

Deutschland zur See



Unabhängige Wochenschrift

zur Förderung der deutschen Seegelung und der deutschen Flottenpolitik!

Zeitschrift des Eingetr. Vereins „Marinedant“ Berlin SW 68

Herausgeber: Vize-Admiral a. D. Hermann Kirchhoff



Auf Vorposten!

Zeitung des Marineclubs J. Nordmann





Das Institut für Seeverkehr und Weltwirtschaft

Von Hermann Ritzhoff, Vize-Admiral a. D.



Konsul H. Friedrichs, Archib.
Präsident der Gesellschaft zur Förderung des
Instituts für Seeverkehr und Weltwirtschaft
(i. sechsten Jahres Amt)

Kreifen des Reiches. Ihre Gründer, Großadmiral Prinz Heinrich von Preußen als Protektor, der Großkaufmann Heinrich Diedrichsen, der nunmehr durch den Dokortitel und Verleihung 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“ befand damals nur einen einzigen Raum, in dem 10 Personen arbeiten konnten. Bald traten Räume in einem gemieteten Hause hinzu, und mit der Gefühlsbindung der Ansätze ein ganzes Haus. Jetzt sind über 100 Personen bereits tätig; die Ausgaben wuchsen in den letzten 3 Jahren von 40000 auf über 300000 Mark, die Zahl der Vorträge von 9000 auf mehr denn 600 000.

Der stattliche 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 Höfen sind

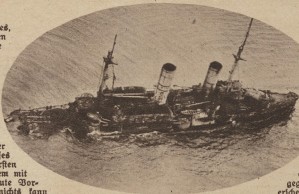


Kapitänleutnant Wenninger.
Der kürzlich im Armeeflottil 200000 Brutto-
Regelwer-Zonen verließ
S. S. S.

Namitten des großen Weltkrieges, der inzwischen alle deutschen Verbindungen nach Übersee und alle Erwerbsverhältnisse im Ausland ganz erheblich geschädigt und stellenweise gänzlich vernichtet hat, ist am 8. Februar 1918 in Kiel der Grundstein des Neubaus zu einer Anstalt deutscher Wissenschaft und Lebensabteilung der Zukunft gelegt worden, deren Werten für den erneuten Aufbau unseres Handels und unserer wichtigsten Auslandsbeziehungen von größter Bedeutung ist. — Daß die Feste dieses Friedensjahres gerade am Tage des ersten Friedensschlusses des Weltkrieges, dem mit der Ukraine stattfindend, möge eine gute Vorbedeutung sein für die Zukunft; nichts kann deutsche Wirtschaft besser anzeigen 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 „Slawa“

auf 3 Millionen Mark veranschlagt. Die schon 22000 Bände zählende Bibliothek erhält Räume, die für 300000 Bände Platz haben sollen.

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

Forschung in den Dienst einer besonderen Anschauung stellen, sondern der Gewinnung von Kenntnissen der Tatsachen dienen, über die Art, Richtung und Ausdehnung der Handelsbeziehungen des Staatsmanns, Politikers, Beamten und Schriftstellers unterrichten und der gesamten Privatindustrie helfen. — Es dient somit der wissenschaftlichen Forschung, der Verdrängung und der Befruchtung der wissenschaftlichen Praxis. Sein besonderes Arbeitsgebiet ist der Wirtschaftskrieg, also die Befruchtung des wirtschaftlichen praktischen Lebens durch umfassende Ausnützung aller Art. 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 baldige wieder die für unsere Entwicklung unbedingt nötige Höhe erreichen, die sie bereits vor dem Kriege einnahmen.

Das ist ein anderes, gegenwärtiges Borgehen als das der wirtschaftlichen Vertiefung — des Dogmatismus — des stillständlichen Niederbandes.



Die Grundsteinlegung des Instituts für Seeverkehr und Weltwirtschaft

Die Flösserei auf der Memel.



Auf der Memel bei Grodno

Litheden

Wohin Einwohner der Memel ist in den Sommermonaten das langsam auf dem Wasser treibende Holz ein allgegenwärtiges Anblick. Aber an schönen Abenden die langen Reihen der Flöße langsam auf dem rollenden Wasser im leichten Schein der Sonne herabtreiben, von denen die schwermütigen Zöne der Balalaika herüberfliegen, wird dieses stimmungsvolle Bild nicht vergessen. Das ist eben wie auf russischen Wäldern den auf feinem Flöß am Feuer blauernden oder tangenden Flüssen abgebildet. Der Flößer gibt in ganz Rußland im Sommer den Flößen ein eigenartliches, überall ähnliches Bild. Von weiter kommend. In der monotonen aus den tiefsten Wäldern Rußlands in langstammiger Fahrt mit der Geschwindigkeit des Stromes oft Hunderte von Kilometern herabgetrieben, um in Zillst 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 Öffnung der Flößerei, und enge Arbeit begann längs der Grenze nach Fortgang des Flößes bis heraus auf die feinsten Flüsse und Bäche. Anschließend und belagert erscheint manchem Zeiten der Wert dieser Flöße, und doch, von welcher einschneidenden Bedeutung ist es für unsere Volkswirtschaft, daß dieser Transport des Holzes und auch im Frieden im weitesten Maße erhalten wird. Sind wir doch trotz der Weite unserer heimischen Wälder in unteren ganzen Industrie abhängig von der Holzeinfuhr aus dem Ausland, im besonderen aus Rußland. Auf der Memel insbesondere kamen große Mengen schöner Eichen auf den Markt. Es hat sich daher auch besonders an der Memel eine große deutsche Holzindustrie angelegt: Schneidmühlen, Zellulosefabriken und vor allem zahlreiche Schiffsfabriken in größter Ausdehnung. Allein die Zellulosefabrik in Zillst brauchte jährlich im Frieden etwa 4–5 Millionen Reaumeter. Das meiste dieses Holzes kommt auf dem Wasserwege herab.

