

- 5. 4. 1917

Stadl-  
bäckerei  
Elbing

# Deutschland zur See

Anabhängige  Wochenschrift

zur Förderung der deutschen Seegelung und der deutschen Flottenpolitik

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

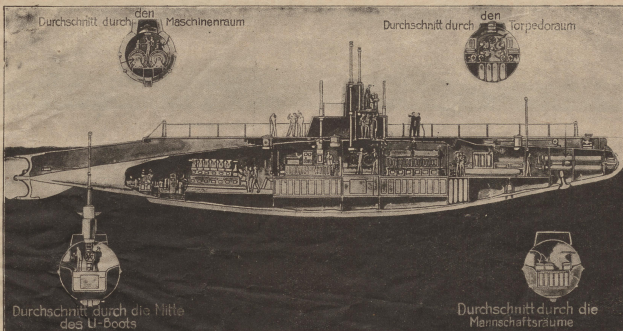
Herausgeber: Vize-Admiral a. D. Hermann Kirchhoff und Rudolf Wagner



Untergang eines torpedierten englischen Dampfers der Cunard-Linie

Stadl-  
bäckerei  
Elbing





Durchschnitt durch ein amerikanisches U-Boot

# Amerika auf dem Kriegspfad

(Schluß.)

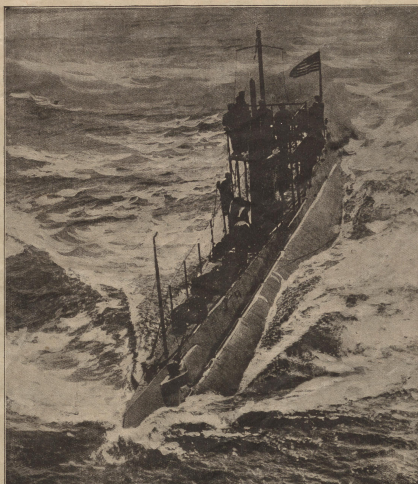
Am 25. Feb. 1862 war New Orleans gefallen, am 5. Juli Memphis, am 4. Juli 1863 Vicksburg. — Inaggregierter Kraft militärisch zum Fortschreiten nach Norden vorzubringen, daraus fehlte es den Südstaaten. Dagegen wurden die bestiegen Häfen von New Orleans, Beaufort und Port Royal unter Kontrolle der Nordstaaten dem Handel wieder geöffnet, natürlich zum Nutzen der Nordstaaten. Wirtschaftlich wurde schon früh das Fehlen der üblichen Genussmittel, wie Kaffee, Tee, Gewürze u. a., weit mehr aber noch der Mangel an Kleidung und Schuhen. Die Möbel wurden allmählich abgenutzt, Glas und Porzellan, Küchengerät wurde fehlender Konsumwaren, selbstgeschlichtete Holzgeräde nahmen deren Plätze ein. Es fehlte an Braud und Schreibpapier, an Stiefelsohle und Hündbölgern.

In den wenigen Städten, welche von den Blockadestrechern Zulufren erhielten, konnten diejenigen, welche diese Mittel benötigten, verhältnismäßig gut leben, ja, der zeitweilig äppige Luxus entfaltete sich an einzelnen Punkten. Je mehr das Geld an Wert verlor, zu anderen Zeiten war es selbst für reichere Leute schwer, den notwendigen Bedarf zu erwerben, und Verze gabente in den Magazinen. Die ärmere Bevölkerung mußte schwere Not leiden und wurde von Spekulanten vielfach hundertfach ausgebeutet. Wider fortschreitende Verelendung des Volkswelens ging der Handel schließlich wieder in die Formen des Tauschhandels zurück, man zahlte mit Getreide, mit Zahlungsmitteln und selbst mit Feuerungsmaterial. Die Südstaaten verlasteten durch alle möglichen Hilfsmittel und Surrogate sich über die Not des Augenblicks hinwegzubringen. Man spann und webte, was man konnte, aus Pflanzen, Schöfern und Baumrinde wurden Farbstoffe genommen, Holzkohle und gebranntes Getreide kamen als Kaffee zu Ehren.

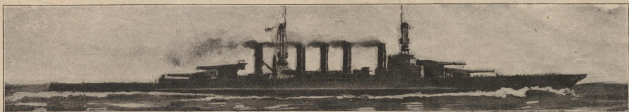
Aber die nicht an eine gewöhnliche Tätigkeit gewohnte Bevölkerung vermochte doch nicht allzuviel auf diese Weise zu erreichen, und traurige Jubiläe des Verfalls und der Verarmtheit traten gegen Ende des Krieges ein.

Die nachfolgende Aufstellung gibt uns ein Bild, welche Preissteigerungen gewisse Lebensmittel im Laufe des Krieges und der Blockade erlitten:

	1860	Jan. 1863	Sept. 1863
Brod 1 Pfund 12 1/2 Gte.	1	2	2,75 bis 3
Speisefleisch	1	12 1/2	20 bis 25
Butter	8	1,15 bis 1,25	2,25 bis 2,50
Kaffee	12 1/2	5	9
Zitronen	1	20	10
Schmalz	12 1/2	1	2,25
Bücher	70	1,75	4,75



Amerikanisches U-Boot in Fahrt



Neuester Typ der amerikanischen Schlachtkreuzer (Wasserverdrängung 8400 Tonnen)

	1888	Jan. 1893	Sept. 1898
Nichte	1 Schiff 15 416	1 13 204	4 - 201
schiffe	10 - 110	1 - 10	1 - 150
Seeschiffe	8 - 100	1 - 100	155 516 150
1 Seeschiff	1 - 200	6 - 40	20 - 200
1893 ein Dampfschiff	1 - 200	40 Dampfschiffe	
		1 - 200	
		300	
		10	
		40	
		75	
		100	

Eine Tageszeitung festsetzte in Mid-mond 1868 1 Dollar die Nummer!

Gleichen wir also das Fazit aus diesen Zuständen, so ist die Südkolonien an einer inneren Ausdehnung zugrunde gegangen, welche dadurch verursacht wurde, daß ihrem Wirtschaftsförder die Beeren abgerückt und damit die Fruchtbarkeit vermindert wurde. Güte der äußere Verkehr weiter bestanden, so ist es mehr als wahrscheinlich, daß der Ausgang des Krieges ein anderer für die Südkolonien gewesen wäre. Der allem fehlte den Südkolonien eine entwickelte Industrie und eine wohlüberdachte innere Organisation, um trotz der äußeren Absperrung der Lage Herr zu werden und vor allem durchhalten zu können.

