



Deutschland zur See



Unabhängige Wochenschrift

zur Förderung der deutschen Seegelung und der deutschen Flottenpolitik!

Zeitschrift des Eingetr. Vereins „Marinedank“ Berlin SW 68

Herausgeber: Vize-Admiral a. D. Hermann Kirchhoff



47

Auf Vorposten!

Jahrgang des Westermann'schen Verlags





Das Institut für Seeverkehr und Weltwirtschaft

Von Hermann Ritschhoff, Vize-Admiral a. D.



Konsul H. Friedrichs, Archives
Präsident der Gesellschaft zur Förderung des
Instituts für Seeverkehr und Weltwirtschaft
(1. vorstehendes Amt)



Kapitänleutnant Weninger,
der kürzlich im Armeeflanz 200000 Brutto-
Kilger-Tonnen verlor
u. s. w.

Kreisen des Reiches. Ihre Gründer, Großadmiral Prinz Heinrich von Preußen als Protektor, der Großkaufmann Heinrich Diebetrich, der nunmehr durch den Dokortitel und Beilegung des Kronenordens II. Klasse geehrt worden ist, sowie der Geheimrat Professor Darm, jetziger Rektor der Universität Kiel, haben in den vier Jahren außerordentlich viel zuwege gebracht.

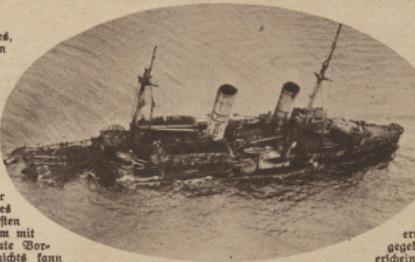
Die 1911 dem „Staatswissenschaftlichen Seminar“ angegliederte neue „Abteilung für Seeverkehr und Weltwirtschaft“ befah damals nur einen einzigen Raum, in dem 10 Personen arbeiten konnten. Bald traten Räume in einem gemieteten Hause hinzu, und mit der Geschäftsmachung der Anhalt ein ganzes Haus. Jetzt sind über 100 Personen bereits tätig; die Ausgaben wuchsen in den letzten 3 Jahren von 40000 auf über 600000 Mark, die Zahl der Vorkausgänge von 9000 auf mehr denn 600000.

Der stiftliche Neubau, am hohen westlichen Rande des Kieler Hafens nach dem Walde gelegen, soll 100 Meter Länge erhalten, die beiden Flügel eine Tiefe von 60 Meter, die Hofen fünf

In mitten des großen Weltkrieges, der inzwischen alle deutschen Verbindungen nach Übersee und alle Kräfte im Ausland ganz erheblich geschwächt und stellenweise gänzlich vernichtet hat, ist am 9. Februar 1918 in Kiel der Grundstein des Neubaus zu einer Anhalt deutscher Wissenschaft und Lebensabteilung der Zukunft gelegt worden, deren Nutzen für den erneuten Aufbau unseres Handels und unserer wichtigen Auslandsbeziehungen von größter Bedeutung ist. — Daß die Feier dieses Friedensfestes gerade am Tage des ersten Friedensschlusses des Weltkrieges, dem mit der Ukraine stattfindend, möge eine gute Vorbedeutung sein für die Zukunft; nichts kann deutsche Wehrmacht besser anweisen als solches Auftreten mitten im Kriege.

Das Institut für Seeverkehr und Weltwirtschaft an der Christian-Albrechts-Universität zu Kiel wurde am 20. Februar 1914, also ein halbes Jahr vor dem Kriege eröffnet, im wesentlichen geschaffen durch die zwei Monate zuvor in Kiel gegründete Gesellschaft zur Förderung eines solchen Instituts.

Die Zahl der Mitglieder stieg von 96 auf mehr denn 4000 Personen aus allen Teilen und



Flugzeugaufnahme des Wrecks des russischen
Linienschiffes „Stawa“

auf 8 Millionen Mark veranschlagt. Die schon 22000 Hände zählende Vorkausgabe erhält Räume, die für 300000 Hände Platz haben sollen.

Dem wirklichen, praktischen Leben bestimmt, soll dies neue Institut nicht die wissenschaftliche

Forschung in den Dienst einer besonderen Anbahnung stellen, sondern der Benützung von Kenntnissen der zeitlichen Dienst, über die Art, Richtung und Ausdehnung der Handelsbeziehungen des Staatsmann, Politiker, Beamten und Schlichter unterstützen und der gesamten Privatindustrie helfen. — Es dient somit der wissenschaftlichen Forschung, der Seefahrt und der Befruchtung der wissenschaftlichen Praxis. Sein besonderes Arbeitsgebiet ist der Wirtschaftskrieg, also die Befruchtung des wirtschaftlichen praktischen Lebens durch unvollständige Ausnutzung aller Kräfte. Die vor ihm herausgegebenen „Weltwirtschaftlichen Nachrichten“ erscheinen jetzt dreimal wöchentlich.

Als bahnbrechender Faktor auf dem Gebiete der Weltwirtschaftslehre und deutscher Weltwirtschaftsförderung wird es gleich bei Kriegsende von unendlicher Bedeutung sein und sicher erreichen helfen, daß deutscher Seeverkehr und deutsche Weltwirtschaft in bald wieder die für unsere Entwicklung unbedingt nötige Höhe erreichen, die sie bereits vor dem Kriege einnahmen.