So einfach und leicht es erscheint, das Holz auf dem Wasser schwimmen zu lassen, so bedarf es doch einer alten Erfahrung, um wirklich ein großes Flöß von seinem Ursprungsort bis herab ans Meer zu bringen. Im schneerichten Winter hat der kleine russische Jude, der den Holzhandel beverflicht, sich flammweise das Holz zusammen-

gelaufen und an die Ablage gefahren; oder aber das große industrielle Unternehmen bei ganz Wäldern aufgetaut, und Tausende von Festmetern lagern an den Ufern des Flusses. Jeder will sein Holz als erstes 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 Wälder 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 werden die Langhölzer meist nur zu mehreren Stücken in kleine „Zeilin“ zusammengebunden; oft aber auch schwimmt jeder Stamm für sich, wildtreibend, das Wasser herab. Bei den großen Gefäßholzmengen, die in längeren Stücken von einigen Metern ausgehen, wird fast stets die wilde Flößerei angewendet; die zwei Meter langen Köten werden einfach ins Wasser geworfen. Wer im Sommer an einen der feinsten Flüsse, der mit wildtreibendem Gefäßholz angefüllt ist, heran kommt, glaubt vor einem Naturwunder zu stehen. Der ganze Fluß ist auf Kilometer hinaus in eine Hohlkugel bedeckt. Vom Wasser ist nichts zu sehen. Holz liegt an Holz, so daß man glaubt, über den Fluß hinübergehen zu können. Es sind dies Tausende von Metern Gefäßholz, die wildtreibend an einem Wehr aufgefangen sind und von hier aus nach Entfernung des Wehres bis zum nächsten Wehr weitergeschwommen oder aber von nun an als gebundenes Flöß, mit Flößen bedeckt, herabgeführt werden. Nachdem von einer Ablage alles Holz ins Wasser geworfen ist, gehen die Arbeiter mit langen Stangen am Ufer entlang und fischen die dort hangengebliebenen Stücke wieder ins Wasser, damit auch sie bis zum nächsten Wehr weitergeschwommen.

Sind nun die Langholzstämme, verbunden zu mehreren Stücken oder freitreibend, auf dem kleinen Fluß am hielten Wasser angekommen, so werden sie wieder zu mehreren zusammengebunden, je doch weitere „Zeilin“ entstehen. Das sind Schiffe von einer Stammlänge und einigen Metern Breite. Das Binden geschieht hier an der Memel zum großen Teil durch Draht und Nagel, besonders jetzt im Frühl. Wer es kann, nimmt Weiden statt Draht, um das Holz weniger zu beschädigen. Mehrere derartige Flöße werden wieder durch Drahtschlingen aneinandergebunden und bilden so größere „Flößen“, diese wiederum werden hinter- und nebeneinandergesetzt und werden bis zu einem großen Flöß aus, das etwa 200–400 Festmeter Holz enthält. Zwei bis vier Leute werden auf das Flöß gesetzt. Eine

kleine dreieckige Hütte aus Stroh bietet eine Quartierstube für die Nacht. Eine kleine Bohlenbrücke, die auf Köten angefertigt wird, stellt die Knotenstelle dar. Mit zwei langen Ruderflößen, je vorne und hinten, wird das lange Flöß in seiner Richtung gehalten, um die Gefahren des Stromes und der Durchfälle der Ecken zu vermeiden. Tausende von Menschen erwarben im Frieden auf diese Weise ihr Brot, und umgeben mit Flößen auf der Memel, das dem Strome ab. Der Krieg unterband mit einem Schlage die Flößerei. Die durch den Krieg gegebenen notwendigen Reisebeschränkungen der Einwohner verbot den freien Verkehr völlig. Dazu kommt, daß das Übersetzen der Flößen für alle Einwohner ohne besondere Genehmigung verboten ist. Jahrzehnte Brücken sind neu gebaut und erschwern durch ihre engen Durchlässe das Hindurchkommen des Flößes. Die vielen Reize der ehemaligen Kolonnenbesitzer, die im Frühl nach Bedarf gebaut wurden, mußten beseitigt werden. Verbotmaterial und Lebensmittel müssen verteilt werden.

