

Stadtbücherei
Elbing

Deutschland zur See

Illustrierte  Wochenschrift

Zeitschrift des Eingetr. Vereins „Marinedank“, Berlin S 42, Oranienstr. 140/42
Amtsblatt der Reichsmarinestiftung

Herausgeber: Hermann Kirchhoff, Vize-Admiral z. D.



Beschäftigten an Bord eines deutschen Schulschiffes

REZEPT
VON
SCHWARTZ

110



Der Bootkrieg im Reichstag

Die neueste Rede unseres Reichstanzlers im Reichstag war sicherlich dem deutschen Volk im allgemeinen und unseren Seelräuten und blauen Jungen im besonderen aus der Seele gesprochen. Wo man hinzörfte, war eine Stimme der Meinung über die Selbstbesuche und dabei wohl mögliche Vorkommnisse unserer Kriegsschiffe. Auch auf die energische Durchführung des Bootkriegs zur Bekämpfung des ebenso ökonomisch-wichtigen wie menschlich gemeinen Verkehrs der Engländer, das deutsche Volk auszubilden, wußten wir nicht bezweifeln, wenn wir auch, was bei uns selbstverständlich ist, auf gutem Wege zentrale alle möglichen Maßnahmen nehmen werden.

Die Befürchtung, daß unter Regierung des Bootkriegs einschränken könnte, hat sich, wie der Augenblick lehrt, als gänzlich unbegründet erwiesen. Nach den bis zum 10. April eingelaufenen Nachrichten sind seit dem 1. April über 80 000 Tonnen feindliche Handelsschiffe versenkt worden. Es wurden zusammen als versenkt gemeldet: "Widmouth", engl. 7446 Br.-R.-Z., "Alfburton", engl. 4446 Br.-R.-Z., "Achilles", engl. 7043 Br.-R.-Z., "Dengamin", engl. 2127 Br.-R.-Z.,

"Vendu", engl. 4419 Br.-R.-Z., "San Campbell", engl. 5897 Br.-R.-Z., "Wulfo", engl. 1391 Br.-R.-Z., "Jent", engl. 3800 Br.-R.-Z., "Cimla", engl. 5884 Br.-R.-Z., "Braunton", engl. 4775 Br.-R.-Z., "Gipde", engl. 204 Br.-R.-Z., "Ottomar", engl. 327 Br.-R.-Z., "Adanton", 2304 Br.-R.-Z., "Berth" 653 Br.-R.-Z., "John Reichard" 118 Br.-R.-Z., "Jalta" 2578 Br.-R.-Z., "Bonne" 6396 Br.-R.-Z., "Siltworth Hall" 4777 Br.-R.-Z., "Menalmond" 2888 Br.-R.-Z., "Galtorn City" 3441 Br.-R.-Z., "Margan Abbey" 4471 Br.-R.-Z., "Gonstalle" 4949 Br.-R.-Z. Zusammen 81 023 Br.-R.-Z.

Am Ende des Januar d. J. sind rund 20 000, im Februar rund 40 000 Tonnen feindliche Schiffsräumtes vernichtet worden. Am Ende des Monats März sind etwa 50 feindliche Handelsschiffe mit rund 100 000 Tonnen (davon etwa 75 000 Tonnen durch U-Boote) versenkt worden. Dazu kamen noch zwei größere Hilfskreuzer von zusammen 18 000 Tonnen, die ja auch der englischen Handelsflotte entnommen sind. Es geht demnach den Engländern energisch an den Weltbeute, ihre empfindlichsten Stelle.

Nicht minder erfolgreich ist der Luftkrieg gegen unsern Lebensling. Viele Städte hintereinander auf unsere Luftstoffe Entfallen über England verbreitet und, wie jeft allmählich bekannt wird, kurzweilige Verbrühtungen angeht. Raubunterfangel bis zum gegenwärtigen Weltkrieg hat England stets andere für sich Krieg führen lassen und fast und sicher zu Hause auf seinen Weltläden gefessen. Auch diesmal gedachte es wieder andere für sich Blüten zu lassen und demselben Freund und Feind meuchlings seine Handelsbeziehungen zu stellen. — Es ist anders gekommen. Deutsche U-Boote sind in die englische Küstengebiete gezogen, deutsche U-Boote dezimieren die englische Kriegs- und Handelsflotte, und vor den Bomben der deutschen Luftschiffe ist kein Ort in England mehr sicher. Der Engländer hat nicht unangenehm auf seiner Seite, kann nicht mehr ungekräft die Wälder aufeinanderberufen und im Traben fliehen. Und das dafür für alle Zukunft gefestigt wird, ist eines unserer wichtigsten Kriegssiele. Wir werden der Welt die Freiheit der Meere erkämpfen. Das hat der Reichstanzler im Deutschen Reichstag zweideutig ausgesprochen.

Admiral v. Brittwitz u. Gaffron

zu seinem 50-jährigen Militärdienstjubiläum

Der preussische Adel hatte jahrhundertlang seinen Königen in hingebender Treue zu Lande gedient und nicht wenig zur Verherrlichung und zur seiner Entfaltung zur europäischen Großmacht beigetragen. Das war aus seiner Stellung als Träger des Grundbesitzes heraus verständlich. Der preussische Adel verteilte seine urreigene Heimat und leitete dem Könige, dem Träger der politischen und militärischen Macht, Befehlshaber. Mit weitem Blick hatten aber die Hohenzollern schon seit der Zeit des Großen Kurfürsten ihren Blick hinausgerichtet über die engeren Grenzen ihres Landes und seine Belangen. Sie wollten Preußen den seiner Macht entsprechenden Anteil an der überweltlichen Welt sichern. Dieses Streben war nicht leicht erfüllt, denn die Verträge, Preußen zu einer Seemacht zu machen, scheiterten immer wieder, und erst Mitte des vorigen Jahrhunderts begann es sich zu verwirklichen. Zeit war für den preussischen Adel auch der Hofpartei gekommen, seinen traditionellen Standpunkt zu erweitern. Der König drangte seine Dienste auch zu Wasser. Und er kam sein Heim Geschlecht. Der Landjunker wurde, wenn es not tat, auch zum Seemann. Nicht wenige Mitglieder preussischer Adelsregimenten traten in die Flotte ein und schloßen unter dem preussischen Adler die Meere. Einer von den Ältesten ist zurzeit Admiral Kurt v. Brittwitz und Gaffron, der verdienstvolle erste Vorkämpfer des jungen Marinebaus, der mit anderen Kommanden in diesem Jabren den Rang feierten kann, an dem er vor 50 Jahren in den Dienst der damals noch königlich Preussischen Marine trat.

