

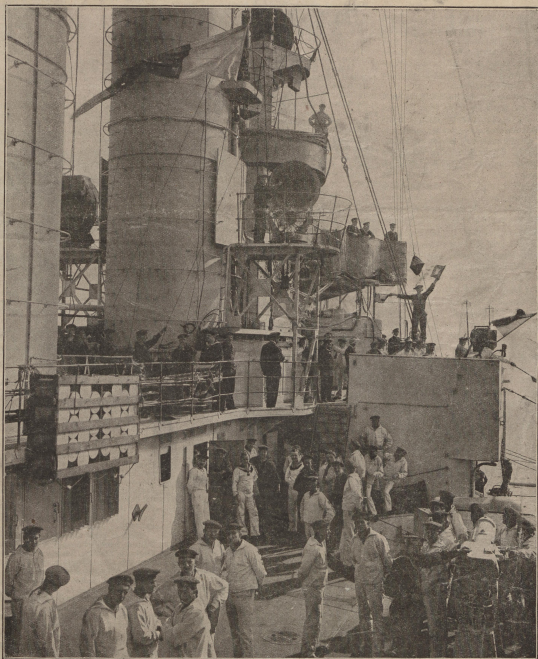
Deutschland zur See

Unabhängige  Wochenschrift

zur Förderung der deutschen Seegelung und der deutschen Flottenpolitik

Zeitschrift des Eingetr. Vereins „Marinedank“, Berlin SW 68, Kochstr. 28/29

Herausgeber: Vize-Admiral a. D. Hermann Kirchhoff und Rudolf Wagner



Blick auf die Kommandobrücke eines Schlachtschiffs

10
PENNIG
FÜR
EIN
HEFT



Zum Heimgang des Grafen Zeppelin

Von Hermann Kirchhoff, Viceadmiral a. D.

In den vielen von Bergen kommenden Beileide- und Trauerbriefen von ganz Deutschland, die wir dieser Tage in allen Blättern lesen, will und darf auch „Deutschland zur See“ sich äußern.

Dat doch unser Zeppelin unserer Kriegsmarine insofern eine ihrer wichtigsten Waffengestaltungen, was das brutale Infanterie zu bekämpfen, um den Krieg in das Land bis vor dem Feinde so sicher näherndes Infanterie hineinzutragen.

Sind es doch besonders die Marine-Zustufliche — deren Tätigkeit auch in unserer Zeitgeschichte so oft dankbar erwähnt wurde —, sind es doch gerade die in erster Linie gewesen, die den Bergen seiner Schindung, seines unablässigen Ausbarrens bei der Schindung unserer Luftschiffe aller Welt so klar dargelegt haben.

Jwar haben unsere Heeres-Zustufliche auch über Paris und Ostafrika sowie über Saloniki und an den beiden Hauptfronten erfolgreich gewirkt und Leistungen hervorgerbracht; aber nirgends war ihr Auftreten von solcher Bedeutung und von solchem Nutzen bringenden Erfolg wie über dem Lande unseres schlimmsten Gegners, über Großbritannien. Vor dem Kriege läßt kein Ereignis mit einem feindlichen Luftschiff auch im Auslande begeisterten Jubel aus, als Graf Zeppelin in Rotterdam landete, auf dessen Rede gerade ein englisches Geldwunder entfiel.

Nummer betrauen alle deutschen Kriegsmänner zur See und vor ihm ihren ganz besonders den plötzlichen Heimgang unseres „Luftgrafen“, an dessen Bahre wir alle in Gedanken voll tiefsten Dankes, voller dankbarer Anerkennung für sein Un- und sein Geht ließen.

Unsere Marine-Zustufliche sind es in erster Linie, die ihren Vorkämpfer, der wiederholt mannhaft für die volle Ausübung seiner Schöpfung eintrat, Dank und Bewunderung zollen, die voller Vertrauen die Aussicht von seinem Abgehen vernahmen, daß es ihm nicht vergangen gewesen ist, bis zum Ende des Krieges zu schauen, wie seine Schindung gewirkt, was mit ihr hat geleistet werden können.

Unsere Großen einer in wiederholte Gängen. Aber die Nachschauen, sie wirken und arbeiten weiter in seinem Geiste und Sinne, sie sind zu solchen Gängen unsere Zeppelin geworden. Unser großer Tod, der mit seiner Waffe zum Schrecken der Feinde geworden, hat sich die Liebe von ganz Deutschland errungen und nicht zuletzt die von „Deutschland zur See“.

„Daß zum letzten Tage hat er gewirkt für des Deutschen Reiches Zukunft. Seine Werke ehren den unauflöslichen Namen, nicht unsere Worte.“ so lautet der Nachruf des Kommandierenden Generals der Luftstreitkräfte; so denken, so sprechen auch wir.

Von der deutschen Handelsflotte

Doch auf die viel besprochenen Vorteile Zeichnisse (wenn es solche sind, was ja noch zweifellos bestritten) bezüglich des unentworfenden Wirtschaftes nach dem Kriege nicht zu viel zu geben ist, wie die Entente-Regierungen ganz heraus machen würden, der man rasch annehmen

men. Dieser ist wohl, daß ein so schwerer und blutiger Krieg, und noch dazu von so langer Dauer, nicht geführt werden konnte, ohne die Stellung der Beteiligten zueinander auf längere Zeit hinaus erheblich zu beeinflussen, und die Setzungen oder besser Zügen und Verleumdungen kämpfe unserer Gegner haben sicher dazu beigetragen, solche Ereignisse noch erheblich zu beeinflussen. Es wird — hoffentlich — viele geben, die auch nach dem Kriege von der üblichen deutschen Wortleihe für alles Fremde, nur weil es eben fremd war, einigermaßen gereizt sind; wir können dabei nur gewinnen.

Wenn man aber andererseits auch diese Waffungen schon keineswegs zu hoch in Rechnung stellen darf, so ist es sich-überhaupt nicht unmöglich, daß ein Volk oder auch eine Flottegruppe sich vollständig abschließen könnte. Dies besonders aber gilt dies für unsere heutigen Gegner, von denen auf die Dauer mindestens einige uns nützlich brauchen dürften als wir sie.

