

Verlagsbild.

Ö. M. S. „Pommern“, Linien Schiff, 13200 Tonnen, 19,3 Seemeilen Geschwindigkeit

Das Volk in Waffen

Zweiter Band: Die Flotte
Mit rund hundertundvierzig
photographischen Aufnahmen
Zusammengestellt und heraus-
gegeben von Konteradmiral
Eduard Holzhauser



Der Gelbe Verlag Mundt & Blumtritt in Dachau

Das Volk in Waffen
Erster Band: Das Heer
von Oberstleutnant Hoppenstedt
mit 156 photogr. Naturaufnahmen
Kart. 1.90, in Halbpergament 3.00
Der Gelbe Verlag Dachau

Einleitung

Für ein wachsendes Volk kein Wohlstand ohne Ausbreitung,
Keine Ausbreitung ohne überseeische Politik,
Und keine überseeische Politik ohne Flotte!

Admiral Prinz Adalbert von Preußen

Der mächtige Städtebund, die Hansa, der einst Deutschlands Vorherrschaft zur See der ganzen Welt so kraftvoll vor Augen führte, ging 1630 zugrunde und hiermit wurde Deutschland durch Jahrhunderte hindurch, ohnmächtig auf dem Weltmeere, der Willkür seemächtiger Nationen preisgegeben, ohne daß das Aufklackern während der letzten Jahre der Regierungszeit des Großen Kurfürsten diesen Niedergang aufhalten konnte. Erst um die Mitte des vorigen Jahrhunderts, zur Zeit des ersten Krieges mit Dänemark erwachte Deutschland zur See. Nach dem Siege bei Eckernförde flammte in der Bevölkerung das erkaltete Interesse für die Marine wieder auf und überall regte sich der Wunsch nach einer starken deutschen Flotte. Leider wurde dies Verlangen durch ein Machtwort der das Meer beherrschenden Engländer getötet und damit war das Schicksal der ersten deutschen Flotte besiegelt. Die wenigen deutschen Kriegsschiffe wurden im Mai 1852 in Bremerhaven versteigert und hiermit fand diese erste deutsche Flotte ein äußerst prosaisches ruhmloses Ende. Glücklicherweise konnte Preußen seine kleine Marine behalten! Durch die zähe Ausdauer und unermüdliche Tatkraft des Prinzen Adalbert von Preußen entwickelte sich der kleine Kern allmählich; er überwand alle Hindernisse und schon im zweiten dänischen Kriege 1864 konnte die kleine preussische Flotte unter dem Admiral Jachmann ihre ersten Lorbeern pflücken.

Der 17. März 1864 ist der eigentliche Geburtstag der preussischen und späteren deutschen Flotte geworden. Das Gefecht bei Tasmund gegen die weit überlegene dänische Flotte zeigte dem deutschen Volke, daß die Marine der siegreichen Armee ebenbürtig war und daß der alte Geist der Hansa noch immer den deutschen Seeleuten innewohnte.

Die weitere Entwicklung der durch die Errichtung des Norddeutschen Bundes norddeutsch gewordenen Marine wurde durch den plötzlichen Ausbruch des Krieges zwischen Deutschland und Frankreich von neuem unterbrochen; doch hatte dieser Krieg allen Deutschen die Überzeugung beigebracht, daß eine starke Flotte für Deutschlands Sicherheit eine dringende Notwendigkeit sei. Hätte Deutschland 1870 eine solche Flotte besessen, der Krieg mit Frankreich hätte einen viel schnelleren Verlauf genommen.

Mit der Wiederherstellung des Deutschen Reiches trat zwar für die deutsche Marine unter der tatkräftigen Leitung des Generals von Stosch ein schnellerer Entwicklungsgang ein, der zu den schönsten Hoffnungen

berechtigte, aber diese Entwicklung hielt nicht Schritt mit dem gewaltigen Aufblühen des deutschen Handels und der Erwerbung unserer Kolonien. Zeitweilig kam sogar wieder ein Stillstand, und das Interesse für unsere Wehrmacht zur See begann in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts bereits wieder abzuflauen.

Dies wurde mit einem Schlage anders, als Kaiser Wilhelm II. zur Regierung kam. Er hatte schon lange erkannt, wie zutreffend der oben angeführte Ausspruch seines Großvaters, des Prinzen Adalbert war, daß Deutschlands Ausbreitung ohne eine überseeische Politik und ohne eine starke Flotte nicht möglich sei. Sofort nach seinem Regierungsantritt wurden die 4 Schiffe der Brandenburg-Klasse auf Stapel gelegt, die nach ihrer Fertigstellung der deutschen Flotte einen festen Kern gaben. Hiermit war endgültig der Caprivische Standpunkt, daß die deutsche Flotte lediglich als Defensivflotte gelten sollte, aufgegeben. Der als Nachfolger Hollmanns zum Staatssekretär des Reichsmarineamtes ernannte Konteradmiral Tirpitz brachte durch das vom Reichstage und Bundesrat genehmigte Flottengesetz vom 10. April 1898 den Sollbestand der Flotte auf eine geseklich festgelegte Grundlage. Hiermit hörte endlich das alljährliche Zeilschen im Reichstage um die eingebrachten Forderungen auf; die Entwicklung der deutschen Flotte war nunmehr für die Zukunft in sichere Bahnen gelenkt.

Das deutsche Volk, das trotz seiner Opferfreudigkeit für die Waffen des Reiches und trotz seines lebhaften Interesses für die Kriegsmarine im großen und ganzen bis vor 15 Jahren nur wenig Verständnis für die maritimen Verhältnisse besaß, ist heute dank dem deutschen Flottenverein, dessen Aufklärungstätigkeit sich bis in die entferntesten Winkel des Deutschen Reiches erstreckt, über alles, was mit der Flotte zusammenhängt, ganz außerordentlich gut unterrichtet. Durch Lehrer- und Schülerfahrten an die Küsten und in die Kriegshäfen, durch Wort und Schrift und durch alle Mittel der Agitation versucht der rührige Flottenverein das Interesse für die Flotte im deutschen Volke immer wieder neu anzufachen. Durch weites Entgegenkommen von seiten der Marinebehörden und der großen Schifffahrtsgesellschaften ist die Arbeit des Flottenvereins mächtig unterstützt und gefördert worden und heute weiß jeder Deutsche von der Marine mindestens ebensoviel wie von der Armee.

In Scharen strömen alljährlich die Freiwilligen, Schiffsjungen und Offiziersaspiranten aus allen Gegenden des Deutschen Reiches herbei, um sich dem schönen Beruf, dem Dienst auf der Flotte oder bei den Marineteilen am Lande zu widmen.

Die Entwicklung der deutschen Flotte

Am 18. Oktober 1899, dem Jahrestag der Völkerschlacht zu Leipzig, lief in Hamburg auf der Werft von Blohm & Voß in Anwesenheit des Kaisers ein neues Schlachtschiff vom Stapel, das auf den Namen „Kaiser Karl der Große“ getauft wurde. Abends beim Festmahle im Rathause sprach der Kaiser folgende Worte: „Es ist ein feierlicher Akt, dem wir soeben beigewohnt, als wir ein neues Stück schwimmender Wehrkraft des Vaterlandes seinem Elemente übergeben konnten. Ein jeder, der ihn mitgemacht, wird wohl von dem Gedanken durchdrungen gewesen sein, daß das stolze Schiff bald seinem Beruf übergeben werden könne. Wir bedürfen seiner dringend, und bitter not tut uns eine starke deutsche Flotte.“

Diese Kaiserworte fanden einen lauten und freudigen Widerhall im Lande, man war durch die vorausgegangenen politischen Ereignisse, den spanisch-amerikanischen Krieg, den englisch-französischen Faschoda-Zwischenfall und die Wirren in Samoa über Deutschlands Seegeltung aufgeklärt und zu der Einsicht gekommen, daß jede Verzögerung unserer Küstung zur See für unsere Seeinteressen verderblich werden könne. Mit großer Wucht wurde diese Überlegung durch die lebhafteste Agitation des deutschen Flottenvereins verstärkt und so gelang es, in den gesetzgebenden Körperschaften eine große Mehrheit für die Flottennovelle von 1900, die eine wesentliche Erweiterung des Gesetzes von 1898 bedeutete, zu erlangen. Dieses neue Gesetz wurde durch drei Novellen der Jahre 1906, 1908 und 1912 derart ausgebaut, daß sich nach dem Etat von 1913 der Schiffsbestand beziffert auf

	39	Linien- schiffe,
	20	große Kreuzer und
	37	kleine Kreuzer,
hierzu kommen noch	9	Kanonenboote,
	153	große } Torpedoboote,
	47	kleine } Torpedoboote,
	23	Unterseeboote,
	3	Minenschiffe,
	3	Vermessungsschiffe

und eine Anzahl Schiffe und Fahrzeuge zu Spezialzwecken. Zu diesen zählen die Kaiserjacht Hohenzollern und das Torpedoboot Gleipner, die für die Seereisen Sr. Maj. des Kaisers zur Verfügung stehen; ferner ein Torpedodivisionsboot Carmen zur Verfügung des General-Inspektors der Marine und einige Fahrzeuge, die zum Schutz der Fischerei in der Nordsee alljährlich in Dienst gestellt werden.

Der Gesamtmannschaftsetat der Marine einschließlich der Offiziere und Beamten beträgt für 1913:

76 113 Köpfe.