Das ist ein anderer, legendenreicher Vorgang als das der wirtschaftlichen Vertiefung — des Bootbaus — des weltwirtschaftlichen Flottenbaues.



Die Grundsteinlegung des Instituts für Seeverkehr und Weltwirtschaft

Die Flößerei auf der Memel.



Auf der Memel bei Grodno

Lith. Weber

dem Einwohner der Memel ist in den Sommermonaten das langsam auf dem Wasser treibende Floß ein allgegenwärtiger Anblick. Aber an schönen Abenden die langen Reihen der Flöße langsam auf dem rollenden Wasser im leichten Schein der Sonne herabtreiben sah, von denen die schwermütigen Töne der Balalaika herüberhallen, wird dieses Stimmungsbild nicht vergessen. War es leben wie auf russischen Wäldern den auf feinem Floß am Feuer blauernden ober tangenden Fischen abgebildet. Der Flößer gibt in ganz Rußland im Sommer den Flüssen ein eigenartiges, überall ähnliches Bild. Von weiter kommend. Er er monatelang aus den tiefsten Wäldern Rußlands in langsamster Fahrt mit der Geschwindigkeit des Stromes oft Hunderte von Kilometern herabgetrieben, um in Zilitz das Holz dem deutschen Handel zu übergeben. Im Frieden kamen jährlich etwa 2000–2500 derartige Flöße über die Grenze. Der ganze Holzhandel des Ostens wartete mit Sehnsucht auf den Tag der Eröffnung der Flößerei, und emsige Arbeit begann längs der Grenze nach Fortgang des Eises bis herauf an die tiefsten Flüsse und Märchen. Unschätzbar und belanglos erscheint manchem Laien der Wert dieser Flöße, und doch, von welcher einschneidenden Bedeutung ist es für unsere Volkswirtschaft, daß dieser Transport des Holzes und auch im Frieden in weiten Maße erhalten wird. Sind wir doch trotz der Wehre unserer heimischen Wälder in unterer ganzem Industrie abhängig von der Holzlieferung aus dem Ausland, im besonderen aus Rußland. Auf der Memel insbesondere kamen große Mengen schöner Felsen auf den Markt. Es hat sich daher auch besonders an der Memel eine große deutsche Holzindustrie angelehnt: Schneemaschinen, Zellulosefabriken und vor allem zahlreiche Schiffsfabriken in größter Ausdehnung. Allein die Zellulosefabrik in Zilitz braucht jährlich im Frieden etwa 4–5 Millionen Kubimeter. Das meiste dieses Holzes kommt auf dem Wasserwege herab.

So einfach und leicht es erscheint, das Holz auf dem Einfluß schwimmen zu lassen, so bedarf es doch einer allern Erfahrung, um wirklich ein großes Floß von seinem Ursprungsort bis herab ans Meer zu bringen. Am schwersten Winter hat der kleine russische Jude, der den Holzhandel beverflicht, sich sammelte das Holz zusammen-

gekauft und an die Ablage gefahren; oder aber die große industrielle Unternehmen bei ganze Wälder aufkauft, und Tausende von Fremden lagern an den Ufern des Flusses. Jeder will sein Holz als erster herabkommen, um es früher vor Schluß des Sommers auf den Markt gebracht zu haben. Oft laßt der kleine Lebensfluß, der sich in vielen Windungen durch die tief eingeschnittenen Täler schlängelt, nur wenige Wochen im Frühjahr überhaupt Langholz. Oft muß ein Wehr in den Fluß gebaut werden, um ausreichend Wasser zum Schwimmen zu haben, und um langsam das Holz von einem Wehr zum andern herabzubringen, bis der Fluß sich erweitert oder die Memel erreicht ist. Auf den kleinen Flüssen die Langhölzer meist nur zu mehreren Stücken in kleine „Zellen“ zusammengebunden; oft aber auch schwimmt jeder Stamm für sich, wildtreibend, das Wasser herab. Bei den großen Geißelholzengen, die in längeren Stücken von einigen Metern ausgehalten sind, wird stets die wilde Flößerei angewendet; die zwei Meter langen Stämme werden einfach ins Wasser geworfen. Aber im Sommer an einen der tiefsten Flüsse, der mit wildtreibenden Geißelholz angefüllt ist, heran kommt, glaubt vor einem Naturwunder zu stehen. Der ganze Fluß ist auf Kilometer hinaus mit einer Hölzschicht bedeckt. Vom Wasser ist nichts zu sehen. Holz liegt an Holz, so daß man glaubt, über den Fluß hinübergehen zu können. Es sind diese Tausende von Metern Geißelholz, die wildtreibend an einem Wehre aufgefange sind und von hier aus nach Entfernung des Wehres bis zum nächsten Wehr weitergeschwimmen oder aber von nun an als gebundenes Floß, mit Flößern besetzt, herabgeführt werden. Nachdem von einer Ablage alles Holz ins Wasser geworfen ist, geben die Arbeiter mit langen Stangen am Ufer entlang und schieben die dort bangen gebliebenen Stücke wieder ins Wasser, damit auch sie bis zum nächsten Wehr weitergeschwimmen.

