

31. 1. 1918

Stadtbücherei
Elbing

Deutschland zur See



Unabhängige Woehenschrift

zur Förderung der deutschen Seegelung und der deutschen Flottenpolitik

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

Herausgeber: Vize-Admiral z. D. Hermann Kirchhoff



Kommandierender Admiral des Marinekorps, Admiral à la suite des Seeoffizierkorps von Schröder
erhielt das Eichenlaub zum Pour le mérite.

Gron.



47

Bilder der Zeit



Kapitänleutnant Hans Rofe



Staatssekretär des Reichsmarineamts v. Capelle
Neue Ritter des Ordens Pour le mérite



Oberleutnant z. S. Howaldt
Honor. D. J.

Ein heimkehrender Seeheld. / Von Hermann Kirchhoff, Vize-Admiral z. D

Giner unter herbordragendsten Kreuzerführer, dessen Name in der ganzen Welt erklingt, der freiherrliche Kommandant S. M. S. „Göben“, der alten „Göben“, Fregatenskapitän von Müller, ist jetzt als einer der ersten Ausgesandten aus England auf holländischem Boden gelandet.

Mit Freuden hörte man dabei diese Kunde und vernahm es dankbar, daß unser Seeheld in Rotterdam von holländischen und deutschen Behörden besonders freundlich begrüßt und aufgenommen wurde, mit samt allen andern zu gleicher Zeit mit ihm ausgewechselten, aus englischer Gefangenschaft entlassenen, die eine schwere, lange Gefangenschaft hinter sich haben.

Müllers Name durchlief infolge seiner glänzenden Taten im Sommer und Herbst 1914 das ganze Vaterland, in allen Ländern.

Schon im Norden Ozeans begann sein Wirken in der Fregatenschlacht; dann ging es über die weisse See nach dem Indischen Ozean, in dessen Norden er im Meerbusen von Bengalen seine Haupttätigkeit entwickelte. Das hier treten dort, auch an der Küste bei Madras, wo die Beschießung große Werte vernichtete, war dementsprechend, daß Müller und seine „Göben“ sich den Namen „Bengalen-Schreck“ erwarb.

Die Schiffahrt von Ralfutta und von Konkan ist wohlwiegend amüßig ganz eingestellt worden, so daß nicht nur durch die Verlustungen vieler feindlicher Schiffe, sondern auch durch die längere Störung des ganzen Schiffahrtverkehrs erhebliche



Fregatenskapitän v. Müller

(Nach einem im Besitz des Marinemedal-Vereins befindlichen Bilde)

Werte vernichtet wurden. — Kapitän von Müller ging dann wieder nach dem Süden und ging eines Morgens, nachdem er seinem Schiff einen vierten Schein-Schornstein aufgesetzt hatte, in der Annäherung die im Hafen von Bulu Binang an der oberen Malakkastraße liegenden Kriegsschiffe an. Es wurden Ende Oktober nach kurzem Gefecht der russische Kreuzer „Schennikow“ und der französische Zerstörer „Albatros“ vernichtet.

Der Verband unserer Gegner hatte inzwischen eine größere Zahl von Kreuzerschiffen auf seine Fahnen gefolgt, englische, französische, russische, japanische und australische Panzerkreuzer, Kreuzer und Zerstörer.

Bei einer Unternehmung auf den Suez-Canal im Westen der Sundstraße, wo er die Funktionation übernahm, wurde sein Schiff am 9. November bei der Insel Swilling vom größten australischen Kreuzer „Edinburgh“ entdeckt und nach längerem, hartnäckigem Gefecht, in dem 120 Mann fielen, mußte Müller die „Göben“ auf die Felsen aufzuliegen lassen. Der Rest der Besatzung geriet in Gefangenschaft; nur die Landungstruppe unter Kapitänleutnant von Müse entkam mit dem Schoner „Albatros“, dessen seltsame Fahnen und merkwürdige Abzeichen noch in unser aller Erinnerung sind.

Nun wir dem jetzt aus der Gefangenschaft entlassenen Seehelden ein Willkommen zu und erhoffen wir mit ihm eine glückliche Rückkehr in die Heimat, die ihn in Vorbereitung der großen Dienstleistungen wird, die er dem Vaterlande geleistet hat.

50 Jahre deutsche Seewarte

amseit der Stelle, wo sich der eigenartige, tempelartige Eingang zu den großen Hamburger Stütunnel erhebt, liegt auf steilem und nicht unbedeutlich tief über das Daulermeer ringum erhebbendem Hügel ein hüfliches, von seinen Ecken gefränktes Beobachtungsgebäude. Von den Fenstern der Vorderfront schneift der Blick über das weite, dunst- und lärmverfüllte, vielfache Höhengebiet der alten Hansesladi, unter die abgedampften Dampfer der Eschler, die feindliche Getöse Tag für Tag abhaut- und etabliertwärts aben, und die Flaggeln aller lebendigen Nationen tragen, giebt an diesen Schauplatz, das aus fernen und lebendigen Märlingen sich zu einem wissenschaftlichen Institut von Weltbedeutung erhoben hat. Ein schönes und helles Zeichen deutscher Wissenschaft, deutscher Arbeit und deutscher Gesandtheitlichkeit und Märligkeit, die nun in jüh halbjährlichveränderlicher Wirksamkeit wärllich Grobes und Märligstgütiges zuzewe gebracht haben. — Die deutsche Seewarte in Hamburg entstand durch die Übernahme der im Januar 1868 von Herrn von Freeden geschenkten Norddeutschen Seewarte durch den Staat im Jahre 1870. Als erster Leiter des Institutes aber wurde ein Mann auserwählt, der bis zu seinem Ende an seiner Spitze verharren hat, dem Schiffahrts- sowohl wie Wissenschaft unendlich viel zu verdanken haben und durch dessen unermüdbare Fleißarbeit die Seewarte mit erster Linie zu der Stellung emporgehoben wurde, die sie heute einnimmt — Georg von Themeyer!

