

20. 10. 1916



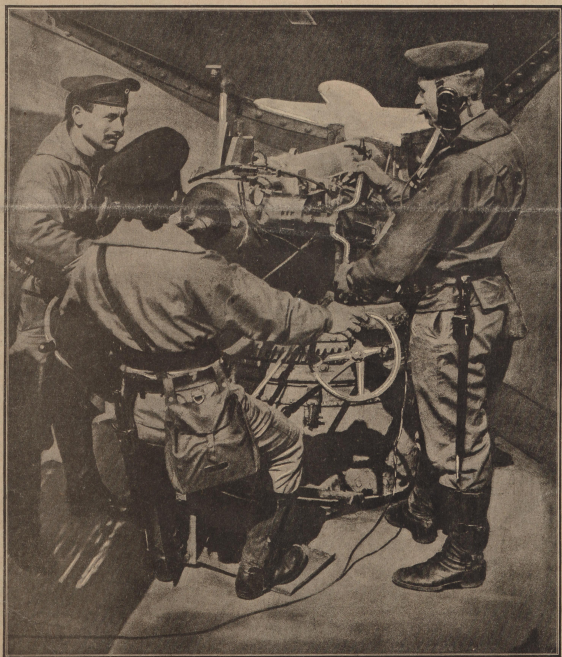
# Deutschland zur See

Unabhängige  Wochenschrift

zur Förderung der deutschen Seegelung und der deutschen Flottenpolitik

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

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



An der 88-Millimeter-Maschinengonns

Q12105  
~~STAMP~~

11

10



# Einiges über die größten Seeschlachten seit 1600

Von Hermann Kirchhoff, Vize-Admiral a. D.

(Schluß)

**I**n glorious first of June 1794 erlitt der französische Kontreadmiral Villaret in Atlantik eine schwere Niederlage. Von seinen 26 Linien-Schiffen, darunter 4 Dreidecker, verlor er 7 und 7 erlitten schwere Schädigungen, 8 wurden schwer beschädigt, der Mannschaftsverlust betrug etwa 1200 Mann.

Nelsons Sieg bei Aboukir am 1. August 1798 wurde mit 11 Linien-Schiffen erfochten, über Vizeadmiral Graf de Brueys veranfaßte Flotte von 17 Linien-Schiffen und Fregatten. Er verlor nur 900 Mann, Brueys dagegen 11 Linien-Schiffe und 2 Fregatten mit 4200 Mann, worunter 3000 Besatzene.

Nach noch glänzender war Nelsons Erfolg bei Trafalgar am 21. Oktober 1805 über Villeneuve, wo er mit 27 Linien-Schiffen die vereinigte Spanier und Franzosen mit ihren 33 Linien-Schiffen, worunter 3 spanische Dreidecker und ein Vierdecker, vollständig besiegte. Er nahm oder zerstörte 18 Schiffe, brachte dem Gegner einen Verlust von 7000 Mann bei, indes er von seinen 17 000 Mann nur ein Gebrat verlor.

Inzwischen hatten die Engländer noch andere Siege errungen; 1797 kämpfte Admiral Sir Johnervis bei St. Vincent am 14. Februar mit 15 Linien-Schiffen gegen den spanischen Admiral Anzures mit 27 Linien-Schiffen, worunter 1 Vierdecker und 3 Dreidecker. Dieser verlor 4 Linien-Schiffe, darunter 2 Dreidecker, die mit ihren und 5000 Mann (darunter 600 Tote und Verwundete) genommen wurden. Sein eigener Verlust betrug nur 470 Mann.

Wasbans Nelsons Erfolg nach der Kopenhagen-Schlacht vor Kopenhagen, am 2. April 1801, infolge seiner beiden Vortrupps-Abtheilungen. Mit 11 Linien-Schiffen und 2 Duzend Fahrzeugen, die rund 1800 Geschütze und 10 000 Mann an Bord hatten, bekämpfte er die 18 veranfaßten dänischen Geißeln und Schiffe und 1 Duzend Ruderkanonensboote mit 700 Kanonen und 6000 Mann. Die Dänen büßten fast alle Schiffe ein und mehr als 8000 Mann, darunter 2000 Besatzene; die Engländer etwa 150 Mann mehr an Toten und Verwundeten, ihre sämtlichen Schiffe waren gesichtsbrauchbar geworden.

Es sind noch Schlachten aus dem Osten zwischen Russen und Schweden anzuführen, zu Ende des 18. Jahrhunderts — Dogland, Deland, Swenslund, Rexal, Kronstadt, Wiborg —. Bei Dogland, im finnischen Meerbusen, kämpfte am 17. Juli 1788 Vizeadmiral Herzog Karl mit 15 Linien-Schiffen und 5 Linien-Fregatten, 1300 Kanonen und 12 000 Mann gegen den russischen Admiral Ordschik mit 17 Linien-Schiffen und acht Fregatten, 1500 Kanonen und 15 000 Mann. Vize-Admiral verlor 1 Linien-Schiff, die Schweden außerdem 1200 Mann, die Russen 1800 Mann. Der Durchbruch der schwedischen Flotte und Schärenflotte aus der Bucht von Wiborg geschah am 3. Juli 1790 mit 21 Linien-Schiffen, 13 Fregatten und etwa 3000 armenierten Fahrzeugen, insgesamt 400 Einheiten mit 3000 Geschützen und über 40 000 Mann an Bord, unter Befehl des Königs Gustav III.

Viele Kräfte waren eingeschlossen von Admiral Ordschik mit 33 Linien-Schiffen (darunter

7 Dreidecker), 2 1/2 Duzend Fregatten und 200 Fahrzeugen. Die Schweden büßten bei dem Durchbruch und den Besetzungsläufen ein: 7 Linien-Schiffe (davon 2 genommen), drei Fregatten, 60 Fahrzeuge und 6000 Mann. Bei den Russen waren 11 Linien-Schiffe gesichtsbrauchbar geworden, ihr Verlust betrug über 7000 Mann.

Darauf folgte eine Schlacht zwischen beiden Schärenflotten in Swenslund am 9. Juli. Admiral Bring von Nassau griff den König Gustav, der über 200 armenierte Fahrzeuge (darunter 100 Kanonen-Schaluppen) mit 450 schweren Geschützen und 4000 Mann verfügte, mit 160 Fahrzeugen (worunter 80 Kanonen-Schaluppen) mit 850 schweren Geschützen und 19 000 Mann



Kapitänleutnant Walter Forstmann einer vorläufigen und erfolgreichen U-Bootflotte, der die jetzt mehr als 100 U-Boote enthält, welche, einzig in ihrer Art, seine hervorragenden Dienste bei Orosen Pour le Mérite.

an. Die Russen verloren 53 Schiffe (worunter 4 erobert wurden) mit 1800 schweren und leichten Geschützen und über 9000 Mann (worunter über 6000 Besatzene). Die Schweden büßten nur 4 Fahrzeuge und 400 Mann einbüßte.

Im letzten Jahrhundert sind nur die Seeschlachten bei Navarino am 20. Oktober 1827 und bei Nissa am 20. Juli 1866 anzuführen. Bei Navarino griffen die Engländer, Franzosen, Russen und Griechen unter Vizeadmiral Gorington mit 12 Linien-Schiffen, 11 Fregatten und 8 Fahrzeugen die Türken und Ägypter unter Ali Pascha mit 20 Linien-Schiffen, 19 Fregatten, 45 Korvetten und Kriegs- und 15 Fahrzeugen an, die in der Bucht ankerter. Letztere verloren 1 Linien-Schiff, 12 Fregatten, 22 Korvetten, 20 Kriegs-, 5 Duzend und 4000 Mann. Die Schiffe Goringtons erlitten teilweise sehr schwere Schädigungen, verloren aber insgesamt nur 550 Mann.

Bei Nissa siegte Scherreffs Kontreadmiral

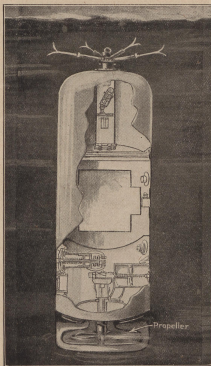
Zegethoff mit 80 Schiffen und Fahrzeugen darunter 7 Panzerschiffe, mit 120 Kanonen und 410 glatten Kanonen, gegen Aliens Admirat Graf Persano mit 12 Panzerschiffen, 8 Fregatten und 12 Fahrzeugen, mit 870 gezogenen und 340 glatten Kanonen. Letzterer verlor zwei Panzerschiffe und 600 Mann, ersterer nur 180 Mann.