Sind nun die Langholzstämme, verbunden zu mehreren Stücken oder freitreibend, auf dem kleinen Fluß am tieferen Wasser angekommen, so werden sie wieder mehreren zusammengebunden, so daß weitere „Zellen“ entstehen. Das sind Zellene von einer Stammgröße und einigen Metern Breite. Das Binden geschieht hier an der Memel zum großen Teil durch Draht und Äspel, besonders jetzt im Frolge. Aber es kann, nimmt Weiden statt Draht, um das Holz weniger zu beschädigen. Mehrere derartige Zellen werden wieder durch Drahtschlingen aneinandergelängt und bilden so größere „Flotten“, diese wiederum werden hinter- und nebeneinandergelegt, und werden bis zu einem großen Floß aus, das etwa 200–400 Ferkel Holz enthält. Zwei bis vier Leute werden auf das Floß gesetzt. Eine

keine dreieckige Gasse aus Stroh bietet eine Quartier für die Nacht. Eine kleine Lebensschicht, die auf Kisten angefertigt wird, stellt die Koststelle dar. Mit zwei langen Ruderstangen, je vorne und hinten, wird das lange Floß in seiner Richtung gehalten, um die Fährnisse des Stromes und der Durchlässe der Weiden zu vermeiden. Tausende von Menschen arbeiten im Frieden auf diese Weise auf der Memel, und umgeben die Flöße mit der Hilfe auf dem Strome ab. Der Krieg unterband mit einem Schlage die Flößerei. Die durch den Krieg gegebenen notwendigen Arbeitsbedingungen der Einwohner verbanden den freien Verkehr völlig. Dazu kommt, daß das Überfließen der Memel für alle Einwohner ohne besondere Genehmigung verboten ist. Jahrelange Brücken sind neu gebaut und erschwern durch ihre engen Durchlässe das Hindurchkommen des Floßes. Die vielen Wehre der ehemaligen Klammenscheiden, die im Frolge nach Bedarf gebaut wurden, mußten beseitigt werden. Verdenmaterial und Lebensmittel müssen verteilt werden.

So kam es, daß die ganze Leitung der Flößerei, wenn man sie nicht doch liegen lassen wollte, in eine Hand genommen und militärisch organisiert werden mußte. An den Hauptpunkten der Ströme, in Grodno, Orla, Krodn, Wilna und Zilitz, wurden unter Leitung von Offizieren, die mit dem Holzhandel vertraut sind, Kontrollstationen eingerichtet, denen je ein Abschnitt des Stromes zum Bearbeiten aufgegeben ist. Mit Hilfe von Soldaten und unter Ausbeutung von jüdischen Unternehmern wird die Arbeit geleitet. Alles Holz wird zuerst bis Krodn mit russischen Flößern herabgeführt. Dort wird es in große Flöße zusammengestellt, bekommt deutsche oder russische Besatzung und schwimmt weiter oder aber wird, um Störungen zu vermeiden, mit Dampfmaschinen weitergeschleppt. Jahreliche Dampfer und Motorboote müssen herangezogen werden, um die Verteilung der Lebensmittel, des Drahtes und den Verkehr der Stationen aufrechtzuerhalten, bei der Durchföhrung durch Weiden bedürftig zu sein und bei Gegenwind bei Weiterkommen durch Abschleppen zu ermöglichen. Auf diese Weise werden Störungen vermieden durch übergroße Anbahnung, die den Flößen gegenständig gefährlich werden kann, besonders an der Flößerschleife in Krodn, wo sie alle anlegen müssen. Dies eigenartige Bild der Flößerei, das dem Laien im Frieden manchmal unmissig erscheinen wird, ist eines der wichtigsten für die weitere Versorgung des Ostens mit russischem Holz, und es wird Sache unserer Leitung sein, dafür zu sorgen, daß auch im Frieden wieder die Flößerei in aller Weise aufreht und dem deutschen Holzhandel erhalten bleibt.

Schulte, Hauptmann d. R.

Wie man sieht, ist die Flößerei eine sehr wichtige Tätigkeit. Sie ist nicht nur ein wichtiger Teil der Holzindustrie, sondern auch ein wichtiger Teil der Wirtschaft. Die Flößer sind die Arbeiter, die das Holz von den Wäldern zum Meer transportieren. Ohne sie wäre die Holzindustrie nicht möglich. Die Flößerei ist eine sehr alte Tätigkeit, die seit Jahrhunderten besteht. Sie ist eine sehr wichtige Tätigkeit, die für die Holzindustrie von großer Bedeutung ist. Die Flößer sind die Arbeiter, die das Holz von den Wäldern zum Meer transportieren. Ohne sie wäre die Holzindustrie nicht möglich. Die Flößerei ist eine sehr alte Tätigkeit, die seit Jahrhunderten besteht. Sie ist eine sehr wichtige Tätigkeit, die für die Holzindustrie von großer Bedeutung ist.



Die grössten Klappbrücken der Welt.

Klappbrücke über den Trent. Die größte ihrer Art in England.