Admiral v. Brittwitz wurde am 21. April 1866 als Robert in die Flotte eingeeilt und bis ihr bis zum Jahr 1910 ununterbrochen angeht. Von seinen Vordienstmannen sind besonders die Zeit als Kommandant der Kreuzer-Korvette "Algerine" (1889—91), als Kommandant des "Zweiten Flottens" (1896—98), als Vize-Admiral und Chef des Kreuzergeschwaders (1905—07) zu erwähnen. An Vize-Admiral v. Brittwitz ist die Stellung des Oberbefehlshabers in Danzig (1901—04) und zuletzt die als Chef der Marinestation der Ostsee (1906—10).

Am 15. Oktober 1910 erhielt Gaffron v. Brittwitz als Admiral 1. Stufe des Seewaffenrangs aus dem aktiven Dienst der Flotte vor.

wih anfänglich der 600-jährigen Anlässigkeit der Familie v. Brittwitz u. Gaffron in Schlesien durch das Vertrauen des Königs in das Herrenschaft beruht. Als weitere Wirkung und zugleich als Beweis des Vertrauens und der Anhänglichkeit seiner früheren Untergebenen wurde ihm im September 1908 die Ernennung zum Obermitglied des Marine-Vereins, Prinz Adalbert

von Preußen und im Februar 1913 die Ernennung zum Ehrenmitglied des Vereins ehemaliger Matrosen der Kaiserlichen Marine ausgestellt.

Der Admiral v. Brittwitz ist fünfundsiebzigjähriger aktiver Dienstzeit für die Entwicklung der deutschen Kriegsschiffe, für die Weltung der deutschen Flaggenschiffe Geese geleitet hat, kann nur der richtig würdigen, der noch, unter solchen Schwierigkeiten allmählich unsere Marine das wurde, was sie heute ist, nämlich ein Kriegsinstrument, vor dem sich sogar die mächtige englische Flotte in ihre Schen verzieht. An der Erziehung eines tüchtigen und selbständigen Mannes von Seeleuten, namentlich eines prächtigen Seemanns hat Admiral von Brittwitz seinen gemeinsamen Anteil.

Als zu Beginn des Weltkriegs erneut Befreiungen rege wurden, unteren blauen Jungen, die zu Wasser und zu Lande für Kaiser und Reich zu kämpfen und zu blauen wiffen. Die Zukunft sorgten sich zu erhalten durch Gründung einer Wohlfahrtvereingung unter dem Namen Marinebund, da stellte sich Gaffron v. Brittwitz an ihre Spitze. Die junge Bewegung fand bald tüchtige Anhänger und Förderer aus allen Kreisen des deutschen Volkes und fast alle deutsche Bundesstaaten sind ihr bereits beigetreten. Heute, an seinen Ehrentag, hat Admiral v. Brittwitz die freudige Genugung, daß sein Marinebund schon fast 60 000 Mitglieder zählt, über ein Vermögen von 200 000 Mark und über ein ansehnliches Verlagsunternehmen verfügt. Der Marinebund hat dieses Unternehmen gegründet, um nicht lediglich durch milde Beizen, sondern in erster Linie durch lebendige Arbeit seine Mittel zu Fluss und Stromen der Kriegsteilnehmer der Kaiserlichen Marine zu vermehren und über den Krieg hinaus sich ein festes Rücknetz für die Erfüllung seiner Wohlfahrtspflichten aufbauen zu lassen. Niemand zweifelt die heute, nach halbjährigen Wehen schon in einer Auflage von über 50 000 Exemplaren erscheinende Zeitschrift "Deutschland zur See", die zugleich in weiteren Kreisen des deutschen Volkes für den Flotten-gedanken werdend wirken soll.

Die verdienstvolle Leistung durch Gaffron v. Brittwitz wird überhört dem Marinebund aus in Zukunft eine geistliche Entfaltung bringen, und mit dieser Hoffnung verbinden wir den Wunsch, daß der Jubilar während seines Lebensabschnitts recht viel Freude an seinem verdienstvollen Werk erleben möge.



Admiral v. Brittwitz u. Gaffron

Unsere Kolonien

Randbemerkungen zur Kanzlerrede im Reichstag

Von Rudolf Wagner
I.

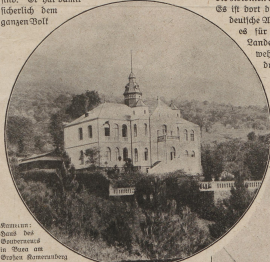


Kamerun: An der Watangafälle in der Gegend von Sibi

S „Unsere Kolonien“ hat der Reichskanzler am 5. April im Reichstag noch wie vor jene Gebiete genannt, die dem Deutschen Reich im Laufe des Krieges in Afrika, in Ostasien und der Südsee durch erdrückende Übermacht meuchlings entrissen worden sind. Er hat damit sicherlich dem ganzen Volk