So kam es, daß die ganze Leistung 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, Rowno, Wilna und Zillst, wurden unter Leitung von Offizieren, die mit dem Holzhandel vertraut sind, Kontrollstationen eingerichtet, denen je ein Flöß mit dem Stromes zum Bearbeiten aufgegeben ist. Mit Hilfe von Soldaten und unter Ausbeutung von jüdischen Unternehmern wird die Arbeit geleitet. Alles Holz wird zuerst bis Rowno mit russischen Flößen herabgeführt. Dort wird es in große Flöße zusammengefaßt, bekommt deutsche oder russische Beladung und schwimmt weiter oder aber wird, um Störungen zu vermeiden, mit Dampfmaschinen weitergeschleppt. Jahrelange Dampfer und Motorboote müssen herangezogen werden, um die Verteilung der Lebensmittel, des Drabes und den Verkehr der Stationen aufrechtzuerhalten, bei der Durchfuhrung durch Dürren bedrohlich zu sein und bei Regenwind das Weiterkommen durch Abschlappen zu ermöglichen. Auf diese Weise werden Störungen vermieden durch über große Anbahnung, die den Flößen gelegentlich gefährlich werden kann, anders an der Flößergasse in Rowno, wo sie alle anlegen müssen. Dies eigenartige Bild der Flößerei, das dem Leben im Frieden manchmal unheimlich erscheinen will, 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 auf einer Weise auflebt und dem deutschen Holzhandel erhalten bleibt.

Schütte, Hauptmann d. R.

Wie entnehmen hier aus der Schilderung den vorliegenden Seite „Das Land des Ost“, den in der Lage des Ostens lebenden Ost von der Bevölkerung dieses Landes bezeugen. Das, was der Kampf mit Rußland sein Ende erreicht hat und die wirtschaftlichen Verhältnisse werden uns und diesen auch wohl nicht weiter aufpassen müssen haben, wird der Kampf über den die Flößerei recht wichtigen Flößereibetrieb unter Ostern besonders bedeutsam sein.



Die grössten Klappbrücken der Welt.

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

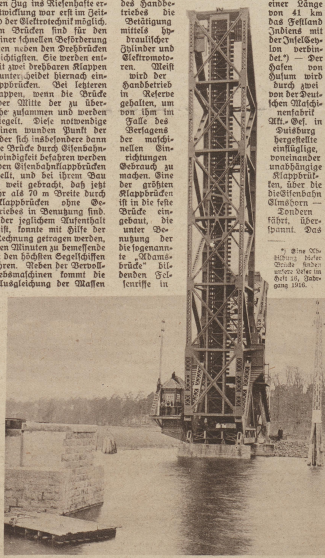
Der gewaltige Aufschwung, den in den letzten Jahrzehnten der Verkehr auf Wasser und zu Lande erlebt, hat zur Folge gehabt, daß die betriebliehen Brücken, die aus dem Mittelalter in Gestalt der den Burggraben der Mitterzeit überragenden Zugbrücken auf uns überkommen waren, eine Ausbildung und eine Veredlung erlitten 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 Klappen ausgestattet, und man unterteilt hiernach ein- und zweiflügelige 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 zweiflügeligen Brücken, der sich insbesondere dann geltend macht, wenn die Brücke durch Eisenbahnschienen mit größerer Geschwindigkeit befahren werden soll. Infolge dessen werden Eisenbahnklappbrücken meist einflügelig hergestellt, und bei ihrem Bau hat die Technik es zu weit gebracht, daß jetzt Wasserflächen von mehr als 70 m Breite durch einflügelige Eisenbahnklappbrücken ohne Beschädigung des Bahnbetriebes in Benutzung sind. Dem Zuge der Zeit, der jeglichem Mangel 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 Veredlung der Antriebsmaschinen kommt die tunlichst weitgehende Ausgleiche der Massen unter Aufnahme von Gegenmomenten in Betracht. Mit anderen Worten läßt sich dies dahin ausdrücken, daß das Gewicht der abwärtsgehenden Zeile der Brücke tunlichst dazu benutzt wird, die entgegenstehenden Zeile aufwärts zu führen. Auf diese Weise war es möglich, die Zeit für das Öffnen und Schließen auf das denkbar geringste Maß zu beschränken und binnen kürzester Frist den durch das Öffnen der Brücke unterbrochenen Verkehr 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 Rampen sich als kostspielig gestalten würden. Als grundlegende Regel

gilt, daß, wenn infolge eines föhrenden Zufalles die die Brücke bewegende Kraft, sei es während des Lebens oder bei Senken, außer Wirkung gelangt, Vorkehrungen getroffen sein müssen, die ein Herabfallen der Brücke verhüten oder doch bewirken, daß die Brücke ohne Stopp zur Ruhe kommt. Die Bewegung der Klappen erfolgt früher von Hand; in der Neuzeit tritt an Stelle des Handbetriebes die Betätigung mittels hydraulischer Zylinder und Elektromotoren. Meist wird der Handbetrieb in Reserve gehalten, um von ihm im Falle des Versagens der mechanischen Vorrichtungen 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 selbst bei deren Heben und Senken der auf ihrer Fläche lastende Winddruck überwinden werden. Das Triebwerk der Humberbrücke 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 mit der Landgleise mit besonderer Sorgfalt geführt werden. In diesem Zweck sind an beiden Enden der Klappe die Schienen in der Weite vertiegt, daß an den Stößen mittels eines Rastelbetriebes vom Steuerpfeife aus von beiden Seiten der lappenförmigen Stellscheibe gegen die Schienen gepreßt werden. Die Humberbrücken stehen für gewöhnlich in offener, aufgeklappter Stellung, um die Schifffahrt nicht zu beschränken, und werden nur dann niedergelassen, 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 Trollhättan-Kanal. Sie hat eine Spannweite von 42 m und ist von der Eisenbauanstalt J. Olinow & Söhne in Stettin erbaut. Ihr Antrieb erfolgt entweder von Hand oder durch Elektromotoren, deren jeder von je 42 Pferdestärken vorgesehen sind. Die Dauer einer Bewegung einschließlich der Stellung der Signale beträgt bei Antrieb mit Maschinen die außerordentlich geringe Zeit von nur 90 Sekunden. Wird die Bewegung durch 4 Arbeiter ausgeführt, so dauert sie 90 Minuten.