Der gewaltige Aufschwung, den in den letzten Jahrzehnten der Verkehr auf Wasser und zu Lande erfuhr, hat zur Folge gehabt, daß die beweglichen Brücken, die aus dem Mittelalter in Vorklart der den Burggraben der Ritterzeit überragenden Zugbrücken auf uns überkommen waren, eine Ausbildung und eine Vervollkommenung, insbesondere einen Zug ins Riesenhafte erhalten haben. Diese Entwicklung war erst im Zeitalter des Gußeisens und der Elektrotechnik möglich. Unter den beweglichen Brücken sind für den heutigen Verkehr mit seiner schnellen Beförderung und seinen großen Kosten neben den Drehbrücken die Klappbrücken die wichtigsten. Sie werden entweder mit einer oder mit zwei drehbaren Stäben ausgeführt, und man unterscheidet hiernach ein- und zweiseitige Klappbrücken. Bei letzteren treffen die beiden Klappen, wenn die Brücke geschlossen ist, über der Mitte der zu überbrückenden Wasserfläche zusammen und werden hier miteinander vertiegt. Diese notwendige Vertiefung bildet einen wunden Punkt der zweiseitigen Brücken, der sich inaberdauern dann geltend macht, wenn die Brücke durch Eisenbahnen mit größerer Geschwindigkeit befahren werden soll. Infolge dessen werden Eisenbahnklappbrücken meist einseitig hergestellt, und bei ihrem Bau hat die Technik es so weit gebracht, daß jetzt Wasserflächen von mehr als 70 m Breite durch einseitige Eisenbahnklappbrücken ohne Beschädigung des Bahnbetriebes in Benutzung sind. Dem Zuge der Zeit, der jeglichem Auenhofteil des Verkehrs abhold ist, konnte mit Hilfe der Elektrotechnik dadurch Rechnung getragen werden, daß nur eine nach wenigen Minuten zu bemessende Zeit erforderlich ist, um den höchsten Segelschiffen die Durchfahrt zu gewähren. Neben der Vervollständigung der Antriebsmaschinen kommt die technisch weitgehende Ausgleichung der Massen unter Aufnahme von Gegenmomenten in Betracht, mit anderen Worten läßt sich dies dahin ausdrücken, daß das Gewicht der abwärtsgehenden Teile der Brücke durch die entgegenkommenden Teile auswärts zu fördern. Auf diese Weise war es möglich, die Zeit für das Öffnen und Schließen geringste Maß zu beschränken und binnen kürzester Frist den durch das Öffnen der Brücke unterbrochenen Verkehrs wieder freizugeben. So finden wir denn in allen Teilen der Erde zahllose Klappbrücken, insbesondere in der Nähe der Riffe und in den Häfen, wo die für den Bau einer die Wasserfläche überragenden Hochbrücke erforderlichen Kosten sich als unerschwinglich gehalten werden. Als grundlegende Regel

gilt, daß, wenn infolge eines föhrenden Zufalles die die Brücke bewegende Kraft, sei es während des Hebens oder des Senkens, außer Wirkung gelangt, Vorkehrungen getroffen sein müssen, die ein Herabfallen der Brücke verhüten oder doch bewirken, daß die Brücke ohne Stoß zur Ruhe kommt. Die Bewegung der Klappen erfolgt früher von Hand, in der Neuzeit trat an Stelle des Handbetriebes die Bewegung mittels hydraulischer Ölheber und Elektromotoren. Meist wird der Handbetrieb in kleineren Anlagen gebildet, um von ihm im Falle des Versagens der maschinellen Einrichtungen Gebrauch zu machen. Eine der größten Klappbrücken ist in die feste Brücke eingebaut, die unter Benutzung der so genannten „Adamsbrücke“ bildenden Gelenkstelle in

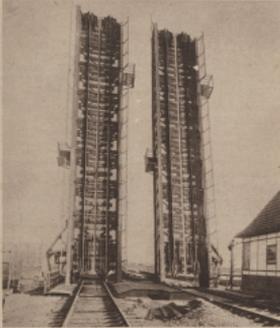
Triebwerk derselben ist für elektrischen und für Handbetrieb eingerichtet. Außer dem Gewicht der Brücke muß bei deren Heben und Senken der auf ihrer Fläche lastende Winddruck überzogen werden. Das Triebwerk der Sumner Brücke ist so berechnet, daß bei dem höchsten Winddruck von 100 Kilogramm auf den Quadratmeter, wenn der Elektromotor mit der höchsten Geschwindigkeit arbeitet, das Öffnen der Klappen etwa 2 Minuten erfordert, während bei einem halb so großen Druck des Windes und bei der höchsten Umdrehung des Motors hierzu nur etwa 1 Minute gebraucht wird. Da die Brücke von schnell fahrenden Zügen benutzt wird, mußte die Verbindung der auf der Brücke liegenden Gleise und der Bahngleise mit besonderer Sorgfalt ausgeführt werden. In diesem Zweck sind an den beiden Enden der Klappe die Schienen in der Weite vertiegt, daß an den Endstellen mittels eines Kurbelgetriebes zum Steuerpaufe aus von beiden Seiten der kappenförmige Stellfläche gegen die Schienen gepreßt werden. Die Sumner Brücken stehen für gewöhnlich in offener, aufgeschlossener Stellung, um die Schifffahrt nicht zu beschränken, und werden nur dann niedergefahren, wenn ein Zug über den Hafen fahren soll. Die größte Klappbrücke Europas führt bei Wenersburg in Schweden über den am 25. Oktober 1910 eröffneten erweiterten Troldhällan-Ranal. Sie hat eine Stützweite von 42 m und ist von der Eisenbauanstalt J. Polnow & Sohn in Gieftein erbaut. Ihr Antrieb erfolgt entweder von Hand oder durch Elektromotoren, deren zwei von je 42 Pferdestärken vorgesehen sind. Die Dauer einer Bewegung einschließlich der Stellung der Signale beträgt die Antriebszeit der Schienen die außerordentlich geringe Zeit von nur 90 Sekunden. Wird die Bewegung durch 4 Arbeiter ausgeführt, so dauert sie 90 Minuten.