Trotzdem aber ist im Überlebenskampf zweifellos mit einem harten Kampf zu rechnen, und es ist dies ein Zustand, der keineswegs neu ist, der immer bestanden hat, der aber unter den Verhältnissen nach dem Frieden besonders scharfe Formen annehmen dürfte.

Unsere Flotte hat nie ein leichtes Spiel gehabt, denn sie hat wohl die einzige, die staatliche Unterhaltungen, trotz sehr hoher lokaler Lasten, nicht konnte und übrigens auch nicht wünschte, während man in Frankreich Subventionen in einer Höhe zahlte, daß die Handelsflotte fast von ihnen allein leben konnte, und während England seinen Großflotten in seiner Offensiv- und Defensiv-„Kampfgelber“ zählte, damit sie der deutschen, immer ungewisser werdenden Konkurrenz leichter zu begegnen imstande waren. Man wird dabei Subventionen in Deutschland (wie an dieser Stelle bereits ausgeführt) auch heute nicht für nötig halten und wünschen, und es kann sich bei derartigen Veränderungen höchstens um den ersten Jahre nach dem Kriege handeln, die allerdings ganz besonders schwere werden dürften.

Aus solchen Erwägungen heraus ist denn auch das dem Reichstag voraussichtlich in nächster Zeit zugehende Gesetz zu betrachten, das die Vereinfachung des Mitteln zur Wendung von Schiffen an Reedereien fördert.

Somit bemerkt geworden, sollen diese Darstellungen im einzelnen Fall zwei Drittel des Neubaus oder Erwerbspreises eines Schiffes betragen, zur Hälfte, ein Drittel, zur weiteren Hälfte mit einem Drittel zu vergütet sein. Besonders Bestimmungen regeln die Rückzahlung der womöglich hypothekariet zu sichernden Darlehenssummen. Es ist dazu zu bemerken, daß diese Maßnahmen allein ein recht wohlfeilgekauft Schwerk darstellen kann. Die Preise für

Schiffe sind im Laufe des Krieges naturgemäß ganz erheblich gestiegen, und bei der unabweisbaren Notwendigkeit ist zu erwarten, die Preissteigerung der Handelsflotte zu rasch, als tunlich zu erlangen, beliebt auch für die nächsten Jahre seine Auslastung, daß hierin Wandel eintritt. Die Reedereien müssen also damit rechnen, daß Schiffe, die jetzt oder in der nächsten Zeit gebaut werden, sehr erhebliche Kapitalien festlegen, und es erscheint zumindest sehr fraglich, ob die Reedereien auch nur annähernd so hoch bleiben, wie sie zur Vergütung und Amortisation der Darlehensbeträge erforderlich wäre.

Widriger ereignisse aus vor allen Dingen die Sorge um eine großzügige und ausreichende Entschädigung der deutschen Schiffahrt für die direkten Kriegsverluste. Eine sehr erhebliche Anzahl unserer Schiffe ist allein in Italien und Portugal in Feindeshand gefallen, und was wirklich davon bei Friedensschluss zurückfließt, dürfte in einem wenig erträglichen Zustand sein. Wie die Dinge aber sich in Amerika gehalten, wo bekanntlich ebenfalls eine stattliche Anzahl deutscher Schiffe liegt, weiß zur Stunde noch niemand. Ob alle unsere Großtöchter nun im Interesse der ganzen deutschen Weltwirtschaft, wenn künftighin die Kriegserlöse dafür gelassen werden, daß für alle diese Verluste nicht die Schiffahrt leicht auskommen muß, denn dazu dürfte es unter den Verhältnissen, mit denen wir die nächsten Jahre zu rechnen ist, kaum instand sein. Erwacht es sich dann als notwendig, so läßt eine geistliche Subventionierung in Betracht; auf die Dauer wird die deutsche Schiffahrt derartige Unterhaltungen aber wünschen, auch brauchen. Almigator.

Einige Zahlen über die englische Handelsflotte

Eine bekannte englische Fachzeitschrift bringt in einer ihrer neuesten Nummern statistische Angaben über die Gesamttonnage der britischen Handelsflotte, die sich im Jahre 1913 vergrößert vergrößert Unterbrechungen, so besonders Interesse sein dürfte.

Die ganze englische Handelsflotte verläßt zuerst abgehen von den neueren Verursachen — über einen gesamten Gesamttonnage von 1828556 Tonnen. Ein Bruchteil von dieser gewaltigen Gesamttonnage entfällt auf die Peninsular und Oriental Steamship Company, im internationalen Verkehr am weitesten ausgedehnt. Ihre Schiffe besitzen eine Gesamttonnage von 1528823 Tonnen. Ihren Hauptumsatz erzielt die Gesellschaft durch Güterbeförderung der allein über 148 Dampfer mit 69380 Tonnen verlagerten British India Steam Navigation Company.

Die zweitgrößte britische Dampfschiffahrtsgesellschaft ist die als Elderman Lines bezeichnete. Sie ist aus der Vereinigung von fünf verschiedenen Gesellschaften hervorgegangen und zählt nicht weniger als 289 Schiffe mit zusammen 1810862 Tonnen. Darauf folgt mit ihren 220 Dampfern und einem Gesamttonnage von 920424 Tonnen die als Furness, Withy and Company in das Handelsregister eingetragene Dampfschiffahrtsgesellschaft.

Aber die größte Gesamttonnage in der britischen Handelsflotte verfügt eine aus fünf verschiedenen Gesellschaften bestehende Schiffahrtsgesellschaft, an deren Spitze der bekannte Sir Owen Phillips, der Direktor der selbst nur 63 Dampfer mit 321 081 Tonnage haltenden Royal Mail Steamship Packet Company steht. Die Gesamttonnage dieser Unternehmenseinheit, beläuft sich auf 1564874.

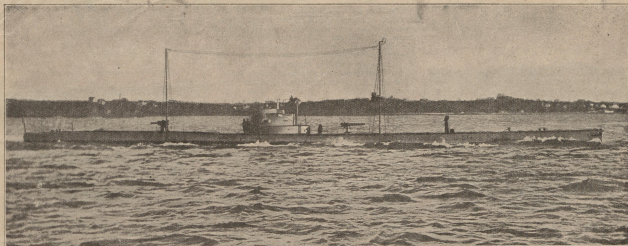
Wenig man nur mit den Schiffahrtsgesellschaften, deren gesamte Gesamttonnage 50 000 übersteigt, so ergeben sich 61 solcher Gesellschaften, die aber einen Schiffraum von zusammen ungefähr 12 000 000 Tonnen, also zwei Drittel des Gesamttonnages der ganzen englischen Handelsflotte besitzen.