Zusammenstellung der Kriegsschiffe

unter Vermögen der Verbündeten des Reichs, Marine-Ministers

I. Linienschiffe: 39

- | | | |
|-------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------|
| 1. Von Bau | Erfaß Brandenburg | Angaben noch nicht veröffentlicht |
| 2. " | " Großer Kurfürst | |
| 3. " | " Markgraf | |
| 4. " | " König | |
| 5. " | " Erfaß Wörlitz | |
| 6. " | " König Albert | |
| 7. König Albert | Großkampfschiffe, 10—30,5 cm $\frac{1}{50}$ Geschütze in Drehfärmen; 14—15 cm Geschütze in Kalsematten; 24 700 t Displacement; 1073 Mann Besatzung; 23 sm Geschwindigkeit; Turbinenmaschinen | |
| 8. Prinzregent Luitpold | Großkampfschiffe, 22 800 t Displacement, 21—22 sm Geschwindigkeit, 1106 Mann Besatzung, 12—30,5 cm $\frac{1}{50}$ Geschütze in Drehfärmen, 14—15 cm $\frac{1}{45}$ Geschütze in Kalsematten | |
| 9. Kaiserin | | |
| 10. Kaiser | | |
| 11. Friedrich der Große | | |
| 12. Döbenburg | | |
| 13. Thuringen | | |
| 14. Hesse-Oldend | | |
| 15. Hesse-Oldend | | |
| 16. Posen | | |
| 17. Rheintand | | |
| 18. Westfalen | | |
| 19. Nassau | | |

- | | |
|------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 20. Deutschland | 13 200 t Depl., 18—19 sm Geschwindigkeit, 741 Mann Besatzung, 4—28 cm $\frac{1}{40}$ Geschütze in Drehfärmen, 14—17 cm $\frac{1}{40}$ Geschütze in Kalsematten |
| 21. Hannover | |
| 22. Sachsen | |
| 23. Schleswig-Holstein | |
| 24. Pommeren | |
| 25. Lothringen | 13 200 t Depl., 18,7 sm Geschwindigkeit, 741 Mann Besatzung, 4—28 cm $\frac{1}{40}$ Geschütze in Drehfärmen, 14—17 cm $\frac{1}{40}$ Geschütze in Kalsematten |
| 26. Elfaß | |
| 27. Hessen | |
| 28. Preußen | |
| 29. Braunschweig | 11 800 t Depl., 18 sm Geschwindigkeit, 682 Mann Besatzung, 4—24 cm $\frac{1}{40}$ Geschütze in Drehfärmen, 8—15 cm $\frac{1}{40}$ Geschütze in Kalsematten |
| 30. Mitteldeutsch | |
| 31. Schwaben | |
| 32. Westfalen | 11 150 t Depl., 628 Mann Besatzung, 17,5 bis 18 sm Geschwindigkeit, 4—24 cm $\frac{1}{40}$ Geschütze in Drehfärmen, 14—15 cm $\frac{1}{40}$ Geschütze in Kalsematten |
| 33. Thüringen | |
| 34. Wettin | |
| 35. Kaiser Friedrich III. | |
| 36. Kaiser Wilhelm II. | |
| 37. Kaiser Carl der Große | |
| 38. Kaiser Barbarossa | |
| 39. Kaiser Wilhelm der Große | |

II. Große Kreuzer: 20

- | | |
|---------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1. Victoria Luise | Ginben Verwendung als Schulschiffe für Seeabdetten und Schiffsjungen |
| 2. Hansa | |
| 3. Greya | |
| 4. Vineta | |
| 5. Erfaß Kaiserin Augusta | |
| 6. Erfaß Hertha | |
| 7. S. (Derflinger) | |
| 8. Seydlitz | Großkampfschiffe. Angaben noch nicht veröffentlicht |
| 9. Döben | Großkampfschiffe, 23 000 t Displacement, 1013 Mann Besatzung, 28,5 sm Geschwindigkeit, 10—28 cm $\frac{1}{50}$ Geschütze in Drehfärmen, 12—15 cm $\frac{1}{45}$ Geschütze in Kalsematten |
| 10. Wolffe | |
| 11. v. b. Lann | 19 400 t Displacement, 8—28 cm $\frac{1}{45}$ Geschütze in Drehfärmen, 8—15 cm $\frac{1}{45}$ Geschütze in Kalsematten, 910 Mann Besatzung, 28 sm Geschwindigkeit |
| 12. Wilschör | 15 800 t Depl., 12—21 cm $\frac{1}{45}$ Geschütze in Drehfärmen, 8—15 cm $\frac{1}{40}$ Geschütze in Kalsematten, 887 Mann Besatzung, 25,8 sm Geschwindigkeit |

- | | |
|--------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 13. Schwarzhorst | 11 600 t Displacement, 8—21 cm $\frac{1}{40}$ Geschütze in Drehfärmen, 6—15 cm $\frac{1}{40}$ Geschütze in Kalsematten, 764 Mann Besatzung, 23 sm Geschwindigkeit |
| 14. Sineslau | |
| 15. Drost | 9500 t Displacement, 4—21 cm $\frac{1}{40}$ Geschütze in Drehfärmen, 10—15 cm $\frac{1}{40}$ Geschütze in Kalsematten, 629 Mann Besatzung, 21,5 sm Geschwindigkeit |
| 16. Hoon | |
| 17. Friedrich Carl | 9000 t Displacement, 4—21 cm $\frac{1}{40}$ Geschütze in Drehfärmen, 10—15 cm $\frac{1}{40}$ Geschütze in Kalsematten, 587 Mann Besatzung, 21 sm Geschwindigkeit |
| 18. Prinz Waldert | |
| 19. Prinz Heinrich | 8000 t Displacement, 2—24 cm $\frac{1}{40}$ Geschütze in Drehfärmen, 10—15 cm $\frac{1}{40}$ Geschütze in Kalsematten, 563 Mann Besatzung, 20,5 sm Geschwindigkeit |
| 20. Fürst Bismarck | 10 700 t Displacement, 4—24 cm $\frac{1}{40}$ Geschütze in Drehfärmen, 12—15 cm $\frac{1}{40}$ Geschütze in Kalsematten, 591 Mann Besatzung, 19 sm Geschwindigkeit |

III. Kleine Kreuzer: 37

	Angaben noch nicht veröffentlicht		
1. Erfta	4900 t Displac., 370 Mann Besatzung	21. Bremen	3250 t Displac., 297 Mann Besatzung
2. " Dela		22. Wamphen	
3. " Irene		23. Berlin	
4. " Prinzess Wilhelme		24. Lübeck	
5. Karlsruhe	4550 " " 370 " "	25. Danzig	2700 " " 275 " "
6. Moskau		26. Leipzig	
7. Breslau		27. Arkona	
8. Magdeburg		28. Graunelob	
9. Straßburg	4350 " " 379 " "	29. Urmayone	2660 " " 269 " "
10. Mainz		30. Lindne	
11. Solberg		31. Altabne	
12. Algeburg		32. Sphmphe	
13. Köln	3650 " " 361 " "	33. Sphelis	2645 " " 266 " "
14. Emden		34. Medusa	
15. Dresden		35. " "	
16. Gietlin		36. Wöbe	
17. Nürnberg	3470 " " 322 " "	37. Engelle	10 Stück 10,5 cm 2/40 Geschütze, Geschwindigk. 21,5 Seemeilen in d. Stunde
18. Stuttgart		10 Stück 10,5 cm 2/40 Geschütze, Geschwindigk. 21,5 Seemeilen in d. Stunde	
19. Königsberg		10 Stück 10,5 cm 2/40 Geschütze, Geschwindigk. 21,5 Seemeilen in d. Stunde	
20. " "	3400 " " 322 " "		

Hochseeflotte

Stottensflaggschiff: Linienschiff Friedrich der Große D (1 Admiral als Chef der Flotte und 1 Konteradmiral als Chef des Stabes)

I. Geschwader (1 Fliegeradmiral und 1 Konteradmiral)

1. Linienschiff: Ostfriesland D
 2. " " Thüringen D
 3. " " Helgoland D
 4. " " Eibenburg D
 5. " " Posen D
 6. " " Rheintand D
 7. " " Nassau D
 8. " " Weiskalen D
- Spezialschiff: Völg

1. Großer Kreuzer: Seydlitz D
 2. " " Tharste D
 3. " " Goeben D
 4. " " von der Lann D
- Spezialschiff: Kleiner Kreuzer Sela; Torpedoboot D 4; 2 Torpedoboot als Landet

Auffklärungsschiffe (1 Fliegeradmiral und 2 Konteradmirale)

1. Kleiner Kreuzer: Köln
2. " " Straßburg
3. " " Moskau
4. " " Solberg
5. Kleiner Kreuzer: Dresden
6. " " Mainz
7. " " Breslau
8. " " Straßburg

II. Geschwader (1 Fliegeradmiral und 1 Konteradmiral)

1. Linienschiff: Preußen
 2. " " Pommern
 3. " " Hessen
 4. " " Kurlingen
 5. " " Hannover
 6. " " Schlesien
 7. " " Schleswig-Holstein
 8. " " Deutschland
- Spezialschiff: Pfeil

III. Geschwader d. St. in Bildung begriffen (1 Konteradmiral)

1. Linienschiff: Kaiser D
2. " " Kaiserin D
3. " " König Albert D
4. " " Prinzregent Luitpold D

D (mit Großkampfschiff, sogenanntes Dreckschiff), 2/40, 2/45, 2/50 bedeutet die Länge der Geschütze in Kalibern gemessen

Die Erweiterung und der Ausbau der Werften und Marineanlagen am Lande

Mit der Zunahme des Schiffsmaterials und des Personals wurde naturgemäß auch eine Erweiterung der Werften und ihrer Betriebsmittel, sowie der Marineanlagen und des Küstenschutzes notwendig. Die Kaiserlichen Werften zu Kiel und Wilhelmshaven sind im Laufe der Jahre mächtig vergrößert worden. In Kiel wurde ein Teil der früheren Germania-Werft und der größte Teil des Dorfes Ellerbeck zum Ausbau der Kaiserlichen Werft angekauft. Neue Trockendocks und ein mächtiges neues Schwimmdock wurden im Laufe der Jahre erbaut; der Verkehr von der alten Werft zum neuen Ausrüstungshafen in Ellerbeck wurde durch eine neue Schwebefähre wesentlich erleichtert. An der Mündung des Kaiser-Wilhelm-Kanals wurden neue Kohlendepots errichtet und dort, wo früher das alte Fischerdorf Wiek stand, befindet sich heute eine mächtige, neue Lazarettanlage, eine neue große Garnisonkirche und am Strande ein großer neuer Torpedobootshafen.

Abbildung Seite 10

Abb. Seite 11 oben
und Seite 9

In Wilhelmshaven sind im Laufe des letzten Jahrzehntes großartige Erweiterungs- und Neubauten entstanden: eine mächtige neue Hafeneinfahrt mit riesigen, in den Jadebusen hineinragenden Molen, neue Trockendocks, neue Ausrüstungshäfen und ein Verbindungskanal sind dort mit enormen Kosten angelegt worden. Durch diese Erweiterungen und Anlagen ist dieser Kriegshafen einer der mächtigsten der Welt geworden, in dem die größte Flotte untergebracht und ausgerüstet werden kann.

Abb. Seite 17 unten

Diese beiden großen und die kleine Danziger Werft sind aber nicht imstande, die vielen Neubauten herzustellen, da sie ja auch die Reparaturen und Instandsetzungsarbeiten der in- und auserdienst befindlichen Schiffe und Fahrzeuge auszuführen haben; es wurden die großen Privatwerften an der Nord- und Ostsee: Weser, Vulkan, Germania, Howaldt und Schichau mit herangezogen und so ist jede Gewähr gegeben, daß im Frieden unser Bedarf an Neu- und Umbauten schnell und sachgemäß gedeckt, sowie alle Reparaturen schnell ausgeführt werden können. In Verbindung mit den neuen Dockanlagen in den großen Kriegshäfen, sowie auf der Elbe bei den Privatwerften ist durch den Bau des mächtigen Kaiser-Wilhelm-Kanals und seine nunmehr fast vollendete Verbreiterung und Vertiefung auch für die Kriegszwecke die Möglichkeit gegeben, unsere Schiffe überall reparieren und sie schnell von der Ost- nach der Nordsee und umgekehrt bringen zu können, ohne daß andere wie deutsche Gewässer benutzt werden brauchen.

