

- 1. 6. 1917



Deutschland zur See

Unabhängige  Wochenschrift

zur Förderung der deutschen Seegeltung 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



Die Hauptbeschäftigung der englischen Marine in ihrem Schlupfwinkel: Rollschuhlaufen an Bord





Amerikanischer Humbung

Von Hermann Kirchhoff, Vize-Admiral z. D.
Nachdem ich nicht „ich nicht“ ist ein Wort, das auf nichts besser paßt, als auf alle die vielen blutigen Schlachten, die jetzt von dem großen Menschenheerlande zu uns herübergefallen. Von der Million Studenten, von den 2-3 Millionen Freiwilligen, die bereit waren, sich um das geliebte (V) Sternchen zu setzen, von dem nach Europa zu fliehen, der von und von dem Ansturm, der sich auf die Aufstellung eines Millionenheeres bezieht, soll hier nicht gesprochen werden. Er hat sich teilweise schon als selbst ohne erreichen. Ebenfalls nicht von den jetzt bewilligten 7 Milliarden, die aber nicht nach unserer Bezeichnung hunderttausend Millionen, sondern nach amerikanischer Bezeichnung nur hunderttausend Millionen Dollar, also rund 2 Milliarden Mark ausmachen, was zur Verhütung unterer vielen Dörren Angstreuer gelangt ist.

Sie soll nur von dem Schnell von Wägen berichtet werden, die sich auf die Vorbereitung zum Seetrag bezieht. Für diesen ist uns gegenüber in der Vereinigten Staaten so gut wie nichts fertig. Ihre Flotte hat und wird in Europa kaum auftreten; tut sie es dennoch in voller Verhüllung, so kann sie sich darauf verlassen, daß es ihr über egal ist.

Nach der Demolition der amerikanischen Handelsdampfer ist von feindlich beland unteren Al-Booten bleibt es sich gleich, ob ihre Beute bewahrt ist oder nicht. Im Gegenteil durch Kriegsschiffe ist keiner ebenso zweifellos, was das die immerwährenden Seefahrer unteren, Al-Boote in solchen Fällen seien. Außerdem besitzt Amerika dafür nicht genügend Schiffe.

Ganz ist die englische Schiffsflotte durch Amerika vor einem halben Jahr durch nicht zu befehlen, selbst nicht durch Benutzung der vielen Deutschen, in ganz Amerika feldzugsnahmen Schiffe, deren Maschinen ja außerdem auf lange Zeit unbrauchbar gemacht worden sind. Es fehlt darüber hinaus ebenfalls an den feinsten, schiffstechnischen und militärischen Personal, schon für die Flotte selbst, alsdann für die vielen zum Küstenschutz — man denke an die Größe von „Al 53“ erforderlichen Küstergeschütze aller Art.

Nun hat man immer von den erschreckenden Zahlen von Neubauten. Da sollen, trotzdem es bereits an Stahl mangelte, etwa 500 Wasserboote als Al-Boote-Jäger hergestellt werden. Die können, wenn sie endlich brauchbar zum Dienst sein werden, aber keinen Nutzen bringen, da sie in ihrer Mehrheit nicht schnell sind, somit nur von der unmittelbaren Küste entfernt können. Nun aber wird kein deutsches Al-Boote durch den Gefallen tun, unmittelbar an der Küste zu erscheinen; die bleiben, wie bei England, viele Hunderte von Gemeinen ab und hinter sich ihre Beute, machen dann gelegentlich unterergeren plötzlichen Vorstöße, falls untere Leitung eine Entscheidung überhaupt beschließen sollte, um die feindlichen Schiffe zu zerstören und somit sowie schwere Verletzungen herbeizuführen.

Alsdann sollen wir den geradezu fürchterlichen Plan, Tausende von Holzschiffen zu bauen, von je 3000 Tonnen, die sich auf je 20 bis 30 Personen auf ihnen Wägen und allen Dingen Lebensmittel nach Europa zu den Gefallen überzuführen.

Wie wird es wohl mit der Lebensmittel- und Munitionsausrüstung Wägen ausmachen, wenn Amerika sich jetzt daran Wägen leidet und alles für sich allein nötig hat? Ferner ist der Bau solcher Tausender neuer Schiffe eine schwere Unmöglichkeit. Es fehlt an Wägen, es fehlt an ausgebildeten Arbeitern für Holzschiffbau, es, es fehlt an dem nötigen Bauplan selbst. Denn letzteres ist nur verwendbar, nachdem es nach dem Schönen 3-4 Monate gefordert hat. Somit bringen die Neubauten bald viel oder verkaufen also.

Die Ernährung über den Land auszubringen ist ein Ansturm sehr, sehr bereit, der amerikanischen Flotte, so ruhige, verlässliche Stimmen zum Wort gelangen.

Nach den Tausenden (von Holzschiffen) gegen über werden wir zu setzen müssen, sie sind

leichter mit den Krillriegelgeschossen zu vernichten als die fahrlässigen Dampfer.

Das Land des großen Humbung ist schon nach einem Wochen mit seinen Seiten zu Ende; es kann dem Völkerverband, dem es sich jetzt in (schwierigster Weise offen ganz ausgeliefert hat, einzuweisen so gut wie gar nicht helfen — außer durch Beschuldigung, Verleumdung, Verleumdung erst etwa nach Jahresfrist. In England werden schon öffentlich Stimmen laut, daß die großen Schiffe in Amerika sogar der Gesteine schädlich wären.

Wird unter Hindenburg: „Ja, glauben Sie denn, daß wir warten werden, bis es unsere Wägen kommen ist?“

Wie schauen dem Kriegsausrüstung drüben mit aller Sicherheit zu wie hatten weiter nie bisher. Der Ansturm im Westen ist bereits so gut wie ganz abgeklungen, Ansturm denkt endlich an Frieden, Italien bangt vor unserem Angriff, und England spürt schon, daß es dem Völkerverband und Verträgen nahe ist. Wir werden liegen, denn wir müssen liegen. Wir werden den schlimmen Gegner und unsere Todfeinde bald auf die Knie niedergeknien haben.

Welthungersgefahr, Schiffsraumnot und Friedensschluß

Von Dr. A. Hansen, Berlin.