Die hier gegebenen Zahlen geben über die Gesamttonnage der englischen Handelsflotte am 1. Januar dieses Jahres näheren Aufschluß. Obwohl sie werden unter wachsenden Unternehmenseinheiten in der Zukunft das heißt den Gesamttonnage in so viele von diesen englischen Schiffeinheiten umfassen lassen, daß die Gesamttonnage der gesamten Weltflotte durch sie gegeben die Hälfte ausmachen wird.



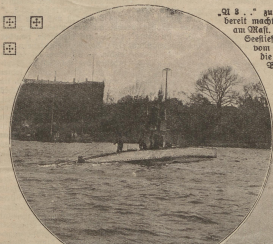
Vizeadmiral von Müller.

der neuernannte Chef der I. A. Flottenkommandation



U-Boote bei der Überwasserfahrt

Wie deutsche U-Boote jagen



U-Boote beim Tauchen

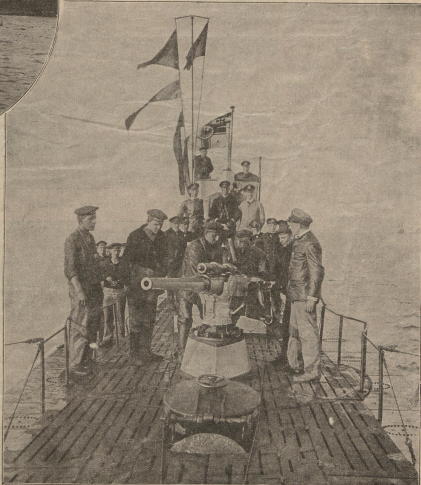
Sou ist der Wintersturm. Schwere Wogenreihen wälzen sich von dem Atlantischen Ozean in den Meerbusen von Biscaya. Über die dunkle Wasseroberfläche jagt der Wind kleine weiße Wellenkämme, die sich über den niederen Bord des deutschen U-Bootes flachen und unausgeleitet die Wache in ihrem erhöhten Beobachtungsturm mit nassen, kaligen Strüpfen nicken. Ihr Dienst ist heute nicht nur anstrengend, sondern auch sehr langweilig. So oft auch die Dünung das U-Boot aus der Tiefe auf den Kamm der Wellenberge emporhebt, nichts ist am Horizont zu erblicken: kein Schiff, nur vereinzelte abgetrennte Rauchwolken werden sichtbar, von Dampfern herrührend, die unter dem Horizont außer Reichweite von „U 8.“ dahinschieben.

Einmal, weit außerhalb des Kanals, zwischen Irland und der spanischen Nordküste kreuzt „U 8.“ dort, wo die Weltverkehrsstraßen sich nähern, aus denen unsere Feinde aus allen Weltteilen Lebenskraft und Kriegsmittel ausgeführt werden. Näher an den englischen und französischen Küsten halten Tausende schneller Kriegsmehrzeuge Wache, um die ankommenden Handelsschiffe in ihren Schut zu nehmen und die ausfahrenden durch die Gefahrzone der U-Boote in das offene Meer zu geleiten. Das Kommen und Gehen spielt sich verabschabtermaßen möglichst im Dunkel der Nacht ab und verringert unsern U-Booten die Gelegenheit zur Beute.

Schon wieder ist ein halber Tag des kurzen Winterlichts dahingeflohen. Da bemerkt der Ausguck im Süden eine Rauchwolke, die der Wind zwar verweht, die sich aber immer härter erneut, und dann taucht auch über dem Horizont der ausgebreitete Schornstein und Schiffsrumpf auf. Der Kommandant des U-Bootes ist benachrichtigt. Schnell kommt der große Dampfer aus

„U 8.“ zu, das schnell zu seinem Empfang bereit macht. Die deutsche Kriegsfregate weht am Mast. Die Gefühlsbedienung in schieren Gesteckeln und biden Federjaden bringt den Turm auf das Verdeck und ladet die Kanone. Bald eilt aus die ganze Besatzung kampfbereit auf ihre Posten. Die Schwierigkeiten der Biscaya kennt man, sie reizen aber nur zu frischem Wagnis. — Der französische Dampfer „Ville du Havre“ bringt eine wertvolle Ladung Lebensmittel von Sai-

gon. Sein Ziel ist Le Havre. Unschuldig hat er den Bereich der U-Boote des Mittelmeeres und die Straße von Gibraltar hinter sich gebracht; in weitem Abstände von der spanischen Küste geht der Kurs auf den Eingang des Kanals zu, der in der kommenden Nacht erreicht werden soll. Scharfer Ausguck wird auf diesem Schiff gehalten. Der Kapitän ist ein energischer Seemann, der gar nicht außer Fassung gerät, als er das deutsche U-Boot voraus in Sicht bekommt. Er vertraut der Gefühlsbedienung seines Schiffes. Auf den Warnungsschrei zum Halten, der vor seinem Bug ins Wasser schlägt, dreht er kurz entschlossen ab,



U-Boote bei der Überwasserfahrt



U-Boot
beim Tauchen

so daß kein Gedächtnis das Feuer erschauen kann, und feuert mit äußerster Kraft nach der französischen Küste mit Richtung auf Voreux. Die Lage ist für ihn nicht ungünstig. Die ersten Schiffe des U-Bootes stoßen vor nicht 1500 Yds. Gegen die deutschen Kanonen zu kurz, so um keine Beschädigung. Schwere Dünung schau- felt Freund und Feind. Während die Kanonen des Frangosien im Dünung stehen und von dem hohen Bord des Kanonen ihr Ziel bequem im Auge behalten können, schneidet der niedrige Bug des U-Bootes tief in die Rünne der Wellenberge, die das Geschütz überfüllen und brandend an dem Kommandoboden vorbeistreichen. Die deutschen Matrosen würden fortgerissen sein, wenn sie sich nicht mit Tauen an ihren Geschütz- stand festgebunden hätten.