Abb. S. 12 u. 7 unten

Abbildung Seite 8

Für die Unterbringung der Mannschaften am Lande, für die Pflege von Kranken und Verwundeten ist durch den Neubau von Kasernen und Lazaretten Fürsorge getroffen. Neue Schießstände für die Weitschüsse der Torpedos sind in Eckernförde und in der Strander Bucht vor dem Kieler Hafen hergerichtet. Der Neubau einer mit allen Vorzügen der modernen Hygiene versehenen Marineschule ist an der Flensburger Förde bei

Mürwid errichtet worden. Sonderburg ist Marinegarnison für die Inspektion der Schiffsartillerie und Marinehafen für die zur Ausbildung in der Schiffsartillerie erforderlichen Artillerieschulschiffe und Versuchsschiffe geworden. Eine neue Deckoffizierschule wurde in Kiel erbaut und mächtige neue Forts und Küstenbefestigungen schützen die Eingänge zum Kieler Hafen, zur Elbe, Weser und Jade.

Die Insel Helgoland ist durch zweckmäßige Schutzhauten gegen die zerstörenden Wirkungen der Brandung und der Witterung gesichert. Die ganze Insel ist ein einziges, mächtiges Fort geworden; bestückt mit den schwersten Geschützen stellt sie jetzt ein festes Bollwerk dar, dessen Lage, mitten vor der deutschen Bucht, die Mündungen der Elbe und Weser beherrscht. Umfangreiche neue Hafengebauten bieten im Kriege den Torpedobooten, Unterseebooten und kleinen Kreuzern Schutz und eine Ausfallpforte zu kriegerischen Unternehmungen.

Der Entwicklung des Flugwesens widmet unsere Marineverwaltung, wie allen neuen, für die Marine wertvollen Erfindungen, die größte Aufmerksamkeit.

Die Denkschrift des Reichsmarineamts, die dem Reichstage vorgelegt wurde, fordert 4 Luftschiffe und 4 Doppeldrehhallen für dieselben; ferner feste Hallen für ein Reserveluftschiff und für Unterbringung von Personal und Material. Die Lebensdauer der Luftschiffe ist auf 4 Jahre berechnet, nach deren Ablauf sie durch neue ersetzt werden sollen.

An Flugzeugen werden 1 Mutterstation, 4 Außenstationen und 50 Flugzeuge gefordert. An Personal 1452 Deckoffiziere und Mannschaften.

Versuchstationen für Flugzeuge befinden sich in Wilhelmshaven, Cuxhaven und Pugig (an der Ostsee), wo auch zurzeit sich die Mutterstation befindet. Die Hauptstation für die Luftschiffe wird später voraussichtlich Cuxhaven-Nordholz werden.

Abbildung Seite 38

Abb. Seite 11 unten

vgl. Abb. Seite 54 oben
und Seite 66

Das Schiffsmaterial in unserer Marine

Das schwimmende Material unserer Marine setzt sich aus folgenden Schiffsklassen und Fahrzeugen zusammen: Linienschiffe, große und kleine Kreuzer, Kanonenboote, Torpedoboote, Unterseeboote, Schul- und Spezialschiffe.

Die Linienschiffe sind die eigentlichen Schlachtschiffe, die im Gefecht in einer langen Linie hintereinander fahren. Sie besitzen eine besonders starke Armierung und einen starken Panzerschutz, welcher die sogenannten vitalen Teile des Schiffes: Drehtürme mit den schweren Geschützen und den vorderen Kommandoturm mit fast unverleglichem, ferner die Seiten des Schiffes, sowie die Mittelartillerie mit mittelstarkem Panzer schützt. Der Seitenschuß ist in der Wasserlinie am stärksten, er verjüngt sich nach oben und unten, nach vorn und hinten.

vgl. Abb. Seite 61 oben
und Seite 86

Am idealsten wäre es ja, wenn man ein Linienschiff mit einem Panzerschuß versehen könnte, der es gegen die Wirkung der feindlichen Geschosse unverwundbar machen würde; das läßt sich aber mit der Schwimmsfähigkeit des Schiffes nicht vereinigen, ein solches Schiff müßte versinken wie ein Stück Blei.

Das moderne Linienschiff hat in seinen unteren Räumen einen wirksamen Schuß gegen die verheerenden Wirkungen der unterseeischen Sprengwaffen, der Torpedos und Seeminen, erhalten. Die Geschwindigkeit dieser Schiffsklasse steht gegenüber den Kreuzern etwas zurück; sie beträgt bei den neuesten Schlachtschiffen im Maximum nahezu 24 Seemeilen in der Stunde, das sind etwa 44 Kilometer.

Die Armierung besteht bei den neuesten Linienschiffsklassen, den sogenannten Großkampfschiffen, für die schwere Artillerie aus 50 Kaliber langen 30,5-Zentimeter-Geschützen, das sind Rohre von einer Länge von etwa 16 Metern, die ausnahmslos auf allen Schiffen in sehr stark gepanzerten Drehtürmen auf dem Hauptdeck (Oberdeck) paarweise so aufgestellt sind, daß immer mit 8 bis 10 von diesen schweren Geschützen nach jeder Seite gefeuert werden kann. Die zurzeit im Bau befindlichen Linienschiffe werden ein noch stärkeres Kaliber für diese Turmgeschütze bekommen. An Mittelartillerie besitzen diese Schlachtschiffe 14 Stück 15-Zentimeter-Geschütze, die in Kasematten, welche durch mittelstarken Panzer geschützt sind, Platz gefunden haben. Unsere größten Linienschiffe, die Kaiser-Klasse, besitzen eine Wasserverdrängung von fast 25 000 Tonnen und eine Besatzung von 1073 Köpfen, die kleinsten und ältesten, die Schiffe der alten Kaiser-Klasse sind nur 11 150 Tonnen groß und haben 628 Mann Besatzung. Nach der neuen Kaiser-Klasse folgen 4 Schiffe der Ostfriesland-Klasse und 4 der Nassau-Klasse, die noch zu den Großkampfschiffen zählen; dann 5 Schiffe der Deutschland- und 5 der Braunschweig-Klasse und schließlich 5 Schiffe der Wittelsbach-Klasse.

Der Kern einer Schlachtflotte wird von den Linienschiffen gebildet, ihnen wird in der Schlacht letzten Endes immer die Entscheidung zufallen. Die Artillerie stellt immer die Hauptwaffe des Linienschiffes dar; die Torpedowaffe ist eine Gelegenheitswaffe; hierdurch möchte ich ihre Bedeutung aber keineswegs herabsetzen, sie kann unter Umständen wesentlich zur Entscheidung beitragen.

Dem Linienschiff nahe verwandt ist der Panzerkreuzer. Er unterscheidet sich von ersterem dadurch, daß seine Armierung und sein Panzerschuß etwas schwächer sind, dafür besitzt er aber eine erheblich höhere Geschwindigkeit — bei den schnellsten etwa 29 Seemeilen, das sind 54 Kilometer in der Stunde — und ein wesentlich höheres Kohlenfassungsvermögen, welches ihn befähigt, viel längere Strecken ohne Kohlenergänzung durchfahren zu können wie das Linienschiff. Seine Aufgabe besteht darin, im Seekriege weit vor der Front der eigenen Flotte aufzuklären, feindliche Aufklärungsschiffe anzugreifen und zu vertreiben und in der Schlacht die Schlachtflotte zu unterstützen. In bezug auf Größe und Besatzungsstärke weichen die modernen Panzerkreuzer nur wenig von den neuesten Schlachtschiffen ab, man zählt sie ebenfalls zu den Großkampfschiffen. Unsere Panzer-

Abb. Seite 61 unten

Abb. S. 81, 60, 69

Abb. Seite 65 unten

Abb. S. 63

Abb. S. 3 u. 64 unten
und Titelbild

Abb. Seite 65 oben

Abb. S. 84, 62 unten,
64 oben und Seite 70

Kreuzer werden in der Mehrzahl von der Privatwerft von Blohm & Voß in Hamburg erbaut.

Sogenannte große geschützte Kreuzer, wie andere Seemächte sie haben, gibt es in unserer Marine für Kriegszwecke nicht, nur als Schulschiffe für Seekadetten und Schiffsjungen finden die noch vorhandenen 5 großen geschützten Kreuzer der Hansa-Klasse Verwendung und sind für solche Zwecke auch sehr geeignet.

Es folgen die kleinen geschützten Kreuzer, von denen unsere Marine eine große Zahl besitzt. Diese Schiffe schwanken in ihrer Größe zwischen 2645 und 5000 Tonnen, ihre Armierung besteht aus 10 bis 12 Stück 40 Kaliber langen 10,5-Zentimeter-Geschützen. Als Panzerschuss haben sie nur ein Panzerdeck und einen gepanzerten Kommandoturm; die neuesten noch im Bau befindlichen bekommen aber auch schon einen Schuss in der Wasserlinie. Die Besatzungsstärke schwankt zwischen 266 und 370 Köpfen. Diese Schiffe zeichnen sich durch große Geschwindigkeit und einen hohen Aktionsradius aus und bedeuten für die Flotte das, was die Kavallerie in der Armee darstellt. Sie dienen unter Begleitung der Panzerkreuzer zur Aufklärung, zum Schuss unseres und zur Vernichtung des feindlichen Handels; außerdem finden sie Verwendung im Auslandsdienst.

Kanonenboote sind ohne jeden Panzerschuss und nur mit leichter Armierung versehen; sie besitzen eine mittlere Geschwindigkeit und einen mittleren Aktionsradius und finden nur Verwendung auf ausländischen Stationen und dort vorzugsweise auf den großen Flüssen. Daß diese Fahrzeuge bei geschickter Führung Bedeutendes zu leisten imstande sind, hat sich in unserer Marine wiederholt gezeigt. Ich erinnere an das Gefecht zwischen dem kleinen Kanonenboot Meteor und dem großen französischen Aviso Bouvet vor Havanna 1871 und an die Heldentat des kleinen Altis bei der Beschießung der chinesischen Takuforts an der Peihomündung während des Boxeraufstandes.

An Fahrzeugen besitzen wir die Torpedoboote und Unterseeboote, welche als Haupt- bzw. einzige Waffe den Torpedoschuss haben.

Zu diesen Schiffen und Fahrzeugen, die lediglich für das Gefecht bestimmt sind, kommt noch eine Reihe von Schiffen, die nur Spezial- und Schulzwecken dienen. Unter diesen ist die Kaiserjacht „Hohenzollern“ hervorzuheben; sie ist jetzt veraltet und wird in etwa zwei Jahren durch einen Neubau ersetzt werden. Zur Ausbildung von Spezialpersonal in den verschiedenen Schiffswaffen sind Schulschiffe für Artillerie-, Torpedo- und Minenpersonal und außerdem auch noch Versuchsschiffe für diese Waffen vorhanden. Ein Teil von diesen Spezialschiffen wird aus den Schiffsbeständen der Flotte entnommen. Für die Versuche und die Ausbildung im Minenwesen, welches infolge der Erfahrungen im russisch-japanischen Kriege zu einer großen Bedeutung gelangt ist, dienen einige besondere Schiffe: Pelikan, Nautilus und Albatros. Für Vermessungszwecke sind Möwe, Hyäne und Planet noch aus veralteten Beständen vorhanden, von diesen haben Möwe und Planet jahrelang Vermessungen in der Südsee vorgenommen.