Deutsch-Südwest in Stein gegraben steht: „Wo ein deutscher Mann in treuer Pflichterfüllung für sein Vaterland fallend begraben liegt, wo der deutsche Kar seine Fänge in ein Land geschlagen hat, dies Land ist deutsch und muß deutsch bleiben!“ Ob nun der einzelne von uns die Kolonien liebt oder nicht liebt, ist gleichgültig. Es ist dort deutsches Blut geflossen und ehrliebe deutsche Arbeit geleistet worden, und darum ist es für uns Ehrentasche, daß über diesen Landen auch in Zukunft die deutsche Flagge weht. Die Worte des Reichskanzlers drücken nur unser aller Gedanken aus: „Aufgeschritten von allen Verbindungen mit der Heimat, haben unsere Schutztruppen und Kandleute draussen unsere Kolonien sähe verteidigt und machen noch jetzt in Ostafrika dem Feinde jeden Fuß Bodn. heidenmütig freitig. Aber das endgültige Schicksal

unserer Kolonien wird nicht dort, sondern, wie Bismarck sagte, hier auf dem Kontinent entschieden. Und unsere Lage auf dem Kontinent wird uns wieder unseren Kolonialbesitz sichern und dem unerwünschten deutschen Unternehmungsgeist neue fruchtbare Tätigkeit in der weiten Welt eröffnen.“ Wie Herr v. Bethmann Hollweg die deutschen Kriegsziele überhaupt nur in großen Umrissen festgelegt hat, so hat er auch hinsichtlich unserer künftigen kolonialen Betätigung sich darauf beschränkt, festzustellen, daß wir selbstverständlich nach wie vor eine Kolonialmacht bleiben und dem unerwünschten deutschen Unternehmungsgeist neue fruchtbare Tätigkeit in der weiten Welt eröffnen“ wollen. Und der Staatssekretär des Reichskolonialamts, Dr. Solf, hat seinerseits schon wiederholt diesem ersten Willen der Regierung Ausdruck verliehen und sogar gelegentlich im Reichstag von einem erweiterten Kolonialbesitz gesprochen. Also darüber können wir Kolonialfreunde beruhigt sein: die Sprichwörtliche



Sierra Leone: Das deutsche Konsulat in Sierra Leone (Sierra Leone)

aus der Seele gesprochen. Zwar gibt es in Deutschland wohl auch heute noch Räume, die von kolonialer Betätigung jenseits des Meeres nicht viel halten. Sie einen, weil sie für langfristige Wechselsätze, die nicht von heute auf morgen etwas abwerfen, sondern zunächst einen erheblichen Kapitalaufwand erfordern, kein Verhältniß haben. Sie anderen, weil sie, nicht ganz mit Unrecht, der Ansicht sind, daß mit dem Kolonialbesitz unbedingte Beseelung Hand in Hand gehen müsse. Aber auch alle diese noch widerstrebenben Elemente sind mit uns Flotten- und Kolonialfreunden darin unbedingt einig, daß die uns gefohlenen Kolonien trotzdem noch „unsere Kolonien“ sind. Was der Deutsche hat, läßt er sich nicht mehr nehmen. Oder, wie einmal unser Kaiser gesagt hat und wie heute noch auf einem Regierungsdemal auf dem Friedhof am Waterberg im Fernen



Ostafrika: Am Strande von Lindi

Kolonisationskraft des deutschen Volkes wird auch nach dem Weltkrieg ihre Betätigungsfelder haben. Und die Engländer sollen sich nicht einbilden, daß wir ihnen die Welt, soweit sie noch unverteilt ist, als Monopol überlassen werden.

Die Deutschen sind von Urzeiten an ein Kolonialvolk gewesen und lassen sich diese Eigenheit nicht verkönnen.

Es ist von jeher ein beliebtes Mittel der Engländer zu unserer Verächtlichmachung gewesen, diese unsere Kolonisationskraft der Welt als einen Popanz vorzubalzen, den deutschen Unternehmungsgeist als „deutsche Gefahr“ hinzuzufügen, während England davor die Hand auf ein Gebiet nach dem andern legte, Schwache Völker bergewaltigte und vernichtete. (Man denke nur an die Burenstaaten!) In der ganzen deut-

lichen Geschichte ist kein Fall vorgekommen, der als Grundlage für diese Verächtlichmachung dienen könnte, in der englischen Geschichte sind solche Fälle alljährlich bis auf den heutigen Tag.

„Die neueste Ausgabe, uns zu verzeihen — sagte neulich der Reichslantier im Reichstags — ist die Behauptung, daß wir uns nach Beendigung des Krieges auf den amerikanischen Kontinent fürzen und als erste Provinz drüben Kanada zu erobern trachten. Kalküllos legen wir auch diese lächerliche aller Verächtlichungen zu den übrigen. Das ist dieselbe Phantasterei wie die Behauptung, wir hätten Absichten auf brasilianisches oder sonstiges süd-



Auf der Landungsbrücke von Vome



Zogo: Bild auf die Hauptstadt Vome



Südwesafrika: Lüderitzbucht, die Diamantenstadt



Südwesafrika: Swakopmund, die wichtigste Hafen- und Handelsstadt der Kolonie

amerikanischen Gebiet. Am unsern Polesin, um unsere Zukunft geht dieser Kampf. Für Deutschland, nicht für ein fremdes Stück Land klüden und Herben draußen Deutschlands Ehre.

Der Deutsche hat nie mit Gewalt Missioniert, sondern immer nur mit erster Kulturarbeit. Und so wollen wir's weiter halten. Wir werden gut dabei fahren.

Sehen wir uns doch einmal „unsere Kolonien“ an und die dort vollbrachten deutschen Leistungen, die den Ruhm der Engländer erregt haben. Rund 25 Jahre haben wir durchschnittlich diese Kolonien, durchwegs Gebiete, die gänzlich unskultiviert waren, bewohnt von reinen Naturvölkern. Was da draußen mit verhältnismäßig geringen Mitteln von uns geschaffen worden ist, kann sich sehen lassen, steht durchaus auf der Höhe des heimischen kulturellen Organisations-talents. Und was die Hauptfrage ist, es ist alles aus dem Nichts geschaffen. Schon unsere paar Wörter reden eine deutliche Sprache. Wir haben da nur einige Kulturschritte vorgeführt, die vor 20 Jahren noch nicht und die beinahe über befehlungslos aus hämmerlichen Stegwerkstätten bestanden. Heute sehen wir dort moderne Hafenanlagen mit elektrischem Betrieb, reinliche breite Straßen mit schmalen Häusern. In's Hinterland führen Eisenbahnen und haben es ermöglicht, daß auch dort ähnliche, eines Kulturvolks würdige Verhältnisse geschaffen oder in die Wege geleitet sind.

Doch davon werden wir an dieser Stelle ein andermal Näheres erzählen, jede einzelne Kolonie soll in ihrer wirtschaftlichen und kulturellen Entwicklung in der nächsten Zeit dargestellt werden. Heute wollen wir nur kurz die Interessen des deutschen Volkes an unsern Kolonialbesitz erwähnen, wie sie sich in den Handelsabzählen ausdrücken. Die nachstehende Tabelle gibt einen Überblick über den gesamten Außenhandel unserer Kolonien, wie sie die amtliche Statistik des Berichtsjahres 1912 ermittelt hat.