Die größte Klappbrücke Englands führt in der Nähe von Ouisborough über den Trent. Ihre Spannweite von 49 m wird allerdings von einigen amerikanischen Klappbrücken übertraffen. Dagegen überwiegt sie hinsichtlich des Gewichtes der beweglichen Klappen, das sich einschließlich der Gegenstücke auf 2900 Tonnen beläuft. Diese großen beweglichen Massen sind erstreblich, weil die Brücke nicht nur zwei von zahlreichen schweren Roblenzügen befahren werden kann, sondern auch einen fast benutzten Fahr- und Fußweg für den Strobenverkehr trägt. Die Brücke dient als Ufer für eine Drehbrücke. Diese veranlaßt, da der Schiffverkehr sehr reger ist und der Trent hier eine Verbindung hat, zahlreiche schwere Anläufe, die in der für das Öffnen erforderlichen Länge stehen müssen, bevor ihre Anläufe hatten.

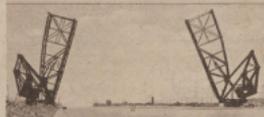


Die größte Klappbrücke Europas führt bei Wenersburg in Schweden über den Troldhällan-Ranal.

Die größte Klappbrücke in Europa. Einseitige Klappbrücke von 42 Meter Stützweite über den Troldhällan-Ranal bei Wenersburg in Schweden (Unteransicht)



Klappbrücke über den Hafen von Sumat. Ansicht der geöffneten Klappen von oben.



Die längste Klappbrücke der Welt. Doppel-Klappbrücke über den Schiffhafenanal bei Sault St. Marie in Nordamerika. (Gesamte Spannweite 288 Meter)

Der Tunnel zwischen Frankreich und England

Von Fritz Hansen, Berlin.

Ausführung nähergebracht worden ist, so lag das zum wesentlichen daran, daß man früher gerade in England dem Projekt durchaus nicht so freundlich gesinnt war wie jetzt. Es wurde hervorgehoben, daß damit der infantile Schuß Englands ein für allemal vorüber wäre, weil ein solcher Tunnel einem feindlichen Einfall die

Die Engländer haben zurzeit mehr denn je ein Interesse daran, ungehindert durch deutsche U-Boote von England nach Frankreich zu gelangen. Doch dieses Interesse nicht nur ein militärisches ist, geht daraus hervor, daß England große Gebiete in Frankreich erworben hat, und es liegt fern für jeden die Vermutung nahe, daß England sich in Frankreich einen ausgedehnten Brüdertopf sichern will, denn bei mar erst auf probatem Wege größere Kündbetrieben in Frankreich erworben, so kann es nicht schwer fallen, daraus später auch politische Ansprüche herzuleiten. Wenn daher England einen solchen Brüdertopf auf französischem Boden besitzt, so fallen natürlich alle Bedenken weg, die in früheren Zeiten gegen das Projekt eines Tunnels unter dem Kanal zwischen Dover und Calais geltend gemacht worden sind. Die Friederung dieses Tunnelplanes scheint nun zurzeit nur aus der militärischen Notwendigkeit geboren zu sein, tatsächlich aber würde sein Wert in Friedenszeiten für England noch unendlich viel mehr steigen als jetzt. Jedemfalls würde der Vorteil des Kanal-tunnels einzig und allein auf Englands Seite liegen, Frankreich aber wäre einmal, wie schon so oft in früheren Jahrhunderten, dem England überläßt.

Die Franzosen beginnen allerdings allmählich Mühen gegen den über der englischen Kanalprojektor zu schöben, und es werden Stimmen laut, die den Übergang von Calais, der Picardie und vielleicht auch der Normandie an England als einen zu hohen Preis für die durch England geleistete Kriegshilfe betrachten. Der Umstand, daß Le Havre und Rouen von Engländern wimmeln, läßt den Franzosen diese Beforgnis noch deutlicher in die Erscheinung treten.