Die letzte große Seeschlacht fand, nachdem die Russen schon im Jahre zuvor von den Japanern im Gelben Meer geschlagen waren, am 27. und 28. Mai 1905 bei Tsushima statt. Dort siegte Vizeadmiral Togo mit je 6 Linien-Schiffen und Panzerkreuzern, 12 Kreuzern und 80 Torpedobooten über Admiral Kojikidzen mit 21 Linien-Schiffen und Kreuzern sowie 9 Zerstörern, die 8 Torpedoschiffe bei sich hatten. Die Russen büßten fast die ganze Flotte in der Schlacht und Besetzung ein, mit 5000 Toten, 600 Verwundeten und 6200 Besatzenen, außerdem 12 000 Mann, nur ein kleiner Kreuzer und zwei Torpedoschiffe blieben übrig. Togos Verluste bestanden nur aus 3 Torpedobooten und 700 Mann. Eine vollständige Entscheidungsschlacht war es.

Nun zur Seeschlacht vor dem Stagerak: Die Engländer verloren von rund 45 Linien-Schiffen und Panzerkreuzern (darunter 3 Duzend Großkampfschiffe), 2 Duzend kleinen Kreuzern und 140 Zerstörern, also von insgesamt weit über 200 Schiffen und Fahrzeugen, mehr als 10 der ersteren und 1 Duzend Kreuzer und Zerstörer und weit über 11 000 Mann; während die nur 27 Linien-Schiffe und Panzerkreuzer (darunter 21 Großkampfschiffe), ein halb Duzend kleine Kreuzer und etwa 80 Torpedoschiffe zählenden Deutschen nur je einen Schlachtskreuzer und 1 älteres Linien-Schiff, vier kleine Kreuzer und 5 Torpedoschiffe verloren mit nicht ganz 3000 Mann. Die englische Flotte hatte rund 350 schwere Geschütze allerhöchsten Kalibers und 700 mittlere Geschütze sowie wohl fast 70 000 Mann an Bord; die deutsche zählte 220 schwere, 500 mittlere Kanonen und etwa 86 000 Mann Besatzene.

Viele Jiffen bedauern deutlich, daß der Sieg des Vizeadmirals Scherer in der Schlacht vor dem Stagerak ein großer gemessen ist, und daß die Schlacht, was die Größe der Flotten und die Größe der Bemannungen anbelangt in der Tat die größte Seeschlacht der Geschichte war, und eine der bedeutendsten mit ihren Folgen, wenn auch keine Entscheidungsschlacht. In einzelnen Schlachten früherer Zeiten, ist die Zahl der Schiffe und Fahrzeuge oder der Besätze wohl hier und da größer gewesen, auch gelegentlich die Zahl der verlorenen Schiffe und der Verluste an Mannschaften, aber alles in allem genommen war die letzte Schlacht jedenfalls bei weitem die größte Englands, in der es fast den ganzen Bestand seiner Hochseeflotte, der „Grand Fleet“, aufstellte, als Trafalgar einbüßte.

Und die selbst man noch im Inlande der stolzen Briten von einem vollkommenen Sieg über die „geschützte“ deutsche Flotte, deren Verluste die eigenen weit übersteigen hätten, und die haben, Unterleutnant sowie Zufußfänger werden bei Nissa, als sie weitenslängst und System in solchen Väterberichten; ebenso in den Angaben, daß Admiral Jellicoe Zeit und Ort selbstständig gewählt hätte, um — die deutsche Flotte zum Kampfe zu stellen!



Englische Treibmine

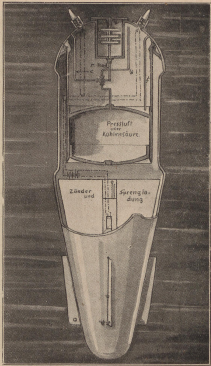
Am dem Artikel über Seeminen in Nummer 2 dieser Zeitschrift wurde darauf hingewiesen, daß es dort langjähriger Versuche ermöglicht worden ist, unabhängige Minen in schneller Weise zu legen.

Sie werden „Streeminen“ genannt. Es ist klar, daß diese großen Schuben unter der feindlichen Schifffahrt angzurichten imstande sein werden, wenn es möglich war, sie unbemerkt in viel beschweren Gewässern auszuliegen. Im russisch-japanischen Kriege sind nicht nur große Schiffsverluste durch Minen verursacht worden, sondern auch die Bewegungsfreiheit der russischen Schiffe in Port Artur wurde derart eingeschränkt, daß ihre Durchbruchversuche infolge der japanischen Minen scheiterten. Sie waren gezwungen, die verlassenen Gewässer so langsam hinter Minenlücken her zu durchfahren, daß die Japaner Zeit erhielten, ihnen mit ihrer Flotte rechtzeitig entgegenzutreten. Den deutschen Streeminen sind während des Weltkriegs bis jetzt an britischen Streiträufen 1 Großkampfschiff, 2 Minenboote, 1 Panzerkreuzer und 13 andere Schiffe - Arcueser, Torpedobootsgezeuge, Minenboote, Hilfsdampfer versch. anderer Art - zum Opfer gefallen.

Die militärischen Forderungen, die an die Einrichtungen gestellt werden, die das Auslegen von Streeminen betreffen, beziehen sich auf die Mine selbst und das sie auswerfende Fahrzeug. Die Mine soll so beschaffen sein, daß ihre Handhabung einfach und gefahrlos ist. Auf ihre Wiederbergung darf deshalb verzichtet werden, weil der Gegner in einem längeren Zeitdauernden Kriege fortwährend und vielfach bestrebt sein wird, sie auszumachen oder zu zerstören, so daß sie immer durch Neuauslegungen ersetzt werden müßte. Allerdings sind auch Einrichtungen gemacht worden, die ein Bergen der ausgelegten Streeminen gestatten; doch haben dieselben den Fehler, daß sie das Auslegen behindern und verlangsamen. Ihre Lage muß den eigenen Geschützkräften bekannt sein, damit sie nicht selbst durch sie gefährdet zu werden. Sie müssen aus demselben Grunde ungeschützt werden, wenn sie

# Streeminen

von ihrem Unterflach durch Strömungen oder Stürme vertrieben werden. Von besonderer Wichtigkeit war, daß ein Auslösen der zu versenkenden Gefäße unnötig wurde, denn nur dann ist die unentbehrliche Schnelligkeit bei ihrer Auslegung gesichert. Zu dem Zweck erhielten sie eine Einrichtung, durch die sie sich selbsttätig auf eine gewünschte Wassertiefe einstellen. In Figur 1 ist eine derartige Anordnung schematisch erläutert. Am Minenanker hängt ein Gewicht, in der sich die Mine unter der Wasseroberfläche einstellen soll. Wird die Mine über Bord geworfen, so bleibt der Minentörper zunächst an der Oberfläche schwimmen; der Anker sinkt unter, indem sich das Anterium von einer am Anker befindlichen Trommel abrollt. Sobald das „Voreilgewicht“ den Meeresboden berührt, wird die Drehung der Trommel gestoppt und die Mine unmittelbar durch das Gewicht des Anters unter Wasser gezogen. Eine andere Vorrichtung besteht darin, daß Mine und Anker aufzulaufen auf den Grund sinken. Dann gibt die Trommel dem Minenanker die Freiheit, so lange aufzulaufen, bis eine Voreilboje die Oberfläche des Wassers erreicht. Alsdann wird die am Minenanker befindliche Trommel selbsttätig gebremst. Diese Einrichtung hat den Nachteil, daß die Voreilboje sichtbar bleibt, so daß feindliche Schiffe sie leicht vermeiden können und damit

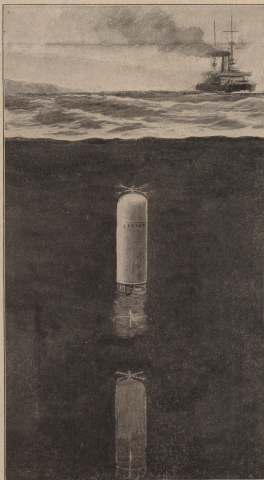


Englische Torpedominne

der Zweck vereitelt wird. Deshalb wird sie nicht mehr verwendet. Eine dritte Einrichtung benutzt eine durch den hydrostatischen Druck eingedrückte elastische Platte, die das Abrollen des Anteriums zu bremsen, sobald die Mine die gewünschte Tiefe erreicht hat. — Alle diese Einrichtungen werden durch Strömungen ungünstig beeinflusst. Diese haben zur Folge, daß sie die Mine durch das Anterium festgehalten wird, nimmt letzteres eine schräge Stellung ein und die Mine taucht tiefer als sie das im stillen Wasser tun würde. Dieses „Unterfliegen“ kann die Zerstörung der Mine um mehrere Meter beschleunigen und dahin führen, daß ein Schiff über sie verfährt, ohne sie zu berühren. Ein Gleiches tritt in Gewässern ein, in denen Ebbe und Flut die Wassertiefe stark schwanken lassen. Bei niedrigem Wasser mag da die Mine an der Oberfläche schwimmen, bei Hochwasser so tief unter der Oberfläche sich befinden, daß das große Schiff ungefährdet über sie fahren kann. Es sind allerdings Einrichtungen erdacht worden, um diesem Mißstande abzuwehren, die Mine zu verfestigen, daß sie ihre Tiefenstellung selbsttätig verbessert. Sind diese Einrichtungen aber kompliziert, so besteht die Gefahr, daß sie nach einiger Zeit verfallen werden. Darin besteht ein wesentlicher Unterschied zwischen dem Torpedo und der Mine anbereits, daß erstere beiden wunschgemäß funktionieren werden, falls ihre einzelnen Teile wenige Minuten hindurch richtig arbeiten, während die der Mine vielfach jahrelang unbenutzbar und von äußeren Wirkungen beeinflusst, dennoch ihre Schußfähigkeit verlieren müssen, wenn die Mine nicht unrichtig werden soll.