- Es würde den verfügbaren Raum bei weitem übersteigen, wollten wir versuchen, einen Überblick über die Tätigkeit der Seewarte zu geben, die seit der Verstaatlichung der Seewarte verflohen sind, sondern er gebührt uns wollen uns daher damit begnügen, dem Leser ein Bild zu entrollen von der ausgedehnten, hochinteressanten Tätigkeit, die dies Institut heute zu bewältigen hat und — zum Ruhme deutschen Fleißes und deutscher Wissenschaft — glänzend bewältigt. Die deutsche Seewarte zerfällt in fünf, teilweise auch räumlich voneinander getrennte Abteilungen, deren jede ein besonderes Gebiet zugewiesen erhalten hat, und zwar:
 - I. Oceanographie und Ozeanographungen.
 - II. Prüfung und Veredelung von nautischen Instrumenten.
 - III. Sturmwarnungen und Wetterberichte.
 - IV. Das Chronometer-Institut.
 - V. Rüstens- und Hafenbesetzung.

Das ganze Institut untersteht dem Kaiserlichen Reichsmarineamt zu Berlin, aus dem auch der jetzige Direktor, der Kommandant v. D. Schim, herangezogen ist. Admiral Schim ist nicht nur durch seine frühere Stellung als Leiter der fotografischen Abteilung des Reichsmarineamtes für den Vollen, den er nun seit 1911 bekleidet, besonders geehrt, sondern er gebührt auch öffentlich zu der großen Ehre derjenige Seele fuhrer, die der wissenschaftlichen Seite ihres Berufes den vorbildlichen besondere Liebe und Hingabe entgegenbringen. Alle diejenigen, die früher Dr. A. Hamer kennenlernen dürfen, wird die pietätvolle Erinnerung, mit der sein Nachfolger an dieser Stelle stets des Vollen Mannes gefolgt, besonders sympathisch berühren.

Die Gründung der Seewarte ist in die höchste Märligkeit der Segelschiffahrt, und es war daher die Arbeit besonders der I. Abteilung von größter Märligkeit für unsere Seele. Die Rüstens- und Veredelungsarbeiten von sorgfältig ausgearbeiteten Fragebogen wurden und werden noch heute an die besten Kapitäne, die treuen, unentbehrlichen Mitarbeiter der Seewarte, verteilt und gingen, mit echt deutscher Fleißhaftigkeit ausgeführt.

an die Abteilung I zurück, Dieter so das unendlich wertvolle Material zur Darstellung ihrer berühmten Segel-Handbücher gebend. Kaufleute über Windrichtung, Stürme, Strömungen, Turg, über alle für den Seemann nur irgend wichtigen Fragen, finden sich in diesen Handbüchern, die alle Meereskreise der Erde behandeln und so im höchsten Maße dazu beitragen, dem Schiffahrts die Aufgabe zu erleichtern, das ihm anvertraute Fahrzeug reich und sicher durch die „platteste Wüste“ der Ozeane zu führen.

Im Jahre 1913 (dem letzten Berichtsjahr der Seewarte, da während des Krieges keine Berichte ausgegeben werden) gingen an Material bei der Abteilung I ein: 74 vollständige Tagebücher mit 77786 Beobachtungsblättern von der Kaiserlichen Marine, 1864 vollständige Tagebücher mit 625611 Beobachtungsblättern von der Handelsmarine, 197 kleine Wetterbücher mit 18217 Beobachtungsblättern sowie ferner Sonderberichte über 26 Reisen und 75 Feldspionieren.



Die deutsche Seewarte in Hamburg

Nicht eingerechnet ist dabei das Material für Rüstens- und Hafenkunde sowie für die Nachrichten.

Viele schätzbare Märlbeit entsprechend sind von dem Institut im gleichen Jahre 13 Medaillen mit Diplomen verliehen worden, darunter drei silberne an die Herren Kapitän Wiest, Hensburg, Kap. Kov. O. D. Röbiger, Hamburg, und Professor Dr. Scholl, Hamburg. Sechs Offiziere der Hamburg-America Linie, des Norddeutschen Lloyd und der Levante-Linie wurden mit Anerkennungen für besondere Arbeiten im Jahresberichte bedacht.

Wichtig und wertvoll für die Schiffahrt ist außerdem die Tätigkeit der Abteilung II und IV. In einem Umfange, von dem der Fernbeobachter sich kaum eine Vorstellung macht, und dabei mit all der peinlichen Sorgfalt und Gewissenhaftigkeit, die die Bedeutung der Sache erheischt, werden hier die astronomischen mechanischen und physikalischen Instrumente und Apparate, deren die Schiffahrt bedarf, auf ihre Genauigkeit und Zuverlässigkeit geprüft, und nicht selten eben auch wertvolle Anregungen für die Verbesserung solcher Instrumente von dieser Stelle aus.