In welcher Situation wird sich Europa mit seiner Erwerbsverfälschung und Schiffsraumnot für Friedensschluß befinden? Diese Frage ist in den letzten Monaten wiederholt sehr enthalten in der feindlichen und neutralen Presse behandelt worden. Durch die Kriegserklärung der Vereinigten Staaten sind, wie näher gesagt werden wird, die Probleme noch schwieriger geworden; denn die Union war genehmigt mit Kanada nicht nur der nächste und heutzutage und daher blühende Welthungerkonflikt Europas, sondern Nordamerika, das im Vorjahr annähernd 80% des gesamten Welthungerbedarfs deckte, nur aus der Hauptverorgungsquelle für Europa. Die Union ist nicht befristet, das ein wichtiger Teil der amerikanischen Ernte verloren ist, und im Hinblick auf die Tatsache, daß die deutschen Al-Boote bisher in ständig wachsender Zahl und mit überlegenen Fähigkeiten den transatlantischen Handel der Vereinigten Staaten mit den feindlichen und neutralen Ländern gestört haben, ist die Wahlung englischer und französischer Schiffsflotte vor einer wachsenden Welthungergefahr nicht ganz von der Hand zu weisen.

Eine allgemeine Weltkrise bereitet sich als Lösung des Wägenes vor. (Es) ist der französische Schriftsteller Maurice Zuc in einer Probe in der französischen Presse viel besprochenen Abhandlung über „La Famine Mondiale“ (Die Welthungernot). Große Zeitgenossen (wie) war der Krieg über Europa ausgebrochen worden, folge verheerender wissenschaftlicher Methoden, Rationalisierungen der Arbeitsweise in der Industrie usw. Aber die Weltbevölkerung, die Weltbevölkerung, die Feinde der Weltbevölkerung, hätten sich gleichzeitig sehr stark erhöht. Die Ernteerträge je seit 8 Jahren immer deutlicher herabgesetzt. In den meisten Ländern Europas, selbst in Frankreich, hat die Ernte der letzten Jahre, hätten die meisten und wichtigsten Städte in rapid wachsender Zahl entweder Kriegseindringern leisten müssen oder sie liegen, angegriffen von den feindlichen Flotten, die Städte gegen die feindlichen amerikanischen Straßen, Trauen, Kindern und Weizen auf dem Lande gelassen sei, habe zwar verhältnismäßig gute Arbeit geleistet, aber eine Erhöhung der Fruchtart der Weizen infolge der Feinde der Weltbevölkerung, dessen überlebensfähige zum großen Teil ausgeliefert sei, sowie infolge mangelhafter natürlicher Düngung und ungenügender Befähigung der anbaufähigen Flächen die Feinde der Weltbevölkerung, das gelte vor allem von den Hauptverorgungsquellen der Weltbevölkerung, von Russland und Nordamerika.

Schon im Herbst 1916 liege die ersten Anzeichen der Weltkrise, daß angesichts der wachsenden Entsehungsschiffe in den Vereinigten Staaten, Frankreich, England und Italien der Zugang von Weizen auf dem Weltmarkt sehr knapp sein würde. Von dem Gesamtanbau der Weltbevölkerung,

einfuhrländer, der auf 16,2 Millionen gelöst wurde, fehlten 6 Millionen Tonnen — 40% des gesamten Einfuhrbedarfs. Frankreich hat allein 2,8 Millionen Tonnen, England 6,3 Millionen Tonnen, Italien 2,4 Millionen Tonnen, Holland 1,6 Millionen Tonnen, Estland 650.000 Tonnen, Griechenland 450.000 Tonnen, Spanien 312.000 Tonnen, Portugal 153.000 Tonnen. Selbst das sich auf die übrigen Länder verteilt. Ende 1916 hätte man in Frankreich und Italien ein großes Defizit an Weizen gehabt und man hätte versucht, durch eine höhere Anbauung, die in Frankreich auf 80, in Italien auf 83%, fastgekauft werden, einen Ausgleich zu schaffen.

Für den Herbst 1917 errechnete Vong unter Begründung des amtlichen statistischen Materials des Jahres 1916, daß Frankreich mit einem Selbstverbrauche von 3,5 bis 4 Millionen Tonnen rechnen müßte. Den englischen Selbstverbrauch schätzte er auf 6 Millionen Tonnen und den italienischen auf 2 Millionen Tonnen ein. Das gesamte Weltbedarfs der Völkerverbandsländer und neutralen Staaten dürfte nach der Schätzung des französischen Völkerverbands 17 Millionen Tonnen betragen. Demgegenüber könne man aus den Hauptverorgungsquellen (Vereinigte Staaten, Kanada, Argentinien, Indien und Australien) nur mit einem überlebensfähigen durch Weltbevölkerung durchgekauft werden, überlebensfähig von 10 Millionen Tonnen rechnen.

Am ein Bild von den Verhängnisvollen Möglichkeiten der etwa verlässbaren Völkerverbands zu bekommen, müßte man sich vergegenwärtigen, daß Nordamerika, d. h. die Union und Kanada, in den Jahren 1915/16 etwa 8 Millionen Tonnen — 80% Argentinien annähernd 14%, des europäischen Weltbedarfs erbeutet haben. Die Kriegserklärung der Vereinigten Staaten an Deutschland wurde die nordamerikanische Verhängnisvoll des Weizens, die mehr über Nord See geht, und in Europa in Europa nicht mehr zu bekommen. Auch die Gefahr der neutralen Länder wurde dadurch arg betroffen; denn Deutschland wurde durch Interesse zeigen, daß die Union überhaupt noch Weizen und sonstige Waren nach Europa liefern könnte, und es selbst nicht mehr zu haben und im Falle der Zahlung nur die Fingerringe der Union hätten würde. Der Zustand der amerikanischen Verhängnisvoll aber sei von geradezu entsetzender Bedeutung für die europäischen Schiffsraumnot, insbesondere Englands; denn die Frachtaufahrt zwischen England und der Union war bisher die schnellste und billigste. Die Verhängnisvoll des Weizens war 5 bis 6 Wochen, während die Fahrt nach Argentinien annähernd 11 Wochen, nach Australien 16 bis 18 Wochen erforderte. Daraus ergab sich, daß die amerikanische Verhängnisvoll der Weltbevölkerung für ihre fünfzigste Verhängnisvoll ganz wesentlich mehr Schiffsraum auf viel längeren Routen beschließen müßten, wodurch die Schiffsraumnot noch mehr als bisher zu einem entsetzenden Faktor der Weltlage wurde.