Die Abbildungen in dieser Nummer lassen erkennen, wie die Streeminen verschiedener Art beschaffen sind. Wir sehen da englische und solche der deutschen Sprengstoff A. O. Carbonit.

Die größere Wirkung der britischen Sprengstoffe ermöglichte die Minen bei gleichem Sprengkraft kleiner zu halten, als

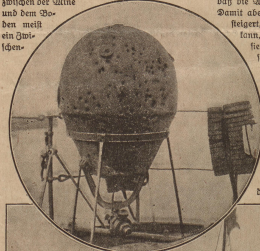


Aufsteigende Treibmine nach der Verlegung

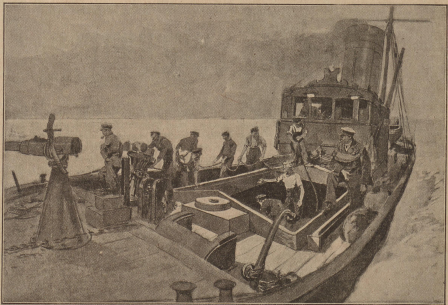
das bei Pulverladung nötig sein würde. So hat z. B. Schießbaumwolle eine fünf- bis sechsfache Sprengkraft als Schwarzpulver. Die „Masse Schießbaumwolle“ ist auch unempfindlich gegen äußere mechanische Einwirkungen, wie Stoß und Schlag oder das Einschlagen eines Geschosses. Bei 20 Prozent Wassergehalt bleibt sie noch detonationsfähig; ein gleiches Gewicht derselben ist allerdings von geringerer Wirkung als trocken, aber bei gleichem Volumen ist nasse Schießbaumwolle noch brisanter als trockene.

Nach den Erfahrungen des russisch-japanischen Krieges, die nach denen im amerikanischen Bürgerkrieg gemachten häufig nicht übertrahen konnten, legte ein allgemeines Streben sämtlicher Seemächte ein, die Mine im allgemeinen und die Streumine im besonderen zu vervollkommen. Es richtete sich darauf, die Wirksamkeit zu steigern, diese räumlich zu begrenzen und die Verwendungsmöglichkeit zu erhöhen. Das kann um so weniger mundernehmen, als es bereits im Sommer 1914 vorgekommen war, daß die japanische Flotte von dieser neuen Waffe in offener See- schlicht Gebrauch gemacht hatte. Andererseits hatte der Schiffbau die gesteigerte Wirkung der unterseeischen Waffen mit einem besseren Unterwasserfahrzeug beantwortet, und es ist hier ein zäher Kampf entbrannt, wie der zwischen Fischfang und Fanger allgemein bekannt.

Die Wirkung einer unterseeischen Detonation auf einen Schiffsboden ist abhängig von der Menge des sich zerlegenden Sprengstoffes und der Entfernung, in der der Mittelpunkt der Detonation vom Schiffsboden liegt. Während beim Torpedo die Sprengmasse in unmittelbarer Berührung mit dem Schiffsboden explodiert, wird zwischen der Mine und dem Boden ein Zwischen-



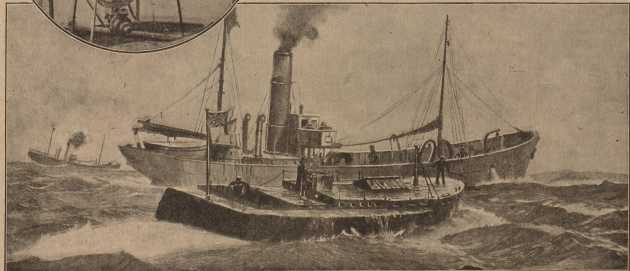
Oben: Eine zerflossene Streumine



Auf einem Minenjäger

raum vorhanden sein. Je weiter sie sich vom Ziele befindet, desto geringer wird ihre Wirkung auf dasselbe sein. Sie nimmt mit dem Quadrat des Abstandes ab. Das könnte durch Vergrößerung der Ladung wettgemacht werden, wenn nicht andere Rücksichten hier Grenzen zögen. Es muß nämlich vermieden werden, daß benachbarte Minen mit zum Aufsteigen gebracht werden und diese Gefahr wächst mit der Empfindlichkeit des Minenzünders. Es wäre ein nahe- liegender Gedanke, dem dadurch zu begegnen, daß die Abstände der Minen vergrößert werden. Damit aber wird wiederum die Möglichkeit ge- steigert, daß ein Schiff die Sperre vollziehen kann, ohne eine Mine zu berühren. Man sieht, es fehlt wahrlich nicht an den ver- schiedenen Punkten, die berücksichtigt werden müssen. — Die Verwendbarkeit der Streumine wird beeinflusst durch die Fahrzeuge, die bekümmert sind, sie auszulagern. Es sind dafür teils besondere Minendampfer erbaut, teils vorhandene andere Kriegsschiffe für den Minendienst eingerichtet worden. Kleine Kreuzer, Hilfskreuzer, Torpedohohlrzeuge, ja Unterseeboote haben dafür Verwendung gefunden. Erfordert muß werden, daß die Schiffe eine bedeutende Ge-

schwindigkeit haben, damit sie den zu verlegenden Meeresteil schnell und überrollend erreichen können, daß sie ferner große Minenvorräte an Bord nehmen können, damit sie gründliche Arbeit zu leisten imstande sind, daß ihre Einrichtungen ein schnelles Umladegen ermöglichen und ihre Rollen- vorräte nicht zu knapp bemessen sind. Die Dieser und der vorhergehenden Nummer be- gegebenen Bilder zeigen verschiedene englische Minenschiffe, darunter sogar ein Tauchboot. Diese letzteren sind für den Streumindienst besonders geeignet, weil sie eher als andere Schiffe unbemerkt zu arbeiten geeignet sind. In der deutschen Marine war der hohe Wert dieser Waffe schon vor dem russisch-japanischen Kriege erkannt und sie dementsprechend schon damals zu hoher Leistungsfähigkeit entwickelt worden. Die Russen sind die ersten gewesen, die das Tauchboot als Minenschiff verwendet haben. 1912 lief das erste Minenschiff, 500 Tonnen Ab- werker und 700 Tonnen Unterwassererzölge, vom Stapel, das für 80 Minen eingerichtet war. Ein ungeladert doppelt so großer Unterseekreuzer (120 Minen und 86 Torpedorohre) war schon damals entworfen; ebenso ein fast dreifache und ge- dannerer Unterseeboot von 16 000 Tonnen, der einen Vorrat von 1000 Minen mitführen konnte und eine Höchstgeschwindigkeit von 27 Knoten besitzen sollte. F. J. B., Kommandant a. D.



Unten: Englische Minenjäger



Ausfahrt zum Landungsmandor



Signalkisten mit der Winterflagge

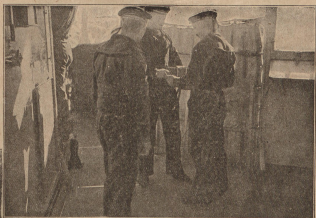
# Unter der Reichskriegsflagge

Plauderei aus dem Leben unserer blauen Jungen

der hören, und während Granate nach Granate krüllend aus den glühend heißen Riesenrohren der Geschütze auf den Feind laust, harret unter dem Panzerdeck mit eiserner Ruhe das Torpedopersonal des telegraphischen Bediens zum Schuß, schauen im Deltaraum und in den hinteren Höhlen der Kohlenbunker halbnaackte, schweißtriende Männer Kohlen- und Röhre und

Wäcker fangen wie immer für Spelle und wärmenden Teant. — Man ist übrigens gut an Bord, und die tägliche Menprobe, die der Nachhabende auf der Brücke stets erhält, ist bei rauhem Wetter meist sehr willkommen. An der ersten eiligen kaltschlägigen Rubefest es unseren „Blauen Jungen“ gewiß nicht. Das hat die Schlacht am Gogereat bewiesen.

