13. 5. 1918

Stadtbücherei Elbing

Heft 19 — 3. Jahrgang 1918 Einzelheft 15 Pfennig Vierteljährlich M. 1,95

Deutſchland zur See

Unabhängige Wochenſchrift
zur Förderung der deutſchen Seegeltung und der deutſchen Flottenpolitik
Zeitſchrift des Eingetr. Vereins „Marinedank“, Berlin SW 68
Herausgeber: Vize-Admiral z. D. Hermann Kirchhoff

Zum U-Boot-Krieg. / Von Hermann Kirchhoff, Vize-Admiral z. D.

Die Wichtigkeit des Wirkens unſerer U-Bootwaffe tritt gerade jetzt, während der großen Angriffsſchlachten im Weſten, beſonders klar hervor. Nunmehr, wo unſerem Todfeind England ſolche ſchweren Verluſte an Mannſchaften und Kriegszeug zugefügt ſind — die Verluſte an letzterem betrugen ungezählte Milliarden an Wert —, da iſt es die hohe Aufgabe unſerer wackeren U-Boote, nach Möglichkeit zu verhindern, daß aus England, dann auch aus Amerika, der dem britiſchen Feſtlandheere ſo außerordentlich notwendige Erſatz in größerem Umfange zugeführt werde.

Nach allen Berichten des Admiralſtabes und anderen Quellen geſchieht das auch in hervorragendem Maße. Es finden jetzt weit mehr Verſenkungen im öſtlichen Teile des engliſchen Kanals ſtatt als zuvor. Oft gelingt es erſt nach hartnäckigen Gefechten, die mächtigen, bewaffneten, größeren und kleineren Zufuhrdampfer aus den außerordentlich ſtark geſicherten Geleitzügen herauszuſchießen. Manchmal iſt auch nur von einem einzigen, unter außerordentlich ſtarkem Geleit fahrenden Dampfer berichtet worden, der natürlich beſonders wertvolle Ladung an Bord führte.

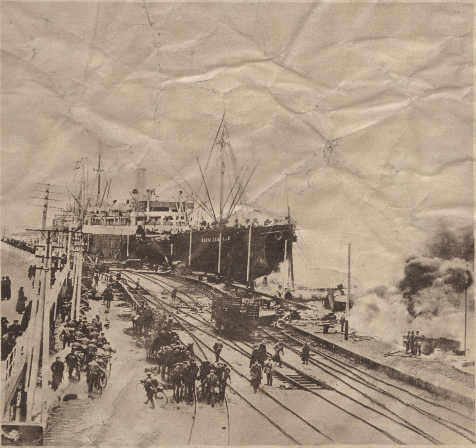
Die Klagen in England über den kürzlich mehr und mehr ſchwindenden Schiffsraum nehmen in erfreulicher Weiſe ſehr zu. Alle erſten Blätter füllen darüber lange Spalten aus, in denen ſie auch die unwahren Angaben der einzelnen Behörden zurückweiſen. Hat dann einmal ein engliſcher leitender Staatsmann wahrheitsgemäße Angaben gebracht, ſo folgt bald das lügenhafte Gerede anderer Machthaber, um die erregte öffentliche Meinung wieder etwas zu beruhigen. Die beiden erſten Monate des zweiten Jahres uneingeſchränkten Unterſeebootkrieges ergaben 680 und 689 Tauſend Tonnen an Verſenkungen, alſo noch immer 116 mehr, als vor mehr denn Jahresfriſt für jeden Monat angenommen ward.

Gleichlautend wie die Klagen über die Zunahme der Verſenkungen, ſind die über die Abnahme der Zahl der Neubauten, wofür verſchiedene Umſtände maßgebend ſind. Es fehlt einerſeits an den erforderlichen Rohſtoffen — die Stahlknappheit iſt bereits über 65 % groß geweſen —, andererſeits an geübten Arbeitern. — Und noch eine bedenkliche Tatſache mußten die britiſchen Führer zugeben, daß nämlich die Zahl der Arbeiter an beſchädigten und der Überholung bedürftigen Schiffsmaſchinen und Schiffen ſelbſt in erſchreckendem Maße zugenommen habe. Auch erforderten gerade ſolche Wiederherſtellungsarbeiten beſonders geübte Arbeiter und längere Zeit, als dies für Neubauten nötig ſei.

Ebenfalls iſt die Zahl der nötigen Umbauten ſehr geſtiegen, da es den Unſrigen in den letzten Monaten öfter glückte, große Petroleum-Tankdampfer zu vernichten, welche der Flotte das unbedingt benötigte hohe Maß von Brennſtoffen zuführen. Für ſolche, ſehr umſtändliche Umbauten bei anderen Dampfern hat die engliſche Regierung vor wenigen Wochen über 70 Millionen Mark anweiſen müſſen. Und das, obwohl Amerika aus den Mexiko-Fahrten über die Hälfte der Tankdampfer in die Europafahrt eingeſtellt hatte.

Die Geleitzüge ſelbſt verſchlingen ferner unendlich viele Dampfer, Kohlen und vor allen Dingen auch Zeit, ſowohl bei ihrer lange dauernden Zuſammenſtellung als bei den länger währenden Fahrten, wie ſelbſt unſere Feinde zugeben.

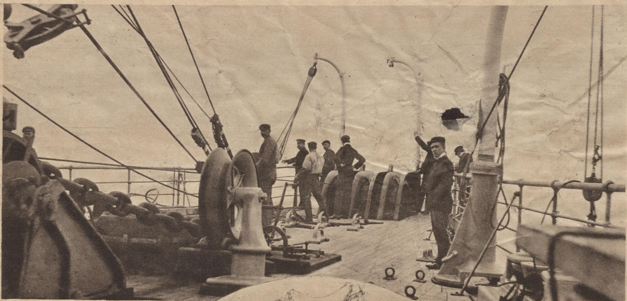
So trifft vieles zuſammen, um unſerem Todfeind, der ſchon einzuſehen beginnt, daß er den Krieg tatſächlich verloren hat, den Ernſt der Lage deutlicher vor die Augen zu führen und über kurz oder lang dahin zu bringen, ſich unſerem Willen zu beugen. Erſt dann erhalten wir den ſo heiß allerſeits erſehnten Frieden.



Groß

Zur Landung deutſcher Truppen in Finnland.
Ausſchiffen von Truppen in Hangö. Rechts ein brennendes U-Boot-Mutterſchiff

47



Vorderdeck des Kabeldampfers „Stephan"

Die Nervenſtränge des Weltverkehrs

I. Das Legen der Seekabel

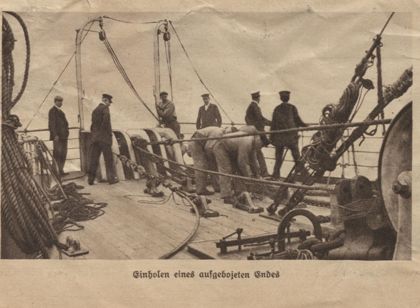
Anbordnehmen des Lukasankers

Wenn es noch eines Beweiſes für die außerordentliche Wichtigkeit unabhängiger Drahtverbindungen nach überſeeiſchen Gebieten bedurft hätte, ſo wäre er durch den Weltkrieg in nicht mehr zu überbietender Schlüſſigkeit erbracht worden. Was England, geſtützt auf ſein weitverzweigtes Kabelnetz, an ſkrupelloſer Beugung der geſchichtlichen Wahrheit in dieſen vier Kriegsjahren leiſten konnte und auch jetzt noch leiſten kann, wäre nie möglich geweſen, wenn auch Deutſchland eine größere Anzahl jener unterſeeiſchen Drahtverbindungen zu ſeiner Verfügung gehabt hätte, die man mit Recht als die Nervenſtränge des Weltverkehrs bezeichnen kann. Mit dem ſicheren Spürſinn des geriebenen Geſchäftemachers hat England früh erkannt, welcher wirtſchaftliche und moraliſche Nutzen aus einem gut ausgebauten Kabelnetz zu ziehen ſei, und ſeit es im Jahre 1851 gelungen war, zwiſchen Dover und Calais die erſte, für einen praktiſchen Betrieb brauchbare Telegraphenlinie unter See herzuſtellen, wußte es, dank ſeiner über das ganze Erdenrund verteilten Beſitzungen und Stützpunkte, ein britiſches Kabelnetz herzuſtellen, das mit einer Länge von über 500000 Kilometer das kaum 40000 Kilometer lange, unter deutſcher Kontrolle ſtehende Kabelnetz um mehr als das Zehnfache überſteigt. Und da mit Beginn dieſes Krieges die deutſchen Kabel faſt mit einem Schlag unſerer Benutzung entzogen wurden, ſo konnte England ungeſtört die ganze Welt mit ſeinen Lügennachrichten überſchütten, ohne daß wir die Möglichkeit gehabt hätten, dem in irgendwie wirkſamer Weiſe entgegenzutreten. Wie es den Briten gelingen konnte, dieſe ungeheure Überlegenheit im Kabelverkehr zu erreichen, möge einer ſpäteren, beſonderen Darlegung vorbehalten bleiben. Es ſei nur kurz darauf hingewieſen, daß ſich England geradezu ein Monopol für die Herſtellung und das Legen von Kabeln zu ſichern wußte und dieſe Monopol-Stellung auch ſchon während der Friedenszeit rückſichtslos ausnutzte. Dies zeigte ſich beiſpielsweiſe in ſeiner ganzen Nacktheit, als es während des Burenkrieges ſämtliche Telegramme, auch die der neutralen und befreundeten Staaten einer ſtrengen Zenſur in Aden unterwarf, von der ſelbſt die Telegramme der fremden Regierungen, beiſpielsweiſe die der deutſchen Regierung an das Gouvernement in Deutſch-Oſtafrika, nicht verſchont blieben.