Aber bald wird der Frangosie gewahr, daß das U-Boot nicht so lang am ist wie er gedacht hat. Er meint bessere Aussicht zu haben, seinen Verfolger ab- geschütteln, wenn er bis zur Dunkelheit in die Weite des Ozeans fliehet, um dann nach- dem Kurs nach El Hävre zurück zu nehmen. Ein großer Bogen weicht er nach Süden aus und steuert dann nach Westen gegen die hohe Düne an, die sein großes Schiff ver- hältnismäßig leicht überwindet.

Der deutsche Kommandant hat die Verfolgung aufgenommen. Mit äußerster Kraft kann „U 3.“ wohl dem flüchtigen Dampfer aufhalten und die Entfernung verkleinern. Aber dann muß die Fahrt genötigt werden, damit das Geschütz ge- richtet und geladet werden kann, ohne daß die Wucht über die Bedienungsmannschaften hin- überläßt und ihnen die Aussicht benimmt. Reinen trockenen Faden haben sie am Reibe. Dieser Umstand erlaubt dem Frango- sien, den Abstand zu ver- größern — und die deutschen Geschütze geben zu kurz. Mit ver- mehrter Fahrt fährt „U 3.“ über die hohen Wellen hin- über, wobei im Weltall das Ziel dem Auge oft gänzlich ver- schwimmt.

So ging den ganzen Nach- mittag diese erfolglose Jagd. Die Entfernung war durch- schnittlich nicht geringer als 7000 Meter. Von beiden Seiten wurden etwa 70 Schiffe ge- schossen. Fast übermenschlich waren die Anstrengungen und Verdienste der deutschen See- leute. Schon war der frango- sische Kapitän seines Erfolges sicher. Auf seine dreierlei- gütige und Wiedlungen, daß er von einem deutschen U-Boot gelagt werde, erhielt er von der Festsetzung am Rande die Nachricht, daß Hilfe bereits unterwegs sei. Der Funken- telegraph auf „U 3.“ hat die Unterbrechung beauftragt. Auf „U 3.“ weiß man jetzt, wie der Dampfer heißt, daß er eine Ladung von 9000 Tonnen Lebensmittel verfrachtet und sich mit 1200 Mann und sein Weib und Weib.

Der Tag geht zur Neige. Mit Gedächtnis- merandant denkt aber nicht daran, sich die wichtige Deute im Dunkel der Nacht entkommen zu lassen. Die Lebensmittel sollen die Pariser oder die französischen Truppen nicht haben. Es muß bei den Frangosien noch sehr knapp bestellt sein, daß sie die Ladung nicht in Marokko landen lassen. „U 3.“ taucht unter. Am den Frango- sien zu verleiten, noch bei Helligkeit seinen alten Kurs nach dem Kanal aufzunehmen. Dann soll ihm mit dem Torpedo zu Hilfe gegangen werden. Aber der kalte Frangosie läuft rasch weiter nach Westen fort. „U 3.“ folgt unter Wasser. Die zuverlässige Stimmung auf der „Wille du Hävre“ wächst allmählich auf der frango- sischen Bewusstheit, daß für diesmal die Gefahr vorüber sei. Erschütterten Herzens meldet der Kapitän nach Land: „Bin entwirrt!“

Er hatte aber nicht mit der deutschen Pöb- litz gerechnet. Nachdem es völlig dunkel ge- worden ist, wird aufgetaucht und mit äußerster Kraft die Verfolgung fortgesetzt. Die Entfer- nung nach der „Wille du Hävre“ ist bedeutend verringert worden. Schon ist „U 3.“ in günstige Position zum Torpedoschuß gelangt, da um 9 Uhr abends schießt sich plötzlich, aus dem Dunkel herausstreichend, ein anderer, völlig ab- geblendet, also verächtlicher Dampfer vor das Ziel. Wahrscheinlich ist es die verproben- de, einer der schnellsten und gut bewaffneten U-Boots- schiffe. Bald ist er auf 600 Meter heran; sein Geschütz, hier ist ein Torpedoschuß angebracht. Gleich nach dem Kommando: „Los!“ „U 3.“ mächtig auf die Seite. Der Torpedo verläßt in unglücklicher Lage das Rohr, tritt, 1 aus dem Wasser und verfehlt das Ziel. „U 3.“ taucht unter.

Als der Kommandant sein Boot wieder an die Oberfläche steuern läßt und Umlauf hält,



U-Boot
beim Tauchen

sind beide Schiffe verschwunden. Dunkle Nacht ohne Mondschein.

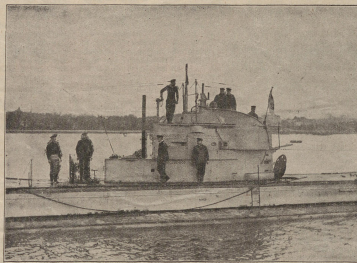
Aber dieses Unglück vermag nicht den Jagd- betrieb unteres U-Bootskommandanten abzu- brechen. Der frango- sische Dampfer wahrnehmbarerweise nehmen muß, um den Kanal zu erreichen. Und hat auch das Glück, ihn wieder in Sicht zu bekommen. Nach hundertlangem Warten und Suchen, um 11 Uhr nachts, taucht ein dunkler Schatten auf. Auf ihn zu. Ein großer Dampfer so seinen Weg. Verfolgt näherte sich „U 3.“ von hinten, hellte den Kurs fest und fuhr unter Wasser vorbei an der weiterentfernten „Wille du Hävre“, voraus auf die Stelle, von der der Kommandant sein Torpedo abzu- feuern ge- dachte. Abgesehen davon, daß die frango- sische Kap- itän zur Verhinderung seiner Freunde am Rande und im Bewußtsein, ein schändliches Zagen- wert vollbracht zu haben, es war eine halbe Stunde vor Mitternacht, einen zweiten Versuch in die Welt zu werfen! Eine halbe Stunde später verließ ein Torpedo das Rohr von „U 3.“, erreichte aber sein Ziel nicht, denn die Entfernung war zu groß. Im Dunkel der Nacht ist die Entfernungsschätzung äußerst schwierig, zumal von dem niedrigen Stand eines U-Bootes aus, dessen Kommandant die Dinge auf der Oberwelt nur mit einem Vergrößerungs- glas beobachten kann. Ab- schimmernd, ohne etwas zu merken, geht die „Wille du Hävre“ ihren Kurs nach dem Kanal. Für diesmal war sie noch gerettet.

