampf ausgeh, einen kurzen Überrock getragen hat, daher das Wort. Wie heißt es nun mit dem Vorwort „Wäpde“? Heute noch nennt man in Ostfriesland einen kurzen Überrock für Frauen und Kinder pe, peje, pei, pi. Im Niederdeutschen, z. B. in Bremen, bedeutet pje, pje, pigge eine Jacke, ein warmes Unterleid von Jannell, wofür man in Holland plj, pijs, in Westfriesland pijs, pei, pijs. Als nun aus Frankreich die Jacke kam, da nahm man den französischen Namen an, aber man behielt den allgewohnten deutschen auch noch bei und verband die beiden einfach miteinander. Es gibt der Wäpde solche Verfahren in Menge. So bedeutet Wäpde eine Wäpde oder einen Jackenrock. Es heißt im Wroningischen für gewöhnlich piejeter, wird aber auch molvanger und monkie, schrot, twiefelder und twiefelvar, ja sogar vrieschier genannt. In Nordholland heißt es bolvanger.

H. W.



Beobachtungskand an der Abfallkiste



Hochgehen eines Fesselballons vom Meere aus



Expansierendes österr.-ungar. Küstengeschütz



H. u. B. Österreich-Ungarischer österr.-ungarische Küstenbatterie

Die Wacht an der Adria