Die Lage der Südkolonien im damaligen Krieges läßt uns aber auch auf England blicken, das uns ein gleiches Schicksal zu bereiten hofft wie die Südkolonien den Südkolonien. England würde, wenn es tatsächlich abgepöbert werden könnte, infolge der erheblichen Abhängigkeit seiner Ernährung von auswärtigen Zufuhren, in eine in mancher Beziehung noch schlimmere Lage kommen als die Südkolonien, und deshalb ist eine Wiedabge gegen England die empfehlendste, von ihm geschickteste Maßregel und zugleich verwundbarste Stelle.

Während der Sezessionskrieg und der daraufgegangene Unabhängigkeitskrieg noch zu der inneren Entfaltung des großen nordamerikanischen Staatenraums, so setzt die Politik der späteren Jahre ein anderes Bild. Hier greifen die Vereinigten Staaten bereits über ihre Landesgrenzen hinaus und einen Teil des Weltumkreises über die Küsten Amerikas an. Die Monroe-Doktrin eines ihrer Präsidenten zeigt das, der Pan-Amerikanismus erhebt sein Haupt. Aber die geführene Monroe-Doktrin erlangte auch wieder eine weitere Ausdehnung, die über den Pan-Amerikanismus weit hinausreichte. Hierzu bot die weitere wirtschaftliche Entfaltung der Union Veranlassung. Aus einer reinen Kontinentalmacht war die Union im Laufe der Zeit eine Weltmacht mit durchaus imperialistischer Tendenz geworden. Würde in früheren Jahren der industrielle Bedarf des Landes dort kaum gedeckt, so daß für die Völker Europas sich ein reiches Absatzgebiet bot, so ist Amerikas Industrie mittlerweile so erkrankt, daß sie nicht nur den eigenen Bedarf überdeckt, sondern jetzt ihre eigenen Erzeugnisse auf den internationalen Weltmarkt trägt und damit dem

alten Europa Konkurrenz macht. Die Vereinigten Staaten bieten aber schon seit geraumer Zeit ihre Fabrikate erziehen mit einzelnen ihrer Industrieprodukte zu rivalisieren. Sie hatten aber bisher mehr abgesetzt, wie gewöhnlich ihre Konkurrenzfähigkeit als Warenmarkt ist.

Als Beispiel, wie sehr die amerikanische Konkurrenz sich in anderer Beziehung auf dem europäischen Markt bemerkbar gemacht hat, sei angeführt, daß große Exportfirmen von Florenz nach England, Frankreich, Österreich und Portugal gingen, was bisher eigentlich Englands Domäne war.

Die amerikanische Industrie ist seit einigen Jahren so erkrankt, daß man heute auf ökonomischen, aufstrebenden und südamerikanischen Märkten einer empfindlichen und sich steigenden Konkurrenz der Union begegnet; besonders auf dem Gebiet der Eisen- und Maschinenindustrie. Und inwiefern die amerikanische Industrie als Kriegsmateriallieferant leistungsfähig ist, dies haben wir während des Krieges genugsam kennen gelernt. So ist es aus dem unvollständig rein kriegerischen Stand ein Maß des Handelskrieges geworden. Und zum Schutz seiner überseeischen Interessen hat sich die Union die Kriegesflotte geschaffen, deren Zusammenziehung wie in einer der früheren Nummern schon schilderten. Und Neigungsflotten, wo diese Flotte in Tätigkeit treten muß oder schon tritt, bieten sich für die Union genug. Besonders im Stillen Ozean dürfte dies der Fall sein, wo Japan eine gleiche Spannungsflotte wie Amerika betreibt.

So hätte Japan bereits die Auffrischungen auf den Philippinen unterstellt gegen die Spanier und erhoop auch seiner Zeit Einbruch gegen eine Einverleibung Spaniens durch die Vereinigten Staaten, welchen Einbruch es vorläufig stellen sieht, um in dessen freie Hand zu bekommen.

Dieser Amerikaner damals die schon die Monroe-Doktrin ziemlich ad hoc bei Seite ließ, folgte 1878 der spanisch-amerikanische Krieg. Er endete zum Nachteil Spaniens mit der Übergabe von Cuba, Portorico und den Philippinen. — Aber nicht genug damit, daß die Vereinigten Staaten in den Besitz der reichen Inseln

lichen Kolonien kamen, sondern sie taten noch einen Schritt weiter. Sie traten damit in die Weltpolitik ein, sie verlangten in Zukunft in allen Fragen der Weltpolitik, die bisher von den Mächten Europas erörtert und geregelt wurden, gehört zu werden. Zur Verwirklichung seiner Weltmachtpläne und im Hinblick auf die Stellung der Aufgaben, die noch im Stillen Ozean ruhen, bot die Union häufig ihre Güte an und aus den Panamerika-Plänen, welche, der für die Union eine tragische Überzeugung bezeugt.

Und so erleben wir es denn, daß die Union auf zu haben selbst zum ersten Mal mit bemerkbarer Macht auf die Entscheidung des stürmenden Europa eingreifen zu wollen.

Sie wird es sich wohl nicht überlegen. Denn die deutsche Flotte wurde in Amerika schon vor dem Krieges ziemlich hoch eingeschätzt. So schrieben die „New Yorker Times“:

„Der Weltfriede Englands und Deutschlands in Verwirklichung ihrer Weltziele wird entweder zur finanziellen Erschöpfung der einen Macht oder zum Siege führen. Das letztere ist das wahrscheinlichere; Deutschland ist finanziell stärker als England (7. im Nationalwohlstand und seine Bevölkerungszunahme ist größer als die englische. Es kann demnach die notwendigsten Rüstungen länger ausbilden als John Bull. England weiß dies sehr wohl, und es mag eines Tages der Sache ein Ende machen, indem es Deutschland zum Siege zwingt. Der Ausgang eines bewaffneten Konfliktes zwischen diesen beiden gewaltigen Nationen ist nicht vorauszuweisen. Sollte England gelagert werden — und würden uns nicht wundern, wenn dieser Fall eintrete — so fällt es im Range auf die Stufe Spaniens. Es verliert seine Herrschaft zur See und den überseeischen Handel, auf dem allein sein Wohstand und seine Macht beruht. Zeit hat schon Deutschland dem englischen Handel großen Abbruch getan. Noch vor wenigen Jahren ließ man in jedem Hafen deutsche Schiffe, während Deutschland kaum als Triton von maritimer Bedeutung betrachtet wurde. Jetzt haben die Deutschen eine gewaltige Handelsflotte geschaffen und sind in ihrem weiteren Ausbau rübrig.“

Woll man von irgendwelchen belästigen europäischen Mächten nach Südamerika reisen, so wird man gemeinlich auf ein deutsches Schiff angewiesen sein, und will man in Südamerika eine Straße auf eine amerikanische oder europäische Bank kaufen, so wird man in neun von zehn Fällen sich an ein deutsches Finanzinstitut wenden müssen.