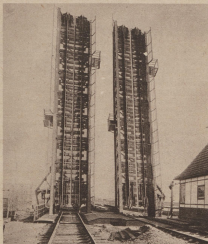
Die größte Klappbrücke Englands führt in der Nähe von Caisnabrough über den Trent. Ihre Spannweite von 49 m wird allerdings von einigen amerikanischen Klappbrücken übertroffen. Dagegen übersteigt sie diese hinsichtlich des Gewichtes der beweglichen Klappen, das sich einschließlich der Gegengewichte auf 2900 Tonnen beläuft. Diese großen beweglichen Massen sind erforderlich, weil die Brücke nicht nur zwei von zahlreichen schweren Kohlenzügen befahren wird, sondern auch einen hart bemessenen Fahr- und Fußweg für den Strochenerverkehr trägt. Die Brücke dient als Ersatz für eine Drehbrücke. Diese Veranlassung, da der Schiffsverkehr sehr reg ist und der Trent hier harte Eismengen hat, zahlreiche schwere Anläufe, die für das Öffnen erforderlichen langen, schwerer ihre Aufgabe hatten.



Die größte Klappbrücke Europas führt bei Wenersburg in Schweden über den Trollhättan-Kanal.

Die größte Klappbrücke in Europa.

Einfachste Klappbrücke von 42 Meter Spannweite über den Trollhättan-Kanal bei Wenersburg in Schweden (Unteransicht)



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

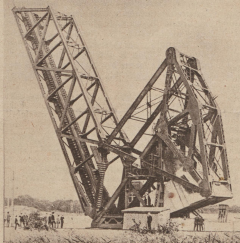


Die längste Klappbrücke der Welt. Doppel-Klappbrücke über den Schiffahrtskanal bei Sault St. Marie in Nordamerika (Gesamte Spannweite 258 Meter)

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 insulare Schutz Englands ein für allemal vorüber wäre, weil ein solcher Tunnel einem feindlichen Einfall die



Rückansicht der offenen Klappbrücke über den Tröuhütten-Kanal

beste Möglichkeit bieten würde. Seitdem jedoch Galais schon als zu England gehörig betrachtet wird, haben sich die Ansichten offenbar geändert, und wie kürzlich über Royenbogen 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 fälschlich 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)

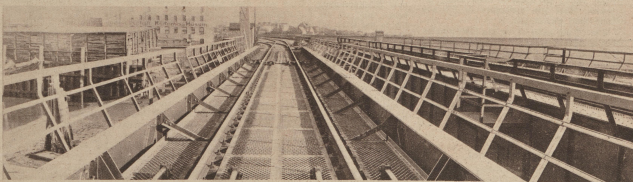
Channel Tunnel Company in London gegründet worden. In der Generalversammlung, welche diese Gesellschaft in London abhielt, hat der Präsident des Verwaltungsrats, Baron Emile Beaumont d'Orléans, ausgeführt: „Wie in dem Rechenheftbericht gesagt ist, hat der Verwaltungsrat die wachsende Bewegung der öffentlichen Meinung zugunsten des Kanaltunnels mit Interesse verfolgt, ohne selbst tätigen Anteil daran zu nehmen. In der Zeit hat sich in längster Zeit eine außerordentlich große Beilegung des Interesses an dem Tunnelprojekt geltend gemacht. Da ich selbst in Frankreich geboren, ertragen und verheiratet, zudem mit der Antientbeziehung intim vertraut bin, so habe ich dort zahlreiche Beziehungen und absolute 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 nichts Näheres mitgeteilt, wohl aber liegen Schätzungen aus früheren Jahren vor, in denen auch die Rentabilitätsfrage 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 Personenverkehrs auf dem Kanal aufnehmen werde, und da dieser Verkehr auf zwei Millionen Personen geschätzt wurde, so rechnet man bei einem Überfahrtpreis von 10 Schilling für die Fahrkarte 650.000 Pfund Sterling Einnahme dazu kommen für die Verbesserung des Reisegepäcks 65.000 Pfund. Ferner wurde angenommen, daß der Fährpreis 400.000 und der Güterverkehr 800.000 Pfund Sterling einbringen würden, so daß sich danach eine Gesamteinnahme von 1.555.000 Pfund Sterling ergeben ließe, während 420.000 Pfund Gewinn für die Anstalten in Rechnung gestellt wurden. Es würde demnach ein Reingewinn von 1.135.000 Pfund Sterling verbleiben bei einem Kapital von 16 Millionen Pfund. Der in Aussicht genommene Zuzug des Verkehrs zwischen dem Kontinent und England soll gleich beim Bau in Form eines Doppeltunnels Rechnung getragen werden.