Wenn man nun etwa glaube, daß bei einem Friedensschluß im Herbst 1917 die Situation auf dem Weltgetreidemarkt erleichtert würde, so habe man sich getäuscht. Sofort würde die Lagefrage der Weltbevölkerung und der Union wieder in Betracht hinzukommen. Da deren Selbstverbrauch an Weizen auf 8 bis 10 Millionen Tonnen mindestens veranschlagt werden müßte, so werde das Weltgetreidebedarfs auf 27 Millionen Tonnen steigen, wofür Russland nur einen beträchtlichen Ausgleich schaffen könne, während Rumänien überhaupt nicht ausfülle.

Ein Ausblick auf das der Völkerverbands selbst, wie in wachsender französischer Völkerverbands, die Situation einschätzte. Interessant ist sein Aufgeklärte, wie die Schiffsraumnot nicht nur infolge der Al-Booteverhängnisvoll, sondern auch automatisch infolge der wachsenden Bindung der Schiffsraumnot. Da es ein Zustand, den wir unbedingt mit in unsere Bedingung der feindlichen Weltbevölkerung des Al-Booteverhängnisvoll einwirken müssen. Die Schiffsraumnot Englands, die drohende Weltbevölkerung, die Feinde der Weltbevölkerung von Monat zu Monat mehr zu denken geben und sie auf die Dauer vielleicht eher für einen Frieden geneigt machen als das Abwarten militärischer Vorteile. Die Weltbevölkerung und Munitionsmengen verhängnisvoll und die Weltbevölkerung von Monat zu Monat mehr in den Vordergrund drängen.



Bild auf die Stadt Gibraltar

G i b r a l t a r

Wenn irgend wie möglich, suchen Sie sich in Besitz der Stadt und der Festungswerke von Gibraltar zu legen; denn wenn wir die haben, können wir unseren Handel besser schätzen und den Spaniern Verlegenheiten aller Art bereiten, weil sechs Fregatten in Gibraltar und mehr näher als sonstwo eine ganze Flotte." So schrieb im Jahre 1656 der durchtriebene englische Staatsmann Oliver Cromwell an den Admiral Blake.

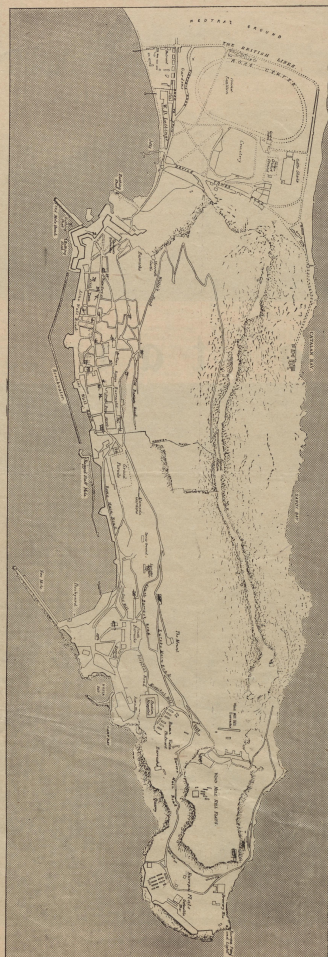
In der Tat gehört Gibraltar zu den großartigsten Punkten, auf welche sich zur Kriegszeit schon seit Hunderten von Jahren immer wieder die Blicke aller europäischen Völker gerichtet haben, und die Tausende von Geschossein schlägen, welche an dem ganze Reichen von Bastionen und besetzten Galerien tragenden Felsen dieses Namens noch deutlich sichtbar sind zeigen deutlich genug, wie viel schon um den Besitz dieser Seefeste gekämpft worden ist. Heute ist sie unbestrittener Besitz der Engländer.

Seinen Namen hat Gibraltar von den Arabern erhalten, die in lange Zeit die Herren von Spanien waren. Gibril al Tarik, d. h. Tariks Gipfel, nannte man den imposanten, 425 Meter hohen, 4000 Meter langen und durchschnittlich 1000 Meter breiten Felsfelsen an der Meerenge, welche Europa von Afrika trennt, nach dem tapferen Feldherrn Tarik des Kalifen Alwalid, der am Fuße dieses Felsens im Jahre 712 nach Christus den Grund zu der heutigen Stadt Gibraltar legte. Mit dem Ende der arabischen oder maurischen Herrschaft in Spanien fiel die Seefeste in die Hände der spanischen Könige und erhielt unter Karl I. (als deutscher Kaiser Karl V. genannt) mehr neuzeitliche Werke, und zwar nach den Plänen des Festungsbaumeisters Spedesi aus Gibralfuente. Am 3. August 1704, im spanischen Erbfolgekriege, eroberten die Engländer die Felsenburg, und im Utrechter Frieden 1714 wurde ihnen deren Besitz auch rechtlich zugesprochen. Wie sehr sich später die Spanier auch bemüht, wieder in den Besitz der Feste, die doch fraglos allen natürlichen Verhältnissen nach nur ihnen zukommt, zu gelangen, die Weisen haben sich mit allen Mitteln in ihr bisher zu halten gewußt.

Gibraltar liegt als „Schlüssel des Mittelmeeres“ an der engen Straße, welche die spanische Halbinsel von Afrika trennt und die nach-



Nächtliche Kontrolle der Straße von Gibraltar



weislich erst in der allmählich später geologischer Zeit entstanden ist. Ihre schmalste Stelle hat nun diese Meerenge nicht zwischen dem Gibraltarfelsen und der afrikanischen Küste, deren Abstand 23 Kilometer beträgt, aufzuweisen, sondern zwischen dem Zaun von Quatrinia und der Sandspitze von Gires auf maroccanischem Boden, wo die Meerestiefe nur 15 Kilometer Breite misst. Eingefasert 20 Kilometer von der genannten mit Küstenbatterien versehenen spanischen Stadt, wo sich die Meeresspitze ohnehin schon nach Norden umbiegt, hat sich nämlich die Verengung in einer Länge von 10 Kilometer und einer Breite von 8 Kilometer nach Norden hin tief in das ausniedrigen Kalkgebirge ein- geschnitten und bildet hier die Bai von Algeciras. Hinfällig von dieser ragt nun der aus Porphyr auf- gebaute Felsen von Gibraltar empor, welcher mit dem europäischen Fest- lande nur durch eine flache sandige Landzunge in Verbindung steht. — Nach Osten fällt die Felsmasse von Gibraltar

steil zum Meere ab und ist hier auch vollkommen sturmischer, an die sanftere Westabdachung aber legt sich die eigentliche Stadt an, deren hart befestigter Hafen den festen Flottenstützpunkt bildet, von dem aus die englischen Kriegsschiffe die ganze Meerenge zu sperren vermögen.

