Heft 49 — 1916 8. 9. 1916 Einzelheft 10 Pfennig Vierteljl. (13 Nrn.) M. 1,30

Stadtbücherei Elbing

Deutschland zur See

Unabhängige Wochenschrift

zur Förderung der deutschen Seegeltung und der deutschen Flottenpolitik

Zeitschrift des Eingetr. Vereins „Marinedank", Berlin S 42, Oranienstr. 140/42

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



U-Deutschlands Triumphzug auf der Weser

Stadtbücherei Elbing

U-Deutschlands Heimkehr — Bremens Ehrentag

Der „Deutschland"-Tag in Bremen.

Von Dr. Zimmermann.

Aber wo bleibt sie nur?" Tausendmal hörte man die Frage und überall im Reiche. Donnerwetter ja! Man fährt doch schließlich im Frieden in fünf bis sechs Tagen von New York nach Bremerhaven! Und wenn das auch an sich nur für die eigentlichen Windhunde des Ozeans und der Dampf gilt — viel mehr wie das Doppelte braucht doch schließlich selbst einer von den älteren Kähnen heutzutage nicht mehr! Man waren aber schon an die drei Wochen seit der wirklichen oder vermeintlichen Abfahrt der „Deutschland" von Baltimore verstrichen . . .

Ob die Engländer sie doch erwischt haben? Noch nein, das kann ja nicht sein! Das Siegesgeheul, daß sie angestimmt hätten, wäre uns nicht so leicht vorzuenthalten gewesen! Noch, wie gesagt, wo mag sie nur bleiben?

Wohin man kam, hörte man die bange Frage. Nur nicht in Bremen selbst. Dort war man vielmehr bereits seit vierzehn Tagen seiner Sache, an der man im übrigen nie gezweifelt hatte, so gut wie sicher. Wie es hieß, hatte der Lord von „Deutschland"-Fahrt, Kapitän König, drahtlos Nachricht gegeben, alles gehe wunderschön und ganz programmgemäß. Ein Unterseeboot und drahtlose Nachricht? Ging denn das überhaupt? Gehört hatte man noch nichts davon. Aber jedenfalls, die Bremer waren ruhig und liegesgewiß.

Dann, nach langem Harren, am 23. August, an einem Mittwochabend, lief auf einmal von Bremen aus die Kunde durch die Welt, daß die „Deutschland" seit Mittag auf der Außenweser vor Bremerhaven Anker geworfen habe. Heller Jubel überall in Deutschland! Nur in Bremen nicht. Dort an der Wasserkante haben sie, wie sie selbst es nennen, eine etwas lange Leitung. Sie sind darüber überrascht, aber keineswegs überrascht und nicht in ihrer Trauer. So überlegten sie zunächst einmal, ob es geraten sei, noch am selben Abend die Fahnen herauszuhissen. Es war ja bereits nach 7 Uhr, als die Freudenbotschaft bekannt wurde, und wer konnte wissen, ob es nicht am Ende in der Nacht regnen würde. Schlecht genug war das Wetter die Tage über gewesen.

Aber allerdings, wenn man an die Gefichter dachte, die man in London ob der Kunde machen würde, ging ein vergnügtes Schmunzeln über aller Züge. Und immer mehr entschlossen sich, wenn auch nur sehr nach und nach, doch noch am Abend zu flaggen, auf die Gefahr hin, daß unter dem Einfluß der frommen Wünsche jenseits des Kanals in der Nacht nicht nur Regen, sondern brennendes Pech und Schwefel vom Himmel fielen sollten . . .

Andern Tags lag die Stadt in vollem Festschmuck da. Bremen in seiner Mittelalterlichkeit ist ja von allers her eine Perle unter den deutschen Städten. Es hat seine Art als solche über die gewöhnlichen Geschmacksteilen der Gegenwart hinweg sich zu bewahren gewußt, hat der Verlockung wenigstens in der Hauptsache glücklich widerstanden, sich durch protzige Architekten und Bauherren verhunzen zu lassen.

Zu solchen Tagen und in solchen Städten geht einem der Sinn des Flaggens auf, wenn man durch die schmalen, alten, nicht pedantisch geradlinigen Straßen geht. Die Flaggung einer Großstadtstraße, wie sie gewöhnlich gemacht wird, wirkt noch nicht ohne weiteres malerisch, auch wenn sie noch so reich ist. Die Fahnen müssen nämlich aus den Fenstern die annähernd über die Mitte der Straße hängen, wenn die volle Wirkung erzielt werden soll. Das ist ohne Künstelei in breiten neueren Verkehrsadern nicht möglich; wie wundervoll dagegen wirkt es im Gegensatz dazu z. B. hier von der Obernstraße her in der kleinen Pelzerstraße mit der hochragenden Silhouette des Lloydturms im Hintergrund. Des Lloydturms, von dessen Türmerstube ihresgleis aus hier Flaggen, je eine nach jeder Himmelsrichtung hin, lustig im Winde flattern.



Kapitän König und Graf Zeppelin

Selbstverständlich hatte das Amtsgebäude der großen Schiffahrtsgesellschaft, deren Tochter die Hyeanreederei, als Patin der „Deutschland" und ihrer Schwesterschiffe mit dieser zusammen erstanden ist, sich ebenfalls dem Tage angemessen herausgeputzt. Drinnen, auf dem Tisch des Generaldirektors, stand eine lauber gitterte, große und schwere silberne Kassette mit entsprechender Widmung als Geschenk des Lloyd an den Führer des seebalten Ozeanschiffs, und damit als Ehrung für alle, die an der denkwürdigen Ozeanfahrt teilgenommen.

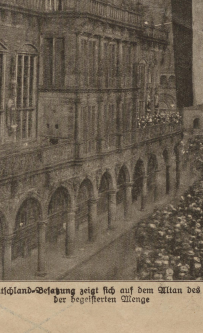
Aber noch vor die Stunde zu ihrer Aushändigung an den, dem sie zugedacht war, nicht gekommen. Man mußte ausnahmen Ehrenrätten, die dem feierlichen Empfang des Hansbeitauchboots in Bremen beiwohnen sollten, ließ lassen, heranzukommen. So wurde erst der Freitag für die einfahrt des Schiffs in den Bremerhafen bestimmt. Einstweilen mußte man sich begnügen, zu erfahren, was Kapitän König über seine Heimreise zu berichten hatte. Mit froher Genugtuung und mit grimmiger Schadenfreude hörte man, wie er dem ihm zu Ehren aufgebotenen englischen Geschwader und der es begleitenden Flottille grundbeweglicher Fischerboote geschickt entgangen war. Auch daß die Baltimorer Hafenbehörden wie die Admiralität der Vereinigten Staaten sich durchaus nett ihm gegenüber benommen hatten. Endlich einmal etwas Angenehmes aus Amerika, wenn auch nicht viel mehr, als daß dort Recht und Billigkeit dieswal das Feld behauptet hatten. Doch sind wir zu allmählich beglieden geworden, was unseren Anspruch auf Wahrung der selbstverständlichen Bestimmungen und gegenüber anlangt.

Es war schlechtes Wetter am andern Morgen; weiter und regnerisch. Eine Verfahrt war zu früher Morgenstunde zur „Deutschland" hinausgehabet und hatte ihr die Post und damit die erste amtstelbare Nachricht an der Bremer seit ihrer Ausfahrt überbracht. Um acht Uhr nahm das Taufboot Kurs auf die Weserminderung. Die Lloydschlepper in Flaggengala gaben dem Schiff das Sicherheitsgeleit; vielleicht, daß noch ein paar Minuten vorher die Polizei auf der Lauer lag. Einer von ihnen legte sich ihm an Steuerbord, der andere an Backbord; die übrigen folgten in Kielwasser. Ein Regierungsdampfer nahm den Vortritt. Von Bremerhaven her klangen feierlich die Glocken herüber. Sie wurden geläutet aus Anlaß der Einfahrt des seinen Schiffs, das sich soeben in Bewegung setzte. Dann entwickelten sich Böcke, Seefall und Klenhalle auf dem Ufer; auch wehende Fahnen und schließlich die Stadt. Auf den Beiden drängt sich in dichten Scharen lautes Volk, und „Deutschland, Deutschland über alles!" klingt es dem Anstimmling nächgerufen . . .

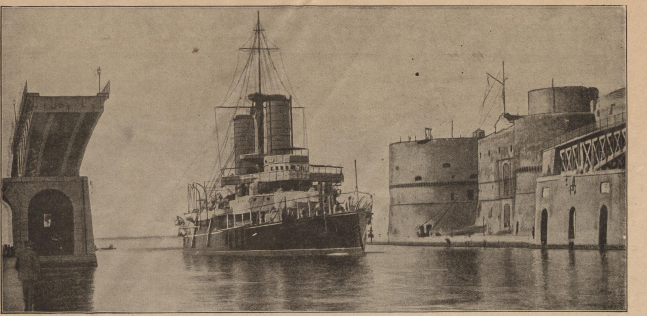
Glockengeläut. Wehende Fahnen. Jubelnde Menschen. Hüllerhüte. „Deutschland, Deutschland über alles", wo immer die Fahrt an den Weserfestungen, an Werften und anderen Industriestätten vorüberführt. Dann wieder stilles Mittagsland, fahler Deich und Kühe, Kühe, Kühe. Dann verdöst ist die Weser in diesen Tagen, so kunt es sonst auf ihr Regung . . .