Die Engländer haben zugeigt mehr denn je ein Interesse daran, ungehindert durch deutsche Al-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 somit für jeden die Vermutung nahe, daß England sich in Frankreich einen ausgebreiteten Stützpunkt sichern will, denn hat man erst auf probatem Wege größere Kundvertreter in Frankreich erworben, so kann es nicht schwer fallen, daraus später auch politische Anstöße zu ziehen. Wenn daher England einen solchen Stützpunkt 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 Forderung dieses Tunnelplanes scheint nun zugeigt 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 Kanaltunnels einzig und allein auf Englands Seite liegen. Frankreich aber wäre wieder einmal, wie schon so oft in früheren Jahrhunderten, von England dupiert.

Die Franzosen beginnen allerdings allmählich Mißtrauen gegen den Offer der englischen Kanalprojektor zu schöpfen, und es werden Stimmen laut, die den Übergang von Calais, der Picardie und vielfach auch der Normandie an England als einen zu hohen Preis für die durch England geleistete Kriegshilfe betrachten. Der Allmäh, daß sie habe und Rouen von Engländern wimmeln, läßt den Franzosen die Beforgnis noch deutlicher in die Erscheinung treten.

Das Projekt des Kanaltunnels zwischen England und Frankreich ist mehr als hundert Jahre alt. Denn im Gegensatz zu dem dichteren Kanal entfernungen Tunnelprojekt zwischen Europa und Amerika, das Bernhard Steinemann in seinem Roman so nachdrücklich fördert, ist das Tunnelprojekt zwischen England und dem Fellslande als durchführbar anerkannt. Wenn es trotzdem so oft erörtert und doch nicht leiner



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

Über Atlantis und Nordsee

Des jungen Thomas Steegers Kriegsfahrten, erzählt von H. Wederer

(8. Fort.)

„Der Sobu senkte das Haupt, und mit Mißbedenke er die Fassung. „Es ist bitter, das zu erfahren, wenn man nach „Danfa“ kommt. Ich bin schlicht gewesen und kann's nun nicht mehr gut machen.“

„Meister Steeger nickte. „Was bin ich, ist bin“, entgegnete er. „Die Tote gibt uns der Himmel nicht wieder.“ Es klang hart, und doch füllte der Heimgekehrte, 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 Flagge einmal verraten habe, so soll sie mich jetzt wiedersehen als einen Besseren. Und sie wird über keinem Feigen und Unethischen stehen! Das kannst du mir glauben, Vater!“

„Was du da sagst, tut mir wohl“, lautete die Antwort. „Es sind schon viele ins Feld gezogen. Gütliche und schon heimgekehrt, blaß und stumm. Tote! Mütter.“

„Ich weiß, Vater! Habe dein Grab gesehen.“

„Und mir war der Gedanke jenseits, daß mein eigenes Kind in der Fremde weilt, sich dem Dienst entzog ...!“

„Das wird nun alles gut!“
„Ja, Gottlob, das wird gut. Und wenn du dich brav und tapfer bildest, mein Sohn, — der Alte blühte Thomas fest ins Auge — „dann soll auch deine vergessene Zeit, was du uns mit deinem Fortgehen Schweres ange-tan hat!“

Er schritt wieder weiter und fuhr in erzählendem Ton fort: „Uns hat damals die Nachricht, die wir von deinem einmaligen Vorgehen, dem Kommandanten seiner Majestät Schiffe, „Danfa“ geschrieben, wie ein Donner Schlag gerührt. Du hast solche Schande von unsern Jungen zuziel werden konnte, hätten wir nie und nimmer für möglich gehalten. Natürlich sprach es sich im Dorf herum, und die Nachbarn zeigten hinterläß mit spitzen Fingern auf 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 verfloß sich gegen meinen Sohn, der so grausam hatte sein können.“

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

Aber von dem hellen Sonnenchein, der die Heimaterde erwiderte, stahl sich auch mancher Strahl in die Stuben, in denen treu bebütet der Geist der Mutter weilte.

Lange hielt es Thomas zu Hause nicht. Schon am Montag, in aller Herrgottsfrühe, 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 zuckte es um die Mundwinkel. Aber er blieb verschlossen und hielt sich noch immer zurück. „Also mach's gut, mein Sohn“, mahnte er, „dann wird alles wieder wie früher.“

„Thomas drückte 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 feuchter, mäßiger Winter, ohne Saft und Kraft. Vom Himmel fiel der Regen schüttenweis, und bei besserer Witterung dampfte die Erde alle Feuchtigkeit wieder

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

In Narbarn lag die F-Torpedobootsflottille, eine Eskar von schwarzen, spärge-schnitten Booten. Es war, als ob sie im Herbst des vergangenen Jahres in Wilhelmshaven gemeldet hätte, zur Torpedodivision gekommen, war ein Jünger der „schwarzen Junge“ 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 gemäßen und gestrichelt. Bis zur täglichen Deck-reinigung blieben noch zwanzig Minuten Zeit.