Mit der 88-Millimeter-Maschinensonne Krupp'schen Systems (siehe Titelbild) sind in der Minute über vierzig geleitete Schüsse abgegeben worden. Daß sie in Wirklichkeit gezielt sind, zeigt der Erfolg S. M. S. „Weiffen“ vor dem Gogereat, wo seine Torpedoboot-Abwehrgeschütze nicht weniger als sechs englische Zerstörer zur Strecke brachten. — Das ist ein Zeugnis für die



Auf der Kommandobrücke

**M**ellend und Kampend, mit der ganzen ungebeuerlichen Wucht seiner Riesenmaschinen sich durch die grünen Seen hindurch seinen Weg bahrend, ist das moderne Kriegsschiff das Urbild mehrheitlich unerlöschlicher Kraft und Ruhe. Weber Sturm und See, noch im Geiße des Krieges der Granathagel des Feindes darf den ebenen Gang des mannlichen Dienstes an Bord aufhalten



Sonntagmahl an Bord eines Kreuzers

Schießausbildung der Mannschaften sowohl für ihre Kernen, wie es nicht jede Marine aufweisen kann. Das gewiß schwächliche Feuer der mangelhaft armerierten Spanier bei Santiago, das den Amerikanern nur einen Toten und einen Verwundeten kostete, genigte doch, um ihre Treffsicherheit, die auf die Scheibe über 90° betragen, auf 2/3 herabzusetzen.

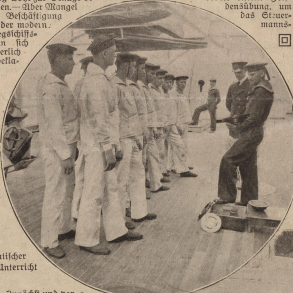
Daß es nur sehr bedingt zutrifft, wenn behauptet wird, mit dem Segel sei aus dem Seemannsleben, insbesondere bei der Kriegsschiffe, auch die Seele verschwunden und der Mensch zu einem lebendigen Roboter in dem Getriebe einer gewaltigen fomsigierten Maschine geworden, kann jeder sehen, der mit offenen Augen Beobachtung nimmt, das Leben unserer braven „Blauen Jungen“ an Bord kennen zu lernen.

Wohl sind die Tage dahin, in denen der Matrose außer seiner Zellelage höchstens noch eine Nummer an einem in Handhabung und



Landungsmandör

Einrichtung mehr als einfachen Weidhü hatte; in denen, wie der alte Admiral Bremer so lustig zu erzählen weiß, die fünfzigsten Admirale der Flotte ihre Sergeanten teilw im Weidhaus wußten, teilw, gelegentlich als Juchterhammer bei der Bombenbereitung gebraucht. Von Hunderttausenden von Verdammten getrieben, roten Stahlhelme mit einer Weidhüdigkeit durch die See, von der man früher nicht träumen konnte, und die Befehle befehlt aus Keuten, die sehr viel und sehr grandios geteilt haben müssen, und denen Fräulein:en an Bord die Weidhüdigkeit der Oliebe, erpöleten müssen. Das aber auch keine noch der Mientch, keine Juchterheil und Energie, kein Herz und keine persönliche Weidhüdigkeit es sind, die diesen Weidhüden aus Stahl im Kampfe erst Leben und Wert verleihen, das hat allen, die es nicht wußten und glauben, der Krieg muß zur Weidhüde werden. — Aber Mangel an Weidhüdigung hat der moderne Kriegsgewaltmann sich sehr schwerlich zu helfen.



Matrosenunterricht

gen, zunächst und vor a. u. m. Dingen soll und muß auch er, t. u. u. der fehlenden Zeile, age, Seemann sein, und untere rauben Meere sind, besonders im Weidhü und im Frühjahr, ganz darauf eingetieft. Diese Seemannschaft auf recht ernste Weiden zu stellen. Nachdem soll der Matrose ein durchgebildeter Weidhü sein, und daß er auch auf diesem, ihm freilich im allgemeinen nicht so derlich sympathischen Weidhü seinen Mann zu stehen weiß, wird vor allen Dingen die heilige Armee, die unsere Matrosenregimente: bei Weidhü und vor Antwerpen kennen lernen durfte, wohl beschäftigen müssen. Von der Weidhüdigkeit der Ausbildung unserer Matrosen als Art Weidhü aber, von ihrer Handhabung der Zornschiffe und schließlich von dem süßen Kampfe mit den unerschütterlichen Siegesweiden, der unter der Flagge mit dem Weidhünen Kreuz so gut zu Haus ist wie unter den alten Fahnen der besten Regiment: unserer Armee, werden auch die „besten Seeleute der Welt“, die Erben Weidhünen Ruhmes zur See, heute mehr zu sagen wollen als ihnen lieb ist.

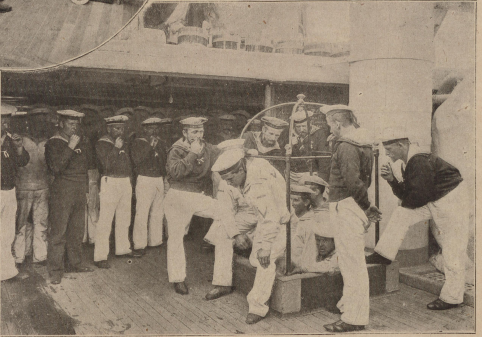
Je geschlossener die Linie der Flotte im Weidhü, desto besser werden alle Schiffe in der Lage sein, ihre Waffen zu voller Geltung zu bringen, desto sicherer aber muß auch der Kommandant und der Flottenführer kein Schiff und kein Weidhüder in der Hand haben, desto tabelloser muß die Ausbildung aller Leute sein, die mit der Führung der Fahrtenge zu tun haben. Ruder- und Fahrtrahnen zeigen freilich im Weidhüder jede Bewegung und jede Drehung des einzelnen Schiffes an, ihre Befehle sichern die Einhaltung von Abstand und Richtung, aber es fordert eifrigere Weidhüdenübungen, um das Steuer- und Mann-  
[ ]



Instruktionsstunde

Personen, das wir auf untern Weidhü während einer Instruktion:stunde über den Kampf beauftragen, so zu tun, daß alle diese Dinge dem einzelnen in Fleisch und Blut übergeben. Ein wichtiges Weidhümittel, dies Weidhü und unter feinen Umständen Befehlen den Keuten anzuweisen, ist auch in der

diesem Weidhü, fördert den Ehrgeiz und schafft Weidhügelic, gewandte Menschen. Alljährlich bei der „Kaiser Woche“ haben auch die Befehlungen der Kriegsschiffe unter den Augen des Kaisers Weidhügelic, so zeigen, was sie gelernt haben. Turnen und Weidhüdenübungen erpöleten an Bord auch auf See die Weidhüdigkeit der Weidhüder, die nicht mehr durch Seemannsübungen geschult wird, und auch der Schwimmport wird eifrig gepflegt. Eine Weidhüiere wird mit der Weidhü auf das Wasser niedergelassen, einer der Keuter kommt, für den Fall daß irgend eine Weidhü nötig ist, und die Weidhüankst ist fertig.  
[ ]



Alle Mann an Bord! - Weidhü



den Erdzeiit, in welcher sich die Eristobienlager gebildet haben.

Vom Standpunkte der Nützlichkeit betrachtet, haben die Hornschwämme für uns entschieden die größte Bedeutung. Die am meisten als Waich- und Babelschwämme benutzten gehören dem Weisfische Pulpongia, von welchen man auch wohl die Gänge Siphonogorgia als eine besondere Gattung abtrennt, an. Die Hornschwämme sind lichsig bis dunkelbraun, auch wohl hell- bis dunkelrot und violett.

Im Handel unterscheidet man von den vorwiegend als Waich- und Babelschwämme ge-

meerbüchse im allgemeinen angeordneten Weg, geht aber an der Nordküste Afrikas von bis Tripolis, zwischen Tripolis und Genoa begegnet man auch dem Hornschwamm.

Da die Babelschwämme in einer Tiefe von 6 bis 200 Metern gefunden werden, so gewinnt man sie entweder bei der Darmpuns, einer fäulnisartigen Gärung, welche bei den Gängen, Gabel, oder durch Taucharbeit mit und ohne Tauchapparat oder auch (wo es sich um größere Liefen als 40 Meter handelt) mit dem Schlepp- netze, Schiffsverdrängung machen bei den Ueber- brauche der Darmpuns die Schwämme löslich ver- legt. Das Tauchen nach Schwämmen ist, namentlich ohne Tauchapparate, ein sehr mühseliges Geschäft, doch gewährt es sehr zahlreichen Seemannen das im Ozean des Mittelmeeres ihren Lebensunterhalt. Mit einem großen Messer in der Hand tauchen die Schwämme vom Boote aus in das Meer, lösen eiligst einige Schwämme ab und kehren, oft völlig erschöpft, ins Boot zurück. Das wieder- holen in dem ganzen Tag, solange der Mensch es aushält. Die Taucher halten es für notwendig, das, wenn sie zum erstenmale in der Salton in die Tiefe gesunken sind, einen zeitlichen Aufenthalt in der Blutzelle stattdes. Tritt nicht Blut aus Mund und Nase, so waagen sie kaum in demselben Tabe einen erneuten Versuch. Das heißt gewiß noch sagen. — Das Schwammgeschäft mit dem Schleppnetze, wie es besonders an der Küste von Kleinasien gebräuchlich ist, geschieht gewöhnlich im Winter, nachdem die Vereisung die den Meeresboden bedeckenden Algen fertiggerissen haben.