Vor allem sind die Bremer selbst nicht zu Hause gebliehen. Dicht gedrängt sind sie von Tagesgrauen an trotz des Regens auf der Landstraße. Denn es ist ein hartes Ende Wegs bis hinaus zu den Werften und die Höhe der Einfahrt zum Freihafen. Dort, auf den Deichen und am Strande, sammeln sie sich zu schwarzen Massen. Wenn heben, zehn Reihen hoch, aufgereigt und doch wohlgeordnet, die Echu l ner, Knaben und Mädchen, unter Hut ihrer Lehrer und Lehrerinnen. Auch eine Ehrenkompagnie nebst Kapelle marschiert auf, und irgendwo wird auch eine Matrosenstapelle sichtbar. Gesangvereine bereiten Überraschungen vor; auch Frauenchöre fehlen nicht. Hier und da gleitet eine Polizeibarkasse wie erschwärts, dem, was

(Schluß auf der Seite 11)



Die U-Deutschland-Besatzung zeigt sich auf dem Altan des Rathauses der begeisterten Menge



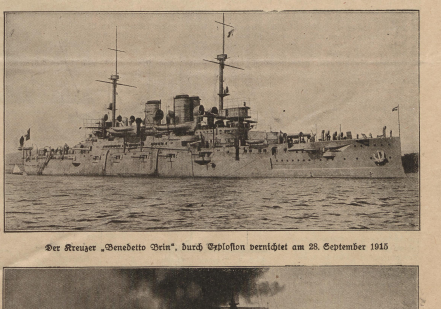
Einfahrt in den Hafen von Taranto; in der Mitte das Schlachtschiff „Emmanuele Filiberto"

Die italienische Flotte

Von Kontreadmiral a. D. Foß

Das alte Rom dankte die Belagerung Karthagos dem Besitz einer Flotte; ohne eine solche wäre es zweifellos unterlegen. Seine Weltherrschaft hatte eine Flotte zur Voraussetzung. Als das römische Reich in eine Anzahl selbständiger Reiche zerfallen war, blieb in Italien die Erkenntnis von dem Wert einer Flotte bestehen und diejenigen, die die Folgerungen daraus zu ziehen verstanden, gelangten zu Macht und Ruhm, die bis in die Gegenwart leuchten. Venedig, Amalfi, Genua, Pisa dankten ihren Wohlstand dem Seehandel, der durch starke Flotten beschirmt wurde. Bereint wären diese unüberwindlich gewesen; aber gegenseitige Eifersucht ließen es zu einer nationalen Politik, von großem Gesichtspunkt erfaßt, nicht kommen. So konnten 1005 die Araber Genua schlagen und ihm Korsika abnehmen. 1016 befreiten die verbündeten Genueser und Pisaner den maurischen Emir Mujeh, eroberten Sardinien und teilten es. Dann aber kam es zu Kämpfen der bisher Verbündeten, bis der Papst Frieden stiftete. 1089 zogen beide vereint nach Tunis und Tripolis und besiegten die Araber. Zur Förderung ihres Seehandels beteiligten sich Venedig und Genua an den Kreuzzügen. Aber auch während der Kriegszüge gerieten sie sich in die Haare; so bei Rhodus, wo eine 200 Galeeren starke Flotte eine 120 Schiffe umfassende pisanische schlug. Die Genezianer plünderten dann Smyrna aus und kehrten mit reicher Beute heim. Ein genuesisches Geschwader wurde vor Jaffa durch ein ägyptisches vernichtet. Im Frühjahr 1100 eroberte eine genuesische Flotte unter dem Konsul Embriaco Cäsarea und bemächtigte sich im Verein mit der venezianischen und pisanischen verschiedener Punkte an der syrischen Küste. Im Laufe von 18 Jahren entsandte Genua 8 Geschwader, eines derselben 80 Galeeren stark, nach Palästina. Für ihre den Kreuzfahrern geleisteten Dienste erreichten sie entsprechenden Lohn in Gestalt von Gerechtsamen aller Art und darem Gelde und kehrten jeden Herbst mit kostbaren Ladungen heim. Darauf folgte ein Krieg zwischen Genua und Pisa, der mit dem Siege des ersteren endete. Trotzdem konnte Pisa 1137 schon wieder mit 100 Galeeren auslaufen, um Neapel gegen die belagernden Normannen zu schützen. Nachdem das erreicht war, fuhren die Pisaner gegen den in Amalfi sitzenden König Roger von Sizilien und eroberten die Stadt.

Als der griechische Kaiser, erzürnt über die von Venedig den Kreuzfahrern gewährte Unterstützung, in griechischen Häfen liegende venezianische Schiffe beschlagnahmte, kam es zum Kriege, der recht einseitig verlief. Da dem Kaiser eine nennenswerte Flotte nicht zur Verfügung stand, so konnte er nicht hindern, daß der Doge Ma-



Der Kreuzer „Benedetto Brin", durch Explosion vernichtet am 28. September 1915



Der Kreuzer „Amalfi" bei einem Besuch im Hafen von Kiel; dahinter das deutsche Schlachtschiff „Kaiser"

Zeichnet die fünfte Kriegsanleihe!

Der Krieg ist in ein entscheidendes Stadium getreten. Die Anstrengungen der Feinde haben ihr Höchstmaß erreicht. Ihre Zahl ist noch größer geworden. Weniger als je dürfen Deutschlands Kämpfer, draußen wie drinnen, jetzt nachlassen. Noch müssen alle Kräfte, angespannt bis aufs äußerste, eingesetzt werden, um unerschüttert festzustehen, wie bisher, so auch im Toben des nahenden Endkampfes. Ungeheuer sind die Ansprüche, die an Deutschland gestellt werden, in jeglicher Hinsicht, aber ihnen muß genügt werden. Wir **müssen** Sieger bleiben, **schlechthin, auf jedem Gebiet,** mit den Waffen, mit der Technik, mit der Organisation, nicht zuletzt auch mit dem Gelde!

Darum darf hinter dem gewaltigen Erfolg der früheren Kriegsanleihen der der fünften nicht zurückbleiben. Mehr als die bisherigen wird sie maßgebend werden für die fernere Dauer des Krieges; auf ein finanzielles Erschlaffen Deutschlands setzt der Feind große Erwartungen. Jedes Zeichen der Erschöpfung bei uns würde seinen Mut beleben, den Krieg verlängern. Zeigen wir ihm unsere unverminderte Stärke und Entschlossenheit, an ihr müssen seine Hoffnungen zuschanden werden.

Mit Ränken und Kniffen, mit Rechtsbrüchen und Piackereien führt der Feind den Krieg, Heuchelei und Lüge sind seine Waffen. Mit harten Schlägen antwortet der Deutsche. Die Zeit ist wieder da zu neuer Tat, zu neuem Schlag. Wieder wird ganz Deutschlands Kraft und Wille aufgeboten. Keiner darf fehlen, jeder muß beitragen mit allem, was er hat und geben kann, daß die neue Kriegsanleihe werde, was sie unbedingt werden muß:

Für uns ein glorreicher Sieg, für den Feind ein vernichtender Schlag!

Sheli die Inseln Andros, Khos und die Sporaden verwüstete und ausplünderte.

1138 bemächtigte sich eine genuesische Flotte von 22 Galeeren und 6 Segelschiffen unter Colfaro des von den Mauren besetzten Almoraz und 1147 mit Hilfe des Grafen von Barcelona Almerias, 1148 Tortosas und vertrieb die Mauren auch von dort. Auch der König Roger von Sizilien besaß eine gute Flotte, die er dazu benutzte, um 1146 Tripolis zu erobern und gegen den griechischen Kaiser zu kriegen. Kurzu wurde genommen, die griechischen Küsten wurden verheert, selbst Konstantinopel sah sich bedroht. Erst mit Hilfe Venedigs, das durch Handelskonzessionen gewonnen worden war, gelang es, Roger zu schlagen. Dann folgte eine Zeit innerer Wirren, denen erst die Botschaft von der Eroberung Jerusalems durch Saladin ein Ende machte. Während des dritten Kreuzzuges landten die drei italischen Republiken wiederum Geschwader nach dem Orient. Als unter dem Oberbefehl des pisanischen Admirals eine muselmänische Flotte entgegenkam, schlugen und St. Jean d'Acre eroberten.

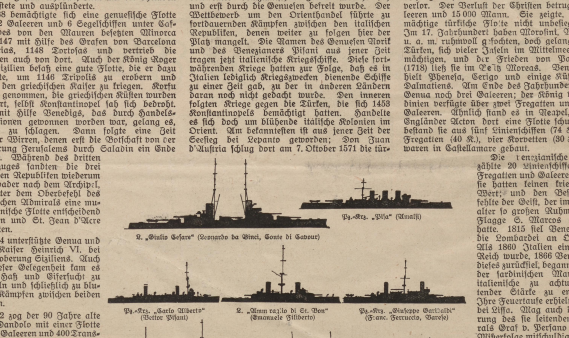
1194 unterstützte Genua und Pita Kaiser Heinrich VI. bei der Eroberung Siziliens. Auch bei dieser Gelegenheit kam es durch Hab und Eifersucht zu Händeln und schließlich zu blutigen Kämpfen zwischen beiden Flotten.

1202 zog der 90 Jahre alte Doge Dandolo mit einer Flotte von 50 Galeeren und 400 Transportschiffen aus, um 40000 Kreuzfahrer und 5000 Pferde nach Konstantinopel zu bringen, das im Jahre 1204 fiel. Mehr als ein Viertel des Reiches gelangte in den Besitz Venedigs. Genua entschädigte sich mit Gandia. Als die Pisaner, diesem Beispiele folgend, die Hand auf Syrakus legten, wurden sie von dort durch die Genueser vertrieben. 1239 kam es zwischen einer Flotte von Pisa, die den Kaiser Friedrich II. unterstützte, bei Zigilio zu einer Seeschlacht mit einer schwächeren genuesischen, die total geschlagen wurde und 10000 Mann an Toten und Gefangenen verlor.

1228 erfocht ein venezianisches Geschwader in den Dardanellen einen Sieg über ein nicolitisches Geschwader von Nicäa, sicherte sich in Konstantinopel durch Nicäa und Trapezunt bedroht sah und die Republik um Hilfe gebeten hatte. Nicäa verbündete sich mit Genua, als Baldwin dem Johann auf den Thron gefolgt war. 50 genuesische Galeeren eilten dem Kaiser von Nicäa zu Hilfe, der sich Konstantinopels bemächtigt hatte und von einer venizianischen Flotte bedroht sah und erst durch die Genuesen befreit wurde. Der Wetteifer um den Orienthandel führte zu fortdauernden Kämpfen zwischen den italischen Republiken, denen weiter zu folgen hier der Platz mangelt. Die Namen des Genuesen Marik und des Venezianers Pisani aus jener Zeit tragen jetzt italienische Kriegsschiffe. Viele fortwährenden Kriege hatten zur Folge, daß es in Italien lebhaft Kriegswerden bienende Schiffe zu einer Zeit gab, zu der in anderen Ländern daran noch nicht gedacht wurde. Den inneren folgten Kriege gegen die Türken, die sich 1458 Konstantinopels bemächtigt hatten. Handelte es sich doch um blühende italische Kolonien im Orient. Am bekanntesten ist aus jener Zeit der Seesieg bei Lepanto geworden: Don Juan d'Austria schlug dort am 7. Oktober 1571 die türkische Flotte, die 100 Galeeren und 25000 Mann verlor. Der Verlust der Christen betrug 15 Galeeren und 15000 Mann. Sie zeigte, daß die mächtige türkische Flotte nicht unbesiegbar sei. Im 17. Jahrhundert haben Morosini, Mocenigo u. a. m. ruhmvoll gefochten, doch gelang es den Türken, sich vieler Inseln im Mittelmeer zu bemächtigen, und der Frieden von Passarowitz (1718) lieh sie im Besitz Morea. Venedig behielt Phenesa, Cerigo und einige Küstenplätze Dalmatiens. Am Ende des Jahrhunderts besaß Genua noch drei Galeeren; der König von Sardinien verfügte über zwei Fregatten und einige Galeeren. Ähnlich stand es im Anfang des der Engländer Acton dort eine Flotte schuf. 1792 bestand sie aus fünf Linienschiffen (74 K.), sechs Fregatten (40 K.), vier Korvetten (30 K.) alle waren in Castellamare gebaut.