Deutschland hat und bekommt die Kontrolle des Welthandels. Fordert John Bull den Deutschen Mittel zum Klugheit Ringen und unterliegt, so wird es an den Wegener dauernd die maritime Suprematie verlieren. Der Kaiserliche Flotte erzieht sich als kein schlechter Propheet, es ist aber zu vermuten, daß ihm die Abwertung heute recht unbedauerlich ist.



Granaten für amerikanische Schiffsgeschütze

# Malz an der Sonne

Hiftorischer Roman aus Kurbrandenburgs See- und Kolonialgeschichte von Georg Lehfeld (24. Heft).

### Obstet der Meier erlöschenden Stammen.

„Denken Sie, Raule, nicht als Inhaber des Kurfürstlichen Schiffes, sondern als ein gewöhnliches Schiff, das von Brandenburg her, die Strassen und Gewässer zu freuen, seine Verordnungen, welche in dieser Hinsicht die Strassen, Häfen und Verwaltungen im Innern, die Sie sehr oft in der See befahren und die Sie sehr oft in der See befahren, um ein Stück zu thun, welches in den Meeren der Welt zu thun ist, und die Sie sehr oft in der See befahren, um ein Stück zu thun, welches in den Meeren der Welt zu thun ist.“

„Eröffnet Euch mit mir, auch ich bin vielleicht bald in Anagnag gefahren.“  
 „Wie? Sie?“ fragte Raule.  
 „Wenn es Euch noch nicht bekannt ist, so stehe ich der Gemütskrankung des Fräulein von Wangenheim nicht fern.“  
 „Ich bin wohl der Herrscher ihres Lebens.“  
 „Ich habe sie zu einer Eitelkeitswahnrede im Saal veranlassen, die einen so unheilvollen Verlauf für das edle und von mir so verehrte Fräulein nahm.“  
 „Kundel hat natürlich im eigenen Interesse über den Fall geschwiegen, aber Fräulein von Wangenheim scheint selbst, vielleicht unabsichtlich, in ihrem freuten Zustande aus der Schule gelaubert zu haben.“  
 „Nein, ich fürchte den Zorn des Kurfürsten. Ich will dem zuvorkommen, meinen Abschied erwidern und ins Ausland gehen.“

„Sind Sie denn nicht selbst ein Holländer, und rehet so,“ sagte Erben.  
 „Ich war ein Holländer, Herr Major. Aber heute bin ich ein Brandenburgischer, der längst kein Vaterland aufgegeben hat.“  
 „Ich bin ein Diener des Kurfürsten, und weil ich die Holländer kenne, weiß ich auch, wie sie die Pläne des fürstlichen Herrn durchzuführen wollen.“  
 „Nein, Herr Major, Holland ist unser alter Feind und ich haße es heute!“  
 „Er sprudelte diese Worte voller Zorn heraus, daß ihn der Stammerjunker ganz sprachlos vor Überraschung anfaß.“

„Dum werde ich auch ein dazu meine Hand bieten, daß es fürstlicher Herr Mann und Soldat, wie Sie, in das Lager unserer Feinde übergeht.“  
 „Wo ich Holland freissen kann, da tu ich es.“  
 „Und wenn ich darum Weiß und stünd opfern sollte.“

„Ich weiß wohl, mein Herr Raule, daß man auch in Holland nicht gut behandelt — aber deshalb braucht doch Holland noch nicht ein Feind Brandenburgs zu sein,“ entgegnete Erben.

„Es handelt sich jetzt nicht um mich, um meine persönliche Raule,“ erwiderte ihm sein Anwalt. „Es handelt sich um die Interessen unseres fürstlichen Herrn. Diese liegen auf dem Wasser, und da will Holland keinen Rivalen haben, drum lebt es leben, der da mitan will, als Feind an, der vertrieben werden muß, um so aber.“

„Ich verwerfe nichts von Politik und sonstigen gelehrten Staatsgeschäften, mein Herr Raule, ich bin nur Soldat, und ich würde, einem tapferen Mann kann man überall gebahren.“

„Ich verstehe besser, Herr Major, als in brandenburgischen Diensten. Ja, wenn man mir jetzt nicht ein Stück in Holland gebracht hätte, dann würde Sie, Herr Major, vielleicht in Stärke die Gelegenheit gehabt haben, in Afrika für seine fürstliche Zurücklaßung den Weg zu ziehen.“

„Wie das, Herr Raule?“  
 „Wir selbst planten, Holland zum Eroß, eine Expedition nach Afrika. Dort wollten wir eine Kolonie errichten.“

„D. Das wäre ja was für mich!“ rief Erben errent. „Und seine Phantasie spitzelte ihm schon wieder allerlei Abenteuer vor.“  
 „Daraus soll nun nichts werden?“ fragte er bedauernd.

„Solange ich nur ein gefangener Mann bin, man kann mich nicht fürchten, und das Gerücht befehdigt, bin ich machtlos, meine Pläne durchzuführen.“  
 „Ich freie hier ganz allein, verlassen von allen, meine Feinde sind so mächtig und vor allem in Freiheit.“

„Wie konnte ich Euch helfen?“ fragte Erben. „Kundel, ich habe kein Geld, da, da mit Ihr Euch rechtlicher künnt?“  
 „Herr Major, kann ich mich auf Euch verlassen?“

„Unbedingt, das könnt Sie, Herr Marine-director.“

„Gut, schließen wir einen Pakt. Nützt Sie mir, so nützt ich auch, und Sie sollt dann bald in Afrika landen und dort die brandenburgische Flagge hissen, das verspreche ich Euch.“  
 „Abgemacht, Herr Raule!“  
 „Verlieren wir keine Zeit, Herr Major. Da kommt Ihr mir zunächst einen wichtigen Dienst leisten.“  
 „Ich wurde durch die Waage verbunden, mich von der Anwesenheit einer Person in Berlin zu überzeugen.“

## Geleit

das Aegreiche Ende des Krieges zu beschleunigen!