Gebiet	Waren-		Gesamt
	Handel	Verkehr	
	in M.	in M.	in M.
Südwesafrika	81 727 546	43 646 430	125,3
Kameroon	87 577 794	47 051 248	134,6
Zogo	21 380 724	10 057 761	31,4
Südwesafrika	71 034 839	38 845 591	110,0
Südwesafrika	21 293 995	10 621 912	31,9
Gesamt	191 018 868	102 612 742	313,6
Gesamt	263 559 964	173 451 676	437,0

Dazu kommt ferner unsere ostantische Kolonie Kiautschow. Dabei ist zu beachten, daß diese Summen, die natürlich im Vergleich zu den Zahlen des gesamten Außenhandels des deutschen Reiches bescheiden sind, doch nur vordringende Anlagen darstellen, denn die modernen Hafenanlagen, die Eisenbahnen und sonstigen Verkehrswege sind in der Hauptsache erst im Laufe der letzten zehn Jahre entstanden und beginnen jetzt zu wirken.



Bild auf Fort de Koef (Sumatra)

Niederländisch=Indien

Welle und
Lanzet der
Niederländischen
Wiederlandungs-
Truppen

seine Lage zwischen zwei Ozeanen, dem Großen und dem Indischen Weltmeere, sowie zwischen zwei Kontinenten, dem asiatischen und dem australischen. Man spricht deshalb von diesem Inselmeere in wissenschaftlichen Kreisen sehr vielfach unter dem Namen des Australasiatischen Mittlmeeres und zieht seine Grenzen durch den 24. nördlichen und den 15. südlichen Breitengrad sowie die Meridiane von 100° und 140° östlicher Länge. Man teilt die Inselgebiete des Malaiischen Archipels gewöhnlich in folgende Hauptgruppen ein: Erstens die großen Sundainseln, bestehend aus Java mit Madura, Sumatra, Borneo und Celebes, sowie einigen ihnen nabeliegenden kleineren Inseln; zweitens die kleinen Sundainseln, nämlich Bali, Lombok, Sumbawa, Flores, Timor, Sumba, Roti und verschiedenen kleineren Inseln; drittens die Molukken. Im Norden

von diesen mit Ausnahme eines Teils von Timor und Nordborneo den Holländern gebührenden Inselgebietes liegen die im Weste der Vereinigten Staaten von Nordamerika befindlichen Philippinen.

Die Nord- und Westgrenze des malaiischen Inselmeeres bildet das feste Land von Südostasien, doch weisen die nur wenig tiefen Meeresstraßen hier auf eine frühere Landverbindung zwischen Asien und dem Malaiischen Archipel hin, jedoch letzterer geologisch nichts anderes als eine unter Wasser gelaufene Fortsetzung von Südstaßen darstellt.

Nach Osten hin wird der Indische Archipel eigentlich durch die Rieseninsel Neu-Guinea und das Festland von Australien begrenzt, welche beide längs ihrer Küsten von Inseln, die in einem wenig tiefen Randmeere liegen, umringt werden. Neu-Guinea und der australische Kontinent sind dabei als zwei geologische „Horste“ oder zwei Teile der letzten Gebirge zu betrachten, die bei dem Herabfallen der ganzen einst zusammenhängenden Ländermasse des heutigen

Da das Ländergiege, in den heutigen Weltwirren stets auf der Lauer liegende gelbe Volk der Japaner wie die jüngsten Zeitungsberichte lehren, nach dem von Mutter Natur mit den herrlichsten Gaben so reich ausgestatteten großen Kolonialbesitz der Niederländer im fernen Osten listern seine Hand auszustrecken beginnt, so dürfte es wohl angebracht erscheinen, hier einmal die maritime und politische Lage dieses sonntigen Inselreiches, welches der Stützpunkt als den Malaiischen Archipel, der Naturforscher aber und der Dichter auch wohl als das Reich von Indulinde bezeichnet, mit kurzen Worten zu beschreiben. Man wird daraus ohne weiteres ersehen, wie notwendig es für unsere niederdeutschen Stammesverwandten ist, der Verteidigung dieses ihres wertvollen Kolonialbesitzes viel größere Aufmerksamkeit und Zutrags anzuwenden, als dieses bisher geschehen ist — wenn dazu überhaupt noch Zeit ist.

Der Malaiische oder Indische Archipel, dessen zahlreiche großen und kleinen Glande, ohne die Philippinen, einen Flächenraum von 1 699 751 Quadratkilometer bedecken, ist merkwürdig durch



Straße in Soerabaha



Im Hafen von Belawan (Soll) auf Sumatra

malaiischen Inselgebietes unter dem Meeresspiegel wie zwei mächtige Pfeiler nebeneinander stehen. — Die tiefe, bogenförmige und grabenartige Einsetzung des Meeressbodens in der See östlich von der Inselreihe Timor, Timor Laut, den Kleinen und Großen, sowie die tieferen Meerestellen im Osten von Halmahera (Makuluu) bilden geologisch die nördliche Grenze des malaiischen Archipels. Östlich von dieser Linie findet man die Inseln aufbauenden, sehr alten Teile der festen Erdrinde noch in ihrer ursprünglichen Lagerung, westlich von ihr aber liegt ein vollständig zerstücktes Inselgebiet, welches sich teilweise aus Resten der alten eingestunkenen asiatischen Festlandsmasse, teilweise aus jüngeren vulkanischen Gesteinsanbautungen, die im Meere entstanden sind, aufbaut. — Mit der polijischen und auch geographisch noch sich diese natürliche Grenze nicht, die westliche Neu-Guinea bis zum 141. Grad östlicher Länge noch als zu ihnen gehörig betrachtet. Deutsch- und Englisch-Neu-Guinea aber rechnet man gewöhnlich zu Australien.