Die venezianische Flotte zählte 20 Linienschiffe, einige Fregatten und Galeeren. Aber sie hatten keinen feigerischen Wert; und den Besatzungen fehlte der Geist, der im Mittelalter so großen Ruhm für die Flagge S. Marcos erfochten hatte. 1815 fiel Venedig und die Lombardei an Österreich. Als 1860 Italien ein einiges Reich wurde, 1866 Venedig an dieses zurückfiel, begann sich aus der sardinischen Marine die italienische zu achtunggebietender Stärke zu entwickeln. Ihre Feuertaufe erhielt sie 1866 bei Lissa. Mag auch die Führung des sie leitenden Admirals Graf v. Persano an dem Mißerfolg mitschuldig gewesen sein, so zeigten doch allerlei Vorgänge vor und in der Schlacht, daß die Eigenschaften im Personal nur sehr spärlich vorhanden waren, die für die Zukunft besseren Leistungen in Aussicht gestellt hätten.

Auch der Umfang Italiens handelte es sich darum, die Marinen Sardiniens, Neapels und Toskanas zu einer gemeinsamen Flotte zusammenzuschweißen. Diese nicht leichte Aufgabe übernahm Cavour. Als Ziel galt von vorne herein, die neue Flotte so stark zu machen, daß sie der österreichischen unbedingt überlegen war; und daran ist bis auf den heutigen Tag festgehalten worden. Nach Ausmerzung des unbrauchbaren Teils des vorhandenen Schiffsmaterials befand die neue Flotte an Dampfern aus: 1 Linienschiff, 3 Fregatten, 10 Radfregatten, 1 Korvette, 5 Radkorvetten, 8 Radaviso, 8 Kanonenboten, 8 Schrauben-u. 4 Radtransportschiffen. An Segelschiffen waren übernommen: 3 Fregatten, 2 gedeckte Korvetten, 1 Plattdeckskorvette, 12 Briganttinen u. Transportschiffe. (Schluß folgt.)



Typen der italienischen Flotte



Im Hafen von Libau



Das historische Schwarzhäupter-Haus in Riga, erbaut 1330

Die deutschen Ostseeprovinzen

Die erste deutsche Siedelung über See.

Von Dr. W. Groß

Schon die alte Wikingsage erzählt von Ostlandfahrten nordgermanischer Seehelden aus Skandinavien ins Skuttenland und ihren Kämpfen, und es spiegeln sich in ihr wohl Ereignisse von gewaltiger geschichtlicher Bedeutung wieder. Nordmannen, Waräger genannt, die auf ihren Seedrachen schon früh auch bis in den hintersten Winkel des Finnischen Meerbusens gekommen und in ihren leichten Booten die Ströme hinaufruderten, von Nowgorod unter Rurik und dem Kiewschen — unter seinen Warmen Askold und Dir. Sie sind auf diesem Wege, südwärts die Ströme zum Schwarzen Meere hinabfahrend, schon damals der Schrecken der Kaiserstadt Byzanz gewesen, und das von ihnen begründete und nach ihnen („Russ") Rossija genannte Reich ist später, nach Abschüttelung des Tatarenjoches und Aufnahme westeuropäischer Volksbestandteile, des Germanen-, insbesondere Deutschtumes gefährlichster Feind geworden. — Daß nicht nur die Letten, die verwandtschaftlich zwischen Deutschen und Slawen stehen, der Gesittung des Westens gewonnen werden konnten, sondern auch die Finnen des an den beiden Meerbusen gelegenen Finnenlandes und die zu ihnen gehörigen Esten, beide nun himmelweit höher stehend als die andern Völkerschaften der altaischen Rasse, der sie entstammen, ist ja gewiß der germanischen Beeinflussung und Blutbeimischung zuzuschreiben, die schon in grauer Vorzeit begonnen hat und bis in die neueste Zeit fortdauerte — breiter über das völkerverbindende nicht scheidende Meer, die germanische Ostsee. — Die Liven und Kuren, die Urbevölkerung der nach ihnen genannten baltischen Lande, erstere ebenfalls finnischen Stammes, die anderen den alten Preußen verwandt, sind sehr früh schon durch die mehr im Binnenland hausenden Letten, Stammverwandte der Litauer und zwischen Deutschen und Slawen siedend, verdrängt worden und bis auf kleine Reste verschwunden.

Am Ihren Küsten des Baltischen Meeres ist Livland, die erste Siedelung über See des deutschen Volkes, entstanden beinahe um dieselbe Zeit wie der Deutschordensstaat Preußen, aber nicht wie dieser durch Heeresmacht auf dem Landwege — das wäre ausgeschlossen gewesen, auch fernerhin, durch die zwischenliegenden Reiche der Polen und Litauer mit deren großen Entfernungen und Unwegsamkeit, war aber überhaupt nicht in Frage gekommen durch die Art der Entstehung des baltisch-deutschen Staatswesens.

Wie bei unseren heutigen Südwestafrika war der staatlichen Landnahme vorausgegangen



Riga: Votivkapelle im byzantinischen Stil



Der Pulverturm in Riga



Aus der livländischen Schweiz: „Die Ruinen von Segewold"

der Kaufmann und der Sendbote des Christentums, beide zu Schiff über das Meer kommend.

In die Frühzeit der Hanse schon fällt die Festsetzung auf der schwedischen Insel Gotland in Wisby, von wo aus die Handelsniederlassung in Nowgorod gegründet worden ist. Auch so sind Lübecker Kaufleute in die Mündung der Düna gedrungen, haben Handel mit den Eingeborenen getrieben und sich zuerst in Asfüll eine sichere Stätte geschaffen. Später brachten sie christliche Bekehrer mit, schließlich einen Propst ihres Domes, der vom Papste als Bischof des Heidenlandes bestellt wurde, und mit dem sie um das Jahr 1200 den Grund zu der Stadt Riga legten. Der von dem Bischof gegründete Schwertorden, dann der Deutschorden, in welchen jener bald aufging, hat die Eroberung — nur bei dem schon

Burgen, Kaufleute die Städte, von denen Riga, Reval, Dorpat ansehnliche Glieder der Hanse wurden, waffenmächtig, oft auch in Fehde mit den Bischöfen und dem Orden, wie diese beiden wieder untereinander — mit eine Ursache des späteren Zusammenbruches dieser hoffnungsreichen deutschen Pflanzung. — Anschaulich hat Gustav Freytag in seinen Bildern

vom Bord der deutschen Hansen" geschildert, wie es mit dem Tauschhandel an einem Landungsplatz der Düna oder sonstwo begann — heimische Waren, besonders vom Niederrhein, gegen Felle, Wachs und Honig der Eingeborenen — und wie mit der Gründung und mit dem Wachstum der Städte, der Schaffung und Ausdehnung des Ordensstaates ein Welthandel weit über dessen Grenzen hinaus nach Polen, Litauen und Rußland, bis tief in den Osten sich entwickelte — zwischen dem Heimatland und dem Pflanzstaate auf „Roggen, rundbauchigen Fahrzeugen mit starkem Kiel, mächtigen Steven und hohem Bord, der nach beiden Seiten stark ausprang, mit mächtigem Steuer, das durch eine Pinne bewegt wurde, mit hochgewölbtem Bug und starkem Bugspriet und mit einem starken, hohen Mast in der Mitte." — Mit den handelstüchtigen Preußens bildeten die Livlands eines der vier Quartiere der Hanse, und auch die Schiffe der baltischen „Osterlinge" kamen über die Ostsee hinaus nach Bergen, London und Flandern — wehrhaft ausgerüstet und bemannt; denn es drohte nicht nur der Wald anderer Gemäch e, besonders der Dänen,



Reval: Die „Lehmpforte"



dern aus der Vergangenheit des deutschen Volkes in dem Abschnitte: „Die Besiedelung des Ostens

sondern schon in den heimischen Gewässern der Übersall finnischer und slavischer Seeräuber, auch der deutschen Vitalienbrüder, die um das Jahr 1000 sich auf der Insel Gotland festgesetzt hatten. (Schluß folgt.)

Am Hafen von Riga



von den Dänen besetzten Estland war es kluge Erwerbung — der im Mittelalter unter dem Gesamtnamen Livland zusammengefaßten großen Gebiete am Baltischen Meere und dem Finnischen Meerbusen durchgeführt — in den Grenzen der jetzigen „drei Ostseeprovinzen" von der Nordostspitze Ostpreußens bis zum Peipussee und der Narwa, zeitweise auch weit darüber hinaus Altlivlands als Ordensland Schauplatz, das jetzige Gouvernement Kowno, umfassend. — Die Ritter, auch solche der Bischöfe, bauten

Riga vom Basteiberge aus

Der Schiffskessel

II.

Dank seinen überwiegenden großen Zugenden hat sich der Wasserrohrkessel auch bei der Handelsmarine, insbesondere bei Schnelldampfern, durchgesetzt. So ist die „Imperator"-Klasse der Hamburg-Amerika-Linie mit derartigen Kesseln ausgestattet.

Um die Leistungsfähigkeit der Kessel zu erhöhen, benutzt man den „künstlichen Zug", d. h. man führt dem Rost die Verbrennungsluft unter einem gewissen Überdruck zu. Zu früheren Zeiten geschah dies in der Weise, daß man, wie es bei der Lokomotive allgemein üblich ist, den in der Maschine zur Ausnutzung gelangten Dampf durch den Schornstein ausströmen ließ. Jetzt erzeugt man den künstlichen Zug durch Ventilatoren, und zwar in der Weise, daß die Verbrennungsluft in die Heizräume oder unmittelbar in die Feuerung gedrückt wird, oder aber, daß die Verbrennungsgase aus dem Schornstein gesaugt werden. Der künstliche Zug ist von besonderer Wichtigkeit für die Kriegsschiffe, da er eine beträchtliche Steigerung der Kessel- und Maschinenleistung und Verminderung des Gewichts ermöglicht, demgegenüber der mit dem Grade der Forcierung wachsende Kohlenverbrauch zurücktreten muß.