Um sie für den Gebrauch nutzbar zu machen, müssen die frisch gewonnenen Babelschwämme erst ihrer schwarzen Oberhaut und der oben erwähnten Erdkruste, des des Schwammgerüst erfüllenden elastischen weissen Schalles, entleitet werden. Das geschieht durch wiederholtes Ausmeten, Austreten und Auswässeln. Dann legt man sie unter ihrem Decken mit Meerwasser am Meeresrand an die Sonne. Um sie weicher zu machen, bringt man die gereinigten Schwämme in angefeuchtetes Wasser oder in Wasser mit Meerwasser an. Eine härtere Weiche erhalten sie in einer schwachen Chlorlösung und neuerdings auch wohl durch Wasserstoff- luterung. Welche Bedeutung die Schwamm- fischer für die Bevölkerung der Küsten des östlichen Mittelmeeres hat, läßt sich daraus ersehen, daß durchschnittlich jedes Jahr aus Triest, welches allerdings der Hauptmarkt für den Babel- schwamm ist, an die 300 000 Kilo von diesem sehr gelagerten Meeresprodukte ausgeführt werden, und daß die Fischerei von Florenz im Jahre 1900 allein 418 124 amerikanische Pfund Schwämme (durchgehend Hornschwämme) im

Werte von 567 685 Dollar lieferten. Die meisten westlichen Schwämme kommen von den Bahama-Inseln.

Da die Schwammgründe des Mittelmeeres, welche brauchbare Schwämme liefern, zu kurz ausgebeutet werden und gute Babelschwämme immer höher steigen (man zählt für die besten beckenförmigen Stücke jetzt Preise von 50 bis zu 100 Mark), so hat man es nach den Anweisungen des von die wissenschaftliche Erforschung dieser Tiere so verdienten Professor S. Schmidt auch mit der künstlichen Erzeugung von Babelschwämmen in eigenen Kulturen versucht, damit aber



Aulanea gigantea, ein Hornschwamm des Australischen Meeres, er über ein Meter hoch wird



Jantella basta, ein Hornschwamm der wärmeren Meere

brauchten Arten drei Sorten, nämlich den feinen oder Bekannter Babelschwamm des Simoco- schwamm und den sogenannten Hornschwamm. Die erstgenannten, welche an Weichheit und Schönheit der Farbe die anderen überreffen, sind augenartig, glattrand und hoch, becher- oder trichterförmig. Das Gewebe ist dicht, elastisch und zart, dabei die Poren und Löcher meist klein. Die Simocoalchwämme sind dunkel gefärbt, gelblichbraun oder braun, dabei hart und fest im Gewebe. Die gewöhnliche Form ist eine mehr glatte. Die Hornschwämme sind meist fächer- beckenförmig, doch auch knolliger Form, besitzen ein federes und gummiel leicht zerbrechliches Gewebe. Die Poren und Löcher sind sehr zahl- reich. In der Farbe gleichen sie den feinen Babelschwämmen.

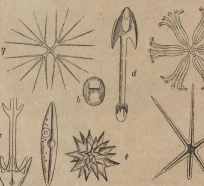
Waich- oder Babelschwämme kommen besonders im Mittelmeere, im Roten Meere, im Indischen Meere, um die Antillen und in der Sibire vor. Das Mittelmeer liefert nicht nur die größte Menge, sondern auch die besten Sorten. Nach den Hauptfischereiländern Europas gelangen über Triest, Marseille, Smyrna, Tripolis, Venedig und Livorno wohl keine anderen als Mittelmeerschwämme und eine unbedeutende Menge aus dem Roten Meere. In New York, als Haupthandels- platz von Schwämmen, tritt zu diesen noch der Bahama- oder Simocoalchwamm aus Westindien.

Nicht das ganze Mittelmeer hat sich der Babelschwamm als Heimat ausgedehnt. Jede bei Triest tritt er zuerst auf, um an der Küste des Westlichen Meeres hinab in das östliche Mittelmeer zu ziehen. An den Küsten Ostindienlands, der Moluden, der Azoren gelangt er in das Meer von Ozeanien, aus diesen hinab an der Küste von Kleinasien, den Sporaden, den Sporien zur Nordküste Afrikas, die er bis zur Barte des Mittelmeeres, bis Genoa be- gleitet. An der Westküste Spaniens, Frankreichs, Italiens, sowie an der Westküste des Atlantischen Meeres kommen keine Babelschwämme vor.

Der feine Babelschwamm nimmt in seiner Verbreitung den für die Mittel-



Stirnwand von Svoco, einem Raifschwamm



Abel und Kieselkörper verschiedener Kieselchwämme

infolge widriger Umstände nur geringen Erfolg gehabt und die Versuche vielleicht zu schnell wieder aufgegeben.

Um über die Babelschwämme des Roten Meeres und die westlichen — als Bahama- oder Simocoalchwämme im Handel bezeichnet — noch einiges zu sagen, so ist das Gewebe der ersteren fest und morid, besonders im feuchten Zustande. Sie sind durch und durch rotgefärbt, dabei am dunkelsten an der Basis. Sie kommen nur in geringen Mengen in den Handel, weil sie nur gelegentlich zum Perlmuschelgeschäft gesammelt werden.

Die westlichen Babelschwämme, deren Gewinnung für den Markt um die Mitte des vorigen Jahrhunderts begann, haben in ihren besten Sorten die Form eines Kegels, oben flach, unten in einem kleinen, aber nicht wenig höher und sind an der Oberfläche langhaarig. Ihrer Farbe nach ähneln sie dem Simocoalchwamm. Siele besitzen sie Schwämme werden von ihnen im Handel bezeichnet oder Handfuchschwämme bezeichnet. Eine andere Sorte wird als sheepwool oder Schafwolle bezeichnet und gleicht den feinsten Hornschwämmen des Mittelmeeres. Die feinsten westlichen Schwämme führen im Handel den Namen grass d. h. Grasschwämme. Alle die genannten Sorten sind aber fast als Babelschwämme zu wenig elastisch und besitzen ein zu festes und zu leicht zerbrechliches Gewebe. Aus diesem Grunde hat sie auf dem Markt eines weit weniger gefacht als die Mittelmeerschwämme und kommen bei uns auch wenig in den Handel.

Wenn man die aus verschiedenen Gegenden herkommenden Schwämme unter einander vergleicht, so sieht man den Unterschied auf Form und Farbe oft die auffallendsten Unterschiede. Manmüßige Ähnliche mögen dabei mitten in der Reihe stehen, aber wohl eine dem Schwämme in jedem Grade innewohnende Neigung zur Weichgelattheit, eine außerordentliche Fähigkeit, sich gewissen äußeren Verhältnissen anzupassen. Dr. Emil Carpius.



# Der Plak an der Sonne

Historischer Roman aus Kurbrandenburgs See- und Kolonialgeschichte von Georg Lehfeld a. Verff.

Er war ein stattlicher Mann, wie man ihn so sah. Er war 41 Jahre alt, klein aber im höchsten Mannesalter. Alles Leben an ihm ließ Internementsgeist, süßes Wesen und große Zähigkeit vermuten. Er beschied den verbliebenen Trost, das Geistesleben der Niederlassen. Wenn dieser Mann über den Bremer Nachschlag zum Göttingen, oder in Hamburg, womit ihn seit langem Handels- und Schiffsfahrtsinteressen verbanden, geschritten wäre, oder auch in Danzig zum Artusoff, überall hätte er mit seinem hanseatischen Geist und selbstbewußten Auftreten hingepakt. Seine Bewegungen waren gemessen, la bewußt, doch mußte in ihm das Blut bestig gehen. Mit dem Seemanns und dem Seehandl war er auf das genaueste vertraut. Schon als Kind sah er in seiner Geburtsstadt Willingen den Schiffsfahrtslehrer, ganz besonders den lebhaftesten des alten Amtspräsidenten auf der See, in dessen hohem, reich bewirbeltem, vom Segel geschmückten Schiffe er sich vorüberziehen sah. Sie zogen hinaus auf die Nordsee, zum Kanal, ins Wismar, in jene Länder, woher all der Reichtum kam, den er in den Speichern und Patriarchhäusern seiner Landesleute angedämmt sah. Holland stand damals, als der junge Kaufe sich vom Seemanns angezogen fühlte und in ihm der Drang regte wurde, auch viele solcher Schiffe einst sein Eigen zu nennen, mit seiner Glanz, seiner Kontorlage am Meer, auf der Höhe der Seemacht, noch beherrschte er das Meer, noch auch schon bedrohliche Erscheinungen fremder Seewölker am Horizont aufstiegen. Im Meer, das täglich ebbte und flutete an der Insel Walderen, auf der Willingen liegt, sah Kaufe sein Lebenselement. Aber nicht als Seefahrer, sondern als wägender Kaufmann, der seine Güter und Schiffe ihm anvertraut. Er überredete vom Willingen nach dem größeren Mittelburen und gründete dort sein Handelsbureau. Das Glück war ihm hold, der Wohlstand stieg und als 23jähriger junger Mann gewann er Prälatin Apollonia van den Brande als Gattin, die ihm etwa über 6000 Taler mit in die Ehe brachte.