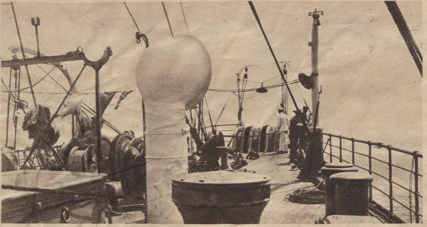
Natürlich war England beſtrebt, mit allen ehrlichen und unehrlichen Mitteln dieſe ſeine Vormacht- und Monopolſtellung auf dem Gebiete des internationalen Nachrichtenverkehrs aufrechtzuerhalten, und es ließ alle Künſte ſeiner Scheelſucht ſpielen, um das Aufkommen und Gedeihen der in den letzten zwei Jahrzehnten nach und nach entſtandenen deutſchen Kabelgeſellſchaften zu hintertreiben. Es waren dies die Deutſche Seetelegraphen-Geſellſchaft, die Beſitzerin des als Anfangsſtrecke eines deutſch-amerikaniſchen Verbindung gedachten Kabels Emden—Vigo (Spanien), das 1896 gelegt wurde; die Deutſch-Atlantiſche Telegraphengeſellſchaft, die 1899 zur Herſtellung eines deutſch-amerikaniſchen Kabels über die Azoren gegründet wurde; die Oſteuropäiſche Telegraphengeſellſchaft, die den Zweck verfolgte, eine von den engliſchen Mittelmeerkabeln unabhängige Kabelverbindung Berlin—Konſtantinopel durch ein Kabel von dem rumäniſchen Hafen Konſtanza nach der Hauptſtadt des Osmanenreiches durch das Schwarze Meer herzuſtellen; die Deutſch-Niederländiſche Telegraphengeſellſchaft, die im Stillen Ozean über die deutſche Karolineninſel Jap drei Kabel verlegte; endlich die Deutſch-Südamerikaniſche Telegraphengeſellſchaft, welche durch ein Kabel Emden—Teneriffa—Monrovia—Pernambuco eine von britiſchen Linien unabhängige Verbindung mit Südamerika herzuſtellen bezweckte.

Um dieſen Geſellſchaften die Möglichkeit ſelbſtändigen Gedeihens zu ſichern, war es naturgemäß nötig, auch die Kabelfabrikation von dem britiſchen Weltmonopol zu befreien, ein Ziel, das durch die 1899 gegründete erſte deutſche Seekabelfabrik, die „Norddeutſchen Kabelwerke" zu Nordenham an der Weſer, aufs wirkſamſte erzielt wurde. Alle deutſchen Kabellinien, mit alleiniger Ausnahme des Kabels Emden—Vigo und des erſten deutſch-atlantiſchen Kabels Emden—Azoren—New York, und außerdem zahlreiche ausländiſche Linien ſind von den „Norddeutſchen Kabelwerken" in den zwei Jahrzehnten ihres Beſtehens gelegt und damit zugleich der Beweis geliefert worden, daß dieſe deutſche Gründung den alten britiſchen Kabelfabriken an Leiſtungsfähigkeit in nichts nachſteht.

Doch all dieſe Dinge mögen, wie geſagt, einer ſpäteren Darſtellung vorbehalten bleiben. Heute wollen wir uns einmal klarmachen, wie ein Seekabel gelegt wird. Der Direktor der Deutſch-Südamerikaniſchen Telegraphengeſellſchaft zu Köln, Poſt-



Einholen eines aufgebojeten Endes



Vorderdeck des Kabeldampfers „Stephan“

rat H. Pfitzner, hat ein ſehr aufſchlußreiches Buch über „Die unterſeeiſchen Telegraphenkabel“ (Schaffſteins Grüne Bändchen) geſchrieben, das dieſen Ausführungen zugrunde gelegt iſt und dem wir im folgenden auszugsweiſe das Kapitel über die Legungsarbeiten entnehmen:

„Geſetzt den Fall, es ſoll zwiſchen den Punkten A und B ein Seekabel ausgelegt werden, ſo geſtalten ſich die Arbeiten folgendermaßen. Das Kabel wird von der Fabrik in den Kabeldampfer übergeladen und vor der Abfahrt nochmals auf das genaueſte elektriſch geprüft. Hat die Prüfung ein gutes Ergebnis, ſo geht der Dampfer in See und verlegt zunächſt das Küſtenkabel bei A. In den meiſten Fällen iſt das Meer in der Nähe der Küſte ſo flach, daß die verhältnismäßig tiefgehenden Kabeldampfer nicht nahe heranfahren können. Es werden daher Leichter benutzt, die von Dampfbarkaſſen geſchleppt werden. Ein anderes Mittel, das Küſtenkabel vom Dampfer an Land zu bringen, beſteht darin, daß zunächſt einSeil oder eine Stahltroſſe nach dem Lande verlegt wird. Das Ende der Troſſe wird auf dem Schiff mit dem Kabelende verbunden und dieſes in das Waſſer gelaſſen. Dabei werden an das Kabel in angemeſſenen Abſtänden mit Luft gefüllte Gummiſäcke gebunden, die das Kabel ſchwimmend erhalten. Auf dieſe Weiſe kann es ohne Mühe an Land gezogen werden. Hier wird es entweder in ein beſonderes Kabelhäuschen oder auch unmittelbar in die künftige Kabelſtation eingeführt und mit einem Telegraphenapparat oder mit elektriſchen Meßinſtrumenten verbunden. Während der folgenden weiteren Verlegung des Seekabels werden dieſe Inſtrumente ununterbrochen von beſonders dazu beſtimmten Beamten oder Ingenieuren (der ſogenannten Kabelwache) beobachtet, ſo daß mit dem Kabeldampfer eine dauernde Verſtändigung möglich iſt. Der Dampfer ſpleißt nun die folgende Kabeltype an das Küſtenkabel an und beginnt weiter ſeewärts auszulegen. Das in demſelben Tank befindliche Kabel, mitunter auch das Kabel ſämtlicher Tanks, iſt bereits in der Fabrik zu einem einheitlichen Kabel verbunden. Das andere Ende liegt im Meßzimmer des Dampfers an empfindlichen Meßapparaten, mit deren Hilfe ununterbrochen kontrolliert wird, ob das Kabel während der Legungsarbeiten, die nunmehr Tag und Nacht vor ſich gehen, ſeine in der Fabrik feſtgeſtellten elektriſchen Eigenſchaften beibehält. Das Abrollen des Kabels erfolgt über das Heck des Schiffes durch ſein Eigengewicht. Damit es aber nicht zu raſch, ſondern nur genau in dem Maße abläuft, daß es ſich dem Meeresgrunde allenthalben anſchmiegt, iſt es in drei oder mehr Windungen um die große Trommel der Kabelauslegemaſchine gewickelt. Die Trommel ſelbſt ſteht mit einer Bremsvorrichtung in Verbindung, und durch dieſe wird der Ablauf des Kabels je nach der Tiefe, über der ſich das Schiff gerade befindet, ſorgfältig geregelt.

Sobald die Meßinſtrumente eine Unregelmäßigkeit anzeigen, wird der Dampfer ſofort geſtoppt, und man holt das abgelaufene Kabel ſo weit herein, bis die fehlerhafte Stelle an Bord iſt.

Auch durch den Eintritt von ſchlechtem Wetter kann die Legung eine Unterbrechung erfahren. Allerdings wird für eine ſolche Expedition die günſtigſte Jahreszeit ausgewählt. Trotzdem kommt es natürlich mitunter vor, daß der Dampfer in einen Sturm gerät. Dem leitenden Ingenieur erwächſt dann eine ſehr große Verantwortung, ob er die Weiterlegung wagen ſoll oder nicht, Im letzten Fall muß das Kabel gekappt werden. Um die Auffindung des Endes zu erleichtern, wird es, falls die Umſtände nur irgend geſtatten, an einer Boje befeſtigt, bevor man es ins Meer gleiten läßt.

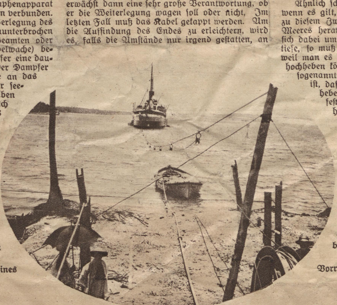
Wenn der Damp in der Nähe von B an dem Punkt ankommt, von wo das Küſtenkabel zu legen iſt, wird das ſeegehende Ende an einer Boje befeſtigt; ſodann erfolgt die Legung des Küſtenkabels in derſelben Weiſe wie bei A. Schließlich wird das Küſtenkabel mit dem anderen Kabel zuſammengeſpleißt: Das große Werk iſt dann lücklich beendet.