Das Projekt des Kanal-tunnels zwischen England und Frankreich ist mehr als hundert Jahre alt. Denn im Gegensatz zu dem dichteren Kanal-entwässerungen Tunnelprojekt zwischen Europa und Amerika, das Bernhard Sillermann in seinem Roman so wunderbar schildert, ist das Tunnelprojekt zwischen England und dem Festland als durchführbar anerkannt. Wenn es trotzdem so oft erörtert und doch nicht seiner



Rückansicht der offenen Klappbrücke über den Truhütten-Kanal

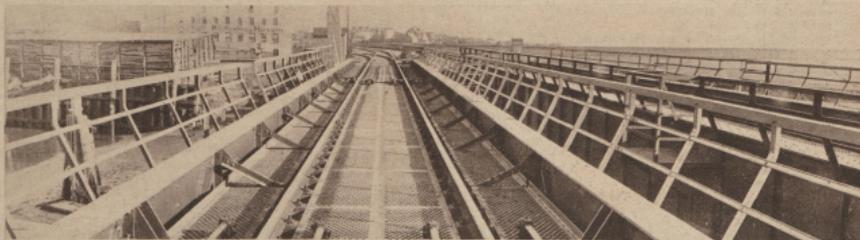
beste Möglichkeit bieten würde. Seitdem jedoch Calais schon als zu England gehörig betrachtet wird, haben sich die Ansichten offenbar geändert, und wie kürzlich über Rouen-bogen berichtet wurde, soll der Plan der Durchführung des Projekts endgültig gesichert sein. Der Tunnel soll auf französischer Seite bei Cap Gris Nez, auf englischer Seite südlich von Dover münden. Er soll eine Länge von 60 Kilometer aufweisen, von denen 39 unter Wasser liegen. Für die Durchführung des Planes ist die



Die geöffnete Klappe der Brücke über den Trent. (Die Spannweite dieser Brücke beträgt 49 Meter)

Channel Tunnel Company in London gegründet worden. In der Generalversammlung, welche diese Gesellschaft in London abhielt, hat der Präsident des Verwaltungsrats, Baron Emile Beaumont d'Uriage, ausgeführt: „Alle in dem Aktienkapitalbetriff gelagert ist, hat der Verwaltungsrat die nachfolgende Besetzung der öffentlichen Meinung zugunsten des Kanal-tunnels mit Interesse verfolgt, ohne selbst tätigen Anteil daran zu nehmen. In der Tat hat sich in längerer Zeit eine außerordentlich große Beilegung des Interesses an dem Tunnelprojekt geltend gemacht. Da ich selbst in Frankreich geboren, ertragen und verbessert, zudem mit der Antientbeugung intim vertraut bin, so habe ich dort zahlreiche Besichtigungen und zahllose Freunde. Ich bin daher in einer besonders günstigen Lage, um die öffentliche Meinung in jenem Lande zu beurteilen.“

Aber die Kosten des Tunnelbaues wurde allerdings auf der Generalversammlung nicht näher mitgeteilt, wohl aber liegen Schätzungen aus früheren Jahren vor, in denen auch die Kanal-Entwässerung erörtert wurde. Die Baukosten werden danach auf rund 16 Millionen Pfund Sterling geschätzt. Bei der Berechnung der Einnahmen ging man davon aus, daß der Tunnel 65 Prozent des gesamten Verkehres über das dem Kanal aufnehmen würde, und da dieser Verkehr auf zwei Millionen Verkehren geschätzt wurde, so rechnet man bei einem Abschreibepreis von 10 Schilling für die Fahrkarte 65000 Pfund Sterling Einnahme dazu kommen für die Verbesserung des Kanalbetriebs 65000 Pfund. Ferner wurde angenommen, daß der Verkehr mit 400000 und der Güterverkehr 800000 Pfund Sterling einbringen würden, so daß sich daraus eine Gesamt-einnahme von 1555000 Pfund Sterling ergeben ließe, während 420000 Pfund Sterling für die Zinsen in Rechnung gestellt wurden. Es würde demnach ein Reingehalt von 1 350000 Pfund Sterling verbleiben bei einem Kapital von 16 Millionen Pfund. Der in Aussicht genommene Anstieg des Verkehrs zwischen dem Kontinent und England soll gleich beim Bau in Form eines Doppel-tunnels Rechnung getragen werden.



Die größte Klappbrücke Deutschlands. Ansicht der geschlossenen Brücke über den Summer Hafen

Über Atlantis und Nordsee

Des jungen Thomas Steegers Kriegsfahrt, erzählt von H. Wedeer

(8. Fort.)

„Der Sohn senkte das Haupt, und mit Wille benutzte er die Fassung. „Es ist bitter, das zu erfahren, wenn man nach „Danja“ kommt. Ich bin schlecht gewesen und kann's nun nicht mehr gut machen.“

„Meister Seeger nickte. „Was hin ist, ist hin, entgegnete er. „Die Tote gibt uns der Himmel nicht wieder.“ Es klang hart, und doch füllte der Heimgedanke, das des Vaters Herz sich ihm nicht verschloß.

„Ich bin gekommen, begann er von neuem, um deinen Segen zu holen. Ich will zur Fahne! Wenn ich des Kaisers Flagg einmal vertragen habe, so soll sie mich jetzt wiedersehen als einen Besseren. Und sie wird über keinem Feigen und Unethischen wehen! Das kannst du mir glauben, Vater!“

„Was du da sagst, tu mir wohl,“ lautete die Antwort. „Es sind schon viele ins Feld gezogen. Gütliche sind schon heimgeführt, blieh und stumm. Tote! Mörder.“

„Ich weiß, Vater! Habe sein Grab gegeben.“

„Und mir war der Gedanke wieder, daß mein eigenes Kind in der Fremde wollte, sich dem Dienst entzog.“

„Das wird nun alles gut!“

„Ja, Gottlob, das wird gut. Und wenn du dich heas und tapfer hältst, mein Sohn, — der Alte blühte Thomas fest im Auge — „dann soll auch alles vergessen sein, was du mit und deinem Fortgehen Schweres angeht hast!“