Die Seemacht seines Landes, die unter den Seepöbeln Harperton Tromp und die Kapiten den Handel schützte, kam auch ihm zu gute, so daß er im Laufe der Zeit ein sehr wohlhabender Neeber und Kaufherr wurde. Er konnte sein Haus in Williburg mit 4200 Gulden kaufen, ohne seine sonstigen Ländereien, sein bei Williburg gelegenes Gut Rosenfelde, die mehreren Bauernhöfe usw. Dann kamen verlustreiche Jahre, die ihn in Schulden stürzten. Aber trotz seiner schwierigen Lage hing er sehr an dem heimatischen Boden und war stolz auf die Seemacht seines Landes. Die Worte der Gattin klangen ihm:

„Glaube mir, Liebste! mit diesen Worten blieb er vor seiner Frau nach einigen erregten Schritten stehen, „ich liebe unser Land eben so wie du. Nicht aus Liebe zu dem brandenburgischen Fürsten hat ich jenen verhängnisvollen Schritt. In erster Linie bin ich Kaufmann und Neeber. Meine Schiffe müssen mir Geld bringen und dürfen nicht im Brandwasser verwehen.“

Wer nicht wagt, nicht gewinnt. Und ich hätte jetzt mehr als reichlich gewonnen, um alle meine Schulden zu decken, ererbten Kredit zu genießen, wenn man mir nicht die Preisen,

die ich und mein Bruder Jacob gemacht, demnach abnimmt hätte, anstatt sie mich verkaufen zu lassen. Ich bin im Recht; das Preisenrecht hätte mir Recht geben müssen. Ich habe nicht umsonst Jahr ein, Jahr aus als Ratmann in Mittelburen zum Besten unserer Gemeinde gearbeitet. O, ich kenne wohl das Recht! Neutrale Flagge schützte nicht feindliche Güter. Ich nahm sie auch nicht unter göttlicher Flagge. An Bord meiner Schiffe wehte der brandenburgische Adler. Und niemals hätte ich den Boden unferes Vaterlandes verlassen, Frau und Kind fast mittellos in ein fremdes Land geführt, solange ich mich noch auf das Recht stützen konnte. Aber man wollte das Recht beugen und humpelte mich absichtlich zum Landesverratte und Seeräuber.“

Mit dieser Anklage, Frau, weißt du, um was es da geht? Um meinen Kopf! Keine Rede wäre ihnen doch genug, um mich zu hängen. Meine Güter, Schiffe und meine rechtmäßigen Preisen sollten beschlagnahmt werden. Man wollte ein Exempel statuieren,

6 vom Hundert des Wertes aller gekaperten Schiffe und Güter zufällig.

Und wenn man ein Gewinn befestigt ist, so muß man es auch am Verlust sein — und dieser Verlust wäre hier mehr erlicher Name. Der Matel eines Seeräubers muß von mir genommen sein. Meine Kurfürstliche Durchlaucht müssen dieses publico befugten bei den Generalstaaten.“

„Und wenn die diese Anerkennung nicht äffirmieren, dich dennoch weiter verfolgen?“

„Solange ich hier im Lande bin und der Kurfürst mich schützt, haben sie keine Macht über mich.“

„Aber dir das Vaterland vernehren, dich fesseln, wenn du es zur Ordnung deiner Geschäfte betriffst, und alle deine Güter und Schiffe beschlagnahmen, das können sie.“

„Dann — dann,“ rief Kaufe mit jährenbender Stimme, „dann werde ich mein eigenes Vaterland verlassen und betätigen. Nicht ruhen noch rufen werde ich, bis ich meinem Vaterland eine Waise geschaffen zur See —“

„Benjamin,“ rief er aufstehend

„Aber dir das Vaterland vernehren, dich fesseln, wenn du es zur Ordnung deiner Geschäfte betriffst, und alle deine Güter und Schiffe beschlagnahmen, das können sie.“

„Dann — dann,“ rief Kaufe mit jährenbender Stimme, „dann werde ich mein eigenes Vaterland verlassen und betätigen. Nicht ruhen noch rufen werde ich, bis ich meinem Vaterland eine Waise geschaffen zur See —“

„Benjamin,“ rief er aufstehend

„Aber dir das Vaterland vernehren, dich fesseln, wenn du es zur Ordnung deiner Geschäfte betriffst, und alle deine Güter und Schiffe beschlagnahmen, das können sie.“

„Dann — dann,“ rief Kaufe mit jährenbender Stimme, „dann werde ich mein eigenes Vaterland verlassen und betätigen. Nicht ruhen noch rufen werde ich, bis ich meinem Vaterland eine Waise geschaffen zur See —“

„Benjamin,“ rief er aufstehend

„Aber dir das Vaterland vernehren, dich fesseln, wenn du es zur Ordnung deiner Geschäfte betriffst, und alle deine Güter und Schiffe beschlagnahmen, das können sie.“

„Dann — dann,“ rief Kaufe mit jährenbender Stimme, „dann werde ich mein eigenes Vaterland verlassen und betätigen. Nicht ruhen noch rufen werde ich, bis ich meinem Vaterland eine Waise geschaffen zur See —“

„Benjamin,“ rief er aufstehend

wer es wagt, gegen Hollands geheiligte Seemacht selbständig zu handeln.

Nicht der Schwede ist es — gegen den unsere Generalstaaten, wie sie heuchlerisch behaupten, in diesem Kriege zwischen Brandenburg und Schweden, neutral sein wollen, nicht darum wollten sie mich paden. — Ach, der schwedische Löwe ist ihnen sehr gleichgültig, nein, mich schlagen sie, um den Brandenburgischen Adler zu treffen, in dessen Flügeln ihnen für die Zukunft Unheil zu rauschen scheint. Dieser Vogel hat nichts auf dem Meer zu suchen, er konnte sich anschwaden und mit seinen Flügeln etwas nehmen wollen, was nur Holland glaubt, alsen auf dieser Welt beanspruchbar zu können.

Der Brandenburgische ist verbunden mit ihnen, da mögen sie aus politischen Gründen den so mächtig werdenden Fürsten, der noch dazu ein so großer Freund der Generalstaaten ist, nicht verstimmen wollen. Da lassen sie vorlichsgewisse mich.“

„Und, Benjamin, wenn dein auf den Kurfürsten gefestetes Vertrauen versagte? Ach, ich bin in der letzten Zeit schon ganz mutlos geworden; wenn auch er dich nicht schützen wollte und dich den Generalstaaten auf ihr Verlangen auslieferete?“ fragte Frau Kaufe mit kummerndem Miene.

„Ich vertraue auf ihn, Liebste, daß er sich schätzen wird gegen unsere Verfolger. Seine Durchlaucht ist durch seine Gesandten auf meine Relation mit mir in Geschäftsverbindung eingetreten — hat einen ratifizierten Vertrag geschlossen, wonach dem Kurfürsten



Rade, sagt der Herr!“

„Das Weib soll dem Manne folgen und ihm untertan sein, bedente das, Weib, was du mit am Altar gelobtest,“ erwiderte ihr Kaufe.

„Und kein Kind, unsere Tullane, was soll sie von ihrem Vater sagen? Soll sie sich ihrer Eltern schämen die ihr Vaterland zuerst verungewinnen und die Hand gegen dieses erheben?“

„Benjamin, ich bestehe dich an, verplich es mir, Schwere mir, daß du den Kurfürsten nicht gegen dein eigenes Vaterland aufbringen willst. Geduld, entsagend, habe ich alles mit dir während der letzten Zeiten getragen, ich mußte und mußte mich von deinem Sumner, als du für gut fandest, mir anzuvertrauen. Ich bin dir gelohnt in dieses fremde Land, habe mein Heim aufgegeben, das die Zeiten des ähneren Reichthums trug, um dir mit unferem Kinde in diesem schrecklichen Lande mit seinen Sandwegen und düsteren Fiefern zu folgen, eine Natur, der man wohl alles müßliche erst abbringen muß. Wir folgten dir willig in diese Stadt, in dieses kalte, prunflose Logement eines Gasthauses.“ Hierbei überlag die Bild die so wenig bedächtige Einrichtung des einfachen Gasthauses in Berlin, wo alles so schmuddig, so nichtern war, daß es ihr wie ein Gefängnis erschien. Sie mußte dabei an ihr Heim, ihr Haus in Williburg, an das ihrer Eltern und ihrer übrigen Landesleute denken, wo ein jahrelanger Wohlstand, geschlossen aus Schiffsahrt und Weltbänken, sofort geknirscht Scherke und Trüben





# Was der Seemann erzählt

## Unter der Reichsflagge.

Mit der Einleitung und Ausbildung der Rekruten an Bord und kurzen Lehr- und Schiffsübungen der einzelnen Schiffe beginnt im Herbst das Jahres-Übungsprogramm der Flotte, und schon im Dezember folgt unter anderen die erste Übungsfahrt des Geschwaders. Nach der Infanterieausbildung im Januar und Februar folgt im März die zweite und unter höchst strengen Anforderungen an das Können von Offizier und Mann im Anfang Juni die dritte Übungsfahrt, bis im Juli der erste Höhepunkt der Ausbildung durch die Beschießung der Torpedobohre zu den Geschwaderübungen gekommen wird.