Was nun die die malaiische Inselwelt umspülende See, das sogenannte Australasiatische Mittelmeer, angeht, so zerfällt letzteres, seiner Tiefe und der Gestalt des Meeressbodens nach, in zwei durchaus verschiedene Zelle. Die westliche Hälfte, sich hinziehend von der Südhalbkugel hinterindien, der Westküste der philippinischen Inseln bis zur Ostküste von Sumatra, der Nordküste Javas und der Straße von Malacca (Selebes) bildet eine sehr flache Seemulde, deren Wasser nirgends mehr als 200 Meter tief ist. Der Süd- und Westküste Borneos, der Ostküste Sumatras und der Nordküste Javas entlang ist die See noch viel tiefer, ja an vielen Stellen nicht mehr als 80 Meter tief. — Ihnen ganz anderen Charakter zeigt die westliche Hälfte des Australasiati-

schen Mittelmeeres. Hier fehlen die großen Inseln gänzlich und besteht das feste Land aus einer großen Anzahl kleinerer Eilande, welche teilweise in felsamer grobkörniger Form aus dem Wasser aufliegen und deren Klüften vielfach unter steilem Winkel tief in das Meer einsinken.

Man macht sich gewöhnlich von der Größe des malaiischen Inselmeeres und der darin gelegenen Eilande ein ganz falsches Bild. Sicherer deckt einen Flächenraum von nahezu $8\frac{1}{2}$ Millionen Quadratkilometern, und das von ihm eingeschlossene feste Land umfaßt fast ein Fünftel der ganzen Wasseroberfläche. Die Küsteninsel Borneo hat einen Flächeninhalt von 726 500 Quadratkilometern, ist also 2mal so groß wie die Niederlande; Sumatra umfaßt 467 236 Quadratkilometer (Deutschland zum Vergleich 540 777 Quadratkilometer), Celebes 200 132 und Java mit Madura 131 508 Quadratkilometer. Der niederländische Teil von Neu-Guinea hat allein eine Oberfläche von 397 204 Quadratkilometern; der Archipel der Philippinen aber eine solche von 236 182 Quadratkilometern.

Verschiedene geographische und ökonomische Verhältnisse des malaiischen Archipels trugen schon seit frühesten Zeit dazu bei, die Schifffahrt und den überseeischen Handel zu kräftiger Entwicklung kommen zu lassen. Die Lage in dem tropischen Monsungebiete machte

es leicht, sich hier auf die See zu wagen, weil man mit ziemlicher Sicherheit auf bestimmte Winde in den verschiedenen Jahreszeiten rechnen konnte. Auch muß der Ferkelung des Archipels in zahlreiche Inseln und die Erhebung derselben in lange Ketten die Schifffahrt sowohl vom asiatischen Festlande als zwischen den einzelnen Inseln sehr befördern. Auch das Bestehen eines ruhigen Mittelmeeres, welches durch die Inseln von dem großen Weltmeere abgeschlossen ist, sowie das gleichmäßige Klima, bei welchem die Monsunwinde nur wenig durch Sturm unterbrochen werden, mußte günstig auf die Schifffahrt einwirken. Dazu kam die außerordentliche Fruchtbarkeit des Landes.



Am Kai von Soll (Sumatra)

Java war schon im Altertum ein außerordentlich ergiebiges Reisland, das vor dem in seinem mittleren Teile sehr reich an Gold genannt wurde. Die östlichen Inseln des Archipels, die Molukken, besaßen großen Reichtum an vorzüglichen Gewürzen, und Sumatra war bereits von alters her ein berühmtes Pfefferland. Viele Landesprodukte und noch verschiedene andere riefen schon früh einen lebhaften Handel mit dem kontinentalen Indien, mit China, Persien und Arabien hervor.



Detailen der Niederländischen Kolonialarmee auf dem Exercierplatz von Sabang (Sumatra)

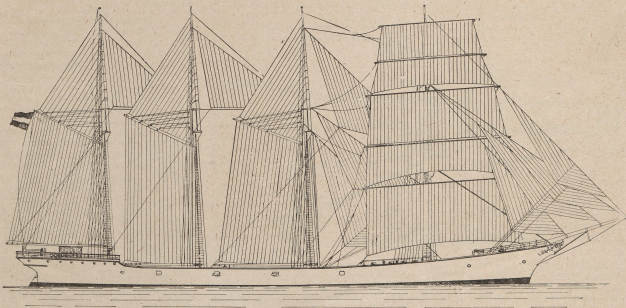


Abb. 1. Viermast-Schoner (Bartantine) „Beetboden“

Das Segelschiff

III.

Nur in der Abbildung 4 dieses Abschnittes dargestellte Schoner, auf dessen Eigenart wir weiterhin noch zu sprechen kommen werden, führt uns in seinen Epielarten bereits zu den Schiffen mit Raafestelung, und es dürfte unter diesen Umständen angebracht sein, diese Festlegung selbst, die in der Schiffahrt die größte Rolle spielt, zunächst zu erörtern und den Leser dabei gleichmäßig etwas tiefer in die Materie einzuführen.

Wir haben in Abbildung 2 und 3 Schiffen eines vollgetakelten Mastes, und zwar ist in Abb. 2 gemäßigten die Grundform eines solchen wiedergegeben. Wie ersichtlich, legt der ganze Mast sich aus drei Teilen, dem eigentlichen Mast und den sogenannten Stengen, von denen Bram- und Kopalmast aus einem Stück bestehen, zusammen. Wie gleich bemerkt sei, hat das Teilalter der Stahlrohr-Masten dazu geführt, in neuester Zeit auch Unter- und Maststenge in einem Stück herzustellen. So daß der ganze Mast hiernach, wie in der Abbildung 2 rechts, aus zwei Stücken besteht, was aber nichts mit der Bezeichnung der einzelnen Teile, die die gleiche bleibt, zu tun hat.

Jur Stöße des Mastes ist das sogenannte stehende Gut, im Gegensatz zu dem, zur Bedienung von Segeln und Raaen dienenden laufenden Gut, das wir teilweise bereits kennen gelernt haben, vorhanden, und zwar dienen, wie wir sehen, Quanten die gleichzeitig das Befestigen des Mastes erlauben, da sie mit Befestigen zu Strickleitern ausgeführt sind und Verduren aus Stänge nach den Seiten und nach hinten, während die Stänge die Befestigung nach vorn besorgen. Daß an einem Stag häufig auch ein Segel angebracht werden kann, haben wir bereits kennengelernt.