Auf der Nord-, West- und Südseite des Fels- massivs von Gibraltar erhebt man überall ge- mauerte Batterien, in das feste Gestein einge- gehauene Galerien und Batteriefelder. Die Bate- rien befinden sich in drei verschiedenen Höhenlagen, 122, 213 und 308 Meter über dem Meeresspiegel. Die zu ihnen führenden und sie untereinander verbindenden Gänge haben, soweit sie in das Kalkgestein des Berges getrieben wurden, allein eine Länge von 5 Kilometer, bieten für mehr denn ein halbes Tausend der allerhöchsten Gefälle Platz, und außerdem kann in den mit diesen Gängen verbundenen kesselartigen Räumen eine Besatzung von mehr denn 8000 Mann untergebracht werden. Vor allem ist auf der Nordseite des Gibraltarfells, wo die Landzunge, auf der dieser liegt, an das spanische Gebiet hin, einen dazwischenliegenden schmalen neutralen Landstreifen stößt, für eine sehr starke Befestigung gefordert. Oben auf dem Felsen sind ganz im Süden an der sogenannten Punta de Europa schwere Küstenbatterien aufgestellt, die das Meer weit nach Süden und Westen beherrschen. Weiter nördlich an einer der höchsten Stellen des Berges befindet sich als eine fernere sehr starke Befestigung die des sogenannten Wind- mühlenberges, und außerdem giebt sich noch mehrere Fortifikationslinien unter dem Namen der Karls- und Maurischen Linien quer über das Felsmassiv hin. Umfassende Festungswerke und Forts zur Sicherung der Hafenanlagen lind auch unten am Meere errichtet, so im Südosten der neuen Mole das sogenannte englische Fort mit der Wallington-, Fern-Albert-, der Angeliens- und Walsley-Gänge, die Königs-, Güte-, Diktoria- und Montagna-Dalton an der alten Mole.

An Trinkwasser kann es der Feste Gibraltar und der rund 30000 Einwohner zählenden Hafen- stadt während einer Belagerung nicht fehlen; denn abgesehen davon, daß man über genügende Desinfektionsapparate zur Überführung von Meer- wasser in süßes Wasser verfügt, befindet sich am Felsen von Gibraltar auch eine sehr ergiebige Süßwasserquelle, und dazu werden 8 bombensichere Zisternen stets mit Trinkwasser gefüllt erhalten.

So unbedenklich, wie man sich bei all diesen umfassenden und teilweise tief in das Felsgestein eingelassenen Festungswerken denken sollte, ist nun Gibraltar bei der heutigen Kriegstechnik doch nicht mehr, wenn sich aus England gerade in den letzten 20 Jahren gewaltig angestiegen hat, durch Verhärterung der Befestigungs- werke, durch Hafen- und große Dockbauten die strategisch-maritime Bedeutung der Seefeste zu erhalten. Die Spanier haben nämlich während dieser Zeit auch nicht geschlafen und in und um Algeciras auf den Höhen der Sierra Garbomera an der Punta Mala, der Punta Mirador, del Pedrero und Lunara schwere Panzerbatterien aufgestellt, mit denen sie aus einer Entfernung von 6,5 bis 8,5 Kilometer ein höchst wirksames, in veränderlichem Feuer auf Stadt, Hafen und auf die Festungs- anlagen von Gibraltar eröffnen und den engli- schen Schiffen namentlich die Einfahrt in die Bai von Algeciras fast zur Unmöglichkeit machen könnten. Die innerliche Wut des Volkes von Albion über die durch die neuzeitliche Ver- vollkommnung des Geschützmaterials veränderte Lage der Dinge spricht sich unter anderem in einem schon 1894 erschienenen Artikel einer bekannten englischen Zeitschrift aus, worin es in wüthender Überlegung heißt: „Malta hat kein Hinterland, das von beschalten Spaniern bedrängt wird, welche freudig das Echo des allabendlich in Gibraltar abgegebenen Kanonenschusses in das Totengeld der britischen Herrschaft über den heil- begehrten fahlen, meereslosen Felsblock ver- wandeln möchten.“



Was der Seemann erzählt

Die Nützlichkeit der Miesmuschel.

Das Miesmuscheln sind, das braucht man wenig als Stadtbewohner heute gewiß geradezu wenig erst zu erklären wie den Anwohnern der See. Haben diese im Volke schließlich gewöhnlich als Muscheln bezeichneten Meeresbewohner doch in diesem Winter eine nicht unbedeutende Rolle in der Ernährung sehr vieler Städte und namentlich Großstädte gespielt, wozu sie auch deswegen besonders geeignet erschienen, weil ihr fleischiger Körper sehr reich an Eiweißstoffen ist und ihr Fleisch von vielen gern genossen wird. Nach Frost enthält das Muschelfleisch 82,35%, Wasser und 17,75%, Zuckersäuren, wovon allein 12,46% aus Eiweiß und 0,15% auf verdauulichen Phosphor, einen für die Ernährung des menschlichen Lebens sehr wichtigen Stoff, entfallen.

In welcher ungeheurer Menge diese „proletarischen Vögel“ der so sehr von den Feinschmeckern begehrten Auster in unseren Meeren vorkommen, kann man daraus erkennen, daß sowohl in England und Schottland wie in Deutschland, Holland und Frankreich schon vor dem Kriege jährlich viele Millionen von diesen hübsch-schwarzen, keilförmigen Muscheln, deren Schale eine Länge bis zu 14 Zentimeter und eine halb zu große Breite erlangen können, gegessen wurden. Man findet sie vielfach auch an den Seestädten, indem man an passender Stelle entweder von ihren dünnen Zweigen befeuerte Räume aus dem feinsten Meeresboden einsammelt, die dann binnen 8 bis 5 Jahren mit Büscheln von ephorischen Miesmuscheln dicht befüllt erscheinen, oder indem man, wie an der französischen Küste, sogenannte Muschelbänke (Couches) in das flache Küstengewässer einlegt. Das geschieht seit 40 Jahren auch an der atlantischen Küste von Amerika, wozin man das riesige Muschelfeld übergepflanzt hat.