Ein besonderes Gebühde im Wert des Institutes dient der wichtigen und bedeutsamen Chronometer-Kontrolle. Unter den vertriebsfähigen Verhältnissen und Vagen, in feuchter und trockener, warmen oder kalten Luft, werden hier die Chronometer, auf genaue und gleichmäßige Gang monatelang untersucht, um den Schiffahrts führen dann zuverlässige Tabellen mitzugeben, die jeden Fehler in der Zeitbestimmung ausgleichen, soweit dies überhaupt möglich ist. Das

Berichtsjahr 1913 verzeichnete die 36. Sönerenaster-Abfahrtsreise der 2. Flotte mit 6 Söneren mit zusammen 70 Instrumenten beteiligt.

Bemerkenswert, doch die Chronometer-Abteilung auch mit der Prüfung von Brillen- und Feldmessern befaßt und auch in dieser Abteilung sehr reich in Anspruch genommen. In jüngerer Zeit befand sich auch der Luftfahrts-Verein angeschlossen.

Nach die Volitionskriterien, die die Stelle füllen müssen, neben dem wissenschaftlichen, besteht die Seewarte in Bezug auf Wärl und Güte und Güteprüfung und alles nicht Brauchbare von der Benützung an Bord ausgeschlossen.

Die große Anwesenheit durch diese Prüfungen an das Personal der Seewarte geföhrt werden, löst sich kaum anders als durch häufige Wechsellisten. Es wurden in der Zeit vom 15. Juli 1875 bis 31. Dezember 1878, das heißt also in den ersten 2 1/2 Jahren des Bestehens, bereits insgesamt 2315 nautische Instrumente geprüft, eine Zahl, die natürlich verhältnismärlig klein gegenüber den heutigen Verhältnissen ist.

Im Jahre 1913 wurden allein von der Abteilung geprüft: 185 verschiedene meteorologische Instrumente, 858 Kompassen, Ölfen, usw. und 1494 Kompaßroten und Kompaße.

Nach dem Nautischen Dienst: 185 verschiedene meteorologische Instrumente, 858 Kompassen, Ölfen, usw. und 1494 Kompaßroten und Kompaße.

Nach dem Nautischen Dienst: 185 verschiedene meteorologische Instrumente, 858 Kompassen, Ölfen, usw. und 1494 Kompaßroten und Kompaße.

Nach dem Nautischen Dienst: 185 verschiedene meteorologische Instrumente, 858 Kompassen, Ölfen, usw. und 1494 Kompaßroten und Kompaße.

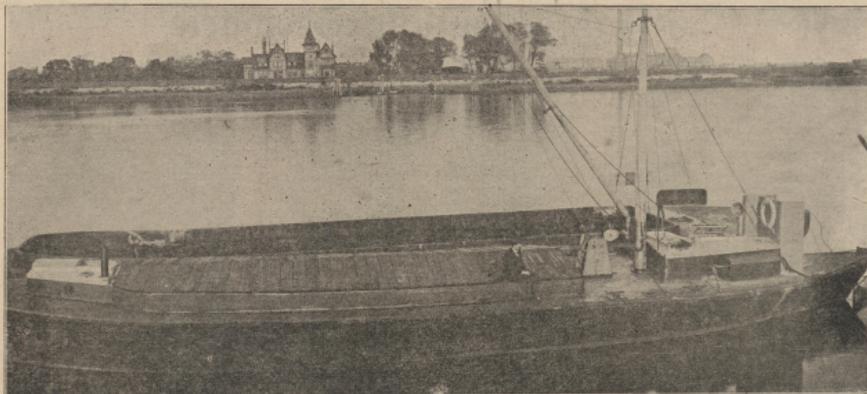
Neinen Fischern, und Hunderte von diesen Fischern sind durch Beobachtung und Befolgung dieser Warnungssignale schon dem Untergange entgangen worden, dem sie ohne dieselben sicher anheimgefallen wären.

Eine besondere Bedeutung auch für die Schiffe auf See hat dieser Dienstweg in jüngerer Zeit dadurch gewonnen, daß die Wetterberichte auch mit Hilfe der Funktelegraphie verbreitet und weitergegeben werden. Auch an der Stilllegung von Nachstürmen wird sehr eifrig gearbeitet.

Den Kapitänen der großen transatlantischen Schiffe die Märligkeit zu gebühren, sich über alle Wetterverhältnisse in Bezug auf die von ihnen ansulaufenden Rüstens und Dafen zu unterrichten, ist die Aufgabe der Abteilung V, und auch hierzu wird naturgemäß ein gewaltiges, ständig noch wachsendes Arbeitsfeld ungenutzt ausgenutzt.

Es ist eine ungeheure Arbeitslast, die in diesen schätzbaren Rüstens fortwährend bewältigt werden muß, und sie ist mit dem wärligsten Schrecken der deutschen Seele. In Bezug auf die gleichem Tempo fertig geworden und umfangreicher geworden. Wenn trotzdem in verhältnismärlig kurzer Zeit die deutsche Seewarte ihre Leistungen auf diesem Gebiete hinweisen und auch erhalten konnte, der sie viel anderen Instituten dieser Art im Auslande an Rang und Bedeutung durchaus ebenbürtig macht, so gebührt deren Leitern die ehrenvolle Schikung dieses gleichem Tempo hinzuformulieren. Auch hat die deutsche Seewarte das erste halbe Jahrhundert bedeutsamen Wärls vollendet. Märlge ihr in den kommenden 50 Jahren ein ebenbürtiges Gebäude (Rüstens und Wärlens) beschreiben. — 1911/12.