Wie haben bisher nur von der Anwendung von Steinkohlen als Heizstoff gesprochen. Trotz des größeren Heizwertes flüssiger Brennstoffe, der eine Verminderung der mitzuführenden Mengen und hiermit eine Vergrößerung des Aktionsradius der Schiffe zur Folge hat, konnte sich die Ölfeuerung auf Schiffen nicht allgemein Eingang verschaffen. Was Deutschland betrifft, so ist es an der Einführung der Ölfeuerung durch besondere Umstände behindert. Zunächst besitzt es innerhalb des Landes zur Verfügung stehende Ölmengen bei weitem nicht imstande, den für die Schiffe erforderlichen Bedarf zu decken. Wir verfügen jährlich nur über 800 000 Tonnen Öl aus eigener Erzeugung, und diese werden größtenteils von der chemischen Industrie verbraucht. Es kommt aber noch hinzu, daß bei Ölfeuerung auch große, schwerwiegende Nachteile eigen sind. Hier ist zunächst hervorzuheben, daß die Einrichtungen für die Behandlung der Öle und für deren sachgemäße Zuführung zu den Kesselfeuerungen sehr komplizierter und schwierig zu bedienen sind. Für die Kriegsschiffe kommt dann aber noch die besonders wesentlich die mit der Ölfeuerung verbundene Rauchentwicklung in Frage, die längere Zeit hindurch schwer zu vermeiden ist und dann besonders lästig ist, wenn das Öl eine niedrige Temperatur angenommen hat. Auch ist der leicht entzündliche flüssige Brennstoff ein keineswegs angenehmer Schiffsgenosse. Sollen doch die in der Stagerratschlacht auf den englischen Schiffen beobachteten ungewöhnlich heftigen Explosionen und Brände durch die an Bord befindlichen Ölmengen verursacht sein.

Die zur Speisung der Feuerungen dienenden Kohlen liegen in meist in der Längsrichtung des Schiffes angeordneten Räumen, den sogenannten Kohlenbunkern. Diese bieten, da sie an der Außenseite des Schiffes liegen, gleichzeitig Schutz bei Kollisionen, indem sie verhindern, daß das durch die verletzte Schiffshaut eindringende Wasser bis direkt in den Maschinen- und in den Kesselraum eindringt. Die Kohlenbunker werden bis zum wieder auch quer durch das Schiff gelegt. Dies geschieht jedoch nur dann, wenn das Schiff nicht breit genug ist, um Längsbunker von genügendem Inhalt anzuordnen. Die Kohlen werden aus den Bunkern durch wasserdicht verschließbare Türen entnommen. Die Verborgung des Schiffes mit frischen Kohlen, das Füllen der Bunker oder, wie der technische Ausdruck lautet, das „Bekohlen" erfolgt durch Öffnungen, die in dem oberhalb der Bunker liegenden Deck angebracht sind, sowie durch fest eingebaute oder entfernbare Kohlenschütten, eine Arbeit, die wegen der dabei auftretenden starken Staubbildung nicht zu den Annehmlichkeiten zählt und daher mit tunlichster Beschleunigung erledigt zu werden pflegt. Auf einem unserer modernen Dreiachtern befinden sich durchschnittlich etwa 20 Doppelkessel und 6—8 Einzelkessel. Die Gesamtzahl der Feuerungen in den Kesseln beträgt gegen 124 mit einer Rostfläche von 290 Quadratmetern; auf diesen werden innerhalb 24 Stunden über 720 Tonnen Kohlen verbrannt. Die Heizfläche der Kessel beläuft sich auf insgesamt 10 000 Quadratmeter. Von dieser Heizfläche entfällt der größte Teil auf die zahlreichen Heizröhren, die die Zylinderkessel durchziehen, und von denen insgesamt gegen 15 000 Stück in den Kesseln untergebracht sind. Um innerhalb von 24 Stunden den Feuerungen die gewaltige Menge von 720 Tonnen Kohlen sach- und kunstgemäß zuzuführen, sind in den Kesselräumen jedenfalls etwa 80 Mann ausschließlich beschäftigt, die nach vierstündiger Arbeitszeit acht Stunden Ruhe haben. Wie groß der Kohlenverbrauch unserer Dampfer ist, dafür möge als Anhalt die Tatsache dienen, daß allein der Gesamtverbrauch auf den Dampfern des Norddeutschen Lloyds sich im Jahre 1911 auf 1 731 789 Tonnen im Werte von etwa 28 694 000 Mark beläuft. Interessant ist diesen für die Kessel erforderlichen Mitteilungen gegenüber der Verbrauch an Proviantartikeln für die Mannschaften und die Passagiere; dieser beläuft sich in denselben Jahre auf etwa 18 ½ Millionen Mark.

Entsprechend diesem Appetit und der von ihnen verlangten Leistung ist das Gewicht der Schiffskessel: ein leerer Doppelkessel wiegt etwas über 100 Tonnen; hiervon kommt noch ein Wasserinhalt von 50 Tonnen, so daß also ein betriebsbereiter Kessel über 150 000 Kilogramm wiegt. Die Länge eines Doppelkessels beträgt über sechs Meter, sein Durchmesser etwa 6 Meter; der auf diesen Abbildungen lassen die Größe unserer modernen Schiffskessel ungefähr erkennen. Da die Kohlen auch bei sorgfältigster Handhabung des Heizers nicht vollständig verbrennen, sondern erhebliche Mengen an Asche und Schlacken zurücklassen, muß für Abführung der letzteren Sorge getragen werden. Zu diesem Zwecke sind Aschenfallrohren vorgesehen. Es sind dies Rohre, die von dem Fußboden des Heizraums aus schräg nach der Bordwand des Schiffes aufsteigen, oberhalb der Wasserlinie ins Freie münden und an ihrem unteren Ende eine trichterförmige, durch einen Deckel verschließbare Erweiterung besitzen. Unterhalb des Trichters wird Druckwasser eingelassen und dieses treibt dann die Asche und Schlacken durch das Rohr über Bord.

Im Heizraum eines transatlantischen Dampfers

Ein 105-Tonnen-Kessel

Um einen ordnungsmäßigen Betrieb der Kessel zu ermöglichen, sind eine Anzahl von Vorrichtungen erforderlich, die allgemein unter dem Sammelnamen Kesselarmatur zusammen gefaßt werden. Es sind dies die Speisepumpen, die den Kessel das Wasser zuführen, die Sicherheitsventile, die Wasserstandsanzeiger u. a. m.

Das verbreitetste Material für Schiffskessel ist das nach dem Siemens-Martin-Verfahren gewonnene Flußeisen. Bevor das Blech zur Verarbeitung zugelassen wird, wird es einer sorgfältigen Prüfung unterworfen. Dies geschieht in der Weise, daß aus den Blechtafeln Streifen ausgeschnitten werden, die auf besonderen Maschinen den Zerreißproben, auf ihre Festigkeit und Dehnbarkeit geprüft werden. Bei Blechen, die den Feuerungen ausgesetzt werden oder gebörtelt oder geschweißt werden sollen, wird z. B. verlangt, daß sie auf jeden Quadratmillimeter mit 34 bis 39 Kilogramm gezogen werden können, bevor sie zerreißen.

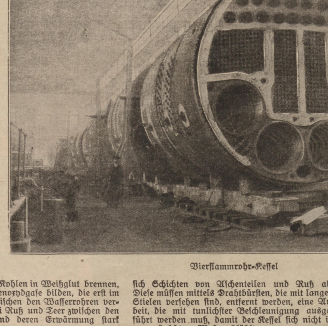
Über die Handhabung des Heizens sind nachstehende Angaben von allgemeinem Interesse, wobei wir uns dem Anheizen des Kessels beginnen. Für das Dampfaufmachen rechnet man 4 bis 20 Stunden; die längere Zeitdauer ist nur dann möglich, wenn das in dem Kessel enthaltene Wasser bereits vorgewärmt ist.

Im Interesse der Schonung des Kessels ist das Anheizen tunlichst langsam zu bewirken. Wie wir bereits angaben, besteht ein wesentlicher Vorgang der Wasserrohr in deren schnellem Dampfaufmachen. Sie bedürfen hierzu etwa nur eine Stunde; wenn besondere Umstände es erfordern, kann das Dampfaufmachen aber schon innerhalb einer halben Stunde erfolgen. Ist der Kessel angeheizt und sind die Feuerungen gehörig im Gange, so muß das Öffnenlassen der Feuerthüren, das für das Einschaufeln der Kohlen unbedingt erforderlich ist, auf

ein Minimum beschränkt werden, da durch die geöffnete Tür kalte Luft in den Kessel dringt. Gegen Erkältung ist dieser nämlich außerordentlich empfindlich; sein Ausgleich wird durch die in ihn eindringende kalte Luft beeinträchtigt; und diese kann sogar schwere Erkältungserscheinungen zur Folge haben, die sich in „Kesken", d. i. im Undichtwerden der Feuerrohre und deren Aletenabzug, zum unwillkommenen Ausdruck bringen. Bei den Halbendersseln werden daher innerhalb derselben nämlich große Zwischenräume gröbere Kohlenmengen in den unersättlichen Appetit der Kessel entsprechenden Massen in die Feuerungen eingeworfen, wie der Heizer alsdann bis zu einem gewissen Grade herumtreiben läßt. Bei Wasserrohrkesseln ist es, da sie einen kleinen Wasser- und Dampfraum besitzen, notwendig, um eine bestimmte Dampfspannung zu halten, das Feuer auf den Rosten immer auf der gleichen Höhe zu erhalten. Daher müssen bei diesen Kesseln geringe Mengen von Kohlen in sehr kleinen Zwischenräumen aufgewirbelt werden. Da nun aber der Verbrennungsraum der Wasserrohrkessel verhältnismäßig klein ist, müssen die Kohlen in Weißglut brennen, weil sich sonst Kohlenoxydgase bilden, die erst im Schornstein oder zwischen den Wasserrohren verbrennen und hierbei Ruß und Teer zwischen den Rohren ablegen und deren Erwärmung stark beeinträchtigen.

Bei der Bedienung der Feuerungen der Wasserrohrkessel beobachtet man daher folgendes Verfahren: Die Höhe der auf den Rosten liegenden Kohlenschicht soll 150 Millimeter, bei Torfbedoboten im allgemeinen 300 Millimeter nicht überschreiten; bei verminderter Fahrt soll sie nur 100 bis 120 Millimeter betragen. Damit die von den einzelnen Kesseln gelieferten Massen von Dampf ungefähr sich gleich bleiben, wird die Bedienung der einzelnen Feuerstellen von der Kommandomaschine aus gegeben, und zwar durch Einstellung des Ubiwerks von Heizklingelzeichen. Von den in einem Heizraum befindlichen Schiffskesseln erhalten die Feuerstürzen des ersten Kessels die Nummern 1 und 2, die des zweiten Kessels die Nummern 3 und 4. Wenn die Klingel ertönt, werden die Feuer, welche die geraden Nummern tragen, mit Kohlen beschickt, und die Feuer mit ungeraden Nummern, wenn nötig, durchgestoßen. Da dieses Durchstoßen der auf den Rosten liegenden brennenden Kohlenschicht möglichst nur von unten, vom Aschenfall aus, mit Hilfe des Schürstehens erfolgen soll, ist also bei jedem Kessel immer nur eine einzige Feuertür geöffnet. Die jedesmal auf den Rost zu werfende Kohlenmenge beträgt etwa acht Kilogramm pro Quadratmeter Rost. Jede Feuertür muß etwa 20mal in der Stunde geöffnet werden.