Die muschelartige Auster aber wohl nur bei uns als Speise, sie wird namentlich in Großbritannien auch in großen Mengen beim Seefischfang als Köder benutzt. Hierzu sollen nach Forbes und Stanley allein an den Seefischen des Firth of Forth, eines Meeresbuchtens, wozu die schottische Hauptstadt Edinburgh liegt, alljährlich 30 bis 40 Millionen Fische gebraucht werden. Auch die britischen Fischer sie besonders deshalb als Köder für die Meeresfische benutzen, weil sie aus der Schale genommen und an die Angel gebunden nach zwei ganze Tage lebend daran herumzapfen, bricht gerade nicht für die Weichheitsigkeit dieser Leute.)

In den friesischen Zeilen von Holland und Nordwestdeutschland, wie auch im westlichen Holstein wurden die Miesmuscheln früher fast ausschließlich als Düngemittel verwandt — gewiß ebenfalls ein Zeichen für ihr massenhaftes Vorkommen. So wurden nach Müllers bei Büsum in Holstein 1886 nicht weniger als 8000 Tonnen, das fast ungefähr 3000000 Stück Miesmuscheln, und auf den Anlagen der Dampf- und Wetterbaubetriebe Fries jährlich 18000 Tonnen gesammelt, um damit die Felder zu düngen.

Auch als Schutz vor bösseren Seebauten gegen den zu gefährlichen Holzwurm müssen die Muscheln ihre Dienen. Wie Pfeffer für Marfisch (Kaviar), bilden sie an manchen Stellen der englischen Küste für den Fellen des Afers einen besten Schutz und bemerken diese hierdurch vor dem Einfuhr, vorbeigeführt durch die Wellen der Brandung. Der Mortel an der Brücke von Dover in Dordrecht kann wegen des schnellen Einlegens der Zist an dieser Stelle nicht ausgefüllt werden, Deshalb bringt man Miesmuscheln dorthin und stopft sie vom Boot aus

mit der Hand in die Zwischenräume der Steine, wo sie sich mit ihren Hufe- oder Dufsfäden beschließen und weiteres Auspflanzen verhindern.

Die Schalen der Miesmuscheln breiten man wo sie massenhaft vorkommen, auch zu Material. Außerdem benutzt man jene auch zu allerlei Haieraten.

Deutsche Pflichttreue, auch in fremdem Dienst.

Im Jahre 1782, in jener Zeit, als die ungünstigen politischen Verhältnisse so manchen Sohn der deutschen Erde nach als Kriegsfänger in die Fremde führten, fand eine deutsche Schildwache auf der Felsenhöhe von Gibraltar, welches schon damals im Besitze der Engländer war, auf Posten. Die Geseffe wurde bereits ein Jahr lang von den Spaniern und Franzosen gemeinschaftlich belagert und dabei eine Unmenge von Geschossen gegen sie abgefeuert. Der Kommandant von Gibraltar, General Elliot, war unermüdlich in der Beaufsichtigung der Besatzung und tam denn so auch zu unserem deutschen Wachposten. Nicht wenig war der strenge Offizier erlaubt, als er sah, daß die Schildwache vor ihm nicht präsentierte, ja nicht einmal ihr Gewehr in der Hand hielt. „Weißt du nicht, wer ich bin, Schildwache? Warum erfüllst du deine Pflicht nicht?“ rief der General. „Ich kenne Herrn General sehr wohl und tue auch meine Pflicht“, antwortete der Soldat; „vor wenigen Minuten hat aber eine Engel your Finger von meiner rechten Hand weggerissen und kann ich darum mein Gewehr nicht mehr halten.“ „Warum gehst du dann aber nicht hin und läßt dir deine Hand verbinden?“ entgegnete der General. „Weil es in Deutschland verboten ist, seinen Posten zu verlassen, bevor Abmeldung da ist.“ General Elliot, dem diese Antwort nicht geringe Hochachtung vor solchen Pflichtbeweisen einfließte, ließ ohne weiteres vom Pferde und nahm das Gewehr des Soldaten mit den Worten: „So, mein lieber Freund, jetzt habe ich dein Gewehr übernommen und werde ich für dich Wache stehen, bis du dir deine Hand fast verbinden lassen können. Gehe nur ruhig hin!“ Der Soldat gehorchte, ging aber zuerst zur nächsten Wache und erkrankte Meldung, daß der General sich an seiner Stelle auf Wache gestellt habe.

Der weitere Soldat war leider wegen seiner fehlenden Finger zu weiterem Militärdienste untüchtig, doch sorgte General Elliot dafür, daß er in England schnell beschützt wurde und eine sehr gute Stellung als Staatsbeamter erhielt.

So war es im „Familie Gerad“ vor vielen Jahren zu lesen, in einer Zeit, als die Engländer noch geröchter über Deutschland und Deutsche dachten und urteilten. Heute find wir dank englischer Freundlichkeit vor aller Welt niederträchtige Barbaren.

Das U-Bootschiffchen.

(Gd. A.)

Im Sommer hatten wir interessanten Besuch, Herling, der Bewyinger der Schiffschiffchen der Engländer zum Mittelmeer, der eine deutsche U-Bootschiffchen im Mittelmeer, der U-Bootschiffchen vor den Sardinen, war hier, um sich auf wieder unter Kommanden im fischen-reichen Mittelmeer umzusetzen. Wie die Kunde von einem freundlichen, aufregenden Ereignis, so ließ die Nachricht von Herlings Eintreffen in dem St. N. den un. Bald weichen Fragen in den freien, warmen Sonnenlicht. Auf dem Bahnhof fanden sich die Leiter der U-Bootschiffchen und eine große Anzahl U-Bootschiffchen ein, unter ihnen einer, der mit der nicht-berden Schilderung seiner

U-Bootschiffchen: gegen England ein Begründer der mit Haubertierung ins deutsche Volk gebrachten U-Bootschiffchen ist. Herling kam an, und er, der Schlichte, war erlaubt über den Empfang. Ein Mal überließ er einen Moment, die voranmarschierende Kette der Jugendwehr jubelte auf Träumen und Pfeilen, als man im geschlossenen Zuge, Herling im ersten Glied, durch die Straßen und Gassen zum Unterbootschiffen riefte, wo Unterbootschiffen und -mannschaften zu Ehren Herlings angetreten waren. Und abends 10 in Herling und seine Kameraden im „Dom“, vor dem die Kinder gegen den patinierten Baugarten von St. Nikolai wippen und die Windstöße ihren Duft in die laue Sommerluft tropfen, mit den Bürgern zusammen. Die Bürger bereiten Herling allerlei Ehrungen und stehen mit ihm an. Und Herling mußte von seinen Fahrten erzählen. Die Gasse geht, daß, als man auseinanderging, die Sonne schon über den Felsen von St. Nikolai schielte.