Die heutige Flotte ist die ureigenste Schöpfung unseres Kaisers, deshalb ist auch sein Interesse für die Kriegsmarine besonders rege. Alljährlich

Abb. Seite 7 unten

Abb. Seite 17 unten
und Seite 36 unten

Abbildung S. 85, 39,
7 oben u. S. 56 oben

Abbildung Seite 71

Vgl. d. Abschn. S. 25 ff.

Abb. Seite 56 unten
Abb. Seite 6 oben

Abb. Seite 78 oben

Abb. Seite 6 unten

Abb. Seite 6 oben

mehrere Male besucht der Kaiser Wilhelmshaven und Kiel; er weilt stets gerne in den Kriegshäfen und erfreut sich an dem frischen Geist, der in der Marine herrscht. An der Weiterentwicklung der Flotte und der Marineanlagen nimmt der Kaiser lebhaften Anteil und überzeugt sich persönlich durch gelegentliche Besichtigungen von den Fortschritten derselben. Bei seiner Anwesenheit in den Kriegshäfen wohnt der Kaiser entweder auf seiner Yacht Hohenzollern oder auf dem Flottenflaggschiff, welches für die Unterbringung des Allerhöchsten Kriegsherrn besonders hergerichtete Räume besitzt. Hier weilt er gerne im Kreise seiner Offiziere, von denen er viele persönlich kennt, und täglich werden einige von ihnen zur Kaiserlichen Tafel gezogen, wo es kein Hofzeremoniell gibt und die Stunden in anregender Unterhaltung nur zu schnell dahinfließen.

Ausbildung des Seeoffiziersfaches

Abbildung Seite 37

In den ersten Wochen nach ihrem Eintritt werden die jungen Seekadetten, ebenso wie jeder Rekrut, in die Geheimnisse des Infanteriedienstes eingeweiht; sie lernen stehen, gehen, marschieren, Gewehrgriffe, Turnen usw. Nebenbei werden sie durch Instruktion in Dienstkenntnissen und anderen Zweigen der militärischen Wissenschaften am Lande gründlich vorgebildet. Das Ausbildungspersonal hierfür wird aus dem Unteroffizierkorps der Marine-Infanterie entnommen; die Oberaufsicht haben gewöhnlich ein oder mehrere Offiziere dieser Truppe. Nach vollendeter Ausbildung am Lande werden sie nach einer gründlichen Besichtigung im Infanteriedienst durch den Inspekteur des Bildungswesens auf die Schulschiffe kommandiert. Hier lernen sie nun den Schiffsdienst systematisch kennen. Früher, zur Zeit der Segelschiffahrt und als die alten Schulschiffe noch mit Takelage versehen waren, wurde großer Wert auf das Segelerzitzium gelegt. Die Kadetten bedienten damals die Segel des hintersten (Kreuz-) Mastes zum größten Teil allein und reger Wettzifer ergriff sie, wenn bei Segelmanövern mit „alle Mann“ ihnen die Möglichkeit gegeben wurde, es den seebefahrenen Matrosen im Vor- und Großtopp gleich zu tun, was freilich wohl erst nach langer Übungszeit erreicht werden konnte.

Abb. Seite 36 oben

Abbildung Seite 19

Heute ist die Takelage geschwunden; ein Wettentern über die Toppen wie früher gibt es nicht mehr; dafür wird aber die Zeit, welche man früher für das Segelerzieren gebrauchte, jetzt nutzbringend verwendet, um den jungen Offiziersnachwuchs in den Berufswissenschaften: Artillerie, Torpedowaffe, Minenkenntnis, Navigation, Maschinenkunde und Seemannschaft auszubilden.

Die Entwicklung und die Fortschritte, die alle Schiffswaffen und besonders auch die vielen maschinellen Einrichtungen des modernen Kriegsschiffes in dem letzten Jahrzehnt erfahren haben und deren Abschluß nicht

abzusehen ist, fordern gebieterisch viel intensivere Kenntnisse von jedem Seeoffizier.

An dem wunderbar schönen Ufer der Flensburger Förde bei der Torpedostation Mürwicke steht heute die herrliche neue Marineschule malerisch im schönen Grün des Waldes. Hier bekommen die neu eingetretenen Seeabdetten ihren ersten militärischen Schliff, von hier aus werden sie zum ersten Male an Bord eines Kriegsschiffes, des Schulschiffes, eingeschifft und von hier aus treten sie ihre erste Seefahrt an, welche sie hinausführt in ferne neue Länder, nach den Tropen oder dem Mittelmeer. Hierher fahren die Schulschiffe nach dreivierteljähriger Abwesenheit zurück und dann ziehen die, nach dem bestandenen Fähnrichsexamen zu Fähnrichs zur See ernannten jungen Leute wieder für viele Monate in die bekannten Räume des schloßartigen Gebäudes, um sich in ernster Arbeit für das Berufsexamen vorzubereiten.

Im Sommer stehen den jungen Fähnrichen Segeljachten und Ruderboote zur Verfügung. An den schönen Sommernachmittagen tummeln sich die Fähnriche stundenlang in diesen Booten auf der lieblichen Flensburger Förde, wobei Wettrudern und Wettsegeln immer eine große Rolle spielen. Am Lande werden Tennisplätze, Turnhallen, Reitbahnen und andere Sportgelegenheiten fleißig benutzt, um in den freien Stunden nach der anstrengenden geistigen Tätigkeit den Körper zu stählen und abzuhärten.

Abbildung Seite 38

Abb. Seite 16 oben

Leben und Treiben an Bord der Kriegsschiffe

Einschiffung der Rekruten

Nachdem die Rekruten im Herbst eines jeden Jahres am Lande im Infanteriedienst gründlich ausgebildet und inspiziert sind, werden sie auf die betreffenden Schiffe der Flotte eingeschifft. Jetzt beginnt ein ganz neues Leben für die Leute. Während sie in der Kaserne wenigstens noch ein Bett zum Schlafen hatten und einen Kleiderschrank für ihre Sachen, während man dort noch ein verständliches Deutsch sprach, ist plötzlich alles ganz anders geworden! Eine ganz neue Welt umgibt den Binnenländer, eine ganz andere Sprache ertönt an sein Ohr! Backbord, Steuerbord, Heck, Bug, Fallreep, Backspiere, Backen und Bänken, Hellegat, Messe usw. Das sind Worte der Seemannssprache, an die sein Ohr sich erst gewöhnen muß. „Backen und Bänken“ erfaßt er meist am schnellsten, denn dies bedeutet „fertig machen zum Essen!“ Für seine Sachen wird ihm eine Holzkiste oder eine kleine stählerne Kiste, die erstere transportabel, die letztere fest eingebaut, angewiesen. Diesen Behälter schaut er zunächst verzweifelt an, denn er hat keine Ahnung, wie er es möglich machen soll, seine Kleidungsstücke in diesen Kasten hineinzubekommen. Gute Kameraden, Unteroffiziere helfen und schließlich geht's auch, nur müssen die Anzüge fest zusammengerollt und zusammengebunden werden,

sonst geht's nicht. Die Räumlichkeiten an Bord eines Kriegsschiffes sind beengt und deshalb muß ein jeder sich einschränken. Ein ganz Neugieriger fragt den Unteroffizier: „Herr Maat, wo sind denn die Betten zum Schlafen?“ „Warte nur mein Junge, das wirst du heute abend schon merken!“ erhält er zur Antwort. Als am Abend die Hängematten ausgeteilt und nach einigem Suchen auch die Plätze zum Aufhängen gefunden sind, beginnt zunächst die Schwierigkeit des Aufhängens der Lagerstätte unter dem Deck; auch dies wird überwunden; aber wie komme ich nur ohne Stuhl oder Leiter in das schwankende Ding da oben hinein? so überlegt der Mann zunächst und nachdem er beobachtet hat, wie die älteren Leute es machen, denkt er, das kannst du ja leicht nachmachen. Turnen hat er gelernt und nachdem er die Oberkleider abgezogen und als Kopfkissen in die Hängematte gepackt hat, schwingt er sich mit einem eleganten Satz hinauf, um sofort auf der anderen Seite wieder herauszufugeln. Das braune Ding ist nämlich sehr wackelig und das Hineinschwingen will gelernt sein. Nach einigem Probieren, wobei viel gelacht wird, geht es, und nach und nach schwinden auch hierbei die Schwierigkeiten und der Rekrut merkt bald, daß man in einer Hängematte auf dem Schiff ausgezeichnet schläft.

Ein Schiff ist eine Welt für sich mit Lebens- und Daseinsbedingungen, wie man sie sonst nirgends findet. Die große Zahl von Menschen, welche bei den beschränkten Raumverhältnissen Unterkunft finden müssen, verlangt viel mehr gegenseitige Rücksichtnahme und Pflege der Kameradschaft, wie auf dem Lande. Eine peinliche Zucht und Ordnung, eine bis ins Pedantische gehende Sauberkeit müssen an Bord herrschen, um Gesundheit, Wohlbefinden und soweit es möglich ist, Behaglichkeit für die Besatzung zu fördern.

An Bord befindet sich jeder Mann, der zur Besatzung gehört und eingeschifft ist, im Dienst, ganz gleich, ob er exerziert, ob er schläft, ißt, ob er seine Freizeit genießt, ob er Reinigungs- oder Putzarbeiten verrichtet — er ist im Dienst. Das ist so zu verstehen, daß jeder Mann zu jeder Zeit zu irgendeiner Dienstverrichtung herangezogen werden kann, wenn besondere Umstände dies verlangen. Selbstverständlich wird jeder Vorgesetzte den größten Wert darauf legen, die Freizeit und Nachtruhe der Untergebenen möglichst nicht zu stören.

Der laufende Dienst an Bord ist genau nach Stunden und Minuten geregelt, sowohl am Tage, wie in der Nacht, im Hafen und in See, in heimischen Gewässern und in den Tropen. Diese Regelung nennt man *Routine*. Es gibt demnach: Hafen- und Seeroutine, Tages- und Wochenroutine, Heimat- und Tropenroutine. Die Wochenroutine regelt den Dienst für die ganze Woche.