Motorfrachtschiff aus Eisenbeton. (Rund 75 Tonnen Tragfähigkeit.)

Ein neuer Schiffsbaustoff

Unter den jenseits, durch die kriegerischen Ereignisse hervorgerufenen Umständen, die sich u. a. in einer Knappheit des für den Schiffbau erforderlichen Eisens geltend machen, ist ein Baustoff von Wichtigkeit geworden, der dem Schiffbauer älterer Zeiten unbekannt war, es ist dies der in Holz- und Ziefbau bereits vielfach benutzte Eisenbeton, das mit Beton ausgebaute Metallblech. Im Jahre 1854 war in Paris ein aus Eisenbeton gefertigter Kahn ausgestellt, und in den neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts erbaute der italienische Ingenieur Gab. Lini eine Anzahl von kleineren Eisenboote. In der neuesten Zeit kommt aus dem Bereiche ein ein, Schiffbau betrieblenden Vändern die Nachricht, daß dort der Eisenbeton mit Nachdruck betrieben wird. In England sollen mehrere Beton-Hilfsboote in Betrieb gesetzt sein, um für die Küsten des Nordsee-Gebietes Fahrzeuge zu liefern und auf diese Weise der durch unetere Al-Boote geschlossenen Schiffsraumot zu beugen. Die französische Regierung soll eine größere Anzahl von Betonbooten mit 500 Tonnen bis 1000 Tonnen Tragfähigkeit in Auftrag gegeben haben. Auf der Werft der San Francisco Schiffbau-Gesellschaft wird ein Eisenbeton-Dampfer von 5000 Tonnen verfertigt, 97,5 Meter Länge und 13,4 Meter Breite mit einem Rostenauwand von etwa 1,5 Millionen Kilogramm Beton.

Die Eisenbeton-Schiffbau G. m. b. H. in Hamburg rühment mit großem Erfolge eine eigenartige, dem Ingenieur M. Räßliger eine patentierte Bauweise, die dem bisher empfundenen Wehrbau, daß das Eigenschaft des Eisenbetons aus so groß ausfällt, abbildet. Die Vorzüge, die der Eisenbeton, insbesondere derjenige Räßliger's, besitzt, sind folgende: Unbeschränkte Lebensdauer, da kein Verrotzen oder Verschleiss möglich ist; geringfügige Unterhaltungskosten; vollständige Verholzung gegen Schiffe; große Tragfähigkeit bei geringem Eigengewicht, das etwa nur so groß ist wie das von einem Schiffen; schnelle Reparaturfähigkeit; kurze Bauzeit; leichte Beschaffung des Baustoffes; geringer Aufwand von Arbeits- und Pflanzen; vollkommene Wasserdichtheit, Feuerbeständigkeit und Widerstandsfähigkeit gegen Stöße; erheblich niedrigere Unterhaltungskosten und geringe Abreibungen infolge längerer Lebensdauer. Da es Schiff tauglich gegen das Verrotzen zu schützen, wird es in wichtiger Weise mit Eisenbeton versehen, bei Daggerschiffen bei unen Doppelwände.

Das Bauverwendungsgebiet des Eisenbetons im Schiffbau ist ein außerordentlich vielseitiges und

umfaßt außer Schiffen aller Art, einschließlich Motors- und Dampfboote, Schwimmböden, Pontons, Bojen, Bootshäuser, Leichter usw. Auch für Tankschiffe zum Transport von Petroleum,



Stapelbau „Riel oben“

Benzin, Benzol usw. ist der Eisenbeton ein gut geeigneter Baustoff.

Im Jahre 1912/1913 erbaute Ingenieur Räßliger ein Eisenbetonschiff aus gewöhnlichem Beton;

später verminderte er, wie wir bereits andeuteten, in erheblichem Maße das hohe Eigengewicht des Betons, und zwar indem er zwischen den Schichten und in den Wänden und in den Decken und Böden Hohlsteinkörper einbaute. Dem Beton brachte er durch eine besondere Zulammenmischung auf das geringe Gewicht von etwa 1400 Kilogramm pro Kubikmeter.

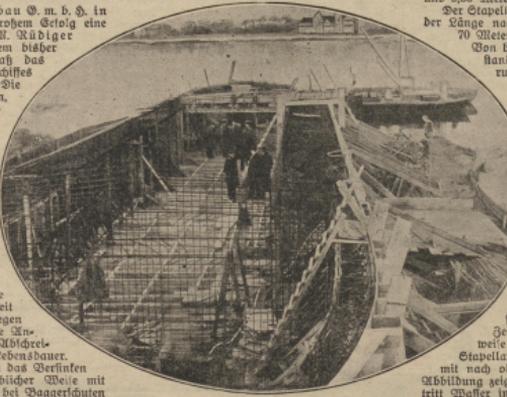
Auf Grund der gemachten Erfahrungen wurde alsbald für die allerletzte Welt Rüstungsbau ein Motorschiff von 75 Tonnen Tragfähigkeit, 20 Meter Länge, 5,3 Meter Breite und 2,0 Meter Höhe geliefert. Darn befindet sich ein Wohnraum mit Kojen, in der Mitte der Kabine, hinten der Raum für den 30-Herzigen Daimler-Motor. Besonders ist hervorzuheben, daß die Umbrungen des Motors den Schiffkörper nicht in Schwingungen versetzen und daß auf der Schiffhülle keine Verformungen zu bemerken sind.