Überhaupt muß man jedem der vielen U-Bootschiffkommandanten, jungen, heiligen Männern, mit großer Hochachtung begegnen; denn gewiß hat jeder von ihnen schon ein paar „Katten“ der Herren Vierterbändler zu Völkchen geliebt. Und jedem fahnen das Auge im Drang, dem Englischen aus jeder zu dir ein!

Im U-Bootschiffchen hat man natürlich auch das Unterbootschiff zum Anhangsgeheim gewählt. Aber einem Schwimmboden das Aufbaufen hängt der über und über mit Nagen bedeckte „Herrn Fister“ (Euler'scher), unter dem ein kleiner, fahrig glänzender Torpedo angebracht ist. Unter das Ganze ist die Zinkfisch angelegt: „Herr der Schip un Herrn de. Herrgott un. Geben, so du uns to Eid!“

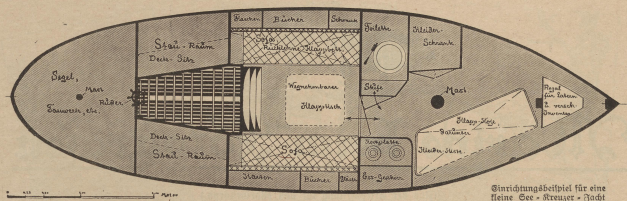
Sieß du uns zur See, damit jener deutliche Freide, der sich allenthalben in unglücklicher Nützlichkeit über die stille Meerestiefe neigt, nicht entweicht vor den feindlichen Herden! Damit jene jungen deutschen Frauen, die hier auf ihre Männer, Unterbootschiffkommandanten und -mannschaften warten, nur von glücklicher Kunde getroffen werden!

Warum die Kaufleute früher Pfefferkörner genannt wurden.

Schon lange bevor der Seemann nach dem fischen Indien, wozu damals die Pfefferküste der Erde ausschließlich gelegen waren, entsetzt wurde, kam dieses schon in Rom zur Kaiserzeit sehr begährte tropische Gewürz auf dem Wege durch das innere Asien über das große Salz Meer in ziemlich großen Mengen nach Europa. Hier belief die Venetier dem Vertriebe des Pfeffers die erste Rolle, doch gab es keine Handelsstadt weit und breit, welche sich nicht mit diesen Pfefferdekarat befasse, und, ganz abgesehen von den eigentlichen Pfefferküstenländern, kamen einen reitenden Kaufmann, der nicht Pfeffer mit sich führte, sei es auch nur, um die Zerklein- und Zerkleinungs-Abfälle zu extrahieren, welche sehr häufig in einer gewissen Menge Pfeffer neben einer bestimmten Summe Geldes oder auch aus ersterem allein bestanden. Die Pfefferküste waren also auf ihren Handelsreisen geradezu gewürzen, einen Kad voll Pfeffer mit sich zu führen. Vor allem wurden auch den südlichen Kaufleuten, die sich während des Mittelalters wegen des lockeren großen Gewinnes sehr gern mit dem Gewürzhandel befaßten, Gütle und Abgaben aller Art in Pfeffer auferlegt. Die Bezeichnung der Pfefferküste als Pfefferküste, welche sich sehr frühzeitig in der Sprache der Pfeffer und zu verbreitet, daß man auch bei Leuten, die selbst nicht Handel trieben, den Völkchen den Pfefferküste wegen seines vornehmlichen, so daß man von Pfefferküsten, Pfefferküsten, Pfefferküsten Abgaben in Form von Pfeffer oder Pfefferküsten statt Geldes von Gericht wegen auferlegt. Dem Namen Pfefferküste kam, den Pfefferküste wegen, sehr unter dem mittelalterlichen Adel Norddeutschlands.

Ercheinungstag: 13. Mai 1917

Das nächste Heft erscheint am technischen Weiden als Doppelheft am 27. Mai



Der Segelsport in Einhandjachten

Der Kleinsport, wie man das Segeln in kleinen, amprächtigeren Fahrzeugen zusammenfassend bezeichnen kann, hat uns in Deutschland dauerlicherweise noch längst nicht die Stelle eingenommen, die man für ihn wünschen möchte. Die Kanu- und Jolle, das heißt also Binnensport, die neben der Fortbewegung durch Segel auch die durch Rudern oder Paddeln kennen, haben sich in Deutschland nicht so sehr in Deutschland zahlreiche Freunde erworben, und selbst der gewissermaßen offizielle Sport ist bestrebt, sie zu fördern und zu pflegen.

Dagegen aber ist vor allen Dingen das Küstensegeln in der sogenannten Einhandjacht nicht nur noch vollkommen auf sich selbst gestellt, sondern es findet auch bei weitem noch nicht die Beachtung, die es verdient.

Es ist dies um so beauerlicher, als gerade wir Deutschen in der Inselreichen Ostsee gewissermaßen unmittelbar vor unserer Tür ein unergleichlich schönes, reizvolles und für diesen Sport wie geschaffen es Revier zur Verfügung haben. Nachdem aber ist das Segeln in der Einhandjacht die zweifellos mit vornehmste und bei denkbar geringem Aufwand von Mitteln die weitesten sportlichen und touristischen Möglichkeiten schaffende Form des Seesports überhaupt.

Man versteht unter einer Einbandkiste ein Fahrzeug, das nötigenfalls unter allen Verhältnissen von einem Manne gefahren und bedient werden kann, und das dem Besitzer sowie gegebenenfalls auch einem Mitfahrer, den der echte Einbandkistler aber grundtätig verwirft, in bescheidenen Grenzen jede Bequemlichkeit auch für eine ausgedehnte Reise- und Wägenreise bieten kann.