Thomas lehnte am Geländer aus der Back Decke ihm der Torpedobootsflottille, ein Schleswiger Kinn, feines Seemanns, meist aus Hamburg Viermatten gefahren. Er war ein Mann von edlem Schrot und Korn, klug und be-dacht, 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 Men-schen und bildete sich gern seine eigene Meinung.

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

„Erfreulich!“

„Und das Wetter?“

„Wird besser!“ Hellblau hob den Kopf, blickte in die Runde und bekräftigte: „Es wird ganz besser!“

„Du warst nun heute in See gehen?“

Der Schleswiger nickte: „Ich glaube es bestimmt!“

„Die Torpedos sind neu durchgesehen.“

„Und der Kommandant hatte gestern abend beim Abendessen ein Gesicht, das nach Dampfmaschinen aussah!“

Thomas blickte den älteren Kameraden an. „Stimmt. Woran erkennst du das?“

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

Und er täuschte sich nicht. Am Nach-mittage quoll aus den Schornsteinen sämtlicher Boote dicker Rauch, und kurz vor ein-tretender Dunkelheit ging die Flottille in See. Thomas legte die Boote ab, fast ohne Kommandos, nur von Winken, Zeichen und kurzen Pfeifensignalen gelenkt. Es war, als erwachten die schwarzen Gefellen, von einem Ausbruch berührt, zum Leben.

Das stille Hafenmahl wurde glühend vom Schraubengang. Boot nach Boot glitt davon, passierte die Hafensichtweite und legte sich der Elbe auf Auslaufkurs. — Bis die Flottille beisammen war, eis große Boote!

Obne Licht und Laterne strebte der Schwarm fernwärts. Hellblau hatte richtig vorausgesehen. Der Himmel wurde hell, die Wolken schwanden. Gang schüchtern, als sei es nicht erlaubt, wagten sich einzelne Sterne hervor.

Aber der Mond hielt seine schmale Sichel verborgen. Es blieb eine dunkle Nacht.

An Wack- und Sperrfahrzeugen ging es vorbei. Nur flüchtig wurden Signale gezeigt, um der Flottille den Weg durch eigene und fremde Sperren zu weisen.

Äußerer kamen schwarze Schatten in Sicht. Mit abgeblenden Vorleucht ver-folgte man sich. Es war eine zweite Flottille. Und hinter ihr, die viel höher aus dem Wasser ragenden Rümpfe, das mußten

keine Kreuzer sein. In der Finsternis fonnten 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!

Am 24. Januar war ein Sonntag. Mit blaugrauem Himmel stellte er sich ein, end-lich kam fröhliche Winterhimmels!

In einem breiten Fährschiff auseinanderge-trennt, stoben die Boote der beiden Flottilien über die stille, glatte See. Hinter ihnen

hinter, ebenfalls weit auseinandergezogen, die vier kleinen Kreuzer: „Kolberg“, „Rolf“, „Graudenz“ und „Straßburg“.

Mit Wellenwertern hatte man sie von den Torpedobooten aus erkannt.

Und fern im Rücken dieser doppelten Auf-stärkungslinie blieben sich noch vier Rauch-mollen. „Das werden die großen Kreuzer sein“, meinte Hellblau, „Dresslinger“, „Seydlitz“, „Moltke“ und dann noch der „Blücher“.

„Und was werden wir unternehmen?“

Hellblau zwuckte die Schultern. „Weiß ich es, Steeger? Unter Kurs führt uns zur Doggerbank. Vielleicht daß wir die großen Fährschiffe dort einmal auskuchern wollen. Unter den sogenannten Fährschiffen wird manch englische Nachridten-fahrzeuge sein, daß unsere U-Boote auf die Finger passen föh!“

Am Stelle der Fährflotte traf man aber auf den Feind. „Kurs führt uns zur Doggerbank.“

Die erste Gruppe kleiner Kreuzer, begleitet von einer Gruppe Torpedoboots-zerstörer, und starke Rauchwolken in Wei-schweif und Nordnordwest.

Dann schivierten bei Freund und Feind die Funtenmeldungen durch die Luft. Die Kanonen sprachen, entbrannte die Funten-schlacht.

Auf den Wagnern sammelten, stiegen die Aufführungslinien vor. Jeder wollte sehen, feststellen ... Der Drang nach vorn war ungestill!

„Kolberg“ wechselte die ersten Schiffe. Wo dabei die Sonntagsglocken hängen, rollte über die Nordsee dumpfes Kanonengrollen.

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

Der deutsche Führer an Bord des großen Kreuzers „Dresslinger“ — es war der Kontreadmiral Hipper — hatte sich in-pulsiven auf Grund der eingegangenen Mel-dungen ein klares Bild über die tatsächliche Lage machen können. Er sah sich einer gewaltigen Uebermacht gegenüber: näherstehend fünf neuzellige Schlachtkreuzer, sieben kleine Kreuzer und sechsundzwanzig Torpedoboots-zerstörer, und am Horizont acht Rauchschiffe in Abständen wie mit dem Zirkel abge-griffen. Das war — einen Armee! das es nicht — ein englischer Einienstschiffverband.