Als bald folgte der Bau eines von der genannten allerletzte Welt in Auftrag gegebenen Seelichters für 450 Kubikmeter Kohlen und eines Seelichters für Raffinieröl mit einer Tragfähigkeit von 650 bis 700 Tonnen.

Die Hamburger Eisenbetonschiffbau-Gesellschaft ist mit der Deutsch-Argentinischen Eisenbetonschiffbau-Gesellschaft in Subarktik eng verbunden und erbaute in Gemeinschaft mit dieser Donschiffschiffen von 58 Meter Länge, 8 Meter Breite und 2,65 Meter Höhe.

Der Stapelbau kleiner Eisenbetonschiffe erfolgt der Länge nach, Donschiffschiffen von etwa 70 Meter Länge läßt man quer abtauen. Von besonderer Wichtigkeit ist der Umstand, daß, wie sich bei der Wände- und Deckenbauweise eines Schiffes ergab, alter und neuer Beton sich sehr gut miteinander verbinden und daß man auch die Schiffsförmen bei mittleren Schiffen teilweise ändern kann. — Auf einer norwegischen Werft gelangt eine eigenartige Bauweise zur Anwendung.

Bei dieser werden die Schiffe nicht aufrecht auf dem Riel erbaut, sondern umgekehrt, d. h. mit dem Riel nach oben liegend, hergestellt. Hierbei ist nur eine Holzform erforderlich, an welcher das hölzerne Gerippe des Schiffes mit Hilfe der Betonmasse mittels Druckluft aufgebracht wird. Infolge des Fortalles der einen Donschiffen werden die mit dem Baustoff gelagerten, der Bauweise entsprechend, erfolgt auf der Stapelbau in eigenartiger Weise, nämlich mit nach oben liegendem Riel, wie unsere Abbildung zeigt. Durch eine besondere Öffnung tritt Wasser in den Schiffsräum und verdrängt einen Teil der dort befindlichen Luft, infolgedessen der Schiffkörper sich aufrichtet und aufrecht schwimmt.



Seelichter aus Eisenbeton im Bau (rund 250 Tonnen Tragfähigkeit)



Blick in eine vulkanische Felschlucht auf Madeira



Samara-de-Robos mit steil abfallender Felsenlinie

Die Insel der Ochsen Schlitten

Zur Einbeziehung Madeiras in die Sperrzone der deutschen U-Boote

Neuerdings erfolgte Erweiterung der Sperrzone für die feindliche und im Besitze unserer Feinde lebende Schiffsahrt hat auch die Insel Madeira in den Vordergrund des Interesses gerückt. Sie ist eine von den schönsten Inseln, welche die Alten „Insula fortunatae“, d. h. die glücklichen Inseln, nannten. In der That, was Klima und Reis der Landbeiligkeit anlangt, darf man Madeira eine glückliche Insel heißen. Sie ist kaum 645 Kilometer vom Kap Verde, dem nächsten Punkt der Westküste Afrikas entfernt, liegt also gleichsam an der „Pforte der Tropen“ und doch nur wenige Tagereisen von Spanien. Bekannt man, daß sie so ziemlich auf dem Wege zwischen dem Vereinigten Staaten von Nordamerika und den Küsten unserer erblitterten Erde in die Fluten des Atlantischen Ozeans eingebettet liegt, so begreift man, wach hervorragenden Stützpunkt das kleine Stiland für die feindliche Schifffahrt barzuleiten imstande war und wie weite es von unserer Hoererbewaltung gewesen ist, unsern Weltlern jenseits des Kanals und deren Schleppenträgern jenseits des großen Zeiches mit der Einbeziehung Madeiras in die Sperrzone einen tiefen Einbruch durch die Rechnung zu machen und Furchen, die Hauptstadt und den Haupthafen dieser portugiesischen Insel, die schon immer eine englische Kohlenstation war, der Ruhestätte

unserer Feinde zu entziehen oder doch mindestens seine Verwertung beträchtlich zu erschweren.

Infolge seines überaus milden Klimas erfreute sich Madeira als Kurort für Lungenerkrankte eines vorzüglichen Rufes. Seine landschaftlichen Reize vermochten aber auch dem Gesunden große Lodungen zu bieten. Die steil und vielfach in beträchtlicher Höhe aus Meer herantretenden Felsen, das üppige Grün seiner Täler und die Wildheit seiner Schluchten vereinen sich zu einem Bilde von unvergleichlich schönen, vulkanischen Wäldern.

Eine merkwürdige Eigenheit Madeiras sind seine Hand- und Ochsen Schlitten, die neben dem Steigpferd und den von zwei Trägern getragenen, hüßlich ausgestatteten Hängematten die gebräuchlichsten Beförderungsmittel für Personen bilden und auf den meist steilen Wegen eine erstaunlich große Schnelligkeit des Fortkommens ermöglichen.