### Verwandelt Euer Geld in U-Boote,

in Stachelrohr, in Geschütze und Oronen, in Maschinengebreide und Patronen, und Ihr erhaltet das Leben unserer Soldaten an der Front!

Es gilt, unsere Feinde durch das Anleihen-Ergebnisse zu bezwingen, daß Deutschlands weltliche Kraft ungeschwächt ist, damit sie den Blut und die Hoffnung verlieren, uns jemals niederzwingen zu können!

Leibe jeder, soviel er kann, dem Vaterland, jeder nach seinen Kräften: der Reiche viel, der Armer weniger, fehlen darf keiner!

### Auf zur Zeichnung der 6. Kriegsanleihe!

„Nun ist es Zeit, die Hände davon zu lassen.“  
 „Das heißt aber nicht nur ein unangenehm, sondern ein gefährliches Geschäft.“  
 „Ich bin nicht so leicht zu überreden.“  
 „Nun ist es Zeit, die Hände davon zu lassen.“  
 „Das heißt aber nicht nur ein unangenehm, sondern ein gefährliches Geschäft.“  
 „Ich bin nicht so leicht zu überreden.“

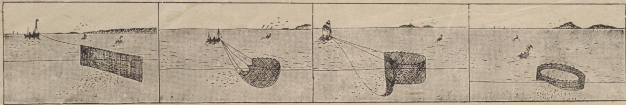
„Kapitän Meßler sollte als Kronzeuge auftreten und vor ihm leitens des holländischen Gesandten, wie auch leitens des Marquis von Rabemus fideses Geleit zugesichert worden, ehe er in Berlin eintraf.“  
 „Diesen für Geld so empfänglichen und moralisch ansichtbaren Mann wollten die beiden Gesandten gegen Raule beim Kurfürsten vorführen, zur völligen Erreichung ihres Zies:“  
 „Inständlichmachung des Raule, um die Herrschaft aus brandenburgischen Pläne zur See.“

„Während ich für Raule das Obes immer dichter aufzunagte, schritt dieser noch immer grübelnd, vor ihm in diesen entschlichen Verdadet beim Kurfürsten gebracht, in seinem Zimmer auf und ab.“  
 „Dieses grübelnde Wandern wurde durch die Werbung unterbrochen, daß der Kammerjunker Major von der Erben da wäre, um mit Raule eine Rücksprache zu haben.“

„Leberaufst, ja froh übertraßt, vernahm Raule die Meldung, denn in ihm lebte sofort die Hoffnung auf, der Major überbringe ihm vielleicht vom Kurfürsten eine Nachricht, die seine Freilassung erhelette.“

„Er ließ Erben sofort bei sich einrücken.“  
 „Herr Major, welche frohe Nachricht bringt Sie mir von meinem gnädigen Herrn?“  
 „Mit diesen Worten empfing er seinen Besuch.“  
 „Leider keine, die auch, Herr Marine-director, betrifft,“ erwiderte ihm Erben.  
 „Was er nach diesen Worten die enttäuschte Miene Nauls bemerkte, fuhr er fort:





Verschiedene Arten von Netzen für den Sardinengang

# Vom Fischfang auf hoher See

Der Seefischfang spielt bekanntlich in der Neuzeit eine gegen früher ganz erheblich gesteigerte Rolle in der Hofisernahrung und damit naturgemäß auch in unserm gesamten

den Rang einnimmt, der für sie zu wünschen wäre. Trozdem die Nordsee — das deutsche Meer — ein Hauptplatz zum Beispiel für den Heringfang ist, sind es auch hier noch vielfach

Winterabende selbst gefriedt, jedenfalls aber selbst in Stand gehalten und ausgebessert werden) verfährt, noch immer löblichen Verdienst. Vieles ist auch das Boot, besonders, wo es sich um schon geborene Fahrzeuge handelt, Eigentum einer geborenen Familie, deren männliche Glieder dann gemeinsam die Besatzung des Kutters bilden, und wir hatten, wie vielen Lesern wohl bekannt sein dürfte, in dem alten Fintennwärder an der Unterelbe ein ganzes Dorf solcher Fischerfamilien, die fast alle miteinander verwandt und verwandter waren.



Das gefüllte Schlepnetz kommt an die Oberfläche

Wirtschaftsleben. — Noch die Eltern der heutigen Generationen kamen, soweit es sich nicht um Einwohner der Hafenstädte handelte, die meisten Seefische fast nur vom Hörensagen, und allenfalls der geräuschte Mühsal über die Flunber gebildet, neben dem Hering, der ja ebenfalls konsumiert wird, zu den Dingen, die man auch im Binnenlande kannte und schätzte.

Die Änderung hierin ist im wesentlichen eine Folge der wesentlich verbesserten Transporteinrichtungen der neuesten Zeit, die die Einführung wirklich frischer und so auch wohlgeschmeckter Seefische in das Binnenland erst möglich gemacht haben; immerhin darf aber gesagt werden, daß die deutsche Seefischerei bedauerlicherweise (gemeint ist dabei natürlich der Stand vor dem Kriege) noch längst nicht

Während der Fang der eigentlichen „frischen“ Seefische, wie sie das Binnenland kommt (in erster Linie also Schellfisch, Kabeljau usw.) heute überwiegend von den besonders für diesen Zweck gebauten Fischdampfern großer Gesellschaften betrieben wird, findet im Herings- und Sardinengang auch der Einzelgänger noch immer eine Stätte, wenngleich nicht bekannt werden darf, daß das Werkkapital auch hier immer mehr an Boden gewinnt.

Die beste Zeit für den Heringfang beginnt im September und endet im Dezember, gegen Weihnachten. Es sind somit gerade die Monate des Jahres, in denen unsere nördlichen Meere sich von ihrer rauhesten und unfreundlichsten Seite zeigen, die die Fischer auf See zubringen müssen, und es kann unter diesen Umständen nicht wundernehmen, wenn wir hier die zähesten und abgehärtetsten Seesleute finden, die zum Beispiel für die Marine ein Material liefern, wie es sonst kaum zu finden ist. Für die Männer, die in dieser Schale groß geworden sind, ist eine Zerpedebootsfahrt auch im Winter eine Spazierfahrt, und Fünftel, die an das Aufhören eines gestillten Schlepnetzes in eiserer Winternacht, bei Wind-



Das Anbordholen des Netzes auf einem kleinen Fahrzeuge



Zubereiten und Bootieren des Fanges an Bord eines Fischdampfers

fürte 11 gewöhnt sind, lassen so leicht nicht los, was sie einmal halten.