Selbſt bei dieſen Schlußarbeiten können beſondere Zwiſchenfälle noch unliebſame Überraſchungen bringen. Ein Beiſpiel dafür bietet die Legung des Kabels Emden — Teneriffa der Deutſch-Südamerikaniſchen Telegraphengeſellſchaft. Die Arbeiten waren mit großer Regelmäßigkeit ohne irgendwelchen Zwiſchenfall vor ſich gegangen, und der Kabeldampfer „Stephan“ der Norddeutſchen Seekabelwerke wollte das Kabelende vor Santa Cruz aufbojen. Es herrſchte eine ziemlich rauhe See, und da bei dieſer Arbeit der Dampfer nur ganz wenig Fahrt machen konnte und alſo dem Steuer nicht recht gehorchte, wurde durch einen Windſtoß das Heck des Dampfers gegen das Kabel getrieben. Dieſes kam in die Schraube, wurde von ihr glatt abgeſchnitten und verſank vor den beſtürzten Geſichtern der Ingenieure in eine Tiefe von etwa 3000 Metern. Das Wiederauffiſchen geſtaltete ſich, weil das Wetter ſchlecht blieb, zu einer ſehr mühſamen Arbeit. Erſt nach 14 Tage währenden Verſuchen gelang es, das Kabel wiederzufinden.“

Ähnlich ſchwierig geſtalten ſich die Arbeiten, wenn es gilt, Störungen zu beheben und wenn zu dieſem Zwecke das Kabel aus der Tiefe des Meeres heraufgeholt werden muß. Handelt es ſich dabei um eine Strecke mit großer Meerestiefe, ſo muß das Kabel durchſchnitten werden, weil man es ſonſt nicht bis zur Waſſeroberfläche hochheben könnte. Hierzu bedient man ſich des ſogenannten Lukasankers, der ſo eingerichtet iſt, daß er das Kabel faßt, es beim Hochheben durchſchneidet und das eine Ende feſthält, ſo daß es mit dem Anker hochgewunden werden kann. — Aus dieſen kurzen Darlegungen iſt ſchon erſichtlich, daß das Legen und Unterhalten von unterſeeiſchen Kabeln nicht nur eine ſehr ſchwierige, ſondern auch eine entſprechend koſtſpielige Sache iſt, koſtet doch ein einziges Kabel zwiſchen Deutſchland und Nordamerika 20 Millionen Mark. Trotzdem wird Deutſchland nach dieſem Kriege mit allen Kräften daran gehen müſſen, ſein dürftiges Kabelnetz auszubauen und das Reich wird hierzu gewiß hilfreiche Hand bieten.

Siegbert Salter.

(Ein zweiter Aufſatz folgt.)



Ausladen eines Vorratskabels auf Jap

Verlegung eines Küſtenkabels bei Fayal (Azoren)

Landung eines Küſtenkabels auf Jap

Aus Luv und Lee

Die „10 Gebote des Seekriegsweſens“ Wenige Jahre vor Ausbruch des Weltkriegs hat ein höherer italieniſcher Marineoffizier zehn Gebote des Seekriegsweſens aufgeſtellt, von denen wir nachſtehend diejenigen wiedergeben, die durch die inzwiſchen eingetretenen kriegeriſchen und politiſchen Ereigniſſe eine intereſſante Beleuchtung erfahren haben: „Du ſollſt, wenn du allein zu ſchwach biſt, die beſten Bündniſſe ſuchen; traue ihnen aber beſonders im Mißgeſchick nicht allzuſehr.“ — „Du ſollſt alle mögliche Sorge auf die moraliſche und techniſche Erziehung deines Perſonals verwenden und dir die Männer erziehen, denen du deine Schiffe anvertrauſt. Suche dir deinen Höchſtkommandierenden aus, wahre eiferſüchtig ſeine Autorität und ſein Preſtige im Frieden und beſchneide nicht ſeine Befugniſſe im Kriege.“ — „Du ſollſt dir die beſte ſtrategiſche Anfangspoſition ſichern. Hilf dir mit improviſierten Stützpunkten und laß dich nicht durch Nebenziele ablenken. Zur See iſt die Vernichtung der feindlichen Flotte der hauptſächlichſte Kriegszweck.“ — „Du ſollſt Aufklärungsſchiffe haben, welche die See bei jedem Wetter und ſo lange als möglich halten können.“ — „Du ſollſt die Offenſive ergreifen, um dich zu verteidigen. Rechne mit der Zeit, den Menſchen und der See als den Hauptfaktoren des Seekrieges.“ — „Du ſollſt deine Flotte nicht aufs Spiel ſetzen, um Städte vor einer Beſchießung zu retten. Schere dich nicht um die ‚öffentliche Meinung‘ und verfolge deinen Plan.“ — „Wäge und wage.“

Die Feier des ſiebzigſten Geburtstages der preußiſchen und demnach auch der deutſchen Flotte kann am 23. Mai d. J. begangen werden. Am 23. Mai 1848 erbat das preußiſche Kriegsminiſterium höheren Orts die Genehmigung, mit dem Bau von Kriegsfahrzeugen vorgehen zu dürfen. Wie Geheimer Admiralitätsrat P. Koch in ſeiner Geſchichte der deutſchen Marine berichtet, war man im November 1848 ſo weit gediehen, daß man mit einer Flottille von acht Ruderkanonenbooten, denen außer den erforderlichen Schleppern die im Jahre 1843 erbaute Korvette „Amazone“ beigegeben war, im Greifswalder Bodden die erſten Schießverſuche abhalten konnte. Zu derſelben Zeit, als das preußiſche Kriegsminiſterium jene Anregung zum Bau von Kriegsfahrzeugen gab, ſetzte das am 18. Mai zu Frankfurt a. M. verſammelte deutſche Parlament einen Ausſchuß für die Gründung einer deutſchen Marine ein und bewilligte am 8. Juni unter begeiſterter Zuſtimmung des deutſchen Volkes den Betrag von 6 Millionen Talern für den Bau einer Kriegsflotte. Die Beſchaffung dieſer Summe erwies ſich aber, da ſie von den einzelnen Bundesregierungen abhing, als unmöglich, und es mußte die Opferwilligkeit des deutſchen Volkes in Anſpruch genommen werden. Unter ihrem Führer, dem aus Leipzig gebürtigen ehemaligen Fregattenkapitän Karl Rudolf Brommy, war es der jungen Flotte beſchieden, im Jahre 1849 gegen Dänemark den Kampf aufzunehmen. England zeigte ſeine Eiferſucht gegen Deutſchland zur See ſchon damals in rückſichtsloſeſter Form, indem es erklärte, daß es die unter der ſchwarz-rot-goldenen Flagge fahrenden deutſchen Kriegsfahrzeuge als Piratenſchiffe behandeln werde. Am 2. April des Jahres 1852 beſchloß die Bundesverſammlung die Auflöſung der mit den größten Hoffnungen ins Leben gerufenen erſten deutſchen Flotte.

Eine Rechtfertigung für unſeren Admiralſtab gegenüber den Verſuchen unſerer Feinde, die Erfolge unſerer U-Boote abzuleugnen oder zu verheimlichen, bildet eine Veröffentlichung der amerikaniſchen Zeitung „Public Leader“, die „Hanſa“ wiedergibt und die dahin geht, daß ſeit dem 5. Februar 1917 in ſiebenmonatiger Unterwaſſertätigkeit die Deutſchen mehr als 5 Millionen Tonnen engliſcher Handelsſchiffe verſenkten und nahezu 1 Million ſonſtigen feindlichen und neutralen Handelsſchiffraums. — Nach den Angaben des Chefs des deutſchen Admiralſtabes wurden vom 1. Februar bis 1. September 1917 6261500 Tonnen erreicht. Alſo faſt dasſelbe! Eine Rechtfertigung, wie ſie ſich der deutſche Admiralſtab nicht beſſer wünſchen kann.

Die Reiſe um die Welt erforderte, als ſie im Jahre 1519 von Magelhaens zuerſt zu Schiff unternommen wurde, drei Jahre. Im Jahre 1875 führte ſie Kapitän Seymour, ebenfalls zu Schiff, in 117 Tagen aus. Unter Zuhilfenahme der Eiſenbahn erforderte ſie im Jahre 1890 67 Tage, und nach der inzwiſchen erfolgten Eröffnung der transſibiriſchen Eiſenbahn ſank dieſer Zeitaufwand auf etwa 40 Tage.

Das im Stettiner Hafen ſtationierte Entſeuchungsſchiff der preußiſchen Medizinalverwaltung zeichnet ſich dadurch aus, daß es ſowohl die Anwendung von Kohlenoxyd wie von ſchwefliger Säure ermöglicht. Kohlenoxyd genügt allerdings zur Tötung der Ratten peſtverdächtiger Schiffe, vernichtet jedoch nicht die bei der Übertragung der Peſt eine große Rolle ſpielenden Flöhe und Peſtbakterien. Hierzu dient die ſchweflige Säure. Ihre unterſchiedsloſe Anwendung verbietet ſich aber, weil ſie eine große Anzahl von Handelswaren ſchädigt; dagegen verdient ſie bei der Entſeuchung von leeren Schiffen, leeren Speichern uſw. den Vorzug. Auch iſt ſie für den Menſchen bei weitem nicht ſo giftig wie das Kohlenoxyd. Durch die Möglichkeit, beide Gasarten je nach Bedarf und Zweckdienlichkeit zur Anwendung zu bringen, iſt das Stettiner Gasſchiff imſtande, bei der Bekämpfung der Seuchengefahr allen heutzutage zu ſtellenden Anforderungen zu genügen.