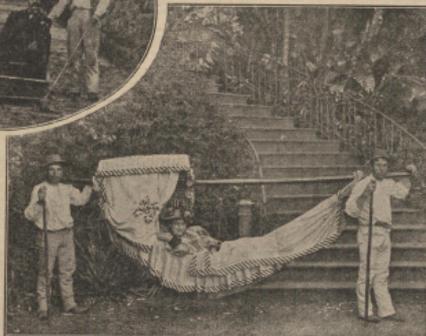
Diese Schlitten besitzen Holzrulen, die auf den glatten Felsenersten Fundhals und mehr noch auf den hart geneigten Hängen sehr leicht abrollen. Sehr selten berührt es den Fremden, wenn er kelt, wie bei voller Fahrt ein Kinf nebenher laufender Burche sehr geläufig die Rufen immer wieder aufs neue schmerzt, indem er sie über einen Seitenkanal hinübergleiten läßt. Selbst auf den abschüssigsten Bahnen sind diese Schlitten, von denen uniere Bilder zwei vorzuführen, gut zu lenken, und die Fortgeschwindigkeit ist so groß, daß ein Weg, der sonst 1 1/2 Stunden erfordert, talwärts in Schlitten in einer Inappen Viertelstunde zurückgelegt werden kann.

Die Insel selbst von Osten nach Westen eine Länge von etwa 66 Kilometer und eine Breite von 24 Kilometer. Eine mächtige, durchschnittlich zu 1200 m Höhe ansteigende Gebirgskette durchzieht sie ihrer ganzen Länge nach und erreicht ihre bedeutendste Höhe in dem zu 1800 m emporsteigenden Pico Ruivo.

Der diesem schönen Stiland halten nun uniere moderneren U-Boote ihre unsichtbare und doch zu wirksame Macht, Misse ihr Wirken vom besten Erfolge begleitet sein und in den grünen unermesslichen Ruhestätten, den sich unter moderneren U-Boot-Seen in allen Meeresbreiten errungen haben, ein neues, furches Vorbereitete hineinziehen.



Ochsen Schlitten



Hand Schlitten

Eigenartige Beförderungsmittel auf Madeira

Trag-Hängematte



Küstenlandschaft bei Funchal auf Madreta

Über Atlantis und Nordsee

Des jungen Thomas Elegers Kriegsfahrten, erzählt von H. Weder

(1. Fort.)

Thomas' Hände ging ein Juden, als müßte er den Mann, dessen Ruf nicht der beste war, erwidern. Aber er begang sich. Was sollte Gewalt hier nützen? Morning, Mister Blackmitt, how are you?"

Die dargebotene Rechte überließ er aber. Der Britte ließ sein spöttisches Lachen nicht. „Es ist schade“, sagte er, „daß ich so spät an Bord gekommen bin. War das nicht eben ein englischer Kreuzer?“

Thomas nickte nur.

„Oh, wir werden noch mehrere treffen. Sie sind jetzt alle unterwegs, und es gibt sehr viele. Ich will nach Malta, sehen Sie, mich dort zum Dienst zu stellen. Hoffe, wir treffen uns noch!“ Damit schloß Mister Blackmitt ab, ein grinsender Teufel.

Thomas blühte ihm weiterlich nach. Zum ersten Male in seinem Leben verspürte er, es maß halten heißt. Don Carillos Vorfrage war tatsächlich auf schwache Füße gestellt, und das Wesen eines „blinden Passagiers“ schien ihm auf weit festern Steinen zu stehen. Wie sollte er sich jetzt aber noch in die neue Rolle hineinfinden? Er mußte von Bord, in irgendeiner Form von Bord, bevor der „Petraea“ die Straße von Gibraltar, das Spundloch englischer Macht, passierte.

Als der junge Deutsche sich ein wenig geduldet auf den Weg nach seiner Kajüte machte, sah er, wie von Zauberänden bewegt, ein freisunder Aufschmitt des Decks, und aus einem rohrartigen Schacht troch aus dem Schiffsinnen ein schwarzerberuhter, schwebender Menschenteufel hoch.

Thomas begriff, was vor sich ging; ein Heizer stiftete die Zunder, damit der Gefahr eines Feuerbrandes infolge Selbstentzündung heuchler Röhre vorgebeugt wurde. Auch auf der alten „Panja“ war das bisweilen geschehen, zumal in den Tropen.

Pflichtlich schloß Thomas ein Gedanke durch den Kopf, der wie ein Blitz sein Inneres erhellte. Er rief sich die Hände, blieb vor Freude unbesorgt ein paar Augenblicke stehen und schloß dann in seine Kammer.

Am Abend, nach dem Essen, freundete sich Don Tomás Guerrero bei einer Platte Afti Spumant — es können auch zwei gewesen sein — mit einem Malinischen des „Francesco Petraea“ an, und fortan hoh der Hauptstrom der Schmiergelaber andere Naben, ohne daß der Oberleutnant es merkte.

„Morgen, Herr Blackmitt! Wie geht es Ihnen?“

Dritter Abschnitt.

„Der Einsame aus der Kohlengruft.“

Der Dampfer machte vor Funchal auf Madreta für zwölf Stunden halt, um einen Teil seiner Ladung zu löschen und Madreta einen an Bord zu nehmen.

Die Mehrzahl der Passagiere unternahm bei schönem Wetter einen Ausflug an Land. Don Tomás schloß sich nicht an, zur arduen Zerückung von Mister Blackmitt, der selber lauernd wie ein Geier an Bord verblieb. Er schwitzte — im Vertrauen gelagt — vor Angst auf der Nase, der Deutsche möchte ihm gelegentlich des Aufenthalts entweichen. Im stillen kam er sich bereits wie ein Nationalfeind gegen den Gesangenen wieder ablesen können! Es war bereits dunkel, als der Dampfer die See verließ. Wie eine vom Himmel gefallene Sternensprache lag der Lichtschimmer der Häuser auf dem hohen, dunklen Land der Insel.