Er schritt wieder weiter und fuhr in erregendem Ton fort: „Ans hat damals die Nachricht, die wir von deinem ehemaligen Vorgesetzten, dem Kommandanten seiner Majestät Schiffe „Danja“ erhielten, mein ein Donnerstags abgerufen. Der alte Schandbe von unserem Jungen zuteil werden konnte, hätten wir nie und nimmer für möglich gehalten. Natürlich sprach es sich im Dorf herum, und die Nachbarn zeigten hinterlässig mit spitzen Fingern an einen. Deine Mutter hat den Schmerz nicht ertragen können. Sie hat sich bald ins Grab gelegt. Und das war es, Thomas, was mich so bitter machte, daß ich dir nicht mehr schreiben konnte. Mein Herz verschloß sich gegen meinen Sohn, der so grausam hatte sein können.“

„Sie langten zu Hause an. Das Schmiedefeuer brannte nicht, kein Klängen und Klappern von Himmern, — es war sonntägliche Stille.“

Aber von dem hellen Sonnenlicht, der die Heimaterde erwiderte, stahl sich auch mancher Strahl in die Stuben, in denen der betäubte der Geist der Mutter weilt.

Lange hielt es Thomas zu Hause nicht. Schon am Montag, in aller Herrgottsfrüh, begab er sich zum Bezirkskommando und stellte sich. Seine Bitte war: Laßt mich zur Marine! Und sie wurde ihm erfüllt.

Maria weinte bitterlich. „Sie hatte den Brauer in der kurzen Zeit so lieb gewonnen! Früher waren sie einander kaum näher gekommen. Aber jetzt verstanden sie sich von Grund ihrer Seelen aus.“

Dem Vater suchte es um die Mundwinkel. Aber er blieb verschlossen und hielt sich noch immer zurück. „Allo mach's gut, mein Sohn, machte er, „dann wird alles wieder wie früher.“

„Thomas brante ihm die Hand. „Vater, ich verpfehle's dir!“

„Dann fuhr er davon. Wilhelmshaven war sein Reiseziel.“

Fünfter Abschnitt.

Auf der Doggerbank.

Januar 1915 war gekommen. Es blieb ein kühler, mäßiger Winter, ohne Eis und Kraft. Vom Himmel fiel der Regen schüttenweis, und bei besserer Wetterlaune dampfte die Erde alle Feuchtigkeit wieder

aus. Strenger Frost und dauerhafter Schnee wollten sich nicht einstellen.

In Narwegen lag die F-Zorpedobootsflotte, eine Eskar von schwarzen, spärge-schnitten Booten. Es aneinander geschmiegt hatten sie an der Kaimauer festgemacht, jedes Fahrzeug mit dem Nachbarn durch Ketten verbunden, und alle unter sich wie am Schnürchen ausgerichtet.

Auf V 5 befand sich Thomas Steeger. Sein Herzogswunsch, der er schon während seiner Erziehungzeit gehegt hatte, war in Erfüllung gegangen. Er war, als er sich im Herbst des vergangenen Jahres in Wilhelmshaven gemeldet hatte, zur Torpedodivision gekommen, war ein Jünger der „schwarzen Junni“ geworden. Stolz trug er mit seinen Kameraden die rote Biese am Rückenband, das Abzeichen des Torpedopersonals.

Es war also die Morgenstunde und man schrieb den 23. Januar 1915.

Die Mannschaft auf V 5 war noch im Dunkeln aufgestanden, hatte sich gemähselt und gestrichelt. Bis zur täglichen Dekontamination blieben noch zwanzig Minuten Zeit.

Thomas lehnte am Geländer aus der Backe. Neben ihm der Torpedometrofle Kellhusen, ein Schlesinger Knab, seines Zeichens Seemann, meist auf Hamburger Viermatten gefahren. Er war ein Mann von edelm Schrot und Korn, klug und bedacht, unzugänglich für Fremde, aber treu und zuverlässig als Freund. Er sprach nur selten viel. Was er aber sagte, hatte hand und Fuß. Er kannte die Welt und die Menschen und bildete sich gern seine eigene Meinung.

„Nun, wie sieht's aus?“ erhubte sich Thomas.

„Erstlich!“

„Und das Wetter?“

„Wird besser!“ Kellhusen hob den Kopf, blühte in die Runde und bekräftigte: „Es wird ganz schön besser!“

„Wie? Und nun heute in See gehen?“

Der Schleswiger nickte: „Ich glaube es bestimmt!“

„Die Torpedos sind neu durchgeregelt.“ „Und der Kommandant hatte gestern abend beim Abendessen ein Gesicht, das nach Dampfmaschinen aussah!“

Thomas blühte den älteren Kameraden erstaunt an. „Woran erkennst du das?“

„An den Augen,“ gab Kellhusen kurz zu rück. „Du kannst es mir glauben, es liegt etwas in der Luft!“

Und er täuschte sich nicht. Am Nachmittag quoll aus den Schornsteinen sämtlicher Boote dicker Rauch, und kurz vor einretender Dunkelheit ging die Flottille in See. Die Kommandos, die Boote ab, laut ohne Kommandos, nur von Winken, Zeichen und kurzen Pfeifensignalen gelenkt. Es war, als erwauchten die schwarzen Weseln, von einem Austerlast berührt, zum Leben.