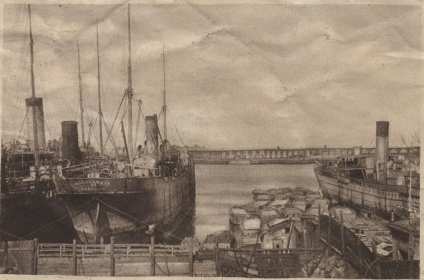
Die elektriſch angetriebenen neuen ſieben Linienſchiffe und fünf Kreuzer der amerikaniſchen Kriegsflotte beſitzen gegenüber dem bei Zweiſchraubenſchiffen gebräuchlichen unmittelbaren Antrieb den Vorzug, daß man bei einem Schaden der einen Maſchine mit beiden Schrauben weiter arbeiten kann, da jede der vorhandenen Dampfturbinen allein imſtande iſt, dem Schiff eine Geſchwindigkeit von 18 km zu verleihen. Nebenbei hat man dann noch den Vorteil, daß die beſchädigte Maſchine während der Fahrt nachgeſehen und wieder inſtandgeſetzt werden kann. Das erſte dieſer elektriſch angetriebenen Schiffe wird das demnächſt auf der Staatswerft in New York fertiggeſtellte Linienſchiff „New Mexico“ ſein.

Was war in früherer Zeit ein kriegsgefangener Großadmiral wert? Als vor kurzem Verhandlungen zwiſchen dem Deutſchen Reiche und Frankreich über die Auswechſelung von Kriegsgefangenen ſchwebten, da ſcheiterten ſie an dem Verlangen der Franzoſen, das dahinging, entſprechend der größeren Zahl der in Kriegsgefangenſchaft geratenen Franzoſen für jeden gefangenen Deutſchen mehrere Franzoſen auszutauſchen, letztere alſo höher zu bewerten. Eine derartige höhere Bewertung der Kriegsgefangenen war in früheren Zeiten allgemein üblich; ſie vollzog ſich jedoch nach dem Range der Gefangenen und wurde ſeitens der Kriegführenden vertraglich feſtgeſtellt. Die Mannſchaften der einzelnen Waffengattungen wurden Mann für Mann gegeneinander ausgewechſelt, jedoch wurden zwei Reiter als gleichwertig mit drei Infanteriſten erachtet. Ein Generalmajor oder Kontre-Admiral galt gegen Ende des achtzehnten Jahrhunderts gleich 300 Mann oder 1500 Gulden; ein Generalleutnant oder Vize-Admiral galt gleich 1000 Mann oder 5000 Gulden und ein General-Feldmarſchall oder Großadmiral ſogar gleich dreitauſend Mann oder fünfzehntauſend Gulden.

Der Königsberger Seekanal dürfte in Bälde die im Intereſſe der oſtpreußiſchen Seeſchiffahrt erwünſchte Erweiterung erfahren, da anzunehmen iſt, daß die von der Regierung geforderte Übernahme einer Einnahmegarantie durch die Königsberger Handelskammer geleiſtet werden wird.

Die einheitlichen Benennungen und Bezeichnungen in der Nautik wünſcht die „Concordia“, Verein für Handel und Schiffahrt in Elsfleth, zum Gegenſtande des nächſten Seeſchiffahrtstages zu machen, da das enge Zuſammenarbeiten von Schiffsoffizieren der Handelsmarine mit den Offizieren der Kaiſerlichen Marine während des Krieges auf der Brücke des gleichen Schiffes den Mangel an einheitlichen nautiſchen Fachausdrücken als Übelſtand hat empfinden laſſen.

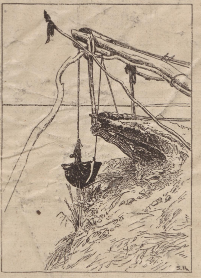
Öſterr.-ungar. Küſtenwacht im Hafen von Odeſſa



Blick auf den Hafen mit beſchlagnahmten ruſſiſchen Schiffen

Im Hafen von Odeſſa nach der Beſatzung durch die verbündeten Truppen

Beduinenzelt am Ufer des Euphrat



Waſſerſchöpfwerk

Ein Paternoſterwerk unter einem Maulbeerbaum

Ein Frühlingsſturm auf dem Euphrat *)

Von Sven Hedin

Mit 5 Zeichnungen des Verfaſſers

In den erſten Tagen ging meine Fahrt auf dem Euphrat ſo langſam vor ſich, daß ich ſchon daran verzweifelte, auf dieſem Wege überhaupt Bagdad zu erreichen. Ein oder zwei, höchſtens drei Meter in der Sekunde war bei ruhigem Wetter die Durchſchnittsgeſchwindigkeit meiner Fähre; das machte in der Stunde 4 bis 7 Kilometer, an ſich ein ganz erfreuliches Tempo. Da aber meine Arbeit an Bord Tageslicht erforderte, mußten wir die ruhigen Nächte über ſtill liegen; außerdem machten uns Nebel und die Frühlingsboten, Regen und Sturm, ſo viel zu ſchaffen, daß wir immer wieder in den Schutz der ſteilen Uferwände flüchten und halbe Tage lang vor Anker gehen mußten. Bei 13 und 14 Grad Luftwärme fror ich im Schatten meines Sonnendachs. Der Wind pfiff quer durch meine Hütte, und durch die Dachritzen tropfte der Regen auf Bett und Schreibtiſch, bis ich ein kleines, grünes Zelt darüber nagelte, das ich auf meiner unglücklichen Autoreiſe von Major Reith erhalten hatte; mein eigenes großes, weißes Zelt hatte bei dem übrigen Gepäck in Bir-dava bleiben müſſen. Erſt am 17. April machte ſich der Frühlingsanfang mit 24 Grad Wärme bemerkbar. Trotzten wir dem Wind, ſo trieb die Fähre regellos von einem Ufer zum andern, drehte ſich wie eine Nußſchale, ſo daß Ruderer und Steuermann machtlos waren, trieb auch wohl auf erſt in der Nähe erkennbare Schlammbänke, und einmal mußten wir ſie ſogar wieder in ihre beiden Hälften zerteilen, um nur wieder flott zu werden. Wenig aber fehlte, und ſie hätte mitſamt ihrer Beſatzung ein vorſchnelles Ende in den ſtrudelnden Waſſern des Euphrat gefunden.

Das war am 18. April, als wir Rakka hinter uns hatten und eine Strecke weit unterhalb das Dorf Säbcha am Fuße der Kalkwand in Sicht kam. Säbcha iſt eine Poſtſtation auf dem Wege von Aleppo nach Bagdad.

Der Strom war in den letzten Tagen über einen Meter geſtiegen. Seit einer Weile wehte Oſtwind. Die Sonne verſchwand hinter undurchdringlichem Gewölk, und über uns begann der Donner zu grollen in immer kürzeren Zwiſchenräumen und immer lauter. Die Luft war drückend ſchwül, und alle Anzeichen deuteten darauf hin, daß eine raſende Entladung bevorſtand. Die Arbeiter an den Schöpfwerken blickten prüfend zum Himmel, ſpannten die Ochſen aus und trieben ſie zu den Zelten. Schon begann auch der Regen auf das Dach meiner Hütte und das ölgetränkte grüne Zelt niederzupraſſeln.

Es fehlten gerade noch vier Minuten an ½6.

Ich hatte eine neue Peilung genommen, die zeigte, daß wir S40W fuhren. Langſam glitten wir am rechten Ufer hin und ſtreiften eine kleine, grasbewachſene Inſel, die ſich bei niedrigem Waſſerſtand mit dem Feſtland vereinigen mußte. In einer Viertelſtunde hoffte ich am Han, dem Poſtwirtshaus von Säbcha, zu ſein.

Da hörte ganz plötzlich der Regen auf. Der Donner verſtummte,und einen Augenblick herrſchte unheimliche Stille. Nur einen Augenblick! Die nun folgenden zwanzig Minuten aber werde ich niemals vergeſſen. Sie brachten das fürchterlichſte, wildeſte Naturſchauſpiel, das ich jemals erlebt habe, und ich habe doch ziemlich viel dergleichen mitgemacht. Erſt fielen vereinzelte, ſchwere Tropfen, dann ſchmetterte ein Platzregen herunter, wie ihn nur die Tropen kennen. Gleichzeitig brauſte ein betäubender Orkan über den Strom. Die Fähre ſtutzte wie vor Schreck, ſtand einen Augenblick ſtill, dann drehte ſie ſich ſo, daß die Backbordhälfte mit der Hütte leewärts lag und ſomit als Windfang und Segel wirkte, Und ſofort trieben wir in reißender Schnelligkeit quer durch die Strömung zum linken Ufer hin. Der Euphrat mochte hier etwa vierhundert Meter breit ſein, und dieſe weite Fläche hatte ſich in wenigen Minuten mit gewaltigen, ſchaumgekrönten Wogen bedeckt, deren Kämme immer höher emporſpritzten und über die Reeling der leeren Luvfähre ſtürzten. In dieſer Hälfte unſres Fahrzeuges ſtieg das Waſſer beunruhigend an, und ich berechnete ſchon mit Entſetzen den Augenblick, da ſie unterſinken und die andere Hälfte nebſt Hütte und allem mit ſich in die Tiefe reißen mußte.