Die Verteilung der Besatzung für jeden Dienst geschieht durch die Rollen. Jedermann, soweit er nicht Offizier, Deckoffizier oder Offiziersaspirant ist, erhält bei der Anordkommandierung eine Schiffsnummer, diese Nummer gibt an, wohin der Mann bei jedem Dienst gehört; sie gibt ihm seine Division, seine Korporalschaft, seinen Platz an der Back (Eßtisch), seine Hängematte, seinen Kleiderkasten, den Platz seiner Hängematte u. a. m.

Um dem neu an Bord kommandierten Manne das Zurechtfinden zu er-

leichtern, wird ihm eine kleine Tafel — Rollentafel — ausgehändigt, auf welcher all diese Angaben und seine Zuteilung zu den verschiedenen Dienstzweigen zusammengestellt sind; außerdem zeigen die Unteroffiziere und älteren Mannschaften den Neulingen, wo sie ihre Kleider unterzubringen haben, wo ihre Handwaffen verstaubt werden, wo sie die Hängematte empfangen, aufhängen und wieder zum Verstauben hinbringen, wo sie ihre Mahlzeiten einnehmen usw. Die Rekruten, auch wenn sie weit aus dem Inlande herkommen, leben sich schnell ein und die meisten fühlen sich auch bald recht wohl an Bord. Hierzu trägt wohl nicht zum wenigsten die gute Verpflegung bei und mancher hat in seinem ganzen Leben noch nicht so gut zu Mittag gegessen, wie an Bord des Kriegsschiffes.

Der Rekrut muß an Bord sehr viel lernen. Das technische Personal wird in den Heizräumen, an den Maschinen oder als Schiffshandwerker sofort seinem eigentlichen Beruf zugeführt; der Matrose muß neben seiner Weiterbildung im Infanteriedienst, dem Schießen mit dem Gewehr, möglichst schnell seine Ausbildung auf seiner Gefechtsstation, entweder am Geschütz, als Munitionsmann oder bei der Torpedowaffe erlangen, damit die sichere Gefechtsbereitschaft des Schiffes keine Unterbrechung erleidet. Daneben muß er lernen, was sonst noch der Schiffsdienst für seine Ausbildung von ihm fordert: Schiffsreinigung, Geschütz- und Handwaffenputzen, Zeug- und Hängemattenwäsche, Zeugflicken, Dienstunterricht, Turnen, Seemannschaft, Bootsrudern und Segeln und noch manches mehr.

Nachdem die neuen Leute ihre Gefechtsstationen kennen gelernt haben, beginnt zunächst ein intensives Rollenerzitzium als Vorbereitung und dann das Exerzieren auf den Gefechtsstationen. Sobald hierin einige Sicherheit erlangt ist, folgen die Übungen unter Leitung der Artillerie- und Torpedooffiziere und schließlich das Exerzitzium mit „alle Mann“ unter dem Kommando des Kommandanten.

Hand in Hand hiermit geht die Ausbildung der neu an Bord kommandierten Offiziere durch den Kommandanten in der Führung des Schiffes; dann die Vorübungen zum Schießen mit den Waffen des Schiffes und schließlich die verschiedenen Schießübungen bei Tage und Nacht, nach festen und bewegten Scheiben. Diese Schießübungen nehmen einen breiten Rahmen ein in der Ausbildung; auf sie wird die allergrößte Mühe und Sorgfalt verwendet, da ja von ihrer Wirkung im Gefecht der Erfolg größtenteils abhängt.

Dies alles klingt so einfach und selbstverständlich; aber welche Arbeit und Mühe, welche Hingebung und Ausdauer von seiten der Vorgesetzten, aber auch wie viel guter Wille, Mühe und Arbeit von seiten der Untergebenen erforderlich sind, um in der zur Verfügung stehenden Zeit eine neue Mannschaft so weit zu bringen, daß sie im Verein mit den alten Leuten allen Eventualitäten des Kampfes gewachsen ist und alle Friedensarbeiten schnell und richtig ausführen kann, das vermag eigentlich nur ein Fachmann zu beurteilen.

Die Gefechtsrolle ist die grundlegende Rolle für alle übrigen, sie umfaßt alle anderen Rollen. Jeder einzelne Mann im Schiff hat seine feste Station, die ihm die Gefechtsrolle angibt. Durch sie weiß er ganz genau, was er zu tun hat bei der Vorbereitung und bei dem Gefecht selbst; wie

er es zu tun hat, das lernt er sehr schnell durch die Übung. Für jeden Ausfall im Gefecht ist Ersatz durch weniger wichtige Stationen vorgesehen; für besonders wichtige Posten, z. B. Geschützführer, sogar ein mehrfacher Ersatz.

Auf das Kommando: „Vorbereitung zu Klar Schiff“, welches Signal durch Pfeifentriller der gesamten seemannischen Unteroffiziere und durch Rufe bis in die untersten Räume des Schiffes bekannt gegeben wird, stellt die Besatzung in wenigen Minuten den gefechtsbereiten Zustand eines Kriegsschiffes her. Zu diesem Zwecke werden Vorbereitungen getroffen, um das Schussfeld für die Geschütze frei zu machen. Geländerstüben, Ventilatoren, Ankerspille und alle für das Gefecht nicht notwendigen Spieren werden entfernt und festgebunden. Die wasserdichten Türen und Panzerluks (im Panzerdeck) werden geschlossen; alles Holzwerk, welches nicht niet- und nagelfest ist, wird unter das Panzerdeck gebracht und dort verstaute; die großen Ankerketten werden von den Antern gelöst und in die Kettenkasten geschafft, die Anker selbst werden gezurrt. In den Wohnräumen des Kommandanten, der Offiziere und der Deckoffiziere werden Bilder, Spiegel und Fenster abgenommen und verstaute, damit sie bei dem Schießen mit den schweren Geschützen nicht zertrümmert werden. Die gesamte elektrische Beleuchtung im Schiff wird angestellt; Reservebeleuchtung für den Fall der Zerstörung des elektrischen Betriebes wird vorgesehen; der Leckstopf- und Feuerlöschbetrieb wird klar gemacht; eine Reihe von Niedergängen wird für den Verwundetentransport hergerichtet; Gefechtsverbandstellen unter dem Panzerdeck werden vorbereitet; Munition aus den Munitionsräumen wird an die Geschütze gebracht; Entfernungsmesser werden bereit gelegt, ebenso Ersatzteile für die Geschütze; Reparaturwerkstätten für die Geschützteile werden hergerichtet usw. Kurz, an jeder Stelle des Schiffes tritt der Ernst des bevorstehenden Kampfes so recht in den Vordergrund. Nachdem die Vorbereitungen beendet sind, läßt der Kommandant durch Trommel- und Hornsignal „Alarm“ oder wie es in der Kriegsschiffsprache heißt: „Klar Schiff zum Gefecht“ anschlagen.

Der Endzweck aller Ausbildung an Bord ist die weitgehendste Bereitschaft für das Gefecht. Zunächst handelt es sich darum, beim Schießen möglichst viele Treffer zu erzielen; daneben müssen aber alle Ereignisse, alle Störungen, die eintreten können, z. B. Ausfall von Offizieren und Mannschaften, Brände, Lecke, Kollisionen, Zerstörungen wichtiger Einrichtungen an den Geschützen und der Munitionsförderung, an den Befehlsübermittlungsapparaten usw. jedem Manne bekannt sein; solche Ereignisse dürfen eine gut ausgebildete Besatzung niemals unvorbereitet treffen, sie nie verwirren. Dieser Grad von Ausbildung wird in unserer Schlachtflotte andauernd angestrebt und erst wenn derselbe erreicht ist, kann die Besatzung als „gut“ ausgebildet bezeichnet werden.

Täglicher Dienst an Bord

Im Hafen und auf See ist immer ein Teil der Mannschaft auf Wache; er besetzt die zahlreichen Posten, vermittelt im Hafen den Bootsverkehr, ist in See bereit, das Rettungsboot im Bedarfsfalle zu bemannen; ferner

ist im Hafen ein Teil des Maschinen- und Heizerpersonals immer notwendig für die Aufrechterhaltung des Betriebes für die elektrische Beleuchtung, für die verschiedenen Pumpen, für Beseitigung der Asche und für die Dampfheizung im Winter.

Das Schiff liegt im Hafen! — Der Tag beginnt früh auf dem Kriegsschiffe: im Sommer um 5, im Winter um 6 Uhr. Kurz vor dem Wecken der Mannschaft versammeln sich die seemannischen Unteroffiziere, die während der Nacht dienstfrei gewesen sind, auf dem Oberdeck. Sie werden vom Bootsmann dem wachhabenden Offizier zur Stelle gemeldet und pfeifen, nachdem die Spielleute der Sicherheitswache ihre Morgenmelodie „Freuet euch des Lebens“ zum besten gegeben haben, auf ihren sogenannten Bootsmannspfeifen im schrillen Chor „das Wecken“. „Alle Mann zurr! Hängematten!“ Der Ruf ertönt durch alle Räume, in denen Mannschaften schlafen; die in den einzelnen Decks auf Wache befindlichen Unteroffiziere geben den Ruf weiter. Das ganze Schiff ist hierdurch alarmiert: ein jeder weiß, daß innerhalb 10 Minuten die Hängematten gezurr, an Deck gebracht und verstaubt sein müssen. So mancher Neuling dehnt und reckt sich und möchte noch gerne etwas länger in der gemütlichen Hängematte liegen; aber unbarmherzig wird er, wenn er mit dem Heraus kriechen zu lange wartet, von den älteren Kameraden herausgeschüttelt, und daß diese Manipulation, besonders wenn es sich um einen faulen Drückeberger handelt, nicht immer sehr zart vor sich geht, dafür sorgen schon die derben Seemannsfäuste. Das Zurren oder Zusammenrollen der Hängematte muß nicht allein schnell, sondern auch sorgfältig geschehen, da diese Hängematten bei etwa eintretenden Schiffskatastrophen als Schwimmkörper für Nichtschwimmer dienen sollen. Eine gut und fest zusammengerollte Hängematte ist imstande, ein bis zwei Mann im Wasser mehrere Stunden zu tragen.

Nach Abgabe der Hängematten beginnt die Morgentoilette der Mannschaft. Zur Abhärtung wird der ganze Oberkörper entblößt und mit kaltem Wasser gewaschen; als Waschbecken dient für eine Korporalschaft eine große Zeugwaschbälse, die im Sommer und Winter auf dem Oberdeck aufgestellt wird. Nur für die Unteroffiziere und für das erhitzte, aus den Maschinen- und Heizräumen kommende Personal sind Wasch- und Badekammern vorhanden. Gleich nach dem „Sichwaschen“ folgt die Reinigung des Decks. Seewasser wird durch die Dampfpumpen in die Decks befördert und diese werden dann mit Besen und (bei Holzdecks gelegentlich unter Zuhilfenahme von Sand) manchmal mit Seife und Soda gescheuert, abgespült, mit Gummiabsehern abgeseht und dann schließlich mit Schwabbern aus ausgelaugtem Tauwerk trocken abgerieben. Wenn es die Witterung irgend gestattet, gehen die Matrosen hierbei barfuß, weil das Schuhwerk sehr durch Salzwasser leidet. Die beim Exerzieren angeschmutzte Farbe wird ebenfalls gewaschen und später werden sämtliche Messing- und Metallteile bligblank gepußt, die Holzteile mit Firnis abgerieben.