Admiral Hipper's Entschluß war rasch gefaßt. Dem Feinde in den Rücken laufen durfte er nicht. Dafür war seine ausbe-messungsfähige Unternehmung zu groß. Es galt viel-mehr, den Gefechtsort so zu wählen, daß die ihm am nächsten stehenden Teile des Gegners möglichst weit von ihrem Schlachtschiffros abgezogen wurden. Demgemäß legte Konte-admiral Hipper seine Streiktruppe zur Er-öffnung des Gefechts auf südöstlichen Kurs.

Mit Aufbietung aller Maschinenkraft brausen die Schiffe dahin, gerührt durch das Wasser mit breitem Well, geröhnt durch die See mit dem reißenden machenden Gang der Schrauben.

(Fortsetzung folgt.)

Ins Land und Meer

Die für den Großschifferei-Betrieb wichtige Schiffbau- und Rüstungsindustrie hat, wie „Prometheus“ berichtet, den vorteilhaftesten Erfolg, daß die Hilfs- und Fahrzeug-Industrie länger unterwegs bleiben und trotzdem ihren Gang der Arbeit beherrschen. Die Flotte werden in einem gut isolierten Behälter von etwa 2 Hektolitern Inhalt in einer schwachen, auf etwa 15° C abgekühlten und auf dieser niedrigen Temperatur dauernden Isolierung so schnell zum Gefrieren gebracht, daß sie, ohne daß sich ihr Gewebe verändert und Wasser annimmt, durch und durch gefrieren. Innerhalb 24 Stunden können etwa 1000 Kilogramm Flöße gehandelt werden, worauf sie in einem Kühlraum untergebracht werden. Bevor der Flöß in die kalte Schmelzung gebracht wird, muß er einige Zeit in eiskaltem Wasser gelegen haben, um abzukühlen, da er sonst beim Eintauchen in die Schmelzung die beratig erwidern würde, daß das Gefrieren nicht schnell genug erfolgen könnte.

Die echte Perle von Sepon — eine verfeinerte Sandwurm-Larve. Die Entdeckung der echten Perlen in der Meerperlmuschel hat, wie „Prometheus“ berichtet, jetzt eine Erklärung gefunden. Bei der Untersuchung von Hunderten von Perlen durch Forscherchen sind die Ursachen insofern festgestellt, ein sehr feilspieliges Unternehmen (auch man in den Perlen als Kern regelmäßig die Reste einer abgeordneten Zinne aus dem Sandwurmgehäuse der Taurachschnecken. Die echte Perle von Sepon ist also, was vielen unserer Leser und Leserinnen etwas trivial und poetisch erscheinen dürfte, gewissermaßen eine verfeinerte Sandwurm-Larve.

Die Sorgen des amerikanischen Schiffbauers, dessen Neugestaltung mit so lärmenden Juwelstein in Angriff genommen wurde, hängen sich daran, daß man die Hilfe des 2-stündigen Motors anrufen muß. Dr. Koenigberger berichtet in der „Zeitung des Vereins Deutscher Ingenieure“, daß Schiffe in Überflutungs- und dem ebenen zu den großen Organismen der Automobilbau- und der Luftschiffbau-Industrie geplant seien und daß bei den ersten Schiffs-152 m Länge, 8000 Tonnen Verdrängung und 16 Kilometer Geschwindigkeit genügen würde. Man will demnach den Schiffbau in ähnlicher Weise und in Massenherstellung betreiben, wie den Bau des berühmten Liberty-Motors. Die Ursache der Sorgen des amerikanischen Schiffbauers beruhen darin, daß die Erwartungen, die man an den Bau der neuen Donau-Schiffe geknüpft hatte, sich weit langsam verwirklichen werden, als man bisher gehofft hatte. Die Entwicklung des Baues von hölzernen Schiffen hat schwer enttäuscht, und vernünftigerweise lagar die vorgelegenen eiserne Schiffbauern früher als die hölzernen, die man nur in Erwartung einer längeren Dauerzeit plante, hergestellt werden. Der ursprüngliche Gedanke, daß man hölzerne Schiffe in größeren Mengen in einem Zeitraum von 4 bis 8 Monaten werde bauen können, ist sehr langsam ausgefallen. Ähnliche Verhältnisse bestehen übrigens bei der Ausführung des Schiffs- und Flugzeugprogrammes.

Die Schiffherstellung der Magat, eines der drei Minibüchsen der Weichsel, die schon im späten Mittelalter angefertigt wurde, ist nunmehr mit einem Aufwand von 16 Millionen Mark vertrieht.

Eine Verletzung neutraler Seeleute durch ein englisches Schiff wird als ein großes Schicksal auf die Verhältnisse, in die der Weltkrieg die englische Schifffahrt gebracht hat. Das Polizeigericht zu Southampton beurteilte 3 schwedische, 2 norwegische und einen dänischen Seemann zu 3 Jahren Gefängnis, weil sie nach

vorschriftsmäßiger ständiger Kündigung ihre Ankerung verlangten, um nicht auf einen durch das Sperrgeleit gehenden Schiffen Dienst tun zu müssen.