Fest, das heißt also im allgemeinen lediglich in der Horizontalebene beweg-

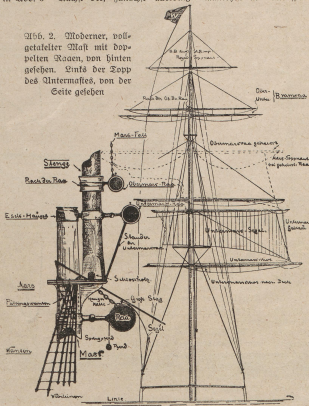
lich, ist an diesem Mast eine Raa (die des Unter- und Mastes) angebracht, und ihr Segel wird dabei einfach durch Vorholen der Schoten geleist. Mars-, Bram- und Kopalmast werden, nachdem die Schoten nach den Enden (Roden) der darunter liegenden Raaen ausgeholt sind, an ihrer Stenge bezogen (gebeißt), sind also außerdem in der Vertikalen beweglich an ihrer Stenge angebracht. Zum Besten dient, wie schon früher gesagt, das Fall, ein Flachszeug-System, das durch einen Auschnitt in der Stenge auf die Raa wirkt. — Nicht der, zunächst allerdings immerhin in

mäßigen Grenzen sich bewegenden Tendens, die Größe der Schiffe zu steigern, wuchs, besonders seit der Einführung des Dampfes in die Schiffahrt, vor allem die Notwendigkeit, an Menschen für die Bedienung zu sparen, wenn die Fabrikzeuge rentabel bleiben sollten, und man sich aus diesem Grunde genötigt, die Segel „handlicher“ zu machen und sie für die Bedienung durch eine geringere Handzahl einzurichten. Es geschah dies, wie wir in der Stenge rechts der Abb. 2 sehen, durch eine Teilung der Mars- und später, bei großen Schiffen, auch der Bramsegel in je ein Unter- und ein Obersegel. Die erteren, also Unter- und Obersegel, werden dabei wie die eigentlichen Untersegel durch Vorholen der Schoten geleist, während die Raaen an der Stenge fest angebracht sind, die Obersegel dagegen brauchen nur geheißt zu werden, ihre Schoten sind dauernd an den Roden ihrer Untertraaen befestigt.

Über weitere Einzelheiten an Raaen und Segeln, soweit dieselben hier in Frage kommen, dürfte die Abb. 3 genügende Auskunft geben. Erwähnt sei schließlich noch, daß man früher auch Ratter besaß, die an ihrem einzigen Mast eine solche volle Raatfelung führten.

Das Urbild des Schoners, der in Abb. 4 dargestellte Gaffelschoner, ist gemäßigten auch noch ein Verwandter des Ratters und seiner Epielarten und entlehnt, wenn man sich den Belanckheit von Bau und Schiff so weit nach vorn gerückt denkt, daß kein Segel schließlich wichtiger und größer als das vordere Gaffelsegel wird. Er führt dementsprechend nun hier seinerseits die Bezeichnung Großmast, während der vordere zum Schonerast wird. Zwei Schonerformen vor dem Hauptsegel ergeben dann den Dreimastgaffelschoner, und wir werden später noch sehen, daß die Vorfänge dieses Typs, die sich im wesentlichen auf seine ver-

Abb. 2. Moderner, vollgetakelter Mast mit doppelten Raaen, von hinten gesehen. Unten der Lopp des Unterastes, von der Seite gesehen



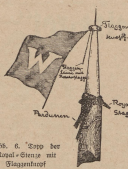


Abb. 8. 'Topp' des Viermast-Schiffes mit Flaggen-Kantel

selben Grundrissen, die wir in vorgehendem kennen gelernt haben. Obgleich man früher den festen Mast des Vollschiffes nach einem vierkantigen und befestigten Masten-Aufstellung, so ergab sich eine Tafel, die

vollkommen logisch als Viermast-Schiff bezeichnet werden kann.

Die Viermast-Schiff hat lange Zeit hindurch die bedeutendste Rolle unter den überoceanischen Schiffen gespielt und tut dies in gewissen Sinne wohl auch noch heute, da sie eine für 3000-4000 Tonnen recht wohl ausreichende Untertheilung der Segel gewährt. Das große Vorsegel sowie die zwischen den beiden letzten Masten günstig anbringbaren Stagesel ergeben eine erhebliche Vergrößerung der Segelfläche, ohne dabei die Bedienung sonderlich zu erschweren, und tatsächlich wird eine selbst sehr große Viermast-Schiff im Falle mit der Befestigungshöhe eines Vollschiffes auskommen können.

Das Viermast-Schiff (also die vollgetakelte Raaken) war der nächste Schritt, es ist jedoch verhältnismäßig selten und wurde bald von dem Fünfmast-Schiff, der gleichfalls sowohl als Bark und Sclener als Vollschiff ausgeführt worden ist, verdrängt.

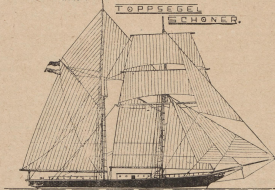
Außerhalb dieser regelmäßigen Fortentwicklung des Vollschiffes finden wir sodann noch einige Spezialtypen, die in wesentlichen darauf hinauslaufen, mit den Vorteilen der großen Segelflächen die leichte Bedienung der jeweiligen Befestigungsform zu verbinden. So hat sich der bereits beschriebene Dreimast-Schoner zu einem Viermast weiterentwickelt, über dessen Benennung sich selbst die Gelehrten auf diesem Gebiet noch nicht recht einig sind, und für den man den Namen Barantine gefunden hat, der allerdings, wie gesagt, noch nicht endgültig angenommen ist. — Weiter haben die Amerikaner, die für diesen Typ stets eine besondere Vorliebe gehabt haben, den einfachen Caffel-Schoner in diesem Sinne fortanzuwenden versucht und es bis

zu einem Siebenmaste gebracht, nachdem der Viermaste, dieser Art längst ein beliebiger und bewährter Typ in der amerikanischen Küstenfahrt war, allerdings sind nur wenige Fahrzeuge, die jedoch dem größten Fünfmast-Vollschiff speziell der deutschen Flotte, die in dieser Beziehung seit Jahren an der Spitze marschieren, nicht nachsehen, gebaut worden, da sie die Hoffnungen, die man an sie geknüpft hat, nicht völlig erfüllt haben. — Hand in Hand mit diesen Fortschritten ging jedoch, wenn auch unter mancherlei Schwierigkeiten, der Erfolg der althergebrachten Tafel-Anordnungen durch modernere und zweckentsprechendere Hilfsmittel.