Der Dering (ebenfalls übrigens auch die Sardineren) besondern Fang die beigegebenen Aufbildungen zur Wenige erläutern) wird auf fetten ausgebeuteten Wanderungen gefangen, also während er im wesentlichen an der Oberfläche schwimmt, und man benützt hierfür das sogenannte Treibnetz.

Zwei miteinander arbeitende Boote vereinigen ihre, am oberen Saum mit Schwimmem und unten entsprechend beschwerten Netze dergehalt, daß das ganze wie eine mächtige Wand im Wasser aufsteht, und wenn es, voneinander absteigend, vorläuft, um es dann, parallel zueinander legend, in ganzer Breite durch das Wasser zu ziehen.

Die weitaus schwerste Arbeit ist natürlich das Wiedereinholen des gefüllten Netzes.

Schon bei ruhiger See ist das eine Arbeit, die einen ganzen Mann erfordert, wenn aber der Wintersturm über das Wasser braust, bis ins Mart erhaltend, und die Hunderte und aber Hunderte folgender Gisterriffe in Weidst und Hände schneiden, wie ebensoviele kleine Messer, während die hochgehende See das an die Netze gefesselte Fahrzeug zu den tollsten Bewegungen zwingt und die eifigen Sturzen wie über eine blinde Klippe über das niedrige, glatte Deck brechen, dann erfordert es geradezu übermenschliche Anstrengungen, den softbaren Fang zu bergen. Jeder Seemann, der schon einmal das zweifelhafte Vergnügen einer Winterreise in untern Meeren genossen hat, weiß ein Lied davon zu singen, was dies schon auf einem größeren Segelschiff bedeutet; wenn man aber einmal im November oder Dezember die kleinen Fischerflotte drähen gesehen hat (sie sind von kleinen Eisbergen zeitweilig schwer zu untercheiden), so bildet man sich auf den hohen Titel eines „Rap Horners“ kaum noch sonderlich viel ein.

Sind endlich die Netze wieder getrennt und eingeholt, so wird der Fang an Bord sofort sortiert. Ein Teil wird logisch an Transportdampfer abgegeben, und von diesen mit geschützelter Schnelligkeit nach dem nächsten Hafen befördert, der andere Teil wird an Bord selbst ausgenommen und gelagert. Schon während dieser Arbeit aber hat ein Teil

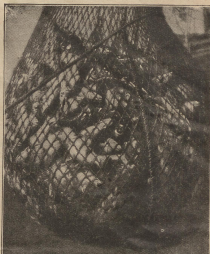
der Mannschaft wieder die Netze klar gemacht, und das Spiel beginnt von neuem. Erst wenn der Rutter selbst vollständig gefüllt ist, legt er auf ein paar Tage nach Haus, und den Deuten winkt eine farg genug bemessene Erholung, denn die Zeit muß ausgenützt werden, und jeder an Bord ist am Fang beteiligt und interessiert. —

Ein wesentlich anderes Instrument ist das Schlepnetz, mit dem Fischdampfer arbeiten.

In seiner ursprünglichen Form ist es nicht anders, als ein über einen starken Rahmen gespannter Netz-Sack zu bezeichnen, der über Bord geworfen und solange vorwärts geschleppt wird, bis man ihn gefüllt glaubt. Segler die mit dem Schlepnetz arbeiten, werden in den meisten Fällen wenigstens eine kleine Dampfwinde an Bord haben müssen, denn es handelt sich hier vielfach um Fische, die lebend oder doch so frisch wie irgend angängig zu Markt gebracht werden sollen, und es ist daher wünschenswert, daß die Fischbehälter an Bord mit möglichst wenigen Fängen gefüllt werden können. Dies ist aber mit Netzen nur möglich, wenn das Netz selbst so groß als irgend tunlich gemacht wird, so daß es mit Menschenkraft, wenn es ganz ausenborhs ist, kaum noch eingeholt werden kann.

Eine besondere Art des Schlepnetzes ist das Grund-Schlepnetz für den Fang von Hilden, die, wie Schollen und Quitten, auf oder dicht über dem Grunde des Meeres haften. Das Netz soll hier über den Grund selbst wegstreichen und die Fische aufheben. Meist gelangt hier das sogenannte Scherbreit-Schlepnetz zur Verwendung, bei dem zwei große, eisenbeschlagene Bretter, die durch den Wasserdruck beim Schleppen auseinander getrieben werden, das Masennetz des Netzes besorgen.

Auch der Dampferdienst ist alles eher als leicht, und die in den letzten Jahren bis nach



Befülltes Schlepnetz in der Winde hängend

Jahand sich erstreckenden Fangreisen der Fischdampfer stellen an die Mannschaften auch die denkbar höchsten Anforderungen. Zusammen aber ist die Arbeit hier doch ganz wesentlich leichter als auf den Seglern, und vor allen Dingen nimmt beim Einholen des Netzes der Dampf den Deuten ein gutes Teil der schwersten Arbeit ab. Der mächtige Netzbeutel wird hier, wie die beigegebenen Bilder deutlich zeigen, noch über Deck emporgewunden und dann unten geöffnet, so daß der Fang wie ein Silberstrom fließ an Deck ergießt, wo sofort das Ausnehmen, Reinigen und Salzen beginnt. Die nicht zu salzenden Fische werden in besonderen Räumen des Dampfers sorgfältig in Eis gefahrt, um an Land sofort in besonderen Hieschamungen zu wandern, und man hat an der Nordsee diesen Transport so organisiert, daß Fische aus dem am Abend auf der Meier ankommenden Dampfer fast gleichzeitig in Berlin und in Bremen auf den Markt kommen.

Star erweiterte Aufzuchtungs- und Ausbeutungsmöglichkeiten hat dem Kleinbetriebe in der Seefischerei in untern Meeren neuerdings der Motor eröffnet, und es ist zu wünschen, daß auch hier in Zukunft eine fräftige und zielbewusste Unterstützung der Verbände die Verbesserungen insbesondere des „Deutschen Seefischerei-Vereins“ fördern möge. Der Einbau einer Verbrennungsmaschine in ihre Boote (der auch nachträglich, also bei älteren Fahrzeugen, ohne Schwierigkeiten möglich ist) erleichtert nicht nur den Fischern ihr schweres handwerk sehr wesentlich, sondern er gibt ihnen auch die Möglichkeit, den Fang auf weitem entfernt liegenden Fischgründen zu betreiben, wie dies die Dampfer können, und sichert die rechtzeitige Rückkehr bei Windstille, was im Interesse des labels frischen Eintreffens des Fanges von großer Wichtigkeit ist.