Ohne Jägern und ohne zu ermatten mandorierte „U 3.“ sofort zu einem neuen Angriff. Zu sicherem Absende laut es an dem Frangosie wieder vor- bei und legt sich dicht an seinem Kurs auf die Feuer. Um 4 Uhr morgens, auf 400 Meter Ent- fernung, fällt der vernichtende Torpedoschuß nach 15-minütiger Jagd.

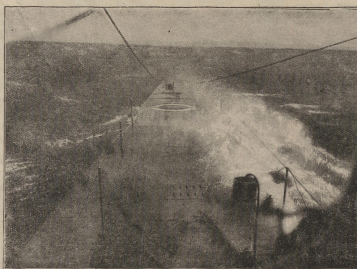
Einiges Siegergefühls auf dem deutschen U-Boot. Für- derlicher Schreden, Sturz aus allen Himmeln und Träumen auf dem Frangosie. Der Wä- chentraum ist gestroffen und läuft voll Wasser. Das Schiff ist dem Untergang geweiht. Auch in dieser schlimmen Lage bewahrt sich der Kapitän als wackerer Mann und rettet seine ganze Besatzung in die Boote. Kurz nachher sinkt das große Schiff mit seiner wertvollen La- dung auf den Grund des Meeres.

Mit Tagesanbruch wurde die Verfolgung des vernichteten Frangosie von dem norwegischen Dampfer „Camilla“ aufgenom- men, der zufällig des Weges kam und die einige Tage später in Svalbard an Land setzte. Kein Wunder, wenn sie auf weitere Belohnung mit deut- schen U-Boots vergütet und den 6. Januar 1917 nicht so bald vergessen werden.

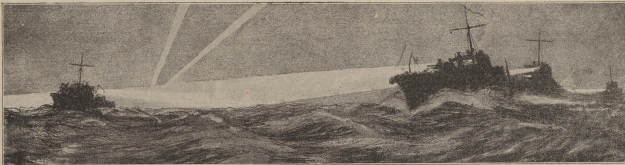
R. v. J.



Auf dem Turm des U-Boots



U-Boot in voller Fahrt



Motorboote auf der Suche nach feindlichen U-Booten

Die „Moskito-Flotte“

Der Ausdruck „Moskito-Flotte“ bezeichnet die Zahl der schiffstechnischen, im besonderen die kriegsschiffstechnischen Ausdrücke um ein höchst charakteristisches Schlagwort. Er stammt aus den Vereinigten Staaten und bildet die treffende Bezeichnung für eine Flotte, die aus den Überresten der Waffenschrotte, den Motorbooten, zusammengesetzt ist und Amerikas mangelhaft verteidigte Küsten gegen feindliche Angriffe zu schützen bestimmt ist. Die vom Atlantischen Ozean bespülte Küste der Vereinigten Staaten zählt nicht weniger als 116 unbefestigte Stellen, an denen ein feindlicher Einbruch in das Land erfolgen kann. New York, das früher als fagelicher galt, kann jetzt, ohne daß eine Abwehr möglich ist, vom Meere aus in Trümmer geschoffen werden. Zwar sind die Vereinigten Staaten, wie ein Sprichwort sagt, imstande, „die ganze Welt mit Mißgabeln und Schießgewehren“ zu überschwemmen, sie selbst aber sind gegen feindliche Angriffe fast machtlos. Weder die Landarmee noch die Flotte können in ihrer jetzigen Ausgestaltung dem Angriff einer modernen Armee oder Flotte standhalten. Hier liegen die jetzigen Verhältnisse fast noch ebenso wie im Jahre 1812, wo 1500 englische Soldaten das von 5400 Mann unausgebildeter Miliz verteidigte Washington mit einem Verlust von nur 8 Toten und 11 Verwundeten einnehmen konnten.

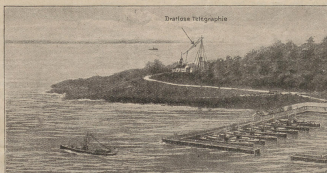
Um nun die amerikanische Flotte einigermaßen zu vervollkommen, hat man im September d. J. alle Reste von Motorbooten herangezogen, um sie als Schnellbooter, Patrouillenboote, Minenleger usw. zu verwenden. Die so gebildete Flotte führt den überaus bescheidenen Namen „Moskito-Flotte“. Wie die den Quälgern der Tropen soll sie die feindliche Flotte beunruhigen und schädigen, soweit es in ihren schwachen Kräften steht. Edward G. Chandler ist nun aber hiermit nicht zufrieden und macht den Vorschlag, die „Moskito-Flotte“ in der Weise weiter auszugestalten, daß jedes Motorboot zwei Torpedos mit sich führt, also der aggressiven, blutigen Natur des blutaugenden Tieres erheblich näher kommt. Chandler versteht nicht, daß ein Motorboot unmöglich auf Ded oder in seinem Zug ein oder mehrere Torpedorebre aufnehmen kann; dies bedeutet sich schon durch die Größe und das Gewicht des

Torpedos. Sein Vorschlag geht daher dahin, zwei Torpedos vorn unter der Wasserlinie aufzuhängen, eines auf der Steuerbord-, eines auf der Backbordseite, und vom Ded aus oder vom Kommandobolzen aus abzufeuern. Dieser Anordnung hatet u. E. schon ein aus-schlaggebender Mangel an. Die Motorboote sollen doch durch ihre Schnelligkeit wirken. Durch die beiden seitlich des Ricks angebrachten Torpedos wird die Schnelligkeit aber zweifellos bedeutend herabgesetzt.

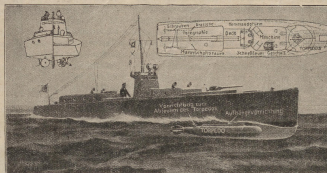
Viele Moskito-Boote werden, zu größeren oder kleineren Verbänden vereint, an der Küste verteilt. Auf drahtlosem Wege werden sie von dem Kommandanten der feindlichen Flotte benachrichtigt. Sie umschwärmen diese und suchen sie anzuwandern (anastabene wie Chandler hofft) ihre Torpedos gegebenenfalls mit derselben Wirkung ab, wie ein Unterseeboot oder ein Torpedoboot.