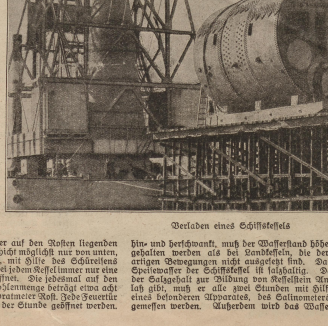
Vor den Kesseln werden stets nur so viele Kohlen aufgeschüttet, wie bei dem nächsten Klingelsignal aufzuwerfen sind. Nun verschlacken aber allmählich die Roste und lassen infolgedessen nicht mehr das für die Verbrennung erforderliche Luftquantum zu den Kohlen treten. Daher müssen die Feuer alle 4 bis 12 Stunden gereinigt, abgeschlackt werden. In den Siederohren lagern sich Schichten von Aschenteilen und Ruß ab. Diese müssen mittels Drahtbürsten, die mit langen Stielen versehen sind, entfernt werden, eine Arbeit, die mit sinnlischster Beschleunigung ausgeführt werden muß, damit der Kessel sich nicht in unerwünschtem Maße abkühlt.



Wiesmann-Rohr-Kessel

Von großer Wichtigkeit ist schließlich auch die rechtzeitige Zuführung frischen Wassers in das Innere des Kessels. Da das Schiff häufig stark rollt und stampft, der Wasserspiegel also alle 24 Stunden auf Säuregehalt geprüft. — Eine sehr unangenehme Erscheinung ist das sogenannte „Überkochen" der Kessel; es ist dies ein heftiges Aufwallen des Kesselwassers, infolgedessen Wasser in die Kohlzeitungen und in die Dampfzylinder hinübergerissen wird, wodurch ein Bersten dieser wichtigen Teile bewirkt werden kann. Dieses Überkochen kann seine Ursache haben in einem zu kleinen Dampfraum, in ungleichmäßigem Heizen und in Fett- und Schmutzablagerungen an der Oberfläche des Wassers, sowie in einem allzu plötzlichen Öffnen der Kesselabsperrventile.

Bei letzterem erfolgt nämlich eine plötzliche Verminderung des im Innern des Kessels herrschenden Dampfdrucks und in weiterer Konsequenz eine vermehrte Erzeugung von Dampf. Aus dem Gesagten erhellt, welch eine Fülle wichtiger und schwerer Arbeit die vor den Kesseln ihres Amtes waltenden ruhgeschwärzten Männer zu leisten haben. — Der Aufenthalt und das Arbeiten in dem Heizraume eines Dampfers, insbesondere eines unserer Ozean-Riesendampfe oder Schlachtschiffe, hellt schon unter gewöhnlichen Verhältnissen außerordentlich an die geistigen und körperlichen Kräfte des Heizerpersonals. Diese grenzen an das Übermenschliche bei schwerer See und während der Schlacht. Hier vollzieht sich in langender Glut ein stilles Heldentum, und mit Recht gab der Dank des höchsten Kriegsherrn für den glorreichen Sieg am Skagerrak auch den rauchgeschwärzten Männern am Kessel.



Verladen eines Schiffskessels

In den Maschinen- und in den Kesselräumen unserer modernen Riesenschiffe herrscht eine musterhafte Ordnung und durch Anbringung von Ventilatoren usw. ist alles getan, um den Aufenthalt dort erträglich zu machen. Wie anders aber sieht es dort aus, wenn der Riese „Dampf" sich seiner Fesseln entledigt, die Wandungen der Kessel, der Dampfrohre, der Dampfzylinder zerspringt und Tod und Verderben in die Reihen des Maschinen- und Heizerpersonals trägt. Von einer solchen Katastrophe wurde am 25. März 1890 der Dampfer „City of Paris" in der Nähe der irischen Küste betroffen. Aus unaufgeklärter Ursache platzte plötzlich der Niederdruckzylinder der Steuerbordmaschine und aus dem Oberlichtschacht brach ein Strom von Dampf, untermischt mit Maschinenteilstrümmern, hervor. Die wasserdichten Schotten wurden zeitschlagen und das Schiff trieb steuerlos auf dem Wasser. Eine gewisse Berühmtheit wegen der in ihren Kesselräumen herrschenden unerträglichen Verhältnisse besahen früher die amerikanischen Flußdampfer. Die ungeborenen Brände unter den Kesseln", so schrieb ein Reisender, „und das Pusten des Dampfes kündigten in der Nacht das Herannahen des Wasserdrachen schon von fern an."

hin- und herschwankt, muß der Wasserstand höher gehalten werden als bei landbefestigten, die derartigen Bewegungen nicht ausgesetzt sind. Das Speisewasser der Schiffskessel ist salzhaltig. Da der Salzgehalt zur Bildung von Kesselstein Anlaß gibt, muß er alle zwei Stunden mit Hilfe eines besonderen Apparates, des Salinometers, gemessen werden. Außerdem wird das Wasser



Englischer Torpedobootszerstörer verfolgt einen neutralen Segler

Die Flibustier

(10. Fortsetzung)

Von Fritz Westphal

Der braune Bürger Armando hätte gern auf diese Ehre verzichtet, aber die Genossen schoben ihn mit Gewalt durch die Oeffnung. Als er auf der Lucke stand und Wilm Peters ohne Absicht den Schlauch ein bißchen hob, wollte der Bürger Armando vor Entsetzen wieder in den Raum springen.

„Keinen Dampf, Herr Kommandant!" schrie er und hob die Hände. „Misericordia! Gnade!"

„Aber die Fracht wolltest du verkaufen, du Halunke!" donnerte ihn der Schiffer an.

„Nein, Herr Kommandant! So wahr ich ein ehrlicher Mann bin!"

Da lachte selbst der Schiffer. „Ja, Junge, so sieht du aus! Ehrlich wie der Fuchs beim Hasen. Aber warte, mein Junge!"

Dann gab er den Zanmaaten ein Zeichen, und der Bürger Armando bekam seine wohlgezählte Tracht Prügel auf die Jacke gezählt, daß es Herrn Lucio Moreira sogar leid tat, denn ihm schwante ein gleiches.

Als der braune Armando erledigt war, wurde der in den leeren Schweinekoben gesperrt, und der Bürger Isidoro wurde nach Gebühr behandelt. Auch er wanderte in die Behausung der Borstentiere und rieb sich den Buckel. Fünf Minuten später erschienen die Bürger Franzisko und Pedro sehr unfreiwillig und in gleichem Maße abgerieben am selben Ort und erkannten, daß der Raubzug gegen die „Rosalia" einen sehr unerwarteten Erfolg erzielt habe.

Als der erste Schweinekoben gefüllt war, wurde der zweite Käfig benutzt, in dem sonst das Federvieh hauste. Jeder Insasse hatte auf dem Wege sein geziemendes Deputat Prügel bekommen und saß sehr unsicher in die Zukunft. Dann der schwarze Adriano ging an den Gittern der Käfige vorüber und sagte drohend: „Wartet nur bis morgen früh, ihr Kanaillen! Da könnt ihr einiges erleben!" Und er fuhr mit dem Finger um seine Kehle und um den Nacken, als werde ihm die Luft zu knapp.

Lucio Moreira aber stand vor dem Schiffer, und Hein Bauchage donnerte ihn an: „Und du niederträchtiger Kujon wolltest mit mir Krebse angeln?"

Der Bürger Lucio verschwur sich, er habe noch nie einen so lästerlichen Gedanken gehabt. Nicht einmal im Traum. Die Kerle da in den Käfigen — „die verruchten Räuber, Herr Kommandant!" — hätten ihn gezwungen, mit ins Boot zu gehen. Ja, Armando habe ihm den Revolver auf die Brust gesetzt, und nur darum sei die Tugend des Herrn Lucio ins Wanken geraten. „Glauben Sie mir, Herr Kommandant!"

Schiffer Bauchage musterte ihn. „Die Sorte kennen wir ja, mein Junge! Ich möchte dich ja nun deinem Oberst oder deinem General ausliefern, versteht du. Aber ich will mal nicht so sein. Mach, daß du von Bord kommst!"

Und als der gelbe Lucio nicht gleich begriff, daß der Schiffer ihn laufen ließ, rief Bauchage den Matrosen zu: „Helft ein bißchen nach, Jungens!"

Da merkte Herr Lucio, wie ein paar wohlgezielte Hiebe hurtige Beine machen. Er rannte ums Leben an die Reeling, hüpfte über Bord wie ein Grasfrosch und lachte ins Wasser, daß es auffprutzte. Er schwamm unter dem Gelächter der Matrosen an den Strand und kletterte aufs Trockene. Dann stand er da, und das Wasser lief ihm aus den Hosen. Aber er winkte noch einmal und rief: „Viva o commandante da Rosalia!"

Dann verschwand er mit langen Sätzen. Die Genossen aber sahen ihm mit sehr gemischten Gefühlen nach. Sie saßen hinter den Gittern und glaubten, daß sie ihrem letzten Morgen entgegenbangten.

Der Schiffer kümmerte sich einstweilen gar nicht um sie. Als er an den Koben vorüberging, kamen ihm einige leise und zage Bitten nach: „Misericordia, commandante!" — „Excellencia!" — Aber selbst die „Excellenz" rührte Hein Bauchage nicht, sondern er ging an Bord des „Dom Pedro" und befahl Abriano, einen guten Grog zu machen und dazu ein reichschaffenes Essen auf den Tisch zu bringen, wie es sich für Seeleute gezieme, die eine Bande richtiger Flibustier dingfest gemacht hätten. Dazu ließ er die Zigarrenkiste die Runde machen und benutzte die Gelegenheit, seine Geschichten von Flibustiern und Zukanieren an den Mann zu bringen. Die Zanmaaten horchten gern zu, denn für Piratengeschichten ist der richtige Seemann immer empfänglich. Sie kümmerten sich auch nicht einmal um die Schießerei im Hafen, die allmählich in ein überflüssiges Flintenknattern überging. Nur einmal, als die „Gloria" abdampfte, meinten sie: „Schade! Die Geschichte ist ein bißchen kurz gewesen. Käpp'n Telles hätte noch ein bißchen knallen sollen!"

„Na," setzte Hein Bauchage hinzu, „und Käpp'n Mehring ist nun auch ein richtiger Flibustier geworden."

Und er berichtete mit Behagen, wie Kapitän Mehring als Lotse an Bord der „Gloria" gehen mußte.

„Nun muß er die ‚Gloria' wieder über die Barre hinauslotsen! Wer weiß, wann und wo er wieder von Bord gehen kann."

„Und Lotsengeld werden sie ihm sicher nicht bezahlen, Käpp'n Bauchage."

„Das glaube ich auch nicht."