Inzwischen hat See und Land sich getrennt, daher
 ein fester Bauausführung aus als Neubau mit
 den den geringsten Mitteln herstellbar, bietet
 ein bezugsfähiges Fahrzeug für den Segler, der den
 Segelbooten ein wirklich richtiges Segeln zu schenken
 können. Ein Segler, der sein Handwerk aus dem
 Grunde verliert und allen Verhältnissen, denen
 er draußen auf dem grünen Wasser begegnen
 muß, die die Unmöglichkeit werden (dürfen),
 absolut gemacht sein muß, in allerdings
 auf der einzige, der die Art des Segel-
 bootes ausüben kann. Das Vorne-
 mste ist, was besser, was besser, was besser,
 und so weiter, es auf See ge-
 schehen muß, in größeren Fahrzeugen.
 Selbst wenn man zu
 kleinen Segeln, auf, besonders
 auf längeren Booten, die noch
 jeder auf seiner Wache soll
 und ganz für sich selbst ein-
 stellen, wenn nicht für
 den übrigen Segler.
 Das Vergnügen unter
 Umständen in eine
 Anstrengung aus-
 zusetzen, die für den Segler
 anstehenden Schäden
 weiter sogar ernste
 Gefahren herbeiführen
 würde. Es ist in offe-
 nen Boot für den Segler
 erfahrenen und fähigen
 Segler lange Rücken-
 schmerzen, die Unmög-
 lichkeit, und eine große
 von Booten dieser Art

haben schon wiederholt solche Reiten von mehr als gewöhnlicher Ausdehnung hinter sich gebracht. Immerhin aber dürfte die Gacti, S. 9, also das Reiten mit fester Kralite, besonders für Herren, die über die allseitige Jugend hinaus sind, aus den beschriebenen Gründen vorzuziehen sein. Die Möglichkeit vor allen Dingen, in jedem Fall sofort und ohne besondere Arbeit bei schlechtem Wetter einen regen- und thurmreichen Unter- schluß zu haben, ist auf langen Fahrten sehr viel wert, so beschleunigen auch Kastenräume gehalten sein müssen.

Es geht die für eine derartige Tauch-
erforderlichen Abmessungen sein können, und welche
Fälle von Drogenqualitäten sich trotzdem in die
beiden besagten Tauch unterbringen lassen, soll
hier nicht weiter erörtert werden. Es handelt sich
es handelt sich dabei um ein Fabrikat, das je-
der der Personen die nötige Aufmerksamkeit zu
achten imstande ist, das die ganze Olfas mit
absoluter Sicherheit bereiten kann, und das lo-
kalen Tauchern, die sich in der Tauch- und Tauch-
taucher (etwa in eine Reihe nach Vor-
wogen) fortsetzen, so sehen konnte. Das
Viel kann dabei seinen Heimatort ruhig sein
aus den Drogenqualitäten beizubehalten, eine
Fähigkeit, die sich in der Tauch- und Tauch-
Es besteht auf eigenem Kiel, ganz abgesehen
davon, daß es ebenfalls auf einen Tauch-
taucher werden kann, wenn dies zu irgendeinem

Das kräftige, gedrungene Fahrzeug, das dem Kundigen schon in seinem ganzen Äußeren seine guten Seeigenschaften verrät, besitzt folgende Abmessungen:

| | | |
|----------------------|------|-------|
| Länge über Deck | 8,65 | Meter |
| „ in der Wasserlinie | 6,87 | „ |
| Größte Breite | 2,68 | „ |
| Tiefgang | 1,88 | „ |

Im Hcd, auf dem sich der kleine Treiber-
hafen erhebt, befindet sich, durch eine wasserfeste
schließende Lute zugänglich, der Raum für Segel
und Taumtel sowie für das sonstige Inventar.
Davor ist der Deckstraum eingeschnitten, der mit
50 Metern Länge nötigenfalls für 5 bis 6
Personen Platz bieten würde, und unter dem
in Tank für 160 Liter Frischwasser sowie reich-
licher Stauraum für festen und flüssigen Proviant
zu befinden.

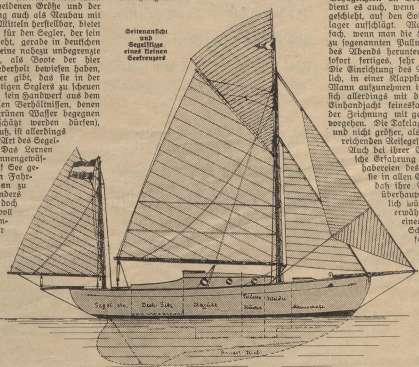
Aber eine kleine Treppe, mit Schiebekappe darüber, gelangen wir sofort in die Kajüte des kleinen Bootes, die trotz ihrer bescheidenen Abmessungen überaus beaglich ausgestattet werden kann, zumal sie, dank der reichlichen Breite des Bootes, wirklichen Fußbodentraum und sogar Steh-
öhe (1,80 Meter) besitzt.

Zwei bequeme, gut gepolsterte Sofabänke mit Kissen nehmen die ganze verfügbare Länge des Raumes ein und bieten ebenso eine bequeme Sitzgelegenheit, wie die Möglichkeit, auch im Tage, wenn man das Bedürfnis dazu verspürt, ein Stündchen zu verträumen oder, wie der Seemann ganz umschreibend sagt, „die Augen zu schließen“.

Selbstverständlich ist peinliche Ordnung, die jedem, auch dem kleinsten Gegenstande, von vornherein und ein für allemal seinen bestimmten Platz anweist, für den Segler an Bord eines solchen Bootes nur etwas Selbstverständliches.