Knapp zehn Minuten war das Schiff unterwegs, als plötzlich der gelende Ruf erkobnte: „Mann über Bord!“

Der Posten an der Nachstrrettungsboje hatte einen harten Aufschlag gehört und spritzendes Wasser gesehen. Er ließ vorschriftsmäßig die Tote fallen, ihr Licht entzündete sich und tangte wie ein Geistespuf über der See.

Zehn, zwanzig, hundert Köhlen wiederholten den Schredenruf. Ein Laufen und Ärmern begann, als brähe das jänste Gesicht herein. Nachtroll mühte die Schraube rückwärts. Das Hed sprang förmlich hoch, und ein Zittern und Beben lief durch das Schiff, als sei auch ihm der Schred in die Glieder gefahren.

Dante Kommandos, vermorenes Schreien, Fischen und Schlingen wurden laut. Man brachte ein Rettungsboot zu Wasser. Aber zum Zufell! — Alles war unklar, nichts funktionierte. Der Kapitän sah schon seinen Auf gefahrer, denn Passagiere sind ein schwaches und darum gefährliches Volk. Die Gefahr ist ihren vermeintlichen Gelabern reich, denn jeder — aber zum Tadeln als zum Loben, zumal — wenn sie überlanden ist.

Endlich kam das Boot zu Wasser. Wohl eine Viertelstunde hatte es gebauert. Kurz darauf war es gelungen, einem schwachen Schweißmer Leuchtkraft abzurufen. Ein Malinisch bediente ihn. Nun ludete ein ladenhiesiges Strahlenbündel im Verein mit dem Rettungsboot nach dem Verunglückten, der über Bord gegangen war.

Sie suchten rechts, sie suchten links, nach hinten, schräg und auer. Als schwarzer Baum fanden die Passagiere an der Reeling und

verloren fast die Augen aus dem Kopf vor lauter Starren. Aber nicht eine Spur ließ sich entdecken. Doch bald, das Rettungsboot machte plötzlich schief linksrum und schloß wie ein Raubvogel unter peitschendem Ruderschlag auf eine Stelle im Wasser los, die im Dunkel lag. Der Scheinwerfer bemähte sich, hinterdreinzufommen. „Es haben ihn“, schrie Mister Blackmitt, — nein, er subelte es hinaus! Die Umstehenden sahen ihn teilnehmend und dankbar an. Wie wohl das Mitgefäß bei dem steifen Engländer tat! Nüchtere Leute waren sie doch! In der Stunde der Gefahr, da zeigte es sich! Da konnte auch ihr Temperament lobern!

Das Boot kam zurück — leer! Eine Mühe brachte es mit, eine weiche, wasserertränkte Filzmatte, deren heißer Schirm schlupfte. Das war alles. Nachtschiff und der erste, welcher den hummen Beugen über den Tod eines Unschuldigen diagnostizierte. Mit gebrochener Stimme — die Wit schüttelte ihn — kam es heraus: „Das ist Don Guerrero's Mühe, ich kenne sie!“ Andere gaben ihm recht.

„Wie müssen weiter suchen“, forderte Mister Blackmitt. Er fand Unterstützung.

Noch einmal begab sich das Boot auf den Weg, noch einmal leuchtete der Scheinwerfer das Wasser ab. „Francesco Petraea“ schlug mehrere Bogen mit vorsichtig tastendem Maschinenangang —, aber alles blieb umsonst!

Man dachte die Kammer des jungen Beneulans durchsucht. Nichts deutete darauf hin, daß er etwa freiwillig aus dem Leben geschieden war. Ganz im Gegenteil! Seine Sachen waren — übertragener Sinnes gesprochen — noch warm von der Benutzung.

„Wie ist der Unfall nur passiert?“ Der Kapitän auf der Kommandobrücke mühte sich mit einem buntdiesigen Falchentuch den Schwitz von der Stirn, über der dichtes schwarzes Haar wucherte.

Der Malinisch Piccino wollte die Erklärung wissen. Er sah dabei nicht auf, denn die Kopfenlatte im Scheinwerfer schamorte wieder einmal. Also Piccino war es, der sich zur Frage des Kapitäns äußerte: „Wenn es wahr ist, daß Señor Guerrero über Bord gegangen ist, so könnte ich das Ihnen begründen...“

„Warum? Wie?“
„Er war ein Waagebal, der junge Mann aus Venezuela. Er sah immer gern dicht an der Reeling, bei den Booten, auf Ventilatorhöfen, und was weiß ich, an was für exponierten Punkten. Also, wenn er es tatsächlich sein soll, dann kam ich mir schon denken, er wird eingeschlagen sein und ist beim Heberholen des Schiffes über Bord gegangen. Die Heiligen mögen seiner armen Seele befehlen!“ (Fortsetzung folgt.)