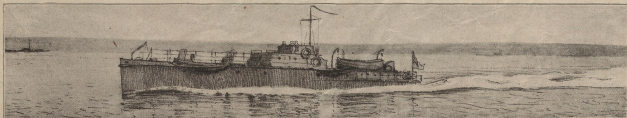
Motorboote greifen feindliche Schiffe an



Hafen der „Moskito-Flotte“



Amerikanisches Motorboot mit der geplanten Torpedoeinrichtung



Motorboot auf einer Patrouillenfahrt



Japans neue Großkampfschiffe

Für einigen Tagen lief das japanische Großkampfschiff „Hyuga“ auf der Kaiserwerft in Kobe vom Stapel. Mit diesem Schiff ist das letzte der

aus vier Einheiten bestehenden „Fuso“-Klasse vom Stapel gelaufen. „Fuso“ ist schon im vorigen Jahre fertiggestellt worden. „Yamashiro“ ist wohl inzwischen auch fertiggestellt, während „Ise“ ebenfalls kürzlich vom Stapel lief. Diese vier Schiffe gehören zu den größten Linien Schiffen der Welt, sie werden nur von den amerikanischen Schiffen der „Arizona“-Klasse an Größe um eine Kleinigkeit übertroffen. Die besitzen eine Wasserverdrängung von 21 000 Tonnen bei einer Länge von 205,1 Meter, einer Breite von 28,7 Meter und einem Tiefgang von 8,7 Meter. Zur Fortbewegung dienen Turbinen von zusammen 40 000 Wellenpferdkräften, die diesen Schiffen eine Geschwindigkeit von 23 Knoten geben.

Die Bewaffnung besteht aus zwölf 35,6-Zentimeter-Geschützen von 45 Kal. Länge, die in sechs Doppeltürmen in der Mittelschiffsebene aufgestellt sind, um allen Geschützen das Breitzielfeuer zu ermöglichen. Die Mittelartillerie ist sehr stark und besteht aus zwei verbliebenen Kalibern, wobei das kleinere als Antitorpedobootgeschütz gedacht ist. Im einzelnen sind sechs je 15,2-Zentimeter-Geschütze von 60 Kalibern Länge und zwölf 12-Zentimeter-Geschütze von gleicher Länge vorhanden. Die 15-Zentimeter-Geschütze sind in auf dem Batteriedeck liegenden Kolumetten untergebracht, während die 12-Zentimeter-Geschütze paarweise vollkommen ungeschützt auf den Decks der 35,6-Zentimeter-Geschütze aufgestellt sind. Die letztere Aufstellung ist offensichtlich nachteilig und wohl den Engländern nachgemacht, die bei ihren ersten Großkampfschiffen aus einem Teil der 10-Zentimeter-Geschütze auf die 30,5-Zentimeter-Türme kamen. Von dieser Aufstellung kamen sie indessen schon bald wieder ab.

Außerdem sind noch drei 7,6-Zentimeter-Flakgeschütze und sechs 53-Zentimeter-Torpedoausschötröre vorhanden.

Die Wasserlinie ist auf ihrer ganzen Länge gepanzert, und zwar mittelschiffs 805 Millimeter und an den Enden 127 Millimeter. Der Teil der Mittelartillerie, der in den Kolumetten aufgestellt ist, besitzt 152 Millimeter starken Panzerschutz. Aber die Panzerung der schweren Artillerie, des Decks und des Kommandoturmes

liegen Angaben noch nicht vor. — Interessant ist ein Vergleich mit den neuesten amerikanischen Schiffen der „Arizona“-Klasse. Diese besitzen ebenfalls zwölf 35,6-Zentimeter-Geschütze, als

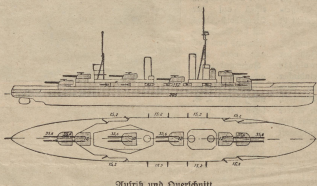
fen Schiffe der Engländer nur 7442 Kilogramm. Japan besitzt also zurzeit die stärksten Großkampfschiffe der Welt. — Während „Fuso“ noch von Vickers gelieferte Parsonsturbinen und Barro-Kessel erhielt, sind die Schwere-Kessel vollständig aus japanischem Material hergestellt, so daß sich Japan auch im Schiffbau vom Auslande vollkommen unabhängig gemacht hat. Heinz Docter.

Die heutige japanische Flotte ist im wesentlichen ein Wert verbleibender, überliefert Wert über eine diplomatische Niederlage. Bis zum Chinesisch-Kriege von 1894 hatte sich Japan mit einer Flotte von rund 80 000 Tonnen begnügen lassen, welche bekanntlich voll ausgerüstet, um China gegenüber das durchgehende, was Japan wollte. Die Russen waren Japan in den Arm gefallen und hatten es von

der Halbinsel Mandschurien wieder hinausgedrängt. Sie hatten dabei die Alterfährigkeit anderer europäischer Mächte gesehen, während England, das die ganze Aktion eigentlich eingeleitet hatte, sich schlau zurück hielt. Gegen die russische Flotte in Ostasien, die noch allmählich durch Abkommandierungen von Europa aus verstärkt wurde, fühlte sich die japanische Flotte zu schwach. Jähnefährigend flachte der gelbe Zieger die Überlegenheit der russischen Flotte ein und brütete Rache. Es kamen zwar Zeiten fühlender Deutlichkeit, und das machte Japan Verusche, sich mit Ausland auf einen erträglichen Fuß zu stellen. Mit erst russischer Überhebung wurden diese Veränderungen abgelehnt. Man wußte, was dann folgte: Japan warf sich England in die Arme, dem damaligen großen Feinde Asiens.

Am des englischen Bündnisses würdig zu werden, und vor allem, um das leisten zu können, was England für nötig hielt, um sich nicht selbst die Finger zu verbrennen, war eine große japanische Flotte unerlässlich. Geld war ja da. China hatte 200 Millionen Dollars zu zahlen und für den Verzehr auf Befehl erhielt Japan aus ein beideres Schmerzensgeld von 30 Millionen. So folgte denn ein Flottenvermehrungsplan dem anderen, und das japanische Parlament sagte zu allem ja. England verdiente zunächst das schone chinesisches-japanische Geld.