In dieser Ordnung, die auch natürlich für die Begegnung mit dem Nord sehr willkommen ist, steht es auch, wenn man nicht, wie die meisten, meint, auf den Golas selbst auch sein Nachsehen aufzulegen. Man vermeidet das sehr einfach, wenn man die Sinterfelle der Rückenflächen, die sogenannten Stulmanbänke ausgenutzt, die sich am Abend heruntergelassen werden und ein wenig nach unten gezogen werden, so daß die Einfügung des Vorhanges, das, wie erlitten, in einer Klappe sogar einen bescheidenen Mann aufnehmen inlände (ein Versuch, der sich allerdings mit dem strengen Gesetz einer einbündigen Leinwand vertragen), dürfte aus der Forderung mit genügendem Deutlichkeit hervorgehen. Die Tafelgele (Zahl) ist einfach, trübsal und nicht größer, als ein Erfolg einer aus-

zehenden Aufstellungsmöglichkeit erforderlich ist.
 Auch bei ihrer Einbringung in die prall-
 liche Erhaltungslage kann die Woz-
 habereien des einzelnen sehr viel, um
 doch ihrer Bedeutung so bequeme
 überkauf, nicht zu übersehen. — Ed-
 lich würde, um auch dies noch zu
 erwähnen, selbst die Anbringung
 eines Hilfsmotors auf seine
 Schwerkraftsitz, beiher-
 stellt nicht an Beglern, die
 diese Konstellation an die
 moderne Zeit grundglän-
 zlich als eine Einbe-
 der Erhebung in der
 und oben verban-
 men, aber die Herren
 vergessen dabei meist,
 daß diese Zeitungs-
 schine in unserer Zeit
 für leider allzu viele,
 die keine solcher
 Gefährten nicht mifsen
 wollen, den Selbst-
 nach erst empfinden,





Marine beim Fotografen

(Aus der Kriegszeitung für das Marinekorps.)

Der Photograph lebt allezeit
Von andrer Menschen Eitelkeit.
Und da die Photographen eben
Sehr zahlreich auf der Erde leben,
So zeigt uns dies auf jeden Fall,
Daß Eitelkeit wohnt überall.

♦ ♦ ♦

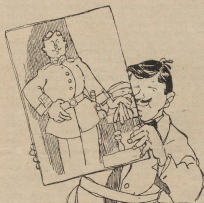
Im Frieden galt beim Militär
Als bester Photograph stets der,
Der fleißig der Ketulche frönte
Und uns ganz wesentlich verschönte.

♦ ♦ ♦

Der Künstler in dem weißen Kittel
Verkaufte sich auf Verschön'rungs-
mittel.

Er gab jedweden bieder'n Schützen
Die schönste seiner Extramützen
Mit blankem Schirm u. hoher Form,
Und die Veredlung ward abnorm.

Er gab ihm Haltung, gab ihm Pose,
Er gab ihm eine Extrahose
Und einen Rock mit hohem Kragen,
Wie sonst nur K. O. A.'s ihn tragen!



Ein Extrahoppel, Kollmanschjetten
Und spiegelblanker Lackschießletten.

Und siehe da, der Herr Soldat
War wie das Ei auf dem Salat.

♦ ♦ ♦

Die „Aufmachung“ — pikfeine
Mache!

(Der Kerl darin war Nebenlache.)
Und wer vorerst als „Kaffer“ hier,
Glich nun genau dem „Kaffalier“.

♦ ♦ ♦

Ach, herrliche Wehrtenbilder,
Ihr machtet manche Köchin wider.
Ihr grifft ihr fest an Herz und Nieren.
Die Sprödeste mußte Gluten spüren.

Und schickte man sein Bild nach
Haus,
Rief frohbewegt der Vater aus:
„Nun seht mal zum Porträte hin,
Worüber ich — der Vater bin!“

♦ ♦ ♦

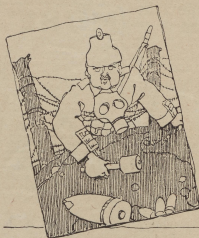
Der Krieg mit seinem Eisenbesen,
Der legte fort manch närrisch Wesen.
Doch Eitelkeit blieb treu bestehen,
Wirkt sie auf manchem Bilde sehn.
Beim Bilde für den Seewehrmann
Kommt's heut' auf Schönheit nicht
mehr an.

Am besten jetzt das Bild gefällt,
Aufdem man sieht, daß man ein Held!

♦ ♦ ♦

Gern will ich ein'ge Typen nennen,
(Vielleicht wird sie schon mancher
kennen.)





Die immer starken Eindruck machen
Und bei der Braut den Stolz
entfachen.

♦ ♦ ♦

Willst du ein prachtvoll Bildwerk
haben,
So laß dich im Schützengraben
Ganz kriegsgemäß photo-
graphieren,
Doch mußt du viel dabei markieren.

♦ ♦ ♦

Die Gasmaske hängt jedenfalls
Dir sichtbarlich um deinen Hals.
Die Heimat sieht dann — Schmerz,
schweig still —
Wie oft man dich vergiften will.
Lieg sprungebereit am Unterhand,
Nimm Stielgranaten in die Hand
Und glohe durch ein Drahtspalier.
Das Bild wird gut! Ich sag' es dir.

♦ ♦ ♦

Ein wei'eres Bild zeigt jedem gut,
Wie man Patrouille gehen tut.
Am besten brauch' mit Kameraden
Durch Bumpfland über Schlamm-
mesfladen.
Vergiß nicht, daß du finster blickst,
So daß du selber fast erschrickst.

Geeignet Land steht zu Gebote
In Kessinghe und Zeevohte.

♦ ♦ ♦

Ein sehr beliebter Photokniff:
„Der Held kurz vor dem Sturm-
angriff“,
Zeigt gleichfalls schönste Kriegs-
epoche.
(Doch stand's zu oft schon in der
„Woche“.)

Sehr gern stellt hier man Bilder her



„Matrosenwacht an Flanderns
Meer“.

Wie er hier steht in Sturm und
Wettern,
Siehst du es oft in Heimatblättern.



Oja, ja, die Blaujache am Meer,
Sie spähet hin, sie spähet her
Und kriegt vor Langeweile Flossen
Und späht zwei Jahr schon un-
verdroffen.

Der Brebär ballet stumm die Faust,
Daß seiner lieben Gattin graut.
„Matrosenwacht“ — solch Bild ist
herrlich

Und ferner ziemlich ungefährlich.

♦ ♦ ♦

Die schönste Kriegserinnerung
Vertell ich dir zum Schluß, mein Jung:
Bekommt du mal ein Ehrenzeichen,
So laß keine Zeit verstreichen.
Der Künstler mit dem großen Stippen
Mach selbstverkündlich dich dann
knipfen.

Solch Bild ist stets 'ne Augenweide
Und macht dein Leben lang dir
Freude!

Und daß die Freude viel kommt vor
In unserem Marinekorps
Bei Hunderten von Kameraden

Siehst du vor jedem Photoladen!

Offiz. Dattorius,
Zeichn. v. H. v. M. Fieber.