Es wird sich im wesentlichen darum handeln, den Fischern, die naturgemäß das geringe vorhandene Kapitalvermögen der Familie wohl schon in dem Boot, bzw. auch in einer daneben betriebenen, kleinen Landwirtshaft investiert haben, das Geld für die Beschaffung eines Motors unter nicht allzu drückenden Bedingungen zu verschaffen, was aus Staatsmitteln oder doch mit staatlicher Beihilfe durch Genossenschaftsbanken am besten geschehen könnte.

(Im zweiten Artikel folgt.)



Das Schlepnetz eines Fischdampfers beim Entleeren am Deck





# Was der Seemann erzählt

## Alfred.

Stütze aus dem Seemannsleben von H. Medtke.  
Das Leben an Bord der großen Segler darf wohl als ein geeigneter Boden für die Sammlung von Originalen angesehen werden, und ein solches Original war auch mein Freund Alfred, der um eine alte Mütze herben mußte.

Ein Vahorensohn — man findet übrigens Vahorensohne ziemlich häufig und in allen Diensträngen der Kriegs- und Handelsflotte — war er noch vor in solchen Fäden ertappt, unvollkommen geübten Opiumabschlüßerung als „Mittler“ in die Marine eingetreten, und hatte sich damit so ziemlich die schlechtesten Vorbereitungen für seine spätere Kaufbahn geschaffen. Der Kriegsschiffmatrose brauchte selbst damals nicht, alle zu einer Zeit, in der die geleistete Streuerfreite noch die recht bedeutende Rolle spielte, ziemlich lange, um auf einem Handelsfahrnis heimlich zu werden, und als unser Freund sich endlich darauf besaß, daß er doch ganz auch auf das Scherben gelangt wäre, war er zu allem ein wenig zu gut, und wies sich auch zu unerschrocken und zu energielos geworden. — Der „en-ge“, und natürlich auch ewig mit sich und der Welt unzufriedene Matrose (den es ebensogut gibt wie den ewigen Studenten) war fertig. Auch die Frau spielte eine nicht unbedeutende Rolle in diesem verpesteten Leben.

Wenn man nach Reisen von zehn, zwölf und mehr Monaten summen nur acht oder neunzehn Tage an Land ist, und keine Mütze hat, hat sich von einem überflüssig barten Bartet stets als der verlorene Sohn betrauten zu lassen, ergründe manches in andern Licht, und der im Grunde ein weiches und gutmütiger Mensch als er selbst schienen wollte, kann in der merkwürdigen Säuertigkeit, die ihn an Land aufnahm, die Erfüllung von Träumen, über die er sich wohl kaum selbst klar wurde. — Das freilich nicht, und was im Grunde auch die eigentliche Ursache war, daß er den Weg nicht fand, den er hätte gehen sollen und können, war eine innerliche Furchtsamkeit, die er vergebens durch eine gemachte Kaufzeit zu verbergen suchte.

Der sozialdemokratische Seemannsverband bestand meines Wissens damals noch nicht, aber auch ohne ihn waren für den guten Alfred sämtliche Marineoffiziere, Kapitäne und Steuerleute in Waisch und Wogen „Eskantenbrüder“, und er betrat sie als die seine Mitschuldigen, jede Arbeit nur mit innerstem Wehleid und fast martirerischem Händelertischen zu verrichten, — was aber keineswegs hinderte, daß er sie gemessenhaft und gut leffete, und sich auch freute, wenn man dies anerkannte. — Weil er kein Gelegenheitsfand, zu tun ist nicht mehr als sich auf solchen Vob nicht das annehmen.

Der Matrose gegenüber, die übrigens fast immer dertägigen Futuraten mit einem humoristischen, insinuirlichen Zart zu begreifen wußte, bewachte er sich kramptisch, Vorbeistehen, und mächtig „rauber Seemann“ zu sein, was ihm — er kamte aus der Nähe von Dresden — besonders in bezug auf die Sprache naturgemäß nicht immer leicht fiel. Für die Weiblichen unter dem Nachwuchs an Bord (Jungen und Weibsmatrosen aus besseren Kreisen) hatte er einen bescheidenen Vorrat von lateinischen Zitäten tonisieret, die er mit großem Ertol an den Mann brachte.

Eines schönen Tages sollte das in seinen Weitanen hängende Begleitgefährt gesetzt werden, und einer der Besatzmänner mußte nach oben, um eine Kleinigkeit zu haren. Der Zeiterparnis

halber lief er im Leumant hinauf, und die Schot nahm die Gelegenheit wahr, plöglich herabzugleiten und bei einem Haor den Weidstimmigen über Bord zu streifen.

Zu seinem Glück blieb es aber bei einigen Schänden Kopf- und Hakenhaut und dem Verlust der Mütze, die ihm von seinem recht mangelhaft trillierten Schädel gestreift wurde und auf einem der großen Drahtenblöde Außenbords landete. — Alfred aber, der Menschenfeind, der er so gern war, hatte nichts Illigeres zu tun, als über die Reeling zu flattern, um das schmierige Ding zu retten.

Ein über Windstich, der das lose Segel füllte und zum Schlingen brachte, — ein dummes, durch Mart und Bein gefundenes Seesachen, — der schwere Schotenblock hatte den Kopf des armen Schiff getrossen, und warf ihn, ohne daß er einen Laut von sich gegeben hätte, über Bord.

„Mann über Bord!“ — „Orphe Raas dan, — „Vadbrods — „Hinterboot star!“ — folgenden Rufe und Kommandos dem Quatfluten des Körpers auf das Wasser, und eine Viertelmeile später harrt wir ihn wieder an Bord. — Mit einem schweren Schädelbruch, der bei dem Mangel an jeder ärztlichen Hilfe von vornerein ausichtslosie Sache war, — die Mütze hatte er kramptisch in der Hand gehalten. —

Zwei Tage später haben wir ihn, mit einem Ballottentisch zu Fähen, ein Seemannsgrab gegeben: — „Hein“ — es waren seine letzten Worte, bevor er auf's neue in wiere Whantosen verfiel — „Hein, — mein All — das Zug un dat Welt wat is so god hen, — dat lat bi man all de Deeren — fragen; — aber! hor is een lütten Kästchen, — nam achter in mein Schiff, — den nimmt an di, — un — un wal der in is, — dat schijft mijn arme Waddet.“

Ein altes Gesicht — ein milbes, etwas verhärtet kühnes Frauengesicht — verknüpft mit einem Bündel vergilbter und verfallener Briefe, ein verdorrter Blumenstrauch und ein abgegriffenes Neues Testament waren der Inhalt.