Die sogenannten Außenbordsreiniger sorgen von einem Boot oder von ihrem Scheuerprahm aus dafür, daß das Schiff auch von außen ein immer sauberes und Kriegsschiffmäßiges Aussehen behält; die Heizer bessern die Farbe der Schornsteine aus und beseitigen den etwa vom Kohlen-

Abbildung Seite 21

Abbildung Seite 20

Abb. Seite 32 rechts

rauch entstandenen Schmutz. Jeden Morgen um 7,30 Uhr begeben sich diejenigen Leute, welche sich krank fühlen, ins Schiffslazarett. Dort werden sie vom Schiffsarzt untersucht; dieser entscheidet, ob die Kranken im Lazarett bleiben, oder ob sie ambulant behandelt werden sollen. Im ersteren Falle sind sie gänzlich dienstfrei, im letzteren Falle können sie zu kleineren Dienstverrichtungen herangezogen werden. Schwerkranke werden im Inlande, sobald wie möglich, den Landlazaretten zugeführt und bleiben dort bis zu ihrer völligen Wiederherstellung. Die Liste der Schiffskranken, der sogenannte Krankenrapport wird dem Kommandanten täglich bei der Morgenmusterung durch den leitenden Schiffsarzt eingereicht. Jeden Morgen, im Sommer um 8 Uhr und im Winter um 9 Uhr ist Flaggenparade. Die Kriegsflagge wird im Hafen zu diesen Zeiten an dem am Heck befindlichen Flaggenstock, in See an der Flaggenastel unter Beobachtung des vorgeschriebenen Zeremoniells gehißt. Auf den Admirals- oder Flaggschiffen und im Auslande auch auf allen Schiffen, die eine Musikkapelle an Bord haben, spielt die Musik während des langsamen Emporsteigens der Kriegsflagge die Nationalhymne. Die Sicherheitswache, welche sich aus den Leuten, die während der nächsten 24 Stunden Posten zu stehen haben, zusammensetzt, präsentiert das Gewehr, Tambour und Hornist spielen dort, wo keine Musik ist, den Präsentiermarsch und jeder Mann auf dem Oberdeck steht still, nimmt eine militärische Haltung mit Front nach der Flagge ein. Sind Kriegsschiffe anderer Nationen im Hafen oder auf der Rhede, so werden im Anschluß an den feierlichen Akt deren Nationalhymnen von der Musikkapelle gespielt.

Abb. Seite 24 unten

Nach der Flaggenparade folgt das Geschüßputzen und darauf die Reinigung der Handwaffen; beide Signale hierzu werden durch Trommelwirbel gegeben. An den Geschüßen hat jeder Mann die Teile zu reinigen, mit denen er exerciert; ein Mann hat den Mündungspfropfen zu entfernen, damit das Innere — die Seele — ausgewischt und gereinigt werden kann. Sind die Geschüße und Handwaffen gepußt, dann erhalten die Mannschaften noch 15 Minuten Zeit, um ihre Hände zu reinigen, ihren Anzug in Ordnung zu bringen und die Decke zu fegen, worauf die Musterung in Divisionen auf dem Oberdeck stattfindet. Zu diesen Mustern werden je nach Befehl einzelne Teile der Uniform, die vorher den Kleiderkisten entnommen werden, mitgebracht. Jede Division — entspricht einer Kompagnie am Lande — hat ihren besonderen Platz, auf dem sie zur Musterung und zum Divisionsdienst anzutreten hat. Bei der Musterung werden Gesuche, Wünsche und Beschwerden der Unteroffiziere und Mannschaften entgegengenommen und erledigt. Ein bis zweimal in der Woche besichtigt der Kommandant persönlich jeden einzelnen Mann und ebenso oft auch mit dem ersten Offizier zusammen das ganze Schiff im Inneren und außen.

Abb. Seite 24 oben

Nach der Wochentagsmusterung ist bis $\frac{1}{2}$ 12 Uhr militärischer Dienst; er baut sich vorwiegend auf der Grundlage des Gefechtsdienstes auf und führt daher die Masse des seemannischen Personals an die Geschüße, in die Munitionskammern und Torpedoräume. Der Kampf ist der Endzweck des Kriegsschiffes.

Auf die Gefechtsausbildung bin ich schon anfangs näher eingegangen.

Es gilt aber nicht nur die Angriffswaffen des Schiffes scharf zu halten, auch seine Verteidigungsmittel müssen bereit sein. Hier steht der Lecksicherungsdienst mit an erster Stelle und es erfordert viel Fleiß und ein sorgfältiges Studium, um ihm nach jeder Richtung hin gerecht zu werden. Gilt es doch, den ganzen gewaltigen Schiffsleib in seiner unendlich komplizierten Bauart, mit all seinen wasserdichten Räumen und Kammern, mit seinem weitverzweigten Rohr- und Pumpsystem kennen zu lernen. Bedienungsfehler und Irrtümer können hierbei verderblich werden; ein sorgfältig organisierter und fleißig geübter Lecksicherungsdienst ist eine Lebensfrage für das heutige Kriegsschiff, das im Gefecht, wenn Artillerie- und Torpedowaffe gute Treffer erzielen, mit einer Waffenswirkung des feindlichen Schiffes zu rechnen hat, die der Menscheng Geist kaum mehr erfassen kann.

In engem Zusammenhange mit dem Gefechtsdrill steht der sehr schwierige Signaldienst, der von einem Spezialkorps unter Leitung eines Offiziers oder eines Signalmeisters (Deckoffizier) gehandhabt wird. Die verschiedenen Signalsysteme: das Signalisieren mit Flaggen und Wimpeln nach dem Signalebuch, mit Handflaggen am Tage und mit dem Nachtsignalapparat während der Dunkelheit nach dem Morfesystem, mit Hilfe der drahtlosen Telegraphie am Tage und während der Nacht, erfordern ein vorzüglich ausgebildetes Personal, welches nicht allein sehr gewandt, sondern auch mit besonders scharfen Augen und Sinnen ausgerüstet sein muß. Zur Übermittlung von kurzen Anfragen, Befehlen und Meldungen zwischen dem Geschwaderstab und den Schiffskommandos, ferner für kurze Anfragen und Mitteilungen zwischen den einzelnen Schiffen, sowie auch von Privatgesprächen zwischen den Offizieren der verschiedenen Schiffe, bedient man sich des Signalisierens mit Winkflaggen nach dem Morfesystem. Die Signalgäste erlangen durch andauernde Übungen sehr bald eine bewundernswerte Gewandtheit in der Handhabung der Winkflaggen und im Ablesen der empfangenen Signale anderer Schiffe.

Die Übermittlung der Befehle von der Kommandostelle für die Artillerie- und Torpedowaffe erfolgt mittelst Telegraph oder Telephon; Maschinen und Gefechtsruder, welches tief unten im Schiff steht, werden mittelst elektrischer Telegraphen verständigt. Auch hier muß bei einer großen Gruppe von Leuten eine sorgfältige Ausbildung einsetzen, denn der richtig gegebene und verstandene Befehl ist Vorbedingung für die erfolgreiche Verwendung der Waffen im Gefecht. Dasselbe gilt von der Tätigkeit des Entfernungsmesserpersonals, ein Dienstzweig, für dessen Wichtigkeit der Hinweis genügt, daß sich aller Wahrscheinlichkeit nach kommende Seeschlachten auf Entfernungen von 6 bis 10 Kilometer bei schnellem Ab- und Zunehmen abspielen werden.

Der Vormittagsdienst dauert bis 11½ Uhr; dann werden die Decke gereinigt und es beginnt die Freizeit. Die Mannschaftsköche an Bord eines großen Kriegsschiffes sind sehr wichtige Persönlichkeiten. Die Zubereitung der Speisen bei einer zahlreichen Besatzung erfordert viel Arbeit und Mühe, vor allem eine peinliche Sauberkeit. Praktische Koch- und Backapparate, die meistens für Dampfbetrieb eingerichtet sind, erleichtern die Arbeiten der Köche nicht unwesentlich, so daß es möglich wird, diesen

Abb. Seite 23 oben

Abb. Seite 35 oben

enormen Betrieb pünktlich und ordnungsmäßig durchzuführen. Das Mannschaftsessen ist immer sehr schmackhaft und häufige Abwechslung bei der Darbietung der täglichen Gerichte ist eine der Haupt Sorgen für die Verpflegungskommission des Schiffes. Um 11³/₄ Uhr wird das Essen an die Backschaften verausgabt, nachdem der Kommandant und die Mitglieder der Verpflegungskommission dasselbe probiert haben. Als Backschaften sind immer zwei Mann abwechselnd jede Woche tätig; sie haben auf- und abzudecken, das Essen und Fleisch zu holen, abzuwaschen und die Backen und Bänke nach dem Gebrauch wieder hoch zu schlagen. Wird der Proviant von dem Bottelier (Proviantmeister) verausgabt, so haben die Backschaften denselben in Empfang zu nehmen und dem Koch zu übergeben. Um 12 Uhr beginnt das Essen, nachdem hierzu das Signal durch Pfeifen gegeben worden ist; während des Essens hält der Backälteste — meistens ein Unteroffizier — darauf, daß gesittetes Betragen vorherrscht und daß jeder Mann seine Kopfbedeckung abnimmt; er paßt auf, daß niemand zu kurz kommt, und wenn die Leute irgendeine berechtigte Beschwerde haben, sorgt er dafür, daß Abhilfe geschaffen wird. Um 12 Uhr mittags wird, wenn das Schiff sich auf See befindet, vom Navigationsoffizier der Schiffsort genau berechnet und in die Seekarte eingetragen. Die Berechnung geschieht auf hoher See, wenn irgend möglich, durch astronomische Beobachtung; in der Nähe des Landes und wenn eine Beobachtung der Sonne nicht möglich ist, mit Hilfe des gegißten Bestecks, d. h. nach Fahrt und Kurs oder durch Peilung von bekannten Landobjekten.

Abb. Seite 34 oben

Abb. Seite 29 unten
und Seite 30 unten

Nach dem Mittagessen gibt es Freizeit bis 2 Uhr, während der die Leute bei schönem Wetter ihre Pfeife oder Zigarre rauchen, lesen, Karten spielen, Geschichten erzählen oder sich auch dem süßen Nichtstun hingeben; platt auf dem Deck liegend, auf dem Holzdeck sich die weichste Planke aussuchend, und die Hände unterm Kopf als Kopfkissen, schlafen sie mit der Zeit wunderbar schön. Im Winter und bei schlechtem Wetter halten sie ihre Siesta in den unteren Räumen. Während der Freizeit der Mannschaft ist die Bordkantine geöffnet und hier können die Leute für mäßigen Preis allerhand Leckerbissen, leichtes Bier und Tabak erstehen. Manche Schiffskommandos erlauben auch Händlern — sogenannten Bumbooten — mit ihren Waren an Bord zu kommen und es entwickelt sich dann, besonders im Auslande, häufig ein lebhaftes Geschäft, besonders wenn kurz zuvor Löhnungszahlung war.