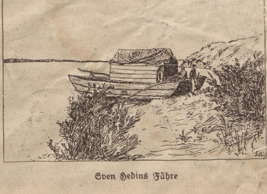
Der furchtbare Druck des Sturms auf die Hütte trieb außerdem die Backbordfähre ſo hart leewärts, daß die Reeling ganz auf die Waſſeroberfläche zu liegen kam. Nur noch ein paar Finger breit tiefer, und wir waren verloren! Es knackte und knallte in dem dünnen Holzwerk der Hütte, als wollte ſie jeden Augenblick berſten und in die Luft fliegen, und zwiſchen den Planken der Luvwand ſpritzte der ſturmgepeitſchte Regen in wagerechten Strahlen herein. Ich raffte Karten, Bücher uſw. zuſammen aufs Bett und barg ſie unter Decke und Regenmantel. Dann ſtemmte ich mich mit aller Kraft gegen die Luvwand, um ihren Widerſtand gegen den Wind zu verſtärken. Ein heftiger Knall — das Zelttuch draußen iſt losgeriſſen! Eben flattert ein Zipfel am Fenſter vorüber; ich greife zu und habe ihn feſt. Naß bis auf die Haut halte ich nun das wie ein Notſignal hin und her klatſchende Zelt, ſtemme dabei die Schultern immerfort gegen die Wand, obgleich ich unter dem Luftdruck kaum atmen kann, und jage ſo mit der Fähre in raſendem Tempo — ja, wohin? Keine Möglichkeit einer Orientierung! Durchs Fenſter ſah ich nur in ein graues Chaos von Wogen und Schaumkämmen, die mit erbitterter Wut gegen die Hütte hämmerten und die Luvfähre mit Waſſer zu füllen drohten. Ob wir wohl noch ein Ufer erreichten, ehe die Fähre bis zum Rande voll war und ſank oder von den Wogen zerſchmettert wurde? Trieben wir parallel mit der Hauptrichtung des Stromes, dann mußte ſie untergehen, ehe wir an Land waren. Der Sturm war aus Südweſt gekommen und in derſelben Richtung ſtrömte dieſer Teil des Fluſſes. Später zeigte ſich glücklicherweiſe, daß die Gleitkraft der Waſſermaſſe eine Ablenkung hervorrief, wodurch unſere Richtung genau öſtlich wurde.

Betäubendes Donnern und Toſen ringsum; der Regen geht in Hagel über, Eisklumpen knallen gegen die dünne Wand der Hütte, als würden wir von einer Menſchenmenge mit Steinwürfen bombardiert. Die Hagelkörner ziſchen ins Waſſer wie Flintenkugeln und ballen ſich auf der Fähre zu kleinen weißen Inſeln zuſammen; einige, die ich ſpäter maß, hatten einen Durchmeſſer von achtzehn bis zwanzig Millimeter. Der Aufenthalt im Freien mußte lebensgefährlich ſein. Meine Leute waren ſchon bei den erſten Vorboten des Sturms unter Deck gekrochen; ging die Fähre unter, ſo mußten alle vier Mann wie in einer Mauſefalle ertrinken.

Endlich trat etwas Dunkles aus dem Nebel hervor: Tamariskenbüſche am linken Ufer. Wir waren alſo quer über den Euphrat gejagt, nicht aufwärts gegen den Strom. Eben kroch mein Kapitän Mohammed aus ſeinem Verſteck hervor und brachte durch ſein Schreien auch die anderen auf die Beine. Es war auch die höchſte Zeit! In wenigen Sekunden mußten wir an Land geſchleudert werden — das Vorderteil der Fähre zerriß ſchon die Wurzeln der Tamarisken, die wie Vorhänge von der zwei Meter hohen, ſenkrechten Eroſionsterraſſe herabhingen und das Dach der Hütte fegten. Mahmud ſchwang ſich an einer Tamariske aufs Ufer hinauf, Kerit folgte ihm, rutſchte aber aus und bis an die Schultern ins Waſſer hinein. Im ſelben Moment prallte die Fähre heftig auf, der Stoß wurde aber von dem Wurzelwerk aufgefangen. Schon war auch Huſſein an Land und ſchlang ein Seil um einen feſten Aſt. Die Fähre ſchaukelte und ſchlingerte, riß ſich aber nicht mehr los. Schnell war das Zelt gerettet und zuſammengepackt.

Nun ließ die Heftigkeit des Sturmes bald nach. Regen und Hagel hörten ebenſo plötzlich auf, wie ſie gekommen waren. Das Zentrum des Unwetters zog in nordweſtlicher Richtung weiter. Es war dreizehn Minuten vor 6; die ganze Geſchichte hatte nur zwanzig Minuten gedauert. Das Thermometer zeigte 22 Grad. Die Erde war noch weiß von Hagelkörnern, die jedoch bald wegſchmolzen.

Ein Waſſerſchöpfwerk mit vier Rädern



Sven Hedins Fähre

---

*) Wir entnehmen dieſe lebendige Darſtellung und die anſchaulichen Zeichnungen des berühmten, Deutſchland ſo treugeſinnten Forſchers ſeinem ſchönen Werke: „Bagdad — Babylon — Ninive“, das kürzlich bei F. A. Brockhaus in Leipzig erſchienen iſt.

Seegeſpenſter. / Ein Roman von der Inſel Sylt

Von Anny Wothe

Nachdruck verboten. (2. Fortſetzung.)

Amerikaniſches Copyright 1918 by Anny Wothe-Mahn, Leipzig

Inhalt des erſten Roman-Abſchnitts.

Schön-Eſtrid, die ſtolze Tochter Mutter Wibke Weddertens, hat ſich Peter Bonken, dem reichſten und ſchmuckſten Burſchen der Inſel vermählt, obwohl ſie ſich Ingewart Ferks verſprochen hat, der von ſeiner letzten Fahrt nicht zurückgekehrt iſt. Aber in der Nacht vor dem Hochzeitsfeſte erſcheint er ihr im Traum und legt ihr ſeine eiſeskalte Hand auf die Stirne. Mutter und Schweſter ſehen ſie ſchweren Herzens aus dem Elternhauſe ſcheiden. Segnend legt Modder Wibke ihre Hand auf Eſtrids weiße Stirn und Eſtrid fährt mit dem jungen Gatten über die Heide nach ihrem neuen Heim, dem Gotteskoog, Peter Bonkens ſchönem alten Frieſenhof. Dort weilte gerade ein lieber Gaſt, und wenn ſie an deſſen Seite über die blühende Heide ſchritt, huſchte ein ſeltſam geheimnisvolles Lächeln über die Züge Schön-Eſtrids. Das war Bent Bonken, des Hausherrn einziger Bruder.

Aus fernen Welten war er kürzlich heimgekehrt, um, bevor er wieder als Schiffskapitän über weite Meere zog, im Gotteskoog Raſt zu halten.

Beide Brüder liebten ſich zärtlich und Eſtrid neidete ihnen dieſe Liebe, ſie wußte ſelbſt nicht warum.

Von Zeit zu Zeit ſtreifte ein bewundernder Blick aus den hellen Männeraugen die ſchlanke Frauengeſtalt an ſeiner Seite und ſie lächelte dann immer, wenn ſein Blick ihr Antlitz traf.

Warum lächelte ſie?

Bent Bonken hätte ſie ſchlagen können, Dieſes Lächelns wegen, und doch zog es ihn an.

„Sehr unterhaltſam ſeid Ihr nicht, Frau Schwägerin,“ ſagte er, als ſie dem Gotteskoog ſchon ziemlich nahe waren.

„Ihr auch nicht, Bent Bonken.“

„Wollt Ihr, daß ich in Eure ſchönen Augen ſehe oder daß ich rede?“

„Das könnt Ihr halten wie Ihr wollt, Bent Bonken,“ gab Eſtrid zurück. „Ich habe Euch nicht aufgefordert mit mir zu gehen.“

Dunkle Glut ſchoß in Bents hageres Geſicht.

„Nein, da habt Ihr recht, Frau Eſtrid, aber Eure Augen lockten, und da ging ich mit.“

„Das hättet Ihr nicht tun dürfen, Bent Bonken,“ antwortete Eſtrid gleichmütig, nur ein heimlich forſchender Blick ſtreifte unter den langen, dunklen Wimpern den Mann an ihrer Seite.

Nun lachte das braune Seemannsgeſicht.

„Meint Ihr denn, es hätte keinen Reiz für einen Seemann, der Frauengunſt kaum kennt, einmal mit einer Frau über die Heide zu gehen und noch dazu über die der Heimat?“

„Ihr ſeid lange fortgeweſen.“

„Fünf Jahre, Frau Eſtrid. Seit dem Tode der Mutter hatte ich eine heimliche Scheu vor dem Gotteskoog. Seitdem jedoch hier wieder eine Frau waltet, die auch ſo ſeidiges Blondhaar hat wie die Mutter — alle Gotteskooger Frauen waren blond —, da bin ich gern hier und will es vorläufig gerne bleiben.“

„Recht ſo, Bent Bonken, ich freue mich deſſen.“

Jetzt ging der Blick des Seemanns, der in ſeiner blauen Marineuniform ſehr ſtattlich ausſah, forſchend und aufmerkſam über die junge Frau hin.

Er öffnete die Tür in der Steinmauer zum Garten des Gotteskoog und die beiden jungen Menſchen wandelten unter den ſchwerherabhängenden Obſtbäumen dem Hauſe zu.

Eſtrid bückte ſich von Zeit zu Zeit und hob einen rotwangigen Apfel auf.

„Eine gute Hausfrau iſt ſie,“ dachte Bent, „aber ob ſie wohl eine Seele hat —?“

„Glaubt Ihr an Geſpenſter?“ fragte Eſtrid, indem ſie mit ihrem Gaſt auf die breite Holzgalerie trat, die ſich an zwei Seiten des Hauſes hinzog.