## Die Kriegsschiffart für die Marine des Großen Kaiserthums.

60. Da es sich begab, daß einige Schiffe oder Brillen dem Feinde abgenommen wären, so soll sich niemand erklären, Risten, Koffer oder Pakete aufzusprechen, noch aus Briefe zu visitieren, sondern sollen dieselben dem Admiral der Flotte oder, in dessen Abwesenheit, dem Vice-Admiral oder Befehlshaber zu Händen liefern, der dieselben sofort sicher und treulich unverändert an untern Herrn Schiffsdirektor und andere Räte, um von denselben eilt oder unecht, frei oder preis erklärt zu werden, überzenden soll. Sofern auch ein oder mehr Kapitane von dem Admiral zur Verantwortung und Erklärung etlicher aufgedruckter Güter und Pflsen oder dergleichen herbeordert werden, so sollen die gleichfalls gehalten sein, solche überzenden, ohne einiger anderer Flotte Admiralen oder Vice-Admiralen desfalls anzusprechen, bei Strafe des Galgens.

61. Dergleichen soll sich niemand erklären, zu einigen Kaufverträgen oder anderen Schiffen ohne ausdrücklichen Befehl und Verordnung seines Kapitäns überzugeben, selbigen Schiffen Gewalt anzutun mit Schmeißen, Schlagen, Verwunden und anderen Mißhandlungen, oder etwas daraus zu entnehmen, bei Verübung nach Verschöfferheit der Zeit gestraft zu werden.

62. Wenn Wekangene aufgebracht werden, so soll sich niemand unterlassen, dieselben zu ver-

stecken oder verbrennen, sondern soll sie ob einiger Notdurft vor dem Admiral oder Befehlshaber bringen über alles nach Gelegenheit verpöht und verfragt zu werden. Und sollen keine Wekangenen rationizlet werden, ohne unler oder unlers Schiffsdirektors und Räte Vorwissen, bei Galgens Strafe.

63. Niemand lasse sich gelitten, einige Gewehr zu versehen, zu verkaufen oder zu entfernen, bei Strafe über den Wert desselben dem Lande zum besten vor's erste Mal einen Monats Sold zu verbühren und zum andermal, ohne Fah oder Verschied an's Land gelöst zu werden.

64. Es unterlange sich auch niemand, ohne des Kapitäns, oder in Abwesenheit desselben, ohne des Steuerleut's Befehlens mit Gewehr an's Land zu gehen, bei Strafe vor's erstmal, von der Raa zu lassen, oder zum andermal ohne das Falten von der Raa nach einem Monat Sold zu des Landes Bestem zu verbühren.

65. Alle Matrosen, Soldaten und andere, die sich in uniere Dienste zur See begeben wollen, bei der Verteilung und Weidigung dieser Artikuln nicht gegenwärtig gewesen und sich hernachmals einschreiben lassen und Herrn-Weid empfangen, die sollen nicht wegen abgemittelter Artikuln verpöht und verbunden bleiben als ob sie bei Weidigung derselben gegenwärtig gewesen wären.

66. Niemand soll besagt sein, zu Schiffe Labod oder Drantwein zu Kaufe zu bringen, bei Verpöhtung derselben und über das nach Gelegenheit gestraft zu werden. Und soll bei loibannem Verbrechen kein Ansehen noch Unterschied gemacht werden; und dieß soll'se Weise ein vierer Teil dem Vorfroh, der Rest dem Ganze zum Besten.

Alle andere milbes geschwähliche hier noch nicht berührte noch gestellte und gleichwohl bei dem Kriege zu Wasser gebrauchliche und in allen Zeiten üblich gewesene Artikuln mögen nach erlaubiger Gelegenheit koordiniert, vermehrt und hierbei gefügt werden. Und sollen diese Ordinansen und Artikuln so vollkommen in Obacht genommen und in's Wert geridiet werden, als sie einen jeden respective angeht; wie dann alle Kapitäne, Lieutenanten, Medecante, Schiffer, Offiziere, Soldaten und Bootsgesellen und alle andere, klein und groß, die sich in uniere Dienste zu Wasser begeben, verbunden sind, dieselben wohl und treulich zu unterhalten und darauf den gehörigen Sid zu tun, unier der Hand des Herrn Schiff's-Direktors oder anderer, die dazu werden gemittelt sein.

## § 11.

Wie geloben und schwören Dr. Hauptfürstlichen Durchlaucht von Brandenburg, un, Ailmern gnädigsten Herrn, gehalten und getreu zu sein, demselben wohl und treulich zu dienen, seinem Herrn Schiff's-Direktor und anderen Particulieren, Admiralen, Vice-Admiralen, Kapitänen und andern Häuptern, die uns vorgefellt sein oder vorgefellt werden mögen, in Ihren Befehlen zu respectieren und nach Gehört zu obelomen; und in Ihrigen un, zu regulieren nach den Artikuln und Verordnungen, so zu unierem Dienst gemacht sein oder noch gemacht werden mögen. So wahr uns Gott der Allmächtige helfe.

## Japan's neue Schiffschiffe.

Der Schiffsbau in Japan seit 25 Jahre ist unter dem besten Verstehten des Wests und Ostens der neuen japanischen Schiffschifferei der „Zuise“-Klasse die Charakteristiken besprehen worden. Die Seemannschaft ist in Japan durch die Kriegsschiffe (3. S. Schiffsbau) in Japan, dem beschränkten Aufschwung aller Flottenvermögen, entnommen.



**Unsere Marine Cigarette**  
3 Pf.  
ginschmacklich, Krosssaftreich  
Trotz Steuererhöhung beibehalten Qualität  
Zigaretten ihre alten anscheinenden Qualitäten!

Georg A. Jasmatzki Aktiengesellschaft



**E.L. Kempe & Co**  
Aktiengesellschaft  
Oppach/S  
SABAT  
DIE PERLE DER LIMONADE

**großen Geldlotterie**  
beteiligt, welche mit allerhöchster Genehmigung vom Kaiser durch Bewilligung erteilt.

**Rote-Kreuz-Geldlotterie**  
Ziehung am 18., 17., 16., 15. und 26. März 1917.

17 851 Geldgewinne,  
welche in drei verschiedenen Abzügen ausbezahlt werden.