Abb. Seite 30 oben

Abb. Seite 21 unten
Abb. Seite 22 unten
Abbildung Seite 26

An den Nachmittagen wird in der Regel sogenannter kleiner Dienst, Divisionsdienst genannt, geübt, d. i. Gewehrexerzieren, Schießen mit dem Gewehr nach einer festen oder schwingenden Scheibe, Geräteturnen, Freiübungen, Dienstunterricht, Unterricht in Seemannschaft, Bootsrudern und -segeln, Loten und noch anderes mehr. Für die Geschüßführer gibt es folgende, sehr wichtige Übungen: 1. Schießübungen mit dem Abkommlauf, einem auf das große Geschüß befestigtem Gewehrlauf; hierbei muß die Richtung nach der Seite und Höhenrichtung mit dem Geschüß selbst genommen werden. 2. Schießen mit dem Einlegerohr; bei dieser Übung wird, um die teure Munition für die schweren Geschüße zu ersparen, ein kleines Geschüßrohr in das schwere Rohr gelegt, und zwar so, daß genaue Abmessungen die Seelenachsen beider Rohre vereinigen. Dieses Schießen

Abbildung Seite 49

geschicht meist nach geschleppten Scheiben und beide Methoden sind sehr lehrreiche Vorübungen für das Schießen mit der richtigen Munition für die schweren Geschütze.

An zwei Tagen der Woche findet Zeug- und alle vierzehn Tage Matratzenbezugwäsche statt. Zeug-, Matratzenbezug- und Hängemattenwäsche erlernen die Leute an Bord meist sehr schnell unter sachgemäßer Anleitung von Korporalschaftsführern und älteren Kameraden; als Reinigungsmittel wird die Schrubberbürste und Kernseife gebraucht, die auch zum Sichwaschen Verwendung findet.

An den Mittwoch- und Sonnabend-Nachmittagen bekommen die Mannschaften Zeit zum Zeugflicken und zum Instandsetzen ihrer Kleidungsstücke, zum Haarschneiden, Rasieren und zur gründlichen Körperreinigung. So mancher hat wohl früher das Zeugflicken und Strümpfestopfen als eine ganz minderwertige weibliche Beschäftigung angesehen, von der es nicht lohnte, sich mit ihr auch nur in Gedanken zu beschäftigen. Jetzt aber lernt er erkennen, daß beides doch nicht so einfach und nebensächlich ist. Allein schon das Einfädeln der Nähadel ist eine Kunst und nun erst gar für die harten ausgearbeiteten Hände des Rekruten! Wo irgend sich die Gelegenheit bietet, wird außenbords gebadet, was jedesmal ein Fest für die Mannschaft darstellt. Auf allen Schiffen sind Militärschuster und -schneider an Bord; kleine Reparaturen müssen die Leute selbst vornehmen.

Eine Ausnahmestellung nehmen die Heizer heute an Bord ein; während früher, als die Schiffe noch Takelage besaßen und die maschinellen Einrichtungen noch nicht die Rolle spielten, wie heute, die Heizer, von dem seemannischen Personal meist nur als schmutzpendende Funkenpuster angesehen wurden, hat heute das Maschinen- und Heizerpersonal eine durchaus geachtete Stellung, fast möchte ich behaupten, es nimmt die erste Stelle ein. Nahezu ein Drittel der Besatzung des modernen Kriegsschiffes besteht aus diesem Personal und nicht allein die Schiffsmaschinen, sondern auch die oft nach Hunderten zählenden Hilfsmaschinen sind diesem Personal anvertraut. Von der Tüchtigkeit und der absoluten Zuverlässigkeit des Maschinenpersonals hängt heute sehr viel ab und dabei müssen diese Leute oft unter den schwierigsten Verhältnissen ihren schweren Dienst verrichten, besonders auf den Torpedo- und Unterseebooten.

Um 6 Uhr abends gibt es Abendbrot, bestehend aus Butter, Brot und Tee und mehrmals in der Woche einen warmen Gang, entweder Fisch oder Fleisch. Nach dem Abendessen ist Freizeit bis 7³/₄ Uhr.

Während der Abendsfreizeit geht es meist ausgelassener und lustiger zu, als am Mittag. Es wird viel und meist recht gut an Geräten geturnt, Weilatich und Frischwachs gespielt, gesungen und getanzt. Die Musik stellt, wenn das Schiff keine Kapelle besitzt, die Harmonika, Zither, Geige oder sonstige Instrumente, von denen einige immer an Bord sind. Im Winter und bei schlechtem Wetter spielt sich das Freizeitleben unter Deck ab, wo ausgiebige elektrische Beleuchtung und Platz vorhanden sind. Überall wird geraucht, gelacht, es werden Geschichten erzählt und mancher Schabernack an Kameraden losgelassen.

Kurz vor der Ausgabe der Hängematten werden die Decke gereinigt und sämtliche Boote, die während der Nacht nicht gebraucht werden, geheißt.

Abb. Seite 22 oben

Abb. Seite 20 unten

Abb. Seite 25 unten

Abb. Seite 31 oben

Abb. Seite 30 unten

Abb. Seite 23 unten

Nachdem die Hängematten verausgabt sind, tritt allmählich Ruhe ein. Bis 9 Uhr darf an bestimmten Stellen des Schiffes noch geraucht werden, dann ertönt der Befehl: „Pfeifen und Luntent* aus, Ruhe im Schiff“ und zehn Minuten später geht der erste Offizier, begleitet von den Deckoffizieren eine Ronde durch sämtliche Decks, um sich von der Ordnung und Betriebssicherheit der einzelnen Räume zu überzeugen. Neuerdings wird diese Ronde vor der Verausgabung der Hängematten gegangen.

□ □ □

So wie hier in großen Zügen geschildert, wickelt sich der Dienst an Bord eines Kriegsschiffes unserer Marine im Hafen ab; in See wird derselbe im großen und ganzen nur wenig, und zwar nur durch das Wechseln der Wachen alle 4 Stunden beeinflusst. Langeweile gibt es an Bord nicht; die Zeit ist nach Minuten eingeteilt; aber gerade durch diese Ordnung, durch den strammen Dienst und die straffe Disziplin, gepaart mit großer Fürsorge für die Leute von seiten der Vorgesetzten haben wir es erreicht, daß unsere Leute zu den besten der Welt zählen, die festes Vertrauen zu ihren Vorgesetzten haben. Die Leute tun freudig und willig ihren oft recht schweren Dienst und die Vorgesetzten sind stolz auf ihre Untergebenen.

Natürlich gibt es auch hier, wie überall Ausnahmen, und mancher, der die Skala der Disziplinarstrafen schon heraufgeklettert ist, will erst durch Schaden klug werden, aber das Gros der deutschen Schiffsbesatzungen hat noch immer, besonders auch bei seinem Auftreten im Auslande die Bewunderung anderer Nationen erregt.

Verunglückt in See ein Mann der Besatzung durch Überbordfallen, so wird von demjenigen, der den Unfall bemerkt hat, sofort mit lauter Stimme gerufen: „Mann über Bord!“

Der Posten an der Rettungsboje hat sofort diese Boje über Bord zu werfen und der wachhabende Offizier gibt die Kommandos „Rüttler klar“, „Alle Mann klar zum Manöver!“ Ist das Schiff in Fahrt, so wird dasselbe durch Stoppen und Rückwärtsgang der Maschine zum Stillstande gebracht, das Rettungsboot heruntergelassen und dasselbe durch Winkflaggen vom Mast des Schiffes nach dem Ort, wo der Mann oder die Boje sich befinden, dirigiert. In der Regel wird ein solcher Unglücksmensch schnell gerettet sein; auch wenn er nur wenig oder gar nicht schwimmen kann, denn in diesem Falle springen ihm fast immer tüchtige Schwimmer nach und bringen ihn an die Rettungsboje.

Eine gewisse Ausnahme von dem Dienstbetrieb machen zwei Tage der Woche, der Sonnabend und der Sonntag. Der Sonnabend Vormittag, an dem die militärischen Exerzitien ausgehen, ist an Bord eines Kriegsschiffes der Generalreinigung gewidmet, an welcher sich ausnahmslos die ganze Besatzung beteiligt. Mit Sand, Besen, Schrubber und Seife unter Zuhilfenahme von unglaublichen Mengen von Wasser wird das ganze Schiff von oben bis unten, innen und außen bearbeitet, als wenn es noch niemals Sauberkeit kennen gelernt hätte.

Bis Mittag dauert dieses Scheuerfest und am Nachmittag beginnt die Fortsetzung. Um 4 Uhr ist dies alles beendet und der Rest des Nach-

* die zum Anzünden der Pfeifen usw. gebraucht werden; Streichhölzer gibt es nicht.

mittags wird den Leuten zur Instandsetzung ihres äußeren Menschen zur Verfügung gestellt.

Der Sonntag ist der Tag des Herrn; er ist der Ruhe gewidmet und wird, soweit es die Verhältnisse gestatten, an Bord ebenso still gehalten, wie am Lande. Einer Musterung der Mannschaften in ihrem Sonntagsanzug durch den Kommandanten folgt dann der Gottesdienst. Auf allen Schiffen, auf denen ein Geistlicher sich nicht an Bord befindet, wird der Gottesdienst vom Kommandanten selbst oder einem älteren Offizier abgehalten. Es ist für diesen Zweck ein Predigtenbuch für beide Konfessionen an Bord. Dieses Buch enthält für jeden Sonntag eine kurze Predigt, die dann von dem Kommandanten oder dem, den Gottesdienst abhaltenden Offizier vorgelesen wird. Die Mannschaften bringen ihre Gesangbücher mit und unter Begleitung der Schiffskapelle oder eines Harmoniums werden die Choräle gesungen. Die Schiffe führen während des Gottesdienstes den Kirchenwimpel, einen weißen Wimpel mit rotem Kreuz über der Kriegsflagge. Gleich nach dem Gottesdienst beginnt die Freizeit.

Abb. Seite 28 unten

Abb. Seite 28 oben

Schiffsmaschinen und Kohlenversorgung der Kriegsschiffe

Es unterliegt wohl kaum einem Zweifel, daß sich, soweit die Fortbewegungsmöglichkeit der Kriegsschiffe in Frage kommt, eine großartige Umwälzung vorbereitet. Von der einfachen Niederdruckmaschine ist man zur Expansionsmaschine übergegangen, in der man durch die Ausnutzung des hochgespannten überhitzten Dampfes auf eine hohe Stufe der Vollkommenheit gelangt war. In wenigen Jahrzehnten kam dann die Dampfturbine zur Herrschaft, sie dominiert jetzt bei den Schnelldampfern der Handelsmarine ebenso wie bei den Schiffen und Fahrzeugen der Kriegsmarine, und heute wird schon ernstlich die Möglichkeit erwogen, für den Antrieb der größten und mächtigsten Schlachtschiffe die Verbrennungsmaschine als direkten Motor zu verwenden.