Dann spann er sein Garn, und alles lauschte ihm bedächtig. Denn Schiffer Bauchage verstand zu erzählen. Er war ja auf allen Meeren gefahren, wenn man ihm aufs Wort hören wollte. Er hatte in New York seine Bohnen und in Kalkutta seinen Reis gegessen, und beim Koprahandel in der Südsee hatte er gelegentlich sogar ein wenig Menschenfresserei aus nächster Nähe kennen gelernt. Und was Schiffer Bauchage nicht wußte, das hatten die Zanmaaten vorrätig. Der eine war in jungen Jahren ein Fahrensmann gewesen, ein richtiger Nordseefischer, der in Blankenese zu Hause war. Und nachdem er auf einer Schmerbark nach Halifax eine Reise gemacht hatte, war er auf einen englischen Fischdampfer gegangen, der auf den Bänken vor der Küste Kabliau fing. Und als er die Fangzeit hinter sich und ein Stück Geld im Beutel hatte, war er es in Hamburg bald wieder los geworden.

(Fortsetzung folgt.)

Fünfte Kriegsanleihe

5% Deutsche Reichsanleihe, unkündbar bis 1924.
4½% Deutsche Reichsschatzanweisungen.

Zur Bestreitung der durch den Krieg erwachsenen Ausgaben werden weitere 5% Schuldverschreibungen des Reichs und 4½% Reichsschatzanweisungen hiermit zur öffentlichen Zeichnung aufgelegt.

Die Schuldverschreibungen sind seitens des Reichs bis zum 1. Oktober 1924 nicht kündbar; bis dahin kann also auch ihr Zinsfuß nicht herabgesetzt werden. Die Inhaber können jedoch über die Schuldverschreibungen wie über jedes andere Wertpapier jederzeit (durch Verkauf, Verpfändung usw.) verfügen.

Bedingungen.

1. Annahmestellen. Zeichnungsstelle ist die Reichsbank. Zeichnungen werden

von Montag, den 4. September, bis Donnerstag, den 5. Oktober, mittags 1 Uhr

bei dem Kontor der Reichshauptbank für Wertpapiere in Berlin (Postscheckkonto Berlin Nr. 99) und bei allen Zweiganstalten der Reichsbank mit Ausnahmeeinrichtung entgegengenommen. Die Zeichnungen können aber auch durch Vermittlung der Königlichen Seehandlung (Preußischen Staatsbank) und der Preußischen Central-Genossenschaftskasse in Berlin, der Königlichen Hauptbank in Nürnberg und ihrer Zweiganstalten, sowie sämtlicher deutschen Banken, Bankiers und ihrer Filialen, sämtlicher deutschen öffentlichen Sparkassen und ihrer Verbände, jeder deutschen Lebensversicherungsgesellschaft, jeder deutschen Kreditgenossenschaft und jeder deutschen Postanstalt erfolgen. Wegen der Postzeichnungen siehe Ziffer 7.

Zeichnungsscheine sind bei allen vorgenannten Stellen zu haben. Die Zeichnungen können aber auch ohne Verwendung von Zeichnungsscheinen brieflich erfolgen.

2. Stückzins. Zinsenlauf. Die Reichsanleihe ist in Stücken zu 20 000, 10 000, 5000, 2000, 1000, 500, 200 und 100 Mark mit Zinsscheinen, zahlbar am 1. April und 1. Oktober jedes Jahres, ausgefertigt. Der Zinsenlauf beginnt am 1. April 1917, der erste Zinsschein ist am 1. Oktober 1. 17 fällig.

Die Schatzanweisungen sind in 10 Serien eingeteilt und ebenfalls in Stücken zu 20 000, 10 000, 5000, 2000, 1000, 500, 200 und 100 Mark, aber mit Zinsscheinen, zahlbar am 2. Januar und 1. Juli jedes Jahres, ausgefertigt. Der Zinsenlauf beginnt am 1. Januar 1917, der erste Zinsschein ist am 1. Juli 1917 fällig. Welcher Serie die einzelne Schatzanweisung angehört, ist aus ihrem Text ersichtlich.

Auslosung. Die Tilgung der Schatzanweisungen erfolgt durch Auslosung von je einer Serie in den Jahren 1925 bis 1932. Die Auslosungen finden im Januar jedes Jahres, erstmals im Januar 1925, die Bekanntmachung geschieht an den auf die Auslosung folgenden 1. Juli. Die Inhaber der ausgelosten Stücke können statt der Barzahlung vierteljährlich zu 1. Juli 1932 unkündbare Schuldverschreibungen fordern.

3. Zeichnungspreis. Der Zeichnungspreis beträgt:

für die 5% Reichsanleihe, wenn Stücke verlangt werden . . . . . **98,— Mark,**
„ „ 5% „ wenn Eintragung in das Reichsschuldbuch mit Sperre bis zum 15. Oktober 1917 beantragt wird **97,80 Mark,**
„ „ 4½% Reichsschatzanweisungen . . . . . **95,— Mark**

für je 100 Mark Nennwert unter Verrechnung der üblichen Stückzinsen (vgl. Ziffer 6).

4. Zuteilung. Stückelung. Die Zuteilung findet tunlichst bald nach dem Zeichnungsschluß statt. Die bis zur Zuteilung schon bezahlten Beträge gelten als voll zugeteilt. Im übrigen entscheidet die Zeichnungsstelle über die Höhe der Zuteilung. Besondere Wünsche wegen der Stückelung sind in dem dafür vorgesehenen Raum auf der Vorderseite des Zeichnungsscheines anzugeben. Werden derartige Wünsche nicht zum Ausdruck gebracht, so wird die Stückelung den Vermittlungsstellen nach ihrem Ermessen vorgenommen. Später einkommende Anträge auf Abänderung der Stückelung kann nicht stattgegeben werden.*)

Zu den Stücken von 1000 Mark und mehr werden für die Reichsanleihe sowohl wie für die Schatzanweisungen auf Antrag vom Reichsbank-Direktorium ausgefertigte Zwischenscheine ausgegeben, über deren Umtausch in endgültige Stücke das Erforderliche später öffentlich bekanntgemacht wird. Die Stücke unter 1000 Mark, zu denen Zwischenscheine nicht vorgesehen sind, werden mit gültigmachender Bescheinigung fertiggestellt und voraussichtlich im Februar n. J. ausgegeben werden.

5. Einzahlungen. Die Zeichner können die gezeichneten Beträge vom 30. September b. J. an voll bezahlen.

Sie sind verpflichtet: 80% des zugeteilten Betrages spätestens am 18. Oktober d. J.,
20% „ „ „ „ „ „ 24. November d. J.,
25% „ „ „ „ „ „ 9. Januar n. J.,
25% „ „ „ „ „ „ 6. Februar n. J.

zu bezahlen. Frühere Teilzahlungen sind zulässig, jedoch nur in runden durch 100 teilbaren Beträgen des Nennwerts. Auch auf die kleinen Zeichnungen sind Teilzahlungen jederzeit, jedoch nur in runden durch 100 teilbaren Beträgen des Nennwerts geleistet; doch braucht die Zahlung erst geleistet zu werden, wenn die Summe der fällig gewordenen Teilbeträge wenigstens 100 Mark ergibt.

Beispiel: Es müssen also spätestens zahlen:
die Zeichner von ℳ 900: ℳ 100 am 24. November, ℳ 100 am 9. Januar, ℳ 100 am 6. Februar;
„ „ „ ℳ 200: ℳ 100 am 24. November, ℳ 100 am 6. Februar;
„ „ „ ℳ 100: ℳ 100 am 6. Februar.

Die Zahlung hat bei derjenigen Stelle zu erfolgen, bei der die Zeichnung angemeldet worden ist.

Die im Laufe befindlichen **unverzinslichen** Schatzscheine des Reiches werden — unter Abzug von 5% Diskont vom Zahlungstage, frühestens aber vom 30. September ab, bis zum Tage ihrer Fälligkeit — in Zahlung genommen.

6. Stückzinsen. Da der Zinsenlauf der Reichsanleihe erst am 1. April 1917, derjenige der Schatzanweisungen am 1. Januar 1917 beginnt, werden vom Zahlungstage, frühestens vom 30. September 1916 ab,

a) auf sämtliche Zahlungen für Reichsanleihe 5% Stückzinsen bis zum 31. März 1917 zugunsten des Zeichners verrechnet,
b) auf die Zahlungen für Schatzanweisungen, die bis 31. Dezember 1916 erfolgen, 4½% Stückzinsen bis dahin zugunsten des Zeichners verrechnet. Auf Zahlungen für Schatzanweisungen nach dem 31. Dezember hat der Zeichner 4½% Stückzinsen vom 31. Dezember bis zum Zahlungstage zu entrichten.

Beispiel: Von dem in Ziffer 3 genannten Kaufpreis gehen demnach ab:

I. bei Begleichung von Reichsanleihe	a) bis zum 30. September	b) am 18. Oktober	c) am 24. November	II. bei Begleichung von Reichsschatzanweisungen	d) bis zum 30. September	e) am 18. Oktober	f) am 24. November
5% Stückzinsen für	180 Tage	163 Tage	129 Tage	4½% Stückzinsen für	90 Tage	72 Tage	36 Tage
=	2,50%	2,25%	1,75%	=	1,12½%	0,90%	0,45%
Tatsächlich zu zahlender Betrag für Stücke	96,50%	95,75%	96,25%	Tatsächlich zu zahlender Betrag also nur	98,87½%	94,10%	94,55%
für Schuldbuch-Eintragung	96,30%	95,55%	96,05%				

Bei der Reichsanleihe erhöht sich der zu zahlende Betrag für jede 18 Tage, um die sich die Einzahlung weiterhin verschiebt, um 25 Pfennig, bei den Schatzanweisungen für jede 4 Tage um 5 Pfennig für je 100 M. Nennwert.

7. Postzeichnungen. Die Postanstalten nehmen nur Zeichnungen auf die 5% Reichsanleihe entgegen. Auf **diese** Zeichnungen **kann** die Reichszahlung am 30. September, sie **muß** aber spätestens am 18. Oktober geleistet werden. Auf bis zum 30. September geleistete Vollzahlungen werden Zinsen für 180 Tage, auf alle andern Vollzahlungen bis zum 18. Oktober, **auch wenn sie vor diesem Tage geleistet werden,** Zinsen für 162 Tage vergütet. (Vgl. Ziffer 6 Beispiele 1a und 1b.)

*) Die zugeteilten Stücke werden auf Antrag der Zeichner von dem Kontor der Reichshauptbank für Wertpapiere in Berlin mit Wahrung seiner für die Rückseite zu gewährenden Bedingungen bis zum 1. Oktober 1917 postlagernd kostenfrei aufbewahrt und versandt. Eine Sperre wird durch diese Niederlegung nicht bedingt, der Zeichner kann sein Depot jederzeit — auch vor Ablauf dieser Frist — zurückfordern. Die von dem Kontor für Wertpapiere ausgestellten Depotscheine werden von den Darlehnskassen wie die Wertpapiere selbst beliehen.

Berlin, im August 1916.