Von der einen Seite hatte man einen Ausblick auf das Meer, von der anderen konnte man über das Watt hinweg ganz fern, wie einen feinen Streifen das Feſtland ſehen. Der Seemann lachte und ließ ſich dann behaglich an einem kleinen Tiſchchen, umgeben von Binſenſtühlen, in der Ecke der Galerie nieder, die nach beiden Seiten die Ausſicht freigab.

Akke brachte einige Erfriſchungen und dabei wanderten ihre kleinen, dunklen Augen unter ihrer weißen Frieſenhaube aufmerkſam von einem zum anderen.

„Eine echte Frieſenfrau,“ dachte die Alte mit einem Blick auf ihre junge Herrin, „iſt ſie nicht.“

Dann ſchlürfte ſie wieder mit einem zärtlichen Blick auf den Kapitän hinaus.

Bent hatte ihr freundlich zugenickt. Er ſtreckte ſorglos die Beine von ſich, und fragte liſtig:

„Grault Ihr Euch, ſchöne Frau?“

„Vielleicht, Bent Bonken, Erzählt mir etwas von den Seegeſpenſtern.“

Sie goß ihm zuvorkommend den dicken, ſüßen Rahm über die rote Grütze, die Bent eifrigſt löffelte.

„Na, was gibt's da viel zu erzählen, Frau Eſtrid? Da haben wir zuerſt den Klabautermann.“

„Ach der, der immer geigt und ſingt und den Untergang des Schiffes kündet,“ rief Eſtrid lebhaft.

„Ja, er iſt ein eigener Geſelle, der Klabautermann. Er iſt überall. Er ſitzt im Takelwerk auf Rahen und Maſten. Er hält beim Steuermann die Wacht und ſingt im oberſten Maſt weit in die Nacht hinaus, wenn wir nahe daran ſind, an den Klippen zu zerſchellen. Wohl dem Schiff, das einen Klabautermann hat. Er heißt nämlich ‚Courage‘, ſchönſte Frau.“

„Ihr wollt Euch über mich luſtig machen.“

„Wie werde ich mir das erlauben?“

Der Kapitän verneigte ſich und legte die Hand beteuernd auf ſein Herz.

„Erzählt weiter,“ bat Eſtrid und ihr blondes Haupt, von dem ſie die weiße Frieſenhaube genommen, die ſie bei dem Gang getragen, wandte ſich ihm wißbegierig zu.

Bent Bonken lächelte.

„Da iſt noch der Schatten von Uwe Lornſen, der um die Mitternachtsſtunde aus dem Meer ſteigt und auf den vom Meer überſchütteten Dünen das Frieſenland ſegnet, auf dem er einſt für ſeine Freiheit ſo ſchwer gelitten.“

„Weiter, weiter, Bent Bonken, das wollte ich nicht hören. Der alte Hüne mag ruhig in ſeinem Grabe ſchlafen.“

Der Kapitän ſah ſeine ſchöne Schwägerin prüfend an.

„Vielleicht denkt Ihr an das unſelige Rungold*),“ meinte er, mit leiſem Spott.

„Die ungläubigen Männer und die ſchönen Frauen, die dort, als die Stadt unterging, lachend in den Tod tanzten, ſollen ja oft in Mondſcheinnächten auf dem Meer ihr Weſen treiben, namentlich dann, wenn Frauen treulos ſind, wie die verſunkene Stadt.

Alle ſieben Jahre hebt ſich die Stadt einmal aus dem Meeresgrund. Sie ſucht den Schiffer, der es wagt, an das Ufer zu ſpringen, um ſie zu erlöſen, aber nie zeigt ſich ein Segel, Nur graue Nebel ſteigen, und in ihre dichten Schleier gehüllt, ſinkt die Ungetreue wieder in die Tiefe.“

Eſtrid erſchauerte leiſe.

„Erzählt mehr, Bent Bonken.“

„Ich weiß nicht mehr. Den Heidemann kennt Ihr ja und die verdammte Margret, die drüben im Moor ſitzt, oder die unſelige Spinnerin, die auf den Dünen hockt und aufs Meer ſtarrt, das den zurückführen ſoll, den ſie betrogen.“

Wie das Blut in das zartgetönte Antlitz der Frau ſtieg, und wie ihre halbverſchleierten Augen dunkel glühten.

„Es gibt noch andere Geſpenſter, Bent Bonken.“

„Tauſende, ſchönſte Frau Schwägerin. Da iſt der Geigenmann, der den Hochzeitsheller ſtahl, und noch viele andere.“

„Ihr müßt mir mehr erzählen. Es gibt Seegeſpenſter, die des Nachts kommen, uns den Tod eines Schiffers zu künden. Sind ſie Euch ſchon einmal begegnet?“

„Ach, Ihr meint den Gonger, Frau Eſtrid? Nein, ich habe ihn noch nie geſehen. Die Seefahrer reden davon.“

„Nicht wahr, wenn er uns erſcheint mit dem Angeſicht deſſen, an den man denkt, dann iſt der Betreffende geſtorben? So erzählt man es in den Spinnſtuben. Viele haben ihn geſehen auf der Inſel, in jedem Schifferhaus hat er ſich gezeigt, wenn einer draußen auf dem Meere blieb.“

Der Kapitän neigte mit einem leiſen, überlegenen Lächeln, das ſehr an Peter erinnerte, den dunkelblonden Kopf und ſagte:

„Es mag ſein, wenn ſich jemand ſehr um etwas Liebes ſorgt, daß ihm der Gonger in der Nacht erſcheint, wo der Betreffende vom Leben Abſchied nimmt. Meine Kameraden erzählen es indeſſen anders. Die Seefahrer meinen, wenn einer ein ungetreues Lieb in der Heimat hat, dann erſcheint ihr der Betrogene, ſo er ſie wahr und aufrichtig lieb gehabt, jede Nacht, bis er es an der Zeit hält, ſie ſelbſt zur Strafe für ihre Treuloſigkeit mit in den Meeresgrund zu ziehen.“

Eſtrid ſchrie leiſe auf.

„Was ſeid Ihr ſchreckhaft,“ ſcherzte Bent. „Laßt doch den Geſpenſterkrempel. Ich meine, eine junge Frau hat anderes zu denken, als an ſolchen Unfug.“

Eſtrid Bonken nickte zerſtreut. Eine fliegende Röte huſchte über ihr zartes Geſicht mit der durchſichtigen Haut, unter der ſo heiß das rote, warme Blut rann.

Seltſam forſchend richtete ſie ihren Blick auf ihr Gegenüber, deſſen Augen leuchtend an ihrem Antlitz hingen.

Und wieder zitterte das eigene Lächeln um ihre feingeſchwungenen, roten Lippen. Um dieſes Lächeln, ſo glaubte Eſtrid, hatte Peter Bonken ſie gefreit. Ein ſchwerer Schritt klang vom Peſel, und mit fröhlichem Zuruf trat Peter in Schifferkleidung, den Südweſter im Nacken, auf die Holzgalerie mit dem kunſtvoll geſchnitzten Gitter.

„Potztauſend,“ neckte er, ſich den Schweiß von der erhitzten Stirn wiſchend, „Ihr ſeid mir eine Geſellſchaft, tut Euch gütlich bei roter Grütze und dickem Rahm und an mich denkt kein Menſch. Na, nu mal 'ran, Eſtrid, und aufgetiſcht. Der Reſt iſt mir zu wenig.“

Akke kam ſchon und brachte neuen Vorrat, dem Peter herzhaft zuſprach.

„Habt Ihr Euch vergnügt?“ fragte er Frau und Bruder und ließ ſeine hellen Augen freundlich über beide hingleiten.

„Es war ein wundervoller Weg,“ antwortete der Kapitän.

„Aber ich habe das nicht bekommen, was ich wollte,“ meinte Eſtrid, „ich werde wohl nach Weſterland müſſen.“

„Du kannſt den Wagen zu jeder Stunde haben, Eſtrid.“

„Danke, ich will es überlegen. Hatteſt du einen guten Fang, Peter?“

„Beſſer als ich dachte, Kind. Zwei prachtvolle Robben. Ihr Fell ſoll einen weichen Teppich für dich geben.“

„Warſt du in Liſt, Peter?“

„Ja, flüchtig. Denkt mal, da iſt mir etwas Schnurriges paſſiert. Ihr kennt doch den „Schwarzen Falken“, das Schiff von Ingewart Ferks, der ſeit Jahren als verſchollen gilt?“

Eſtrid war aufgeſprungen.

„Was iſt mit ihm?“ fragte ſie leichenblaß.

„Na, das alte Takelzeug ſoll hier des Nachts 'rumgeiſtern. Am Tage hat es noch kein Menſch geſehen. Aber jede Nacht, ſo behaupten die Liſter, zieht es durch den Königshafen und dann ankert es hier, gerade gegenüber vom Gotteskoog. Ganz geſpenſterhaft ſoll es ausſehen. Weder Steuermann, noch Matroſen wären da.“

(Fortſetzung folgt.)

---

*) Das frieſiſche Vineta, das vor 600 Jahren in die Meeresflut verſank.