Es würde den Rahmen dieser Aufzählung bei weitem überschreiten, wenn wir versuchen wollten, auf diesem Gebiet in Einzelheiten einzugehen, und es findet sich vielleicht einmal später Gelegenheit, das eine oder andere gesondert zu behandeln, soweit es von allgemeinem Interesse ist. Immerhin wollen wir jedoch kurz das Wesentlichste dieser Fortschritte geschildern, der Drahtwinden, die die Bedienung dieser Schiffsrufen ganz wesentlich leichter gestalten. Die Drahten sind, wie gleichfalls bereits erwähnt, Taut, beziehungsweise Flaschenzüge, die dazu dienen, die einzelnen Raaken in ihrer Horizontalebene zu bewegen, also sie nach dem Winde zu stellen. — Mit diesen Winden nun geschieht das Drahten gleichzeitig für die drei unteren Masten an jedem Mast durch zwei Mann, welche mittschiffs (also gesäubert und trocken) furbeln, und zwar gleichzeitig für beide Seiten; es werden a. D. die Lud-Drahten gefestert und gleichzeitig die Re-Drahten geholt, so daß die drei Raaken in jeder Lage

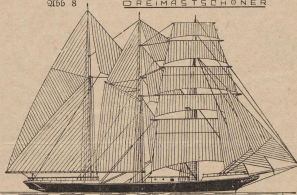
während des Drahtens festgehalten werden. Das Herumwerfen der Raaken beim Winden geschieht sehr leicht durch Ausstapeln der Trommeln, eine Drahtbremse ermöglicht es, die Bewegung

Abb. 7



nach Belieben zu hemmen. Nach dem Drahten müssen nur noch die Strectfäden, die vor dem Drahten losgeworfen sind, kurz fest geholt werden. Wer die Arbeit und Anstrengung kennt, die

Abb 8



auf einem älteren Schiff die Verlegung der Drahten bei schlechtem Wetter sollte, wobei die Leute mit einem überformenden Brecher mindestens sicher reimen konnten, wie diese Erfindung der Neuzeit kaum ohne Reid betrachten können.

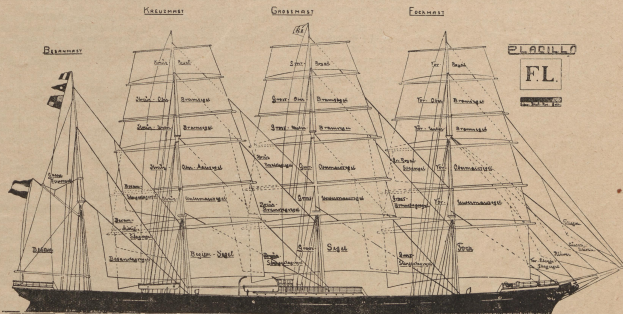


Abb. 9. Viermast-Bark 'Nacilla', einer der besten Segler unserer Handelsflotte. Im Befanzug das Signal Z. D. 2. 'Ich wünsche Ihnen eine gute Reise'.



Was der Seemann erzählt

Dem Walfisch, dem Hering und dem Walfischjäger.

Wir lesen in der „Deutschen Wochenzeitung“ für die Niederlande und Belgien“ die folgende tiefseiner Parabel: Es war einmal ein großer unerfährlicher Walfisch, der schwamm durch alle Meere und fraß alles auf, was ihm gutdünkte. So kam er denn auch ins Reich der Heringe, Sprotten und Sardellen und ängstigte die armen Fische gar sehr; keinen ließ er heraus oder herein, bevor er ihn genau abgemogelt hatte, ob er auch fett genug für ihn sei, und wenn das so war, dann fraß er ihn. Darüber waren die Heringe, Sprotten und Sardellen, die bisher froh auf ihre Freiheit im Meer gewesen, sehr traurig. Da tauchte eines Tages neben dem Walfisch ein Jäger auf, der tief den gemäßigtesten Fischen zu: „Seid nicht bang, ich werde ihn töten!“ Und er warf dem dicken, fetten Walfisch eine Harpune nach der anderen in den speidigen Leib, so daß er viel Blut verlor und so laut häufte, daß man es in der ganzen Welt hörte. Die Heringe waren aber dem guten Jäger dafür durchaus nicht dankbar. Die meisten von ihnen hatten vor Angst schon die Besinnung verloren oder waren an den Tribut, den sie dem Walfisch zahlen mußten, gewöhnt; und andere riefen dem Jäger zu: „Du bist ein Schelm, denn du willst uns selber essen, du Hungerleider!“ Nur wenige lachten beim Jäger Schuß und waren ihm dankbar, daß er auch für ihre Freiheit im weiten Meere kämpfte.

Als nun der Walfisch soviel Blut verloren hatte, daß er sein Ende nahen fühlte, schwamm er in sein Reich zurück.

Jetzt waren auch die dem Jäger feindseligen Heringe, Sprotten und Sardellen ihres Lebens wieder froh und langten vor Freude um die Krählschwärme ihrer Genossen; sie schwammen zum Jäger hin und dankten ihm für ihre Rettung. Der aber sagte: „Ihren Dank begehre ich nicht. Schwimmt wohin ihr wollt. Das Meer ist groß genug und ich habe euch ja noch nie gequält. Ich will aber von euch nichts mehr wissen!“ —

Amid der Backsfiße.