Reichsbank-Direktorium.
Havenstein. v. Grimm.

von See herkommen soll, entgegen, und ab und an auch ein privates Motorboot, selbstverständlich voll von Menschen. Na ja! Nicht jeder bekommt ein Betonwürfelchen geboten in Gestalt des Wasserhäuschens zu solcher Fahrt. Aber wer es haben kann ...

Auch die „Gazelle", ein kleiner alter Personendampfer, der ausnahmsweise für militärische Zwecke noch nicht in Anspruch genommen und als alter Personendampfer behält er natürlich auch „d. u." ist leicht mit besseren Kur der Dampfspeise vorliebe. Die trägt die angeblich liebende Großmacht, die Presse.

Da tauchen am Horizont im Strom ein paar Rauchfahnen auf. Der Qualm von drei Dreischornsdampfern wird sichtbar. Niemand denkt sich etwas Besonderes dabei. Wenn die Weber auch lange der Oberfläche gewahrt ist, der eine oder andere Dampfer geht noch ab und zu. Die Dampfer kommen näher; es ist gegen Mittag. Dann auf einmal steht man mitten zwischen ihnen die Massen eines kleinen Schiffs, das über die Tropen gefloggt hat. Am Vortopp weht eine gewaltige Kaiserstandarte. Anfangs scheinen die Massen unmittelbar auf den Wasser zu wandeln; der Rumpf des Schiffes, da man sie gewahren, ist nicht herauszuerkennen. Doch jetzt tritt etwas Greifliches hervor, etwas von ungeheurer Form, das unbestimmte Vorstellungen von einem auf dem Wasser treibenden Flößerholz macht. Gleichzeitig geht man in der ferne dumpfe Pauken. Wahrhaftig, sie ist's! Es ist die „Deutschland"!

Und sie fährt schnell! Im Handumdrehen ist die Erscheinung da, im Handumdrehen ist sie vorüber und verschwindet dann wieder südwärts! Und das Hirn schlief eine Fülle von Eindrücken, die durch Auge und Ohr in den wenigen Minuten in wilder Folge auf uns eingedrungen sind. Wo waren Massen? Wo waren sie nämlich gebührt haben mit Hurrahrufen, Hüte- und Mützenschwenken und Winken und Tücherwehen. Und eine gewaltige Stimme rief: „Deutschland, Deutschland über alles" tönt im Ohre, in der das Getümmlin in den dunklen Anlagen vorübergehender Bäume, das dem der große Rhythmus des schlichten Liedes draußer verlorengegangen wäre. Die Militärkapelle fehlt begreiflicherweise. Auch ein geschlossener Verband. Mit mitten hindurch immer wieder Hurra und abermals Hurra! Im nächsten Augenblick ist alles zu Ende. Der Pulverdampf steigt auf. Doch das alles zusammen verschlingt der schicke Massenzeuge des Tauchers, der sich ja gerade über allem auf dem Deich. Ein Triumphgelang des Ganze, der deutlicher, als Worte es vermochten, zeigt, was in den Seelen aller Beteiligten vorgeht. Es ist offenbar einer der Augenblicke, deren geschichtliche Bedeutung das Gemüt des Volkes gut und es für den Segenswillen gerettet seinen eigenen Weg gehen läßt, unabhängig von aller angerlernten Alltagsweisheit, nach deren Regeln es sich nicht mehr leiten, behalt und tadeln darf. Das instinktive Verständnis für den Inhalt besteht, was auf dem Strom vor sich geht, ist natürlich bei diesen Zeugen der Vorgänge über Gedichte und ernsten Anlage behandeln groß. Wie sie hat das Schiff eigentlich auch gesehen? Mit der Sicherheit des Siegers ist es dahergekommen und hat alle Glieder auf sich vereint. Als Beweise, daß dieses Schiff neben und hinter ihm den Strom furcht, hat niemand beachtet. Ein flaches, blumengeschmücktes, graugrünes Deck, mit mustellegten Aufbauten, darauf sie Luken und bunten Drahtgeflaum über Bord und von den Masten herab war es, mit Leuten der Bemannung auf dem Deck, deren Kommandorufen müssen mit den lustigen Wandern in den Sand über Bord geworfen worden sein. Und dann war das Lange, wie klein! Und hat doch so viel Spektakel in der Welt gemacht! Und oben auf der Brücke des Schiffs den der Kapitän, der es führte! Ein Mann mit großen Stulpenhandschuhen und in knapper Uebersicht. Die er gelocht hat und so gefreut! Und nun vorübergekommt! Ein kleiner, fixer Kerl! Ob es König war? Mein, er selbst kann es nicht gewesen sein, denn war er zu klein. Er war ihm nur ähnlich. Allerall ringsum hört man's.

Er muß es aber doch sein. Die Herren von der Presse auf der „Gazelle" können es bezeugen, deren Schiff langsteht der „Deutschland" gegangen ist und die seine Vierschornsdampfer gesehen hat. Wer so recht aus Grund seiner Seele lachen und sich freuen kann, ist ein guter Mensch. Daß Kapitän König, der Held dieses Ereignis es kann, haben wir zur Genüge gesehen, und so hat er schnell als Mensch aller Sympathien gewonnen. Auch wie jung er aussieht, ist wohl allen an Bord aufgefallen. Und sie haben besser als die vom Lande aus beobachten können, wie sehr die Mannschaft der „Deutschland" ihren „Käpten" gleicht. Wie ihre Augen leuchteten der Freude über die Gewandtheit und offenbaren vor Stolz über ihre Teilnahme an der nun abgeschlossenen, denkwürdigen, kühnen Fahrt! Auch das Schiff konnte man von der „Gazelle" aus etwas näher betrachten. Auch hier war der beherrschende Eindruck das Überraschende seiner Aleinheit im Verhältnis zu seiner Leistung als Ueberseeder des Ozeans. Es ist, als wenn ebenbogut einer mit seiner Haushexerei das Kunststück bewältigt versuchen könnte. Wuchtig und stark liegt die „Deutschland" auf dem Wasser, soll wie ein Felsen im Meere stehen. Auf diesem Pneumatik dehnt sich schmal und lang das Verdeck. Man kann sich kaum anderen darauf, eigentlich ist es nur ein Laufsteg. Die Massen sind eingiebare Telegraphiermasten, denen Antennen zum Empfangen fehlen. Die turmartigen Brücke ragen die zwei bünnen Periskopröhren. Schiff und Turm zusammen wirken wie Unterbau und Statue. Ein Kunstbild, das dann, wenn man den Vergleich gelten lassen will, durch den Führer auf der Brücke martiert würde. Dabei könnte man nicht einmal von unmöglichen Größenverhältnissen sprechen. In der Tat ist der ganze Aufbau des Schiffs geradezu ein Abbild der Größe des Mann auf der Brücke zugeschnitten. Er wird ganz von selbst in den Mittelpunkt der Situation geschoben. Es war also ganz im Sinne der Feier des Freitags der Einfahrt! So geht es hinein in den Freitzeiten.

Dort liegen die nun schon so überlang feiernden Ozeanbrüten in Flaggengala. Ihre Dampfer mit ihren Gästen, den Hamburger Behörden und der Ehrengäste haben sich quer in den Strom gelegt. Die „Gazelle" wirft als dritter in der Reihe den Anker. Drüben am Staden ist eine festlich geschmückte Brücke errichtet als Anlegestelle des Tauchboot. Und die Spitzen der Mitglieder des Senats und der Bürgerschaft, Direktorium und Aufsichtsrat des Vereins zur Förderung der Handelsflotte, Ehrengäste der Ankömmlinge. Unter den Ehrengästen erkennt man hohe Offiziere vom Heer und von der Marine, den Prinzen Oldenburg und ganz links, in der Tracht des Kaiserlichen Jagdschutz, den greisen Grafen Zeppelin. Volle gleitet die „Deutschland" heran. Donnernde Hurras und abermals das Lied des denkwürdigen Tages, das „Deutschland, Deutschland über alles" begrüßt sie.

Abwalt, wo Kapitän König sich nachmittags in der Stadt zeigt, wird er umjubelt begrüßt wie ein wirklicher Fürst. Abwall bildet die Menge dicht gedrängt Spalier. Wer ihn in der Nähe sieht, erinnert sich, daß sein Heft Heil und Lebensstürme am Anfang dieses Jünglingers dann doch nicht so ganz spurlos vorübergegangen sind, daß er von Heil und Leben erzählt. Es ist in Wahrheit ein wertwürdig durchdurchleites Antlitz!

Deutschland zur See voran.

Von Hermann Kirchhoff, Bizeadmiral a. D.

Lustig flattertem wieder einmal im All-Deutschlands Winden die Fahnen im Winde, als die große Idee erfüllt, Deutschland zur See seinem schlummernden Gegner, dem großen Seeräuber, wieder einmal ein Schnippchen geschlagen habe und daß die Kleine „Deutschland" wohlbehalten heimgekehrt sei.

Von Tausenden von Sehbegierigen ehrfurchtig erhobenen Hauptes, wie den hohen Kapitän König geglaubt, aller ihm entgegenstehenden Schwierigkeiten Herr zu werden. Und nicht genug waren die Hochrufe, die Heil, Schau drüben bei der Ausfahrt begannen sie, wo acht englische Kreuzer mit vielen gemieteten kleinen Dampfern sich zu einem Spalier haben bereits auf der Lauer lagen. Von den Zähnlein, natürlich und Neugierigen ganz zu schweigen, die bei der Rückfahrt mit Sturm, Seegang, Nebel aufkürnten, nicht zu reden, Dann galt es, die zweite Stelle der Hüter der Nordseeschleuse. Sie in großen Scharen bereit waren, das kleine Handelsschiff-lein in europäischen Gewässern abzulassen.

Der „Deutschland" ist es gelungen, militärischen Unterseeboote, die unter den englischen Küsten gebührend aufräumten, so daß die „außerordentlichen Kosten", welche die Deutschland-Sache unseren Gegnern verursacht hat, noch außerordentlich gesteigert sind.

Jetzt ist der Zug vollendet, unser Handelsschaubboot ist zurück, von seinem We- über 4000 Seemeilen ist es nur 100 unter dem Wasser zurückgelegen. Das ist der beste Beweis von Großartigkeiten Ohnmacht, die Wogen ganz beherrschen zu können. Mich kam es auf die Ladung und Wegnahme des Schiffsteins an, es handelte sich um ein Mehr. Aller Welt sollte bewiesen werden, daß deutsche Allmacht auf den Ozeanen nach wie vor bestehe, daß niemand sie ohne seinen Willen beschaden dürfe.

Nichts von alledem. Deutsche Wissenschaft und Technik, deutsche Tapferkeit und Seemannskunst deutscher hanstischer Geist, deutsches Können haben gesiegt, daß sie auf allen Gebieten, nicht nur auf militärischem, ihren Gegner überlegen sind.