Was der Seemann erzählt

Die Exploſion unter Waſſer

Der Gang des Seekriegs hat gezeigt, daß die ſicheren Erfolge in der Hauptſache auf dem Angriff unter Waſſer zu erreichen ſind. Die Arbeit unſerer U-Boote beſtätigt dies tagtäglich aufs neue. So ſind es alſo Torpedos und Minen, die die feindliche Schiffahrt am meiſten und am ſicherſten zu bedrohen vermögen. Mancher hat ſich nun wohl ſchon gefragt, worauf denn eigentlich die mächtige Wirkung dieſer beiden Seekriegsmittel beruht, hat man doch Beiſpiele dafür, daß große, feſt gebaute Schiffe, ſogar ſtark gepanzerte Kriegsſchiffe, in überraſchend kurzer Zeit nach erfolgter Exploſion zu den Fiſchen gegangen ſind. Dieſes Ergebnis erſcheint um ſo augenfälliger, wenn man weiß, wie verhältnismäßig klein die angewandte Sprengladung im Vergleich zu dem zur Strecke gebrachten Schiffskoloß iſt. Die Sache wird jedoch ſofort verſtändlich, wenn man ſich vergegenwärtigt, daß eine Exploſion unter Waſſer weſentlich anders und unter beträchtlich ſtärkerer Wirkung vor ſich geht als eine Exploſion derſelben Sprengladung in der Luft. Jede Exploſion unter Waſſer ruft gewiſſermaßen zwei einander raſch folgende Erſcheinungen hervor, zwei einzelne Wirkungen, die zuſammen das oft beſtaunte Ergebnis zeitigen. Dieſe beiden einzelnen Wirkungen ſind die Stoßwirkung des Waſſers und die Druckwirkung der Gaſe, die infolge der Exploſion zur Entfaltung kommen. Den unbefangenen Laien wird es deshalb überraſchen zu hören, daß nicht eigentlich der Torpedo, ſondern die Stoßkraft des Waſſers es iſt, die das Leck in der Schiffswand hervorruft. Maßgebend iſt dabei auch die Dichtigkeit des Sprengſtoffs und der Gasmenge. Während die Kraft der Sprengladung der Exploſionswärme als Maß dient, richtet ſich die Dichtigkeit und die Gasmenge nach der Schnelligkeit, mit der ſich der Zerfall der Sprengladung vollzieht, je raſcher letzterer vor ſich geht, deſto gewaltiger iſt die zerſtörende Wirkung. Man hat nachgewieſen, daß die Stoßwelle, die der Zerfall des Sprengſtoffes herbeiführt, bei modernen Torpedo- und Minenladungen eine Schnelligkeit von 7000 Meter in der Sekunde erreicht. Dieſem rieſigen Vorwärtsſchreiten ſetzt das Waſſer, deſſen Zuſammendrückbarkeit bekanntlich ſehr minimal iſt, einen Widerſtand entgegen, der dem eines feſten Körpers nahezu gleichkommt; daraus erklärt ſich als Hauptwirkung der Exploſion jene Stoßwirkung, deren Gewalt keine noch ſo ſtarke Schiffswand gewachſen iſt. Im Gefolge der Stoßwirkung erſcheint die Druckwirkung, die auf 1 Meter Abſtand in etwa 1/100 Sekunden ſpäter anlangt. Sie bewirkt, daß das Waſſer mit außerordentlicher Gewalt in das durch den Stoß geſchaffene Leck eindringt. Mit welchem Erfolg Stoßwirkung und Druckwirkung auftreten, iſt weiterhin abhängig von der Zündung. Dieſe erſt liefert den Gradmeſſer für die mehr oder weniger volle Ausnützung der Sprengladung. Iſt die Zündung ſtark und raſch genug, ſo verläuft ſie in der richtigen Richtung, nämlich auf das Ziel zu, und dann wird immer der gewünſchte Erfolg eintreten. Er iſt um ſo beſſer, je größer die Kraftaufſpeicherung in der Sprengmaſſe iſt. Ihre Steigerung wird durch eine Zuſammenpreſſung erreicht, die allerdings nicht zu weit gehen darf, da ſie ſonſt die Detonationsgeſchwindigkeit verlangſamen würde. Für die richtige Wirkung des Torpedoſchuſſes kommt ſodann noch in Betracht, daß die Exploſion im richtigen Abſtand von der Schiffswand erfolgt. Je geringer dieſer Abſtand iſt, deſto ſtärker wird die Wirkung ſein. Intereſſant ſind die in dieſer Richtung hin gemachten Verſuche, die ergeben haben, daß bei einem Abſtand von 0 Zentimeter 100 Kilogramm Schießbaumwolle einen Stoß von 8900 Kilogramm auf den Quadratzentimeter entwickeln. Bei 25 Zentimeter Abſtand beträgt die Wirkung noch 2480 Kilogramm, bei 50 Zentimeter immer noch 1147 Kilogramm, bei 1 Meter dagegen iſt ſie ſchon auf 425 Kilogramm herabgeſunken. Im ſelben Maße wie die Stoßwirkung nimmt auch die Druckwirkung ab, die bei 0 Zentimeter 1801 Kilogramm, bei 1 Meter aber nur noch 85 Kilogramm auf den Quadratzentimeter beträgt.

Einſchiffen einer öſterr.-ungar. Batterie in Konſtantinopel

Im Hafen torpediert

Im hellen Mondſchein lief kurz nach Mitternacht aus dem franzöſiſchen Mittelmeerhafen ein abgeblendeter Dampfer aus und bog ſogleich nach Oſten ab. Eines unſerer hier auf der Lauer liegenden U-Boote hatte den Dampfer kaum geſichtet, als es ſich auch ſchon zu ſeiner Verfolgung aufmachte. Eine geraume Zeit verſtrich. Nur mit großer Mühe gelang es dem U-Boot, langſam aufzukommen und in die günſtigſte Angriffsrichtung zu gelangen. Gerade als es zum Angriff tauchen wollte, konnte bei dem matten Mondlicht feſtgeſtellt werden, daß man nur einen kleinen Bewacher vor ſich hatte, der keinen Torpedo lohnte. Dagegen ſah man faſt im ſelben Augenblick in dem in der Nähe zwiſchen den Inſeln liegenden Hafen einen großen Dampfer vor Anker liegen. Deshalb wurde von dem erſten Angriff abgeſtanden, um die näheren Umſtände in dem Inſelhafen zu erkunden. Durch die ſcharfen Doppelgläſer ließ ſich ein guter Überblick gewinnen. In einem Halbkreiſe dehnte ſich der von hohen, ſteilen Felswänden umrahmte Hafen aus. Gleich hinter dem Eingang lag im Schutz der Molen der große Dampfer, der zwei Maſten und zwei dicke Schornſteine hatte. Ein langes Promenadendeck, darüber das Sonnendeck mit vielen Booten ließen erkennen, daß man einen Paſſagierdampfer von mindeſtens 13000 To. vor ſich hatte. Ohne Rückſicht auf eine mögliche Sperrung des Hafens durch Minen oder Netz entſchloß ſich der Kommandant, Oberleutnant z. S. N., zum Angriff. Vorſichtig ſchlich ſich „U...“ in das Hafenbecken hinein, auf deſſen ſtilles Waſſer die Bergküſte ſchwarze Schlagſchatten warf. Die Einfahrt wurde erreicht, die beiden Molenköpfe zogen vorbei. Jetzt war es Zeit zum Angriff. Aus dem Heckrohr ſchnellte der Torpedo und trat ſeinen verderbenbringenden Weg an. Eine krachende Detonation erfolgte, und eine hohe ſchwarze Exploſionsſäule ſtieg aus dem verwundeten Dampfer auf. Bald darauf ſtrömten dicke Wolken weißen Dampfes aus; anſcheinend waren die Keſſel geborſten. Schon rief der Dampfer drahtlos in franzöſiſcher Sprache um Hilfe, Grund genug für „U...“, um aus dem Hafen wieder auszulaufen. Das torpedierte Schiff wurde beim Ablaufen, ſoweit es bei der Dunkelheit möglich war, ſcharf beobachtet. Als beim Durchfahren der Hafenausfahrt noch ein letzter Blick in die Bucht zurückgeworfen wurde, war von dem Dampfer nichts mehr zu ſehen. Bei einer nochmaligen Rückkehr von „U...“ zeigte ſich, daß der Dampfer gekentert auf der Seite lag, und die Reling gerade noch aus dem Waſſer hervortauchte.

Neue Bücher

Brauchen wir die Flandriſche Küſte? Von **Graf E. Reventlow.** Verlag E. S. Mittler & Sohn, Berlin. Preis 2 Mark.

Die Löſung dieſes Friedenszielproblems nach Weſten erſcheint durch die jüngſten Vorgänge nähergerückt denn je zuvor. Es können Ereigniſſe eintreten, die das Deutſche Volk ſozuſagen über Nacht vor die Entſcheidung ſeiner Zukunft ſtellen. Das gilt vor allem hinſichtlich der heißumſtrittenen belgiſchen Frage. Das Buch kommt daher zur rechten Zeit und wird jedem Beachtung abnötigen, wie immer er ſich auch zur belgiſchen Frage ſtellen mag.

Lazarettſchiff auf der Spree (an der Kgl. Klinik in Berlin)

Tachyphot.

Ferner liefen ein

Die Feier der Grundſteinlegung für das neue Haus des Inſtituts für Seeverkehr und Weltwirtſchaft zu Kiel. Reden und Anſprachen. Kiel 1918.

Was erwartet das deutſche Volk vom Frieden mit Rußland? Von Legationsrat Dr. Alfred Zimmermann. Verlag Richard Mühlmann, Halle, Saale. Preis 80 Pf.