Das stille Hafenmauer wurde glänzend von Schraubengang. Boot nach Boot stieß davon, parkierte die Hafensandart und legte sich der Erde auf Ausfahrtskurs, — bis die Flottille beisammen war, ein große Boote!

Obne Urd und Katrine strebte der Schwarm senkrecht. Kellhusen hatte richtig vorausgesehen. Der Himmel wurde hell, die Wollen schwanden. Gang schüchtern, als sei es nicht erlaubt, wagten sich einzelne Sterne hervor.

Aber der Mond hielt seine schmale Einzel verbergen. Es blieb eine dunkle Nacht. Am Urd und Sperrfahrzeugen ging es vorbei. Nur flüchtig wurden Signale gezeigt, um der Flottille den Weg durch eigene und fremde Sperren zu weisen.

Ähter aus kamen schwarze Schatten in Sicht. Mit abgeblendeten Vorleucht verhängte man sich. Es war eine zweite Flottille. Und hinter ihr, die vier höher aus dem Wasser ragenden Klumpen, das mußten

keine Kreuzer sein. In der Finsternis konnten die Leute von V 5 aus Näheres nicht erkennen. Was im einzelnen vor sich ging und angeordnet war, wußten nur die Vorgesetzten.

Aber westwärts ging nach Verlassen der Elbe die Fahrt. Das blieb keinem Mann verborgen, und wieder einmal lebte die Hoffnung auf: es geht dem Feinde entgegen, dem Briten an die Kehle!

Der 24. Januar war ein Sonntag. Mit dankgeputem Himmel stellte er sich ein, endlich kam fröhliche Winterhimmellung! In einem breiten Fächer auseinandergerannt, stoben die Boote der beiden Flottillen über die stille, glatte See. Hinter ihnen hängen, ebenfalls weit auseinandergezogen, die vier kleinen Kreuzer: „Kolberg“, „Rolf“, „Arendburg“ und „Straßburg“. Mit Wellenbooten hatte man sie von den Torpedobooten aus erkannt.

Und fern im Rücken doppelt aufstärkungslinie blähten sich noch vier Kreuzer. „Das werden die großen Kreuzer sein,“ meinte Kellhusen, „Dreifinger“, „Seydlitz“, „Moltke“ und dann noch der „Blücher“.

„Und was werden wir unternehmen?“

Kellhusen zuckte die Schultern. „Weiß ich es, Steeger? — Unser Kurs führt uns zur Doggerbank. Vielleicht doch mir die großen Fischgründe dort einmal auskünden wollen. Unter den sogenannten Fischdampfern wird manch englische Nachridten-fahrzeuge sein, das unsere U-Boote auf die Finger passen soll!“

Am Steile der Fischerflotte traf man aber auf den Feind. „Englisch kam es dazu!“

Von der „Kolberg“ aus wurde er zuerst entdeckt. Sie erpöchte einen kleinen Kreuzer, begleitet von einer Gruppe Torpedoboots-zerstörer, und harte Rauchwolken in Weiß-schwarz und Nordnordwest.

Dann schwirrten die Freund und Feind die Funtenmelken durch die Luft. Die Kanonen sprachen, entbrannte die Funten-schlacht.

Auf den Gegner sammelten, stießen die Aufführungslinien vor. Jeder wollte sehen, feststellen. . . Der Drang nach vorn war ungestillt!

„Kolberg“ wechselte die ersten Schläge. Wo dabei die Sonntagsgeladen Kanonen, rollte über die Nordsee dumpfes Kanonengrollen.

Nach kurzem Gekoch drehte der britische Kreuzer, auf den die „Kolberg“ gefeuert hatte, mit samt seinem Schwarm von Zer-störern ab. Ihm schmeckten die deutschen Granaten nicht als Sonntagsmorgengruß.

Der deutsche Führer an Bord des großen Kreuzers „Dreifinger“ — es war der Kontreadmiral Hipper — hatte sich in-pulsiven auf Grund der eingegangenen Mel-dungen ein flares Ziel über die taktische Lage machen können. Er sah sich einer gemaltigen Uebermacht gegenüber: näherstehend fünf neuzellige Schlachtkreuzer, sieben kleine Kreuzer und sechsundzwanzig Torpedoboots-zerstörer, und am Horizont acht Rauchsäulen in Abständen wie mit dem Zirkel abge-griffen. Das war — einem Zweifel gab es nicht — ein englischer Einienstschiffverband.

Admiral Hipper's Entschluß war rasch durchge. Dem Feinde in den Rücken laufen durfte er nicht. Dafür war seine adäquat-mäßige Unternehmung zu groß. Es dalt viel-mehr, den Gefechtsort so zu wählen, daß die ihm am nächsten liegenden Teile des Ge-närs möglichst weit von dem Schlachtfeld ab-gezogen wurden. Demgemäß legte Konte-admiral Hipper seine Streifzähle zur Er-öffnung des Gefechts auf südöstlichen Kurs.

Mit Aufbietung aller Maschinenkraft brauchten die Schiffe bald, gerührt durch das Wasser mit breitem Wellen, geröhnten die See mit dem reitlos machenden Gang der Schrauben.

(Fortsetzung folgt.)