Man war auf diesen schwarzen Fahren der Flotte nicht müßig bis dahin, und auch hier ist — und zwar bei der geringen Größe der Schiffe unter ganz besonders schwierigen und anstrengenden Verhältnissen — in der Zuverlässigkeit der Ausbildung jedes einzelnen Mannes mit all der Sorgfalt und Gründlichkeit durchzuführen, wobei die Welle erhebt.

In Schiffsanstaltsform sollen die großen Schiffschiffe in der Linie fahren, mit Geschwindigkeit von 20 und mehr Meilen in der Stunde. — Unter solchen Umständen, in Sturm und Segelg rund und stampend, daß die hohen Wälder sich in das grüne Wasser legen, durch die hohen Wälder in der Linie zum Angriff auf den Feind vorzugehen, verlangt von Führer und Mann mehr Augenmaß, Seemannsgefühl und Treuen; aus der Reie sich trümen läßt. In der zweiten Augshälfte aber beginnen bereits die Herbstmanöver, die den Flottenführer bewiesen sollen, daß die Kommandanten ihre Schiffe eiten n der Hand haben und jeder Mann an Bord einer Aufgabe gewöhnt ist.

## Die Ladung der „Deutschland“.

In Amerika ist kürzlich amtlich mitgeteilt worden, was die „Deutschland“ als Ladung an Bord genommen habe. In diesen offiziellen Angaben wird zunächst festgestellt, daß entgegen englischen Meldungen kein Gold mit dem Tauchboot von Amerika verhand worden sei. Dagegen habe das Schiff 8002 Pfund Wollbaumwolle, 762 674 Pfund Mehl und 181 049 Pfund Zinn geladen gehabt. Auf der Fahrt nach Amerika habe die „Deutschland“ 3042 Kisten mit 120 Tausend Karthoffeln an Bord. Aber den Maßstab der Fortschritte liefert das ausgeproben antreibende „Wall Street Journal“. New-Yorker Fabrikantenpreise erlauben nicht, daß die großen Dampfer, die man ursprünglich auf der Ladung der „Deutschland“ erwartet hat, sich verwirklichen werden. Die Farben waren in hohen Maße konzentriert, während vor dem Kriege die Preise für weniger konzentrierte Farben galten. Für dieselbe Farbfarbe wäre vor dem Kriege ein viel höherer Preis gefordert worden. Dazu kommt noch, daß die hohen Preise in Deutschland, die außerordentlichen Fracht- und Verschleppungsstraten, zusammen mit der steigenden Konkurrenz der amerikanischen Fabrikanten den Export der angestammten Farbstoffe nicht übermäßig anziehend machen. Das Sodablat „Oil, Paint and Drug Reporter“ behauptet, daß die Fabrikanten zu nichtig die Farben nicht gekauft hätten, weil die geforderten Preise zu hoch gewesen seien. Der Preis für Farbstoffe, die man vor dem Krieg im Detailhandel zu 35 bis 45 Cent bekommen habe, sei auf 4 bis 5 Dollars und für manche Spezialitäten sogar auf 9 bis 10 Dollars erhöht worden. Dann hätten viele Fabrikanten sich

mit Hilfe der amerikanischen Farbstofffabriken sofort beholfen, daß sie nahezu ebenfalls wie in den vorliegenden Zeiten arbeiten könnten. Diese Behauptungen klingen freilich im härtesten Widerspruch mit allen sonstigen Meldungen.

## Feuerturm.

Es war an einem schönen Wintertage des Jahres 1886. Die mächtige Wasserfläche des Rieder Seens war mit einer Kasten- und Spiegelglatten Eisstrafe bedekt. Verschwinden war das rege Leben und Treiben des Sommers an seinen Ufern. Verschwinden die fastliche Flotte der Kriegsschiffe mit ihren den Verkehr vermittelnden, englisch und hochdeutschen Booten. Tiefe Lentele Schiffe herrschte, die nur ab und zu durch den schlichten Pfiff der Bootsmannschiffe oder einen Kommandant von dem umweit der Barbarische liegenden Wochtschiff „Hans“ unterbrochen wurde, oder vom „Wafen“ der die Abreit verfländenden Schiffskolde. Im gelben Sonnenlicht glitzerten die mit blendendweißen Schneemassen belasteten Dächer und die Dammtonnen des Büstenbrocker Seebüses.

Wälsch wurde die lautlose Stille durch Hornstoß und Trommelwirbel geföhrt. Generalarzt! Von der Seelenwache aus ziehen die Spielleute am Hafen entlang nach dem Mittelpunkt der Stadt zu. Mittlerweile stimmen in das aufredende Konzert auch die Spielleute der weiter im Innern der Stadt gelegenen Katernen und die Kirchenglocken mit ein. Alle Feuerlärm. Am Nord wird es ebenfalls lebendig. Die Schiffskolde schlägt an und die Pfeifen durchdringen die Schiffsräume. Das Kommando: „Die große Feuerbrücke antreten zur Musterung!“ Ihnellt jeden Besatzgehenden auf seine Station. Es herrscht Eile und ein wildes Durcheinander. Die Mannnner und vor allem die Zimmermannsche beforgen das zu dem Zweck erforderliche Arbeitsgerät an Bord, als Kite, Schaufeln Schläuche, Leinen usw. Die Sicherheitswache tritt ins Gewehr. Die Probe des Leuchtungsgefäßes wird aus der Trochrit ausendord auf das Eis geföhrt, woföhrt das ebenfalls dorthin gebracht keine Druckwert auf derselben mit Tauwerk befestigt wird. Die Mannschaft beigt sich ebenfalls auf Eis, um sich dort zu einem wohlgeordneten Zuge zu vereinigen. Ihre mit leeren Händen nachste, dem wird eine Wäde (Holzleim) in die Hand gegeben. Trotzdem ist eigentlich nicht zu der Feuerbrücke geföhrt, bestimmet sich als „Drehschalter“ jedoch die bestföhrende Anzahl davon, nämlich die Zahliger einer freiwilligen Feuerwehrr kennezuulernen, den Zug mitzugucken. Ordnung und polternd ging es im Kaufschiff über das Eis der naßen Barometerstraße zu und hobann den Hafen entlang bis zum Markt. Dort fand eins der Mannhäuser, ein Ochsaus, in hellen Flammen. Zum Ende der Feuerwehrr muß man es sagen, sie kam ebenfalls in gröhre Lefe daher. Andere Sicherheitswache schiffte zunächst Raum und dringete das in nächster Lefe stehende Volk zurück; die mitgebrachten Leinen begrenzten den freigelegten Platz. Nun ging es mit wädrer Todesbereitschaft an das Pumpen. Jeder Spritze wurde von unserer Mannschaft Keleren ausgeteilt. Einzige um das brennende Haus hatte man rings hohe Leitern aufgestellt, von deren Spitzen Feuerwehrrleute die Wasserstrahlen dirigierten. Wegen das entsetzliche Element jedoch war mit dem armenig amnutenden Straßen nicht anzufröhren. Man legte daher darauf Bedacht, die Obergeschöhde vor ein Überbringen der Feuerbrunnst zu schützen. So erhalt die Sache auch für die in Unwissenheit

Gezogenen war, so entbröte sie für den müßigen Zuschauer nicht. In Amerie nach dem Kampf aus den vertriebenen Gegenden der Stadt vollständig geföhrtet Wochtschiff der Feuerwehrr in gröhre Lefe angeköhrt, um erst an Ort und Stelle ihren verdröhrtensmäßigen Anzug zu verdröhrtföhren. Aber auch die Frauen der Feuerwehrrleute erschienen nach und nach mit vollgepackten Körben auf der Wälsche, denn die Wälschzeit war mittlerweile herangeköhrt. Der gröhre Teil der branten Feuerbrunnst machte es sich in den beschatteten Vorwegen bequem, um den ihnen vorgelegten Vorräten an Kaffee und Sullen alle Söhre angebeihen zu lassen. Aber auch wir kamen nicht zu kurz dabei. Soeben brachte einer der tapferen Eher eine didwädhige Steintrufe angeköhrt und schenkte uns in dem Wälschmann einen „Köhrr“ ein. Er war mit einem leichten Stoff durckaus nicht so sparlam wie unter Wälschler, es kam ihm nicht auf einen weiten Zurf an.