Die Bedeutung des Hafens von Halifax

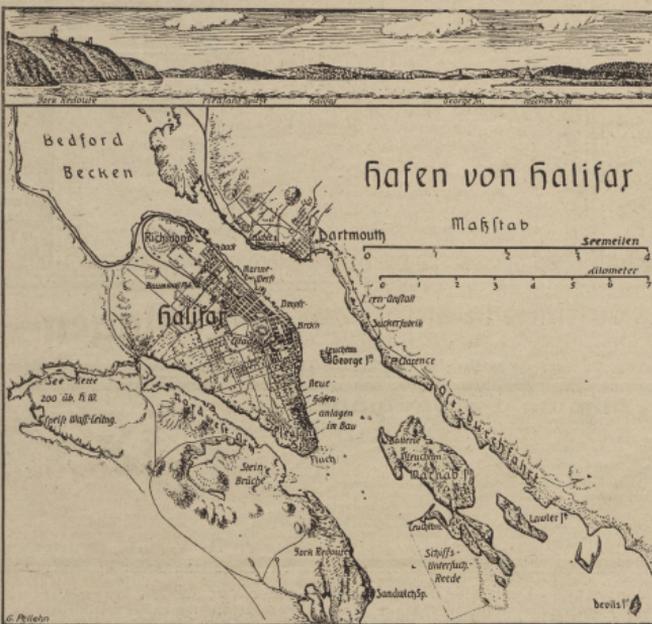
Zur großen Explosionskatastrophe

Die folgenschwere Explosion eines feindlichen Munitionsdampfers im Dezember 1917 hat die Blide der Welt jüngst wieder auf diesen Hafen von Neu-Schottland gelenkt. Untere Staaten zeigten den Hafen, der als einer der besten Naturhäfen der Welt gilt, und veranschaulichten die Lage im nordatlantischen Verkehrsgebiet. — Wie das Deutsche Volk in Friedenszeiten sich zu solchen Ereignissen stellt, finden zur Verneigung die Namen Oslund und Messina. Heute steht der Krieg zwischen uns und jener Explosion. Jene Munition sollte dem Ziel in die Mägen unserer an der Front lebenden Väter, Brüder, Söhne tragen. — Soweit erlichlich, war der Dampfer am Halensbahr der Werftstadt Richmond beladen worden

ten an 10000 Menschen berunglückt und 17000 obdachlos geworden sein, wobei Schnee und bittere Kälte das Grauen noch vermehrte. — Schon einmal während dieses Krieges richteten sich solche Blitze besonders eindringlich auf Halifax. Im Frühjahr 1917 war's, nach Wilsons Kriegserklärung. Dem deutschen Vorkaiser in Washington nebst Besolge war unbedingende Beimsfahrt nach Deutschland unter dem Schutz des Bismarckes zugesichert worden. Gleichwohl pekte England darauf, daß der Dampfer Halifax ansief und auf der Unteruchungs-Reede an Anier gting, wo dann noch eine Unteruchung durch englische Regierungsorgane einleite mit der üblichen Rohheit und Rücksichtslosigkeit. England ordnete damals betanlich die Unteruchun-

gen in Halifax ganz allgemein an für die Amerif-fahrer, weil das Aufbringen der neutralen Schiffe zwecks Unteruchung nach Krim-af (Ordnung) durch den verführten Al-Deut-Krieg auf Anier besünders wurde. Die annehmende Seite des Al-Deut-bertriders zur See vertna sich nicht mit dem notwendig gebordenen ängstlichen Ausauf ringa-un nach deutschen Al-Deuten. — Aber auch sonst wird Halifax in Zukunft mehr von sich reden machen, als nor dem Kriege. Während die Wege von und nach Kanada bis dahin teils über Quebec und Montreal am Vorens-Itrom, größtenteils aber über New York liefen, weil der VorensItrom im Winter dazuf bis völlig versperet wird, ist man jetzt dabei, diesen Teil des Amerifa-Verkehrs über Halifax zu lenken. — An sich schon einer der schönsten Häfen der Welt, im Winter meist eisfrei und geraden bei gebene erste Hafen am Wege von England her. Dem englischen Kanal braucht's, D, ein 10-Stoien-Dampfer nur 10 Tage bis Halifax, gegen 12 Tage bis New York. Auf Neu-schottland lichen Alderfa i und Viebaucht. — Ausgedehnte Wälder liefern das wertvolle Vitupine-Holz. Kohlengruben liegen in nächster Nähe von Halifax. Fracht-dampfer & D. mit Baumölle vom Mittelwest von England oder Deutschland finden hier alle auf besten neuen Brenn-stoff. Was allein fehlte, waren jedoch alle diese Verbindungen mit dem Hinterland und abwe-entprechende Stationen und Hafenrichtungen für große und größte Meer-es-dampfer. Oben das aber wird jetzt geschaffen. — W. Bellehn.

anfangs war offenbar leer und sollte wohl als nächster mit Munition beladen werden. Er lag also leicht und bereit hoch auf dem Wasser, daß er beim Anlag-mannöver vom Sturm gepackt und gegen den beladenen Dampfer ge-schleubert wurde, dessen unheimliche Zerschlagung sich dadurch mähendete. Der Munitionsdampfer lag in die Luft. Die näher liegenden anderen Schiffe im Hafen wurden mehr oder minder schwer beschädigt. An Land wurde geträmmert, was dem gemächlichen Druck nicht gewachsen war. Die heißen Wäse verurachten dazu ein verheerendes Großfeuer, das der Sturm schnell weiter-trug, bis tief in das eigentliche Halifax hinein. Im ganzen fol-



G. Petelin