Sei ſtolz, daß du ein Deutſcher biſt. Vaterländ. Gedichte von Max Caro. Verl.: Hilfsbund „Mein Deutſchland“.

Max Bewer: **Trommeln und Poſaunen.** 70 neue Kriegslieder. Goethe-Verl., Leipzig.

Marinedank Eingetr. Verein

Geſchäftsſtelle: Berlin SW 68, Kochſtraße 28/29

Hiermit zur gefl. Kenntnisnahme, daß unſer hohes Mitglied

Seine Hoheit

Herzog Friedrich II. von Anhalt

nach ſchwerem Leiden am 21. d. M. verſtorben iſt.

Marinedank-Verein.
Das Sekretariat.

Aus unſerer Mitgliederliſte.

Es haben ſich unſerem Verein weiter folgende angeſehene Perſönlichkeiten und Unternehmungen angeſchloſſen:

Heddernheimer Kupferwerk und Süddeutſche Kabelwerke A.-G., E. Heidelberger & Söhne, Frau von Heyden (Witwe), Dr. Richard Kahn, Wilfried Klavehn, Färberei Kramer, Lothar Kübel, Mannheimer Öl- und Fettwaren-Manufaktur, Philipp Kuhn, Konditorei A. Kuttmann, Mechaniker Friedrich Lenhardt, Peter Joſ. Lo[illegible]cker, Mannheimer Gummi-, Guttapercha- und Asbeſtfabrik (Akt.-Geſ.), Mannheimer Gummiſtoff-fabrik Rode & Schwalenberg, Mannheimer Malzfabrik G. m. b. H., Mannheimer Verſicherungsgeſellſchaft und Continentale Verſicherungsgeſellſchaft, Eduard Mayer, Zigarrenfabriken Mayer & Bödeker, Rechtsanwalt Dr. Moekel, Oberrheiniſche Lagerhaus- und Speditions-G. m. b. H., Georg Olivir, Phoenix Stahlwerke Joh. E. Bleckmann, Direktor Richard Poſt, Großkaufmann Jacob Reichenburg, Rheiniſche Porzellanfabrik Mannheim (G. m. b. H.), Geh. Kommerzienrat Auguſt Röchling, Eiſenkonſtruktionswerk Peter Schäfer, Gebrüder Scheuer, H. Stachelhaus, Verein Chemiſcher Fabriken, Direktor Benno Weil, Zigarrenfabrik Heinr. Weißmann & Co., Heinrich Widmann, Spedition Wilhelm Woerlen, Königl. Sächſ. Kommerzienrat Carl Rathgeber, Seidenſtoffweberei Markgröningen (G. m. b. H.), Frau Rittmeiſter Merz, Stellv. Bürgermeiſter Hanſſen, Frau Eliſe Heitmann, C. J. Bemmann (G. m. b. H.), Focke & Baum, Karoſſeriefabrik Guſt. Hornig & Co., Klemm & Co., F. L. Oſchatz, F. A. Richter, Privatmann Carl Rudolph, H. W. Rudolph's Söhne, Guſtav Salzbrenner, Schaller & Aechtner, Carl Schmieder, Straff & Sohn, Zwirnerei Saxonia & Co., Fabrikbeſitzer Johs. P. Ringsdorff, Metallwaren-, Glocken- und Fahrradarmaturen-Fabrik Akt.-Geſ. vorm. H. Wiſſner, Krämer F. Brieger, Bernhard Daſau, Landm. H. Mecklenburg, Rittergutsbeſitzer von Meien, Frau Emma Ruff-Weber, Cöln-Meißner Ofenfabrik Saxonia (G. m. b. H.), Sudfeldt & Co., Kaufmann Erich Barth, Kaufmann Louis Bluhm, Rechtsanwalt Ernſt Borchert, Albert Brusdeylins, S. B. Cohn & Eiſenſtädt, H. Dehning, Buchhandlung Arthur Förſter, Kürſchnermeiſter A. Fürſtenberg, Kaufmann Hermann Gawehn, Glas und Porzellan, Carl Goez, Kaufmann Arthur Greiſenberger, Kaufmann Walter Jacobi. (Fortſ. im nächſten Heft.)

Waſſerſportleute!

Kauf- und Verkauf-Geſuche

gehören in die verbreitetſte Fachzeitſchrift „Deutſchland zur See“

Bedeutendes nationales Unternehmen ſucht an allen größeren Plätzen tüchtige

Geſchäftsvertreter

gegen feſte Bezüge. Energiſche Herren, auch Kriegsverletzte, mit organiſatoriſchem Talent, wollen Angebote mit Empfehlungen einſenden unter AP 2701 an die Geſchäftsſtelle dieſes Blattes.

Tätowierungen

entfernt E. Weitzert, Berlin N 4, Invalidenſtr. 5, I. — Auskunft koſtenlos.

FIDES

ENTWÜRFE

in Wort und Bild für Kataloge, Prospekte, Plakate, Anzeigen, Warenzeichen usw. sind fach- und reklametechnisch richtig!

FIDES-GESELLSCHAFT
BERLIN SW. 68, Kochstr. 77 III.

Stahlrohre, Glührohre, Bohrrohre, Gasrohre, Siederohre, Flanschenrohre, Leitungsrohre, Kernrohre, Schornsteinrohre, Kabelwinden für Riemen u. Handbetrieb, **Bohrtürme** in Holz und Eisen, **Bohrgeräte, Pumpen** aller Art offeriert in grosser Auswahl ab Lager. Lagerbesuch empfehlenswert.

Hannoverscher Röhrenhandel
Karl Nussbaum, Hannover-Linden.
Fernsprecher Nord 3648.
Telegramm-Adresse: Röhrenhandel Hannover-Linden.

Hervorragende Neuheit!

Ein Bild für jedes deutsche Haus.

In allen Gegenden des deutschen Vaterlandes und weit darüber hinaus dürfte das neue Bild der **beste Wandschmuck** für Wohn- und Gesellschaftszimmer aller Art, für Amtszimmer, Offizierskasinos, Büros usw. sein.

Interessenten, die das Bild z. Z. in ihrem Wohnsitz noch nicht durch eine Kunsthandlung beziehen können, belieben sich sogleich direkt an den untenstehenden, alleinigen Herausgeber des Bildes zu wenden.

Geliefert wird das Bild in einem hellen oder dunkel eichenen Rahmen, mit oder ohne Unterschriften,

„Der Staatsmann, der Kriegsmann, der Gottesmann,“

was bei der Bestellung genau anzugeben ist, in einer Bildgrösse ca. 30 × 50 cm gegen vorherige portofreie Einsendung des Betrages von Mk. 20.— und Mk. 1,50 für Porto und Verpackung pro Bild, oder gegen Nachnahme.

Geschützt durch das Urheberrechtgesetz vom 11. Januar 1876 :: vom 19. Juni 1901 :: vom 9. Januar 1907. Eingetragen für Anckers Kunsthandlung Kiel beim Amtsgericht in Kiel, . Musterregister Nr. 174.

Wiederverkäufer werden an allen Orten Deutschlands gesucht.

Dasselbe Bild in einer Grösse von ungefähr 66 × 100 cm kostet Mk. 125.— zuzüglich Mk. 10.— für Porto und Verpackung.

Lieferungsmöglichkeit vorbehalten.

Anckers Kunsthandlung
KIEL, Holtenauer Strasse 44.

Verein ehemaliger Matroſen der Kaiſerl. Marine, Berlin

ladet alle ehem. Angehörigen
der Matroſen-Diviſionen
und -Regimenter zum Beſuche
ſeiner Sitzungen freundlichſt ein.

Sitzung jeden Mittwoch nach dem 1. und 15. bei Gieske, Köpenicker Straße 62.

Anzeigen finden durch „Deutſchland zur See“ weiteſte Verbreitung und haben den größten Erfolg

PREISRÄTSEL!

Mit
♥ + ☛
fürs
Vaterland

Ein Pianino oder 1000 Mark bar

Ein Tafelservice für 12 Personen
Ein Plüschteppich, 2×3 m
Eine nussbaum Kommode
Ein Nähtisch
Ein Wiener Sessel
Eine silberne Damen- oder Herrenuhr
4 Meter Seide zu einer Bluse
Verschiedene kleinere Preise

Jedermann, der obige Aufgabe löst, erhält gratis und ohne jede Verpflichtung Anrecht auf die ausgesetzten Preise, welche verteilt werden. — Antwort erhalten Sie möglichst sofort, bestimmt jedoch innerhalb 2 Wochen. Wer je einen der 8 Hauptpreise erhalten hat, wird später in unseren neuen Rundschreiben bekannt gemacht. Die Versandkosten muss der Löser tragen. **Die Einsendung verpflichtet Sie zu nichts.** Schreiben Sie uns bitte sofort die Lösung sowie Ihre **deutlich geschriebene Adresse**, worauf wir mit näherem dienen werden. — Rätsellösungen aus dem Felde oder Lazaretten können nicht berücksichtigt werden. Schreiben Sie noch heute an

Verlag Germania, Braunschweig Nr. 493

Marinedank-Verlag Geſ. m. b. H., Berlin SW 68, Kochſtraße 28/29. — Verantwortlicher Schriftleiter: Siegbert Salter, verantwortlich für die Anzeigen: Reinhold Zahn, beide in Berlin. — Druck: Otto Elsner Akt.-Geſ., Berlin S 42, Oranienſtraße 140/42.

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