Ungleichzeitig allerdings lebten in Japan die Bestrebungen ein, sich von dem auswärtigen Flottenbau unabhängig zu stellen. Das Großkampfschiff „Hyuga“ ist der letzte Erfolg dieser Bestrebungen.



Länge und Querschnitt
der neuen japanischen Großkampfschiffe der „Fuso“-Klasse

Mittelartillerie aber nur 22 12,7-Zentimeter-Geschütze, dafür sind sie aber stärker gepanzert, während die japanischen Schiffe wiederum 23 Knoten mehr laufen. Der Unterschied in der Kampfkraft wird noch deutlicher beim Vergleich des Gesch.

gewichts, das die Schiffe mit einer Dreifache schleudern können. Da ergeben sich für die Amerikaner 7870 Kilogramm, für die Japaner 8708 Kilogramm und für die neue-



All-japanische Kriegsschiffe



Was der Seemann erzählt

Ein Konzert im Unterseeboot vor 60 Jahren.

So unmarbärdig es nun klingen mag, es ist aber eine der Geschicklichsteiten mit der Seelen ausgefätschte Tatkraft, daß der Seemann, „unfähiger Schiffe“ zu bauen, schon durch Jahrtausende die Phantasie der Menschen befähigt hatte. So berichtet, um nur ein Beispiel anzuführen, der Visköf Olaus Magnus von Upsala (Schweden) im 17. Jahrhundert: „In Grundland gibt es Seeräuber, die aus Leder gebaute Schiffe gebrauchen, mit denen sie nach Velleben auf und unter dem Wasser fahren können, und dadurch können sie große Schätze in die verborgenen Handelschiffe.“ — Am bekanntesten fand wohl die Unterseebootbauweise Wilhelm Bauer's, dessen praktische Vorführung seines ersten fertigen Bootes in der Rieker Bucht mit einem Mißerfolg endete, wobei nur ein glücklicher Zufall sein und seiner Begleiter Leben rettete. Jüngere Geschlechter gelangten sich die Verhandlungen mit dem preussischen Staats- und Bauer wandte sich nach Rußland, wo er im Jahre 1855 ein brauchbares (U) Unterseeboot fertigstellte, das die ersten Wanderer in den russischen Kriegsschiffen Konstantin ausfährte. Zu diesen Wandern gehörte auch ein Konzert unter dem Meeresspiegel, das man dadurch feststellen wollte, wie weit man aus dem Unterseeboot tauchen zu vermögen imstande ist. Am 8. September 1856 fand auf Veranstaltung des preussischen Kommandanten, der Wilhelm Bauer, nach dem alle anderen Mächte sich seinen Vorschlägen abgeneigt gezeigt hatten, in jeder Weise seine Unternehmung zulassen ließen, dieses Konzert in einer Tiefe von 15 Meter unter der Wasseroberfläche statt. Die Befahrung des Unterseebootes wurde um 5 Trompeten vermehrt und trat dann im geschlossenen Boot den Weg in die unbekannte Tiefe an. Da auf Befehl des Haren über dieses Konzert ein wissenschaftliches Gutachten ausgearbeitet werden sollte, befanden sich unter dem Kommando versammelten zoologischen militärischen Wärdenträger und Sadpferstücken aus verschiedne Mitglieder der russischen Akademie der Wissenschaften.

Wie dieses wissenschaftliche Gutachten ausfallen ist, hat man leider nicht erfahren; als einzige Tatsache ist in die Öffentlichkeit gekommen, daß man das Konzert, das die fünf Trompeten im Unterseeboot veranstalteten, nicht an der Oberfläche, und zwar ungefähr noch in 50 Meter Entfernung vernommen haben will. So wäre nun außerordentlich interessant und für unsere Marinebedürfnisse bei dem jetzigen Stand der Unterseeboottechnik gewiß eine größere Schwierigkeit darstellbar, heute an der Hand erneuter Verfügen auf gleicher Grundlage die Richtigkeit der russischen Angaben zu prüfen.

Das militärische Gutachten der russischen Militärbehörde muß jedenfalls dem damaligen Unterseeboot nicht günstig gewesen sein, denn man hat nichts darüber vernommen, daß die Petersburger Admiralität damals dem Ozeanen einer Verwertung der Erfindung irgendwie näher getreten wäre.

Seegurken oder Trepang — eine leissame Delikatess der Chinesen.

Die mit den Seeigeln, Seeohren und Seeallien die Klasse der Stachelhäuter ausmachenden Seegurken oder Seeanalen (Holothurien) sind walgern- oder lang-eisigene Tiere, welche im leichten Meeresmeer der Tropen leben. Die Haut der Tiere ist lederartig und die Hautmuskulatur so kräftig, daß bei kräftiger Zusammenziehung die Eingeweide ausseilen

werden. Die Seegurken ähneln, wie auch ihre Benennung andeutet, kackeligen Kraken von Gartengurken, nur ist ihre Farbe eine weißlich-bzw. rötlich-braune bis schwarze. Einige von diesen Meerestieren werden über einen halben Meter lang, doch bewegt sich ihre durchschnittliche Größe um 20 Zentimeter herum. Die chinesischen Händler unterscheiden 33 verschiedene Sorten, von denen besonders 10 zu legemantem Trepang, einem von allen Chinesen sehr hochgeschätzten Nahrungsmittel verarbeitet werden. Man nimmt zu diesen Zwecke aus dem festschaligen Tiere die Eingeweide heraus und kocht letzteres gleich darauf 10 bis 20 Minuten lang in Wasser. Nachdem zerhackt man das Tier der Länge nach in Stücken und rührt diese über einem offenen Holfeuer etwa vier Tage, bis sie vollständig eingetrocknet sind, oder seht sie längere Zeit wiederholt einer kräftigen Befruchtung durch die Sonne aus. Der in letzterem Falle hergestellte Trepang gilt als der feinste, doch muß man sich darauf achten, daß derselbe irgendwelche Feuchtigkeit aufsaugt, weil er sonst sehr schnell verdirbt. Der trockene Trepang stellt eine nichts weniger als einladend aussehende Substanz von schmutzbrauner oder auch wohl schwarzer Farbe dar, die hart und fest ist, in Wasser aufgeweicht und längere Zeit gekocht, aber weich wird und sich in eine gelatinöse Masse verwanbelt. Sein Anteil und zu einer diesen Suppe mit verschiednen Gewürzen vermischt, bildet die Trepangsuppe dann ein Nahrungsmittel, das höchsten Belohnung, wird aber auch, namentlich auf den Philippinen, sehr gern von Europäern gegessen. Am das widerwärtige Aussehen des Tieres kümmert sich der Chinese, der überhaupt alles was da kocht und freudig ist, falls es nur nicht ausgesprochen giftig ist, sehr wenig und bezahlt für den Trepang einen verhältnismäßig hohen Preis. So kostet in Neu-Neukolonien, von wo alljährlich für annähernd 100 000 Mark Trepang nach China ausgeführt werden, das Kilogramm Qualität 2,5 Franken, die schlechteren Sorten aber immer noch 1 bis 1,5 Franken. In China selbst kommen dem Verste 1000 Kilogramm Trepang wohl auf mehr als 2500 Mark zu stehen.