Und die kleinen Neutralen können einmal wieder aufatmen; schauen sie doch in eine Zukunft, der Deutschland die Freiheit der Meere zu sichern den Anfang gemacht hat, mit der Flugzeugschiffsidee und dem Handelsschaubboot sowie mit der Sommelschlacht. Und am Sueskanal ist auch schon der Anfang gemacht.

Auch der Neutrale braucht sich überzeugen lassen, daß es, wenn auch noch in anderer Form bald sehen sie die Seine genommen, in der Zukunft an dem sich weiter verbreitenden Haß gegen sein rechtloses Raben erst zu tragen haben wird.

Wir wollen in unserer tiefsten Freude bei diesen Friedenserfolges mitten im Kriege hingeben und unseren Dank für deutsche erneute Zuflucht an der Wasserstraße auf dem Meere einen beredten Ausdruck verleihen, indem wir im Namen der Leser von „Deutschland zur See" der gesamten modernen Bedeutung der „Deutschland"-einen begeisterten Willkommensgruß entbieten und ihnen danken für ihre Tat. Vivant sequentes!

Das Handels-U-Boot „Deutschland".

Zu Ende des Jahres 1915 haben sachkundige Reeder und Industrielle festzustellen versucht, ob es möglich sei, ein U-Boot als Handelsschiff zu erbauen. Es stellte sich jedoch heraus:

1. ob die Ausladung, die ein solches Unterseeboot tragen könnte, die hohen Zollsätze und das große Risiko einer Fahrt über den Ozean aufwiegen würde und

2. ob es möglich sei, sich genug gebaut werden könnten, um noch im Kriege in Tätigkeit zu treten.

Diese Fragen konnten von Fachleuten bejaht werden.

Während die Ausführung eines Tauchbootverkehrs mit Amerika und anderen neutralen Ländern nun unter besonderer Schwierigkeiten schafft, inbesondere Herrn Alfred Lohmann in Bremen, zustande kam, worum gleichzeitig bei unserer Industrie, und zwar bei Friedrich Krupp, Germaniawerft in Kiel, ähnliche Pläne gereift. Die Germaniawerft konnte ein U-Boot einer alten Konnen gefaßen, das in ganz kurzer Zeit erbaut werden sollte. So wurde der Bau von zwei derartigen Unterseebooten beschlossen. Alle die deutsche Ozean-Reederei in das Handelsregister eingetragen wurde, waren auf der Germaniawerft bereits die Spanten für „Deutschland" errichtet und der Bau der „Bremen" begonnen. Die Arbeiterzahl der „Bremen" wurde in Auftrag gegeben bei der Flensburger Schiffsbau A.-G. von der Germaniawerft, während die Germaniawerft selbst die Motoren und andere Maschinen baute. Trotz der Knappheit des ganzen Typs konnten die grundlegenden Konstruktionsarbeiten und der Bau des ersten Schiffes beschleunigt und glatt erledigt werden. Auch Erlebigung der Probefahrten konnte das Boot seine Tüchtigkeit beweisen.

Die Hauptabmessungen des Bootes sind die folgenden:

Ganze Länge	65,0 Meter
Größte Breite auf Spanten	8,9 Meter
Tiefgang	4,40 Meter
Wasserverdrängung	1900 Tonnen

Der Divorrat ist so bemessen, daß er für die Hin- und Rückfahrt ausreicht.

Die Tragfähigkeit beträgt etwa 750 Tonnen.

Die Maschinenanlage besteht aus zwei Dieselmotoren für die Fahrt über Wasser. Auf der ist ihnen gespeisten Hauptelektromotoren für die Unterwasserfahrt.

Durch den vor dem Maschinenraum liegenden Laderaum führt ein Tunnel zur Zentrale, in der alle für die Bedienung Maschinen und der Unterwasserfahrt erforderlichen Einrichtungen vereinigt sind. Die vor der Zentrale liegenden beiden Laderäume dienen zur Aufnahme der Stückmotoren- und oder die Wohnräume für die Mannschaften. Durch den vorderen Laderaum führt hindurch ein Tunnel zum Vorschiff, worunter in dem wetterdichte Antriebsmotoren untergebracht sind. Zug- und Tauchraum sind außerdem noch für Wohnzwecke mitbenutzt gemacht. Über der Zentrale ist ein geräumiger Kommandoturm mit Sehrohr angeordnet, ein zweites Sehrohr steht nach der Zentrale. Auf dem Kommandoturm befindet sich eine Navigationsplattform, die erforderlichenfalls auch noch bei verhältnismäßig schlechtem Wetter verwendbar ist. Die Besatzung des Bootes besteht aus 29 Köpfen. Die Boote sind mit Funkentelegraphie-Einrichtungen von guter Reichweite ausgerüstet. Die von der Germaniawerft erbauten Dieselmotoren sind einfach wirkende sechszylindrige Viertaktmotoren. Das Manövrieren erfolgt mit Hilfe der Elektromotoren. Mit allem für die erste Reise der „Deutschland" sondern auch für viele weitere Reisen dieses Schiffes sind reines Schwefelschiffes sind die nötige Menge Gummi und andere Rohstoffe in Amerika geschifft.

Erscheinungstag: 10. September 1916

Marinedank Eingetr. Verein

Geschäftsstelle: Berlin S 42, Oranienstraße 140/142

Vorstand: d. Prittwitz und Gaffron, Admiral à la suite des Generalstabes, Mitglied des Vorst. Herrenhausmitglied (Vorsitzender); Kirchhoff, Bizeadmiral z. D., Fürstenau, Linienschiffsgroßadmiral a. D., Geh. Regierungsrat, Mitglied des Vorst. Wagenmeister, Wilhelm, Geh. Regierungsrat im Auswärt. Amt, Potsdam; Ingenieur Hugo Klapper, Eschwege. Vorsitzender des Vereins ehemal. Matrosen der Kaiserlichen Marine; E. Schön, Marinemaler; Heinrich Schröder, Verlagsbuchhändler; Rudolf Wagner, Schriftführer.

An die verehrl. Spender von Grammophonplatten und Liebesgaben

Vom Führer der Unterseeboote ging uns nachstehendes Dankschreiben zu:

Die angekündigten Grammophonplatten sind eingetroffen und auf die unterseeischen Halbflottillen verteilt worden. Für die hochherzige Gabe spreche ich dem Marinedank im Namen der Flottille meinen wärmsten Dank aus.

Betreffs der Anfrage von Fräulein Martha Flemming h. Dr. Martinack, Berlin-Südende, Karlstr. 41 r., wird ergebenst erwidert, daß die unterseeischen U-Halbflottillen von hier zur Angabe entsprechender Adressen bedürftiger Mannschaften aufgefordert sind. Die Adressen werden nach Eingang der genannten Dame übermittelt werden. Ich bitte, Frl. Flemming für die in Aussicht gestellten Liebesgaben schon im voraus meinen besten Dank übermitteln zu wollen.

Bauer, Fregattenkapitän
und Führer der Unterseeboote.

135 000 Mitglieder

zählt heute der **Marinedank**, demnach ebenso viele Bezieher seiner Zeitschrift **„Deutschland zur See"**. Aus diesem grade in der gegenwärtigen Kriegszeit besonders hoch zu bewertenden Erfolg erhellt wohl deutlich, wie volkstümlich der Gedanke des Marinedank war und ist. Trotzdem ist es nicht zweifelhaft, daß „Deutschland zur See" viel zu diesem Erfolg beigetragen hat. Eine volkstümliche Marinegeschrift, die gleichermaßen die Interessen der Kriegs- und der Handelsflotte, überhaupt die deutschen Seeinteressen vertritt, hat in Deutschland schon lange gefehlt. Und darum hat „Deutschland zur See" in der kurzen Zeit seines Bestehens auch eine derartig große Verbreitung gefunden.

An unsere Mitglieder geht nun die Bitte: **Werbt weiter für den Marinedank und macht unsere Zeitschrift in euren Kreise bekannt. Unsere Arbeit gilt gleichermaßen der Wohlfahrt unt rer tapferen blauen Jungen und der Sicherung der deutschen Seeinteressen!**

Aus unserer Mitgliederliste

Auf Wunsch der Frau Laura, verw. Leichsenring, Dresden, bestätigen wir hierdurch dessen dankend den Empfang der Summe von M. 25.— für die Verwundeten der Skagerrakschlacht und den der gleichen Summe für die auf der Insel Quiriquina in Chile internierte „Dresden"-Besatzung. Der geschäftsführende Ausschuß.

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

Rechtsanwalt Dr. S. Eichenberg, Fabrikdirektor Otto Eichler, Zahnarzt Dr. Bernhard Elias, Postsekretär Max Engler, Oberarzt Dr. Frl. Obersämann, Generalobertt Frhr. v. Falkenhausen, Kapitän W. Furche, Oberpostsekretär Heinrich Feldmann, Bücherrevisor Richard Seite, Oberbürgermeister Dr. Geyerhaus, Oberleutnant Dr. Adolf Hof.

(Fortsetzung im nächsten Heft)







Königl. Preuß. Klassenlotterie

IV. Klasse

Ziehung am 6. und 7. Oktober

1/8	1/4	1/2	1/1
Mk. 20.—	40.—	80.—	160.—

Ich habe noch einige Lose abzugeben.

von Zitzewitz

Hauptmann a. D.

Königl. Preuß. Lotterie-Einnehmer

Berlin SW 68, Oranienstraße 87

Clarissa-Makronen,

sehr beliebtes Gebäck zum Tee und Wein, fein süß, Kart. m. ca. 60 Stück M. 4.50 gegen Nachnahme. Konditorei Otto, Soest i. Westf. (6)

BRIEFMARKEN

Für Sammler günstige Gelegenheit! Preisliste frei! **Gebr. Michel, Apolda.**

Königliches Hausmut für die Aller-Kanalisierung Celle

sucht kriegsbeschädigtes Mädchenunterpersonal. Auskunft vermittelt „Marinedank", Berlin S 42, Oranienstraße 140/42.

Diese Lesemappe zu unserer Zeitschrift ist durch den Boten für 50 Pf. zu beziehen. Direkte Zusendung gegen Einsendung von 50 Pf. u. 30 Pf. für Porto

Marinedank-Verlag, Berlin S 42, Oranienstraße 140/42

Patriotische Geschenkartikel

wie Gedenkmünzen, Ringe, Medaillen, Broschen, Armbänder werden von den Lesern unserer Zeitschrift gerne gekauft. Ebenso sind alle Artikel, die man besonders in Offiziers- und Beamtenkreisen absetzt, in „Deutschland zur See" eine Ausleie kaufkräftigster Interessenten. Einschlägige Firmen wollen kostenlose und unverbindliche Preisofferte verlangen von der Geschäftsstelle „Deutschland zur See", Berlin S 42.

Marinedank-Verlag, Berlin S 42, Oranienstraße 140/42. — Verantwortlicher Schriftleiter: Rudolf Wagner; verantwortlich für die Anzeigen: Heinrich Schröder, beide in Berlin. — Druck: Otto Wilmer 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.