Man konnte es ihm an der Wälsche absehen, daß er feilscham kam. In sein Kistchen felernd wäde. Anzügen mit feinen Wälsch, auf teure Hüpp den blinfenden Helm geföhrt, war er darauf mit feilschmüher Bürgerwehrr wohlköhrt, daß der feste Federzug nur mühsam seinen Umfang lassen konnte. Aus diesem Grunde war noch auch längt kein Wesier vom Entern befreit und ihm das Amt der Wohlköhrtigkeit antverant worden. Die obersten Kommandosten waren während der Zeit verschwunden. Man munnelte, sie hätten die umliegenden Kreuzeiner einer Inspektion unterzogen. Endlich wurde das friedliche Beieinander durch Wälsch, Laten, Pfeifen und Pumpen wieder geföhrt. Abermals ergöhrt sich die Wälschmaufen in den von Flammen umgebenen Trümmerhaufen. Nachdem der Brand lastföhrt und die eigentliche Gefahr vorüber war, rückte die Wehr zum gröhren Teile wieder ab. Auch unter stark deamirierte Eohr zog wieder an Bord. Mänpfer davon hatte den Wälsch verfehrt, bis sich feilsch einige erst nach einigen Mörzogen den Wälsch rüchanden. Auf die Lagten über Brand, trotzdem sie den Durk lächtig geföhrt hatten. S. K.

## Hüterarbeit

**Stehes Stehen.** Allgemeine Kunde bei Kierred, 13. Stuch. Am 20. Juni 1886. Ich habe am 20. Juni am 20. Juni in der Stadt... (Text is partially illegible due to image quality, but the structure follows the original document's layout and content where possible).

# Marinedant Eingetr. Verein

Geschäftsstelle: Berlin SW 68, Kochstraße 28/29

Verbands- u. Leitungs- u. Offiziers-Abteilung: Mitglied bei Deutschen Seemannsvereine (Verbands-), Reichshof, Westhafen 1. B.;  
D. Hans. Abn. u. a. in der bei Seemannsvereine: Max Seidel, Reichshof, Westhafen; in den Seemannsvereine: Hauptamt Hans Rätzner, Ostendestrasse;  
Vorstand der Vereinsst. (Kreis der Seemannsvereine): G. Schön, Wilmannsallee; Heinrich Schröder, Westhafen; Rudolf Wagner, Westhafen.

## Aus unserer Mitgliederliste

Es haben sich unserem Verein weiter folgende angelegene Persönlichkeit und Unternehmungen angeschlossen:

Lehrerin Th. Klein, Wirtin Ernst Schaeffer, Kaufmann Wilhelm Fasbender, Direktor Friedrich Detelamp, Amtmann Bod von Wüllingen,

Dr. Kramer, Dr. Ludwig Wild, Direktor Moring, Auslandsführer Kurt Geiser, Ober. Rötting, Alt.-Verf., Landgerichtsrat Alfred Kaiser, Landrentmeister Kleinmann, Papierfabrik Köhlin, Alt.-Verf., Jakob Vinding, Paul Münsterler, Klebstoffwerke „Sollodin“ vorm. Oskar Wolff, Altverleger Verbands Mainz, Heinrich Verberich, L. Diepenbach, Gebrüder Waffel O. m. B. S., Waggonfabrik,

D. Gebhardt, Hoflieferant, Fritz Koch, Dr. S. Kupferberg, W. Sauerwein, Frau Justizrat Schmidt, Oberb. Hubert Watz, Haganau, Aktien-gesellschaft für Zelluloseindustrie vorm. Verbin. Wolff, J. M. Bauer, Verbandsdirektor Dr. W. Bendtner, Frau Bertha Denfinger, Frau Dr. Karl Denfinger, Denz & Cie. Act.-Verf. Jiggerfabrik Weber, Verch. (Fortsetzung in nächsten Heft.)



## Diese Einbanddecke ist überall erschienen

Preis 1,50 Mark (Werte 40 Pf.)

Die Rückenstärke ist für 52 Nummern berechnet  
zu beziehen durch den Hohen — oder direkt vom

**Marinedant & B. Berlin SW 68**  
Kochstraße 28/29

## Das Glück der Edith Hilge

Kriminal-Roman von Otto Sophie  
mit 100 000 Mark  
Bestellen prämiert!  
Preis geb. M. 3.—, geb. M. 2.—  
zu beziehen  
durch jede Buchhandlung oder den Verlag der  
„Zeit im Bild“ Berlin SW 68

## Die Schönheit

Motoren illustrierte Zeitschrift  
2706 Berlin, Ecke Dönhofsplatz

Verlag der Schönheit, Dresden

### Wer kennt sie

nach nicht, die Unsterbliche Schöne,  
die jeder Mann liebt, die jeder  
überwältigt, die jeder begehrt, die jeder  
süßlich modert (Preis 1/20 Mark)

### „Das Möwenlid“

geh. und frey, von Georg Meißner,  
Dresden, nach in Dresden im  
Mittelmäßigkeitsband mit in Be-  
lauf zu Buchstaben mit großem  
Erfolge angeordnet wurde. Mit-  
terstellung mit Eingangs 1,25 M.  
zu beziehen durch O. Hof, Haag 96,  
Westhafen 1. B.

**Clarissa-Matronen**,  
sein beliebte Gedicht zum Les. und Werb.,  
Preis geb. Mark 1.—, geb. M. 2.—  
gegen Nachnahme, Hauptplatz Ost,  
Deger 1. Straße, 10

### BRIEFMARKEN

Für Sammler günstige Ge-  
legenheit! Prämierte freit  
**Geb. Michol, Apolda.**

**Wer erfindet**  
nützliche Artikel? Ideen ertheilt  
Patent-legalisierter Patent, Erfurt 1. B.

† **St. AFRA** †  
Die Perle  
aller Liköre  
Deutscher  
**Cognac Exquisit**  
Echter alter Cognac  
Cognacbrennerei E. L. Kempe & Co  
Aktiengesellschaft Oppach i. Sa.

## Königl. Preuss. Klassenlotterie

### Hauptziehung

vom 7. November bis 2. Dezember

|         |      |       |       |
|---------|------|-------|-------|
| 1/4     | 1/2  | 1/3   | 1/1   |
| M. 25.— | 50.— | 100.— | 200.— |

Ich habe noch einige Lose abzugeben.

### von Zitzewitz

Hauptmann a. D.  
Königl. Preuss. Lotterie-Einnehmer  
Berlin SW 68, Oranienstraße 87

Verlag des Bibliographischen Instituts in Leipzig u. Wien

**Atlas zum Kriegsschauplatz 1914/1916.**  
24 Karten und 10 Weltkarten aus Messing-Kontinental-Druck. In  
Einbände prämiert. Preis . . . . . 1 Mark 50 Pfennig

**Duden, Rechtschreibung d. deutschen Sprache**  
und der Fremdwörter. Nach den der Rechtschreib-, Aussprache  
und der Schwere glühigen amtlichen Regeln. Verweise, neu bearbeitet und  
erweiterte Ausgabe. In Duden gebunden . . . . . 3 Mark

**Fremdwort und Verdeutschung.** Für den täglichen  
Gebrauch, bes. von Prof. Dr. Albert Zsch. In Duden geb. 2 Mark

**Technischer Modellatlas.** 16 portable Modelle aus den  
wichtigsten Gebieten der Ma-  
schinen- und Verkehrstechnik mit gemalenen Abbildungen be-  
sonderes von Ingenieur Hans W. Lohse. Neue, wertvolle Ausgabe.  
In Duden geb. . . . . 3 Mark

**Meyers Handlexikon des allem. Wissens.**  
Siebzehn Bände. Wunderschön 100 000 Wörter und 200 000 Abbildungen auf 1622  
Seiten Text mit 1250 Nebildungen auf 80 Tafeln aus Metall (davon 7 Farb-  
abbildungen), 36 Haupt- und 46 Nebentafeln, 30 farbige Zeichnungen  
und 80 farbige Übersichten. 2 Bände in Duden gebunden 22 Mark

## Salit das Einreibemittel

Rheumatische Schmerzen,  
Hexenschuß, Reiben,  
In Apotheken fl. M. 1,40, Drosselstr. M. 2,40.

Marinedant-Verlag, Berlin SW 68, Kochstraße 28/29. — Verantwortlicher Schriftleiter: Rudolf Wagner; verantwortlich für die Anzeigen:  
Heinrich Schröder, beide in Berlin. — Druck: Otto Glaner Alt.-Verf., Berlin S 42, Oranienstraße 140/42.

Briefe und Einfendungen für „Deutschland zur See“ sind ausschließlich an die Schriftleitung zu richten.  
Für Einfendungen an einzelne Mitglieder der Schriftleitung wird keine Gewähr übernommen.