An der Ausfuhr von Trepang nach China beteiligen sich außer Neu-Neukolonien vor allem die philippinischen, Japan und einige andere Inseln der Südsee, die Nordküste von Australien sowie die Philippinen und Gula-Inseln. Die gesamte Einfuhr von Trepang in China allein auf nicht chinesischen Schiffen umfasste im Jahre 1868 über 18 400, im Jahre 1870 über 15 400 und 1872 belagerte 18 000 Pfund, der Pfund zu 61,8 Kilogramm gerechnet. Seitdem hat die Einfuhr wahrscheinlich noch zugenommen; denn in den hiesigen Chonghai und Gulchi kamen in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts alljährlich 6000 bis 7000 Tonnen dieser chinesischen Delikatess zur Einfuhr.

Die Kriegsschiffe für die Marine des Großfürsten.

45. Es soll sich auch niemand unterheben, Tabak zu rauchen oder bei Abend mit Licht oder Zunder in die Kaskellammer zu gehen; die Verheerung sollen vom Kriegsrat darüber nach Bedacht zur Strafe gezogen werden. Und soll man nirgend Tabak rauchen, als zwischen dem großen Mast und der Focke oder wo es sonst verordnet wird, bei eckigem Strafe.

46. Wer bei der Arbeit oder im Defekt zu Schiffe verunreinigt oder geschloffen wird, der soll auf des Landes Ansehen kurieren werden und

überdas gleichwohl seinen vollen Sold empfangen. Und da sich's begabte, daß jemand dabei ein Viehmal verlor oder gelähmt würde, der soll nach Gelegenheit und Verschaffenheit des Schadens bestraft werden.

47. Alle, die der Herrschaft Sold empfangen, sollen zur Zeit der Art mit ihrem angeordneten Gewehr erscheinen und sich mit allem Fleiß unter ihrem Quartier zur Wehr stellen, bei Belästigung; wer aber, wenn es die Not erfordert, nicht fedien wird, der soll ohne alle Gnade mit dem Tode bestraft werden.

48. Niemand soll sich unterheben, ein Gewehr zu haben, zu hantieren oder in die Pulverkammer zu kommen, als allein der Kommandant und die ihm zur Hilfe zugeordneten Schiffsmeister, bei Strafe dreimal unterzugehen zu werden und Verwundung eines Monatsalters.

49. Die Räder sollen gehalten sein, das von dem Gleiche abtriefende Fett oder Schmalz, so lange es eßbar, zu den Suppen zu bewahren, was nicht tauglich, zur Unterhaltung des Schiffes anzuwenden und nichts davon zu ihrem Nutzen unterzuliegen, bei willkürlicher Strafe.

50. Niemand soll das Vier unnützlich vergelien oder Viechtallen über Bord werfen, als Land bringen oder derlaufen, bei Belästigung.

51. Niemand unterleide sich, den in allen stehenden Gefangenen Speile oder Trant zu reichen, bei Verwundung eines Monatsalters und überdas 8 Tage auf Wasser und Brod fien.

52. Niemand soll sich unterheben, von der Speisekammer, daran er gehört, auszugehen und an einen anderen Tisch oder Speisekammer zu gehen, dolselt etwas Eßes zu nehmen oder wegzunehmen, bei Verwundung dreier Strafe, nach Verleiden des Kapitäns und seiner Räte.

53. Es soll sich auch niemand unterheben, Speile oder Trant aus der Speisekammer mit Gewalt zu nehmen oder Rat und Rat dazu zu geben, bei Strafe dreimal unterzugehen und von allem Schiffssoll gepeinigt zu werden.

54. Die Boten oder Schiffsführer sollen sich keiner übrigen Broden, weder klein noch groß, zu ihrem Prokt bedienen, sondern dieselben verwerthen für die Proktmeister, bei Verwundung willkürlicher Strafe.

55. Es soll niemand, weder ebel noch unebel, groß noch klein, unterheben, einen Trauendpersen zu Schiffe zu bringen, bei Verwundung geistlicher Strafe.

56. Wer eines anderen Geld oder Gut stiehlt, der soll dolselt vierfach wiedergeben und vor das erstmal willkürlicher Strafe schuldig sein; wird er zum andermal ergriffen, so soll er über eck gemeldete Gefangenschaft unter durchgezogen und mit hundert Schlägen, vord Breiten aber ohne Gnade am Leben gekurrt werden.

57. Auch soll sich niemand unterheben, den oder nach einigen und allierten aber doch unzulässigen Orten kommende oder gehende Fremde Schiffe anzugreifen, zu beschädigen oder auf was Art und Weise es wolle zu kränken, es sei denn mit expresse Konsens des Admirals oder des Festadmirals, bei Belästigung.

58. Niemand soll sich unterheben, es sei Kapitän oder Wer es wolle, auf feindlichen Boden, Reute oder Gefangenen halber, auszugehen ohne Konsens oder Erlaubnis des Admirals oder seines Obern.

59. Es soll sich auch keiner unterheben, wenn die Schiffe eingelaufen, ohne Erlaubnis des Kapitäns oder dessen Deputierten, an's Land zu gehen, bei Strafe 8 Tage in Banden auf Wasser und Brod zu fien.