Schon oftmals hat sich Mutter Natur mit ihrem Fadenlaßten Scherze erlaubt, die dem davon in Mitleidenschaft gezogenen nicht immer angetan sind. Dies war auch der Summer Kapitän Jentzen, dem seine Aale, die in der Form einem am Platz heruntergelaufenen Stearindropfen gleich, war mit der schmutzigen bläulichen Bemalung, die bei Vereinfassungen bestimmter Natur (schloß ins Blaue hinüberwechselte. Daß er nun gar an der Verschönerung seiner Gattin, wie er wenigstens behauptete, vollständig unschuldig war, das ärgerte ihn am meisten. Dimala hatte er es schon erzählt, daß er sich keine Aale erkoren hatte, als er sich an Bord eines Walfischjägers betraf. Es gab jedoch genug kühnen Menschen und selbst unter seinen Stammitzgenossen „Im Schwedischen Hering“, die an diese Ursache nicht

recht glauben wollten, vielmehr der Überzeugung waren, daß die eigentliche Veranlassung in der Vertilgung beträchtlicher Mengen Alkohol zu suchen war. Da er wollte einen rielendhaften Durst, das bestritt auch Kapitän Jentzen nicht, doch auch hierin wollte er vollständig unschuldig sein. Er hätte ja gern seinen Durst mit Wasser gelöscht, doch hatte er

herhaften Schlaf genommen hatte. Ich besand mich an Bord der Hamburger Bart „Annemarie“ auf der Fahrt nach Batavia. Die Fahrt ging flott vonstatten, bis uns plötzlich in der Nähe des Äquators eines jener Gewitter überrastete, bei dem es nicht tropfen, sondern pfägenweise dem Himmel gießt, so daß wir im Augenblick alle Teintwasserbehälter freisch aufgefüllt hatten. Aber auch ebenso schnell war alles vorüber. Die Sonne brannte uns mit unverminderter Kraft mehr als vorher auf den Schädeln. Dazu hatten wir vollständige Windhille bekommen, so daß sich die See wie ein Spiegel ausbreitete, nicht eine Raubspitze lief über das Wasser. Tagelager schon traben wir mitten auf dem Jändischen Ocean. „Junges, was wir! Zug das hier! Die Hilt! Da ist nicht to beklagen!“ Wenn irgend jemand ein Loch in seinem Hemde hatte, gab die Haut in ein paar Minuten Blasen, das Besch quoll überall aus den Nähten, wir mußten Schöße anziehen, weil wir mit bloßen Füßen nicht mehr auf dem Oberdeck gehen konnten; wenn man ein Stück Metall anfaßte, auf das die Sonne schien, verbrannte man sich die Finger, und überall regnete es Meer, der vom stehenden Tauwerk abföhmols und wie Wasser herunterließ. Unserm Steuermann, der eine Viertelstunde in der Sonne gestanden hatte, waren die Metallhölzer von seiner Jacke abgeblömo'en. „Ich glaube, ich habe in meinem Leben nie et getrunken wie in jenen Tagen, natürlich nur Wasser, denn eriens gab es nichts andres, und das hatte ich mir, wie ihr wohl wißt, aus starken Getränken nie etwas gemacht. Aber obwohl wir uns den Leib bis zum Wachen vollpumpten, wollte es nichts helfen, und wenn es noch drei Tage so weitergingen wäre, hätten wir keinen Tropfen Teintwasser mehr im Schiffe gehabt.“

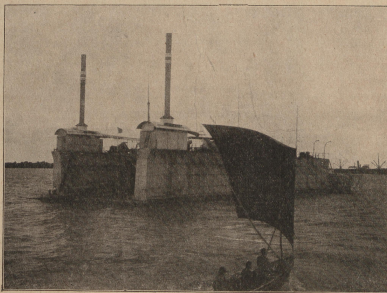
Verarbeitet wurde bei der gräßlichen Hitze natürlich nicht, nur daß wir das Deck nah hielten, damit es nicht anbrannte, aber das hatte auch seine Schweregeleht. Das daraufgegozene Wasser verdunkelte so schnell, daß das Schiff wie in einem Dampfnebel gehüllt war und man kaum einige Schritte weit sehen konnte. Dabei brannte die Sonne immer heißer, sie ließ wie mit Nadeln, uns begann die Luft auszugehen, so daß wir wie Petmale pulksten. Wir wunderten uns nur, daß die Hitze dies ausbahlen konnten und nicht gebraten wurden. Da endlich, als die Not am größten, verfinsterte sich der Himmel und brachte uns mit einem köstlichen Gewitter endlich den lang ersehnten Wind, der uns den Rest unserer Reise sehr bald beendigen ließ. Daher, meine Herren, habe ich meinen Durst, der durch nichts mehr zu stillen ist, am allerwenigsten durch Wasser. Das ist auch der Grund, weshalb ich die Schiffahrt an den Tagelängen mußte. Ich hätte elendig verdursten müssen oder hätte das bishigen Wasser, was so ein Schiff mit auf die Reise nimmt, für mich allein verbraucht.“ H.R.L.

Hüte dich, England!

Hüte dich, England, o nimme dich in acht,
Schwarz liegt das Wellmeer, wie drohende
Nacht;
Spielend der Flügel des Sturms drüber wüßst,
Krönt jede Welle mit schneeweißem Schiß;
Oftwärts der kommende Sonntag loht,
Sireut auf die Kanten heißflammendes Rot.
Kennst du die Farben? — Fühlst du die Macht?
Hüte dich, England — nimme dich in acht!

Rühmt dich, des Ozeans Beherrscher zu sein,
England, Altenglond — die Sturmögel
schrei!
Stahlharte Flieger umschwirren dein Land,
Stahlharte Caucher umkreisen den Strand,
Was sie dir singen, ist Unheil und Not,
Was sie dir bringen, Ueberden und Cod —
hörst du den Kampftruf? — Er gilt deiner
Macht,
Hüte dich England — nimme dich in acht!
Sophie Gräfin von Waldburg-Syrgenstein.

es sich übergetrunnen und außerdem sollen bei fanntlich Flüssigkeiten in möglichst tonzentrierter alkoholischer Form die beste Abhilfe sein. So hatte es sich Kapitän Jentzen erzählen lassen und daran glaubte er heiß und fest. „Dah ich solchen Durst habe, das kann mir nur der nachfühlen, der schon ähnliches erlebt hat“, begann Kapitän Jentzen eines Abends zu erzählen, nachdem er sich seinen Zornhösel freisch gestopft und einen



Kamerun: Das Schwimmbot im Hafen von Duala (Text siehe Seite 34)