Eine U-Boot-Expedition des Kriegsschiffes „Hörsing“ hat sich auf dem Atlantik ein Vorgesetztes in die Wege geleitet. Der Kapitän J. C. Grünighaus, Direktor des Staatsdepartements des Reichsmarineministers, am 30. Dezember v. J. zu Berlin auf Wunsch des Kriegsausschusses der deutschen Industrie gehalten hat. Der genannte Ausschuss, dem zur Unterstützung der im U-Boot-Kriege verunglückten Seeleute

oder deren Angehörigen größere Beträge zur Verfügung gestellt wurden, ist bereit, weitere Beiträge entgegenzunehmen.

Die Beschlagnahme des an den Alagarcas gefahrenen elektrischen Zuges ist von der Regierung in Belgien als ein angeordnet, und zwar zugunsten der Kriegsinhaber, die Alagarcas sollen insgesamt eine Leistung von 7 Millionen Pferdekräften leisten; hiervon waren bei Beginn des Krieges nur 800 000 ausgenutzt. Nach einem jüdischen Kanals und den Vereinigten Staaten abgekauften Verträge sollen nur 672 000 Pferdekräfte ausgenutzt werden. Ob dieser Betrag gegenüber noch in Kraft ist, steht dahin.

Ein Kriegsgefahrplan für die Besatzungen der U-Boote hat der Kaiser am 1. Februar, dem ersten Jahrestage des uneingeschränkten U-Boots-Krieges, als Anerkennung ihrer während des Krieges erworbenen Verdienste gestiftet. Das Abzeichen kann an Offiziere, Bedienstete, Unteroffiziere und Mannschaften verliehen werden, die sich auf drei Fahrten gegen den Feind besonders hervorgetan haben. Im Falle einer Verbundung kann das Abzeichen schon früher verliehen werden.

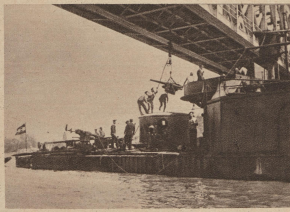
„S. O. S.“, der Differenz in Seerett, hat durch den U-Bootskrieg eine Bedeutung und einen Veranlassung seiner Anwendung gefunden, die die Teilnehmer an dem ersten Jahre vor Ausbruch des Krieges abgekauften Allgemeinen Funktelegraphie-Kongress unmöglich haben konnten. „S. O. S.“ lautet das Signal, mit dem das in Seerett gestellte Schiff auf den Flügeln der elektrischen Wellen Hilfe beibringt.

Früher gab es zwei derartige Signale: das Marconische „S. O. S.“ („Come quickly, danger, I am in peril“) und das Telefunken-Signal „S. O. S.“. Letzteres gilt seit einigen Jahren als das allgemein übliche Hilfssignal. Die Buchstaben S, O, S. wurden gewählt, weil sie als Zeichen des Morse-Alphabets sich durch große Deutlichkeit auszeichnen und daher besonders geeignet sind, ein dringliches Zeichen zu liefern, das sofort verstanden und mit anderen Zeichen nicht verwechselt werden kann. S sind drei kurze Töne, O sind drei lange Töne. „S. O. S.“ lautet also in den Tönen des Morse-Alphabets

„— — —, In England, wo man alles, was auf Seemensweg hat, gern zu englischem Wesen in Beziehung zu bringen liebt, hat man „S. O. S.“ als die Abkürzung von „Save our Souls“, „Rettet unsere Seelen“ hingenommen. Ein Versuch, der nicht nur der geistlichen Entfaltung, sondern auch der Logik widerspricht, da es sich keineswegs um die Rettung von Seelen, sondern um die Rettung leblicher Personen und leblicher Dinge handelt. — Unter den Schreien des mahnendernden Weltfriedes ist übrigens ein Klächel auf eine hochpreisige Rettungsdienst von besonderem Wert, die von elf, den zurzeit in Verdingungsstapeln begriffenen Nationen angehörigen Dampfern am 10. Oktober 1918 bei der Rettung von 521 Passagieren des englischen Dampfers „Volturno“ ausgeführt wurde. Eine am „Volturno“ entzündete Feuerbrunst hätte zweifellos fast dessen sämtliche 657 Passagiere dem Tode geweiht, hätte der Dampfer „S. O. S.“ nicht schleunigst aus allen Richtungen der Windrose die todeswundenen Retter herbeigeholt, unter denen sich besonders die Besatzung des deutschen Dampfers „Eckbüll“ schlagartig auszeichnete.

Vereinigung der deutschen Heringsflotten — unter diesem Namen haben sich für die Zwecke der Kriegsinhaber der deutschen Heringsflotten zusammengeschlossen sämtliche 11 deutsche Heringsflottenregimente vereinigt.

Der Ehrenvorsitz über das „Uchigai“ der Besatzung und Schiffsarzt hat E. v. Dr.-Ing. Friedrich-August, Herzog von Oldenburg übernommen.



Schiffwechsel auf einem Österreichisch-ungarischen Kriegsschiff



Bitte recht freundlich!

Der Kinomann bei rechten Klauenden an Bord eines in den Heimatorten zurückgekehrten Kriegsschiffes



Gisgang auf der Sade bei Belgrad.

Ein Motorboot wird wegen des Kettenspiels an Land geholt