**Gewinnplan:**  
1 Hauptgewinn  
**100 000 Mark**  
1 Hauptgewinn  
**50 000 Mark**  
1 Hauptgewinn  
**30 000 Mark**  
1 Hauptgewinn  
**20 000 Mark**  
1 Hauptgewinn  
**10 000 Mark**  
ferner 16846 Gewinne von Mark 5000, 1000, Mark 500 bis Mark 10.

30 bis 30000, viele bis zu 50000 Mark.  
Gewinn M. 3.30 in 2000.  
Für Prämie und Zinsen der Gewinne sind 10 Pf. mit einzulösen. Die Ziehung, bei welcher geteilt am 18ten März 1917, 17ten, 16ten, 15ten und 26ten März 1917, werden diese Lose nach dem Verlosung. Nach dem Ende sind Staatsanleihenungen nicht möglich.

**Carl Thomas**  
Wohn bei Hamburg,  
Breite Straße 116a.

Schluss der Anzeigenannahme  
bis 3 Wochen vor  
Ercheinen der be-  
treffenden Nummer



**KAYSER**  
BESTE DEUTSCHE NÄHMASCHINE  
Kaysers Fabrik & Kaiserbauten

**Königl. Preuss. Klassenlotterie**  
IV. Klasse  
Ziehung am 11. und 12. April  
1917. 11. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31. 32. 33. 34. 35. 36. 37. 38. 39. 40. 41. 42. 43. 44. 45. 46. 47. 48. 49. 50. 51. 52. 53. 54. 55. 56. 57. 58. 59. 60. 61. 62. 63. 64. 65. 66. 67. 68. 69. 70. 71. 72. 73. 74. 75. 76. 77. 78. 79. 80. 81. 82. 83. 84. 85. 86. 87. 88. 89. 90. 91. 92. 93. 94. 95. 96. 97. 98. 99. 100.

**von Zitewitz,**  
Quanzowen a. D.  
Königl. Preussische  
Lotterie-Einnehmer  
Berlin SW 68, Odenstr. 87

**MÖBEL**  
In erdlicher Ausführung, in allen-  
billigsten Preisen liefert unmittelbar  
ab Fabrik. — Jede ein Privé-  
Möbel- u. gewerbliche Lager  
Jardin Tischler u. Tapeten- u. Armst.  
**Albert Gleiser**  
a. d. Berlin SW 68, Odenstr. 47  
**Alexanderplatz**  
Eingangstr. — an der SW 68, Odenstr.  
Südost, 10. 11. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31. 32. 33. 34. 35. 36. 37. 38. 39. 40. 41. 42. 43. 44. 45. 46. 47. 48. 49. 50. 51. 52. 53. 54. 55. 56. 57. 58. 59. 60. 61. 62. 63. 64. 65. 66. 67. 68. 69. 70. 71. 72. 73. 74. 75. 76. 77. 78. 79. 80. 81. 82. 83. 84. 85. 86. 87. 88. 89. 90. 91. 92. 93. 94. 95. 96. 97. 98. 99. 100.

**BRIEFMARKEN**  
Für Sammler günstige Ge-  
legenheit! Preisliste frei!  
**Gebr. Michel, Apolda.**

**Abfertigung**  
von den Posten der  
deutschen Reichspost.  
Jedes im Preise  
gemäß in Briefen und  
Gramola

Die ideale Quelle für  
Sonnenschein und Ged.  
Man behält beiläufig, bei  
den Posten immer grüner  
bleib.

Königliche u. Preuss.  
Kriegspostamt  
Apolda, am 11. 12. 13. 14. 15. 16. 17. 18. 19. 20. 21. 22. 23. 24. 25. 26. 27. 28. 29. 30. 31. 32. 33. 34. 35. 36. 37. 38. 39. 40. 41. 42. 43. 44. 45. 46. 47. 48. 49. 50. 51. 52. 53. 54. 55. 56. 57. 58. 59. 60. 61. 62. 63. 64. 65. 66. 67. 68. 69. 70. 71. 72. 73. 74. 75. 76. 77. 78. 79. 80. 81. 82. 83. 84. 85. 86. 87. 88. 89. 90. 91. 92. 93. 94. 95. 96. 97. 98. 99. 100.

**Prima Seifen** gibt es nicht mehr!  
gibt es nicht mehr!  
gibt es nicht mehr!

**Prima Toilette-Waschmittel** völlig neu! Mild, un-  
schmerzhaft, sparsam und aromatisch! Hersteller: Heinz Flecken! Der N. u. S.  
Alle Waren markenfähig, garantiert frei v. Ton, Kalk u. Albersulphat, Mineral-  
M. A. Köhner, Kahnsdorf-Zopen-Liepzig 11.

**Marinedank-Bücherei.**

# „Unsere Seehelden“

**Band I. Magimilian Graf von Spee, der Sieger von Coronel.** Das Lebensbild und die Erinnerungen eines deutschen Seemanns. Unter Mitwirkung der Familie herausgegeben von Hermann Kirchoff, Vizeadmiral a. D. Mit Karten und Skizzen sowie 76 Bildern. Preis gebefiet M. 2.—, elegant in Ganzleinen M. 4.—.

**Band II. Otto Weddigen und seine Waffe.** Aus seinen Tagebüchern und nachgelassenen Papieren. Unter Mitwirkung der Familie bearbeitet von Hermann Kirchoff, Vizeadmiral a. D. Mit einem Titelbild und 68 Abbildungen. Preis gebefiet M. 2.—, elegant in Ganzleinen M. 3.—.

**Das Buch der „Emden“** erscheint nach Beendigung des Krieges.

**S. M. S. „Dresden“ 1914—1915.** Nach Briefen der Offiziere und Mannschaften. — Erstmalige verbürgte Schilderung der Kreuzerfahrten d. S. M. S. „Dresden“. — Mit zahl-  
reichen Abbildungen auf hellem Handdruckpapier. Karten u. m.  
Preis gebefiet Mark 1.50, in Weinwand gebunden Mark 2.50.

Zu beziehen von  
**Marinedank-Verlag, Berlin SW 68, Kochstraße 28/29**  
sowie durch jede Buchhandlung.

Marinedank-Verlag Heinrich Schöber & Rudolf Wagner, Berlin SW 68, Kochstraße 28/29. Verantwortlicher Schriftleiter: Rudolf Wagner, verantwortlich für die Anzeigen: Max Schulz, beide in Berlin. — Preis: Otto Sömer, Alt.-Offz., Berlin S 49, Oranienstraße 140/12. 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.