Während bei den Kolbenmaschinen der Dampf in den Zylindern die Kolben hin und her treibt und durch Übertragung vermitteltst Kolben und Plehelstange die Schraubenwelle und die Schrauben selbst zur Drehung bringt, während bei den Dampfturbinen der treibende Dampf direkt auf die Schaufelreihen der auf den Schraubenwellen sitzenden Turbinenkörper wirkt und so, die Wellen mit den Propellern drehend, Kolben, Schieber, Kolben- und Plehelstangen entbehrlich macht — fällt bei den Verbrennungsmotoren der Dampf als treibende Kraft ganz fort. Der flüssige Brennstoff wird in den Arbeitszylindern zur Verbrennung gebracht und die explosiven Verbrennungsgase wirken dabei auf die Kolben wie die Expansion des Dampfes.

Die Vorteile dieses Verbrennungssystems gegenüber dem Dampfbetrieb bestehen im Fortfall der Dampfkessel, der Dampfleitungsanlagen und der Heizkohlen. Hierdurch erfolgt wieder eine großartige Ersparnis an Raum und Gewicht, die für die Verstärkung der Waffen des Kriegsschiffes Verwendung finden könnte. Nebenbei fällt der geringere Bedarf an Personal nicht unerheblich ins Gewicht; die Schornsteine könnten verkleinert, ihre Zahl verringert werden und unter Umständen, wenn man dem Auspuff einen anderen Austrittsweg verschafft, könnten sie gänzlich fortfallen; man könnte in diesem Falle die schweren Geschütze mit einem viel günstigeren Bestreichungswinkel aufstellen und schließlich würde das lästige Kohlennehmen dann gänzlich entbehrlich; die Versorgung mit flüssigem Brennstoff würde sich durch Pumpen und Rohrleitung leicht und ohne das ganze Schiff zu verschmutzen, bewerkstelligen lassen. Mit einem Worte, es würde eine vollkommene Veränderung des Kriegsschiffbaues eintreten. Einstweilen ist dies alles noch Zukunftsmusik, die allerdings recht bald in greifbarer Nähe ertönen kann.

Die Kohlenversorgung in der deutschen Marine erfolgt fast ausnahmslos durch die westfälischen Kohlenzechen; im Auslande nehmen unsere Schiffe auch englische und andere Kohlen, wenn keine westfälischen Kohlen zu erhalten sind.

Die Kohlen werden an Bord in Kohlenbunkern untergebracht; die Arbeit des Kohleneinnehmens bezeichnet man in der Kriegsmarine kurzweg mit „Kohlen“. In der Handelsmarine gebraucht man auch den Ausdruck „Bunkern“.

So lange ein Schiff Kohlen übernimmt, ist es nicht gefechtsbereit, deshalb wird auch schon im Frieden angestrebt, daß das „Kohlen“ so wenig Zeit wie möglich in Anspruch nimmt und aus diesem Grunde ist dieser Dienstzweig, der ja eigentlich mehr eine Arbeit darstellt, zu einem sehr wichtigen Exerzitium geworden. Vermittelt der Dampfwinden, Torpedoheißmaschinen und anderer Heizeinrichtungen, die mit Elektrizität oder Dampf angetrieben werden, können oft 20 bis 30 Kohlen Säcke oder Körbe mit einem Male hochgezogen und an Bord befördert werden. Die Hauptarbeit fällt hierbei den Leuten zu, die in den Kohlenpräähmen (Rähnen) die Säcke und Körbe zu füllen haben. Unsere Linienschiffe und großen Kreuzer haben es soweit gebracht, daß einige von ihnen 400 bis 500 Tonnen, das sind 8000 bis 10 000 Zentner, in der Stunde übernehmen und ordnungsmäßig in die Bunker bringen oder „verstauen“ können. Solch ein großartiges Resultat kann natürlich nur erreicht werden, wenn alle an Bord befindlichen Persönlichkeiten sich mit allen Kräften an dem Kohlenfest, wie man diese Arbeit wohl scherzweise nennt, beteiligen. Es wetteifern die einzelnen Schiffe miteinander und auf diesen wieder die Mannschaften der einzelnen Seiten. Der erste Offizier, welcher das Ganze leitet, sorgt durch zweckentsprechende Anordnung dafür, daß bei diesem Wettarbeiten durchaus ehrlich und unparteiisch verfahren wird. Die Mannschaft kann bei der Arbeit rauchen und die Schiffsmusik spielt die lustigsten Weisen dazu. Der Flottenchef läßt sich durch Signale stündlich von jedem einzelnen Schiff die Menge der übernommenen Kohle melden und da diese Signale von allen Schiffen abgelesen werden, so wird hierdurch der Wett-

Abb. S. 34 unten links

eifer immer reger. Donnernde Hurras verkünden, wann ein Schiff mit der Arbeit fertig ist und doppelt groß ist die Freude, wenn hierbei ein Rekord erzielt wurde.

Nach dem Kohlen folgt zunächst eine gründliche Reinigung der Mannschaften und darauf des Schiffes. Zur Belohnung läßt der Kommandant dann die siegende Mannschaft — soweit es möglich ist — ans Land auf Urlaub gehen; vorher gibt es noch eine Extraration als Verpflegung und manchmal auch Bier.

Abb. Seite 25 oben

Die Torpedowaffe

Der Begriff „Torpedo“ wird von Laien vielfach mißverstanden und deshalb auch mißbraucht. Viele bezeichnen hiermit das Torpedoboot und wieder andere jede unterseeische Sprengmine. Der Torpedo ist aber ein Geschöß, mit eigener Maschinenkraft versehen, welches verfeuert von den Schiffen, den Torpedobooten und Unterseebooten, seinen Weg im Wasser mit eigener Fortbewegungskraft bis zum Ziele zurücklegt.

Der Torpedo, oder auch Fischtorpedo genannt, ist eine Erfindung der Neuzeit. In früheren Seekriegen: im Unabhängigkeitskriege der Vereinigten Staaten von Nordamerika gegen England, im Sezessionskriege der Vereinigten Staaten und im Krimkriege wurden immer nur Seeminen zum Angriff und zur Verteidigung verwendet. Dagegen wurde der Torpedo im russisch-japanischen Seekriege zum ersten Male gründlich ausprobiert. Die Erfahrungen, welche man in diesem Kriege mit der Wirkung der Torpedos und Seeminen machte, haben zu einer einschneidenden Änderung beim Bau von großen Schlachtschiffen und Panzerkreuzern geführt.

Von dem Engländer Whitehead im Jahre 1864 erfunden und anfangs sehr geheim gehalten, ist das Geheimnis nach und nach durch Ankauf der Patente in alle Marinen übergegangen. Unsere Marine stand mit der Entwicklung und Ausbildung dieser Waffe längere Zeit an der Spitze aller Seemächte. Dies war zum größten Teil das Verdienst des damaligen Korvettenkapitäns Tirpitz, des heutigen Staatssekretärs des Reichsmarineamtes; er stand jahrelang an der Spitze des Torpedowesens und ist für die Entwicklung desselben geradezu bahnbrechend gewesen.

Der Torpedo hat eine zigarrenförmige Form, ist aus Stahlblech hergestellt, hat eine Länge von zirka 3 Meter und ein Gewicht von zirka 650 Kilogramm, der Durchmesser an der stärksten Stelle entspricht der Innenweite der Lanzierrohre und ist auf den verschiedenen Schiffen und Booten verschieden, er schwankt zwischen 45 und 54 Zentimeter. Die Torpedos haben in ihrem vorderen Ende eine Zündvorrichtung und die Schießwolladung; am hinteren Ende Horizontal-, Vertikalruder und zwei Bronzeschrauben, letztere für die Fortbewegung; diese erfolgt durch eine

Abb. S. 45 und S. 48

Abb. Seite 42 oben

Abb. Seite 45 oben

Abb. Seite 42 unten

im Innern untergebrachte Pressluftmaschine. Der Torpedo wird aus sogenannten Lanzierrohren ins Wasser geschleudert; seine eigene Maschinenkraft tritt in Tätigkeit, sowie er das Lanzierrohr verläßt; sie bietet dem Torpedo die Möglichkeit, in gleichmäßiger Tiefe und mit geradem Kurse, was durch besondere feinmechanische Einrichtungen erreicht wird, eine Laufstrecke von weit über 6000 Meter zurückzulegen. Die Lanzierrohre auf den Torpedoboote sind über Wasser gelegen und sind schwenkbar, man nimmt also die Schußrichtung bei diesen Fahrzeugen mit dem Rohre durch eine Visiereinrichtung; das Heraus schleudern der Torpedos wird hier durch eine Pulverpatrone bewirkt. Die Lanzierrohre bei den Schiffen und Unterseebooten dagegen liegen unter Wasser und sind fest eingebaut, hier muß die Schußrichtung mit den Schiffen und Unterseebooten selbst genommen werden und hier geschieht das Abfeuern und Heraus schleudern durch Pressluft.

Beim Stoß eines scharf geladenen Torpedokopfes gegen ein Ziel bringt die Zündvorrichtung die Schießwolladung zur Explosion, durch deren Wirkung der Torpedo selbst zu Atomen zertrümmert, das getroffene Ziel aber fast immer eine schwere Verletzung erhalten wird; verfehlt der scharf geladene Torpedo sein Ziel, so öffnet sich nach Ablauf einer bestimmten Strecke ein Ventil, der Torpedo läuft voll Wasser und versinkt; dies ist durchaus notwendig, weil ein scharf geladener Torpedo schwimmend ja immer eine große Gefahr für die Schifffahrt bilden würde.

Bei Friedensübungen werden die Laufzeiten des Torpedos durch eine besondere Einrichtung so geregelt, daß die Tätigkeit der Pressluftmaschine nach einer bestimmten Zeit aufhört und hierdurch der Torpedo gezwungen wird, seine Vorwärtsbewegung einzustellen. Infolge des ihm innewohnenden Auftriebes kommt er mit der letzten Kraft seiner Vorwärtsbewegung mit einem Sprunge an die Oberfläche und bleibt dort schwimmend liegen, bis er vom Fangboot aufgenommen und wieder an Bord des schießenden Schiffes u. s. w. zurückgebracht wird. Dort wird er übergenommen, neu reguliert und bei Bedarf wieder zur Übung verfeuert. Die schießenden Torpedoboote und Unterseeboote fangen ihre abgeschossenen Torpedos meistens selbst ein. Leider kommt es ja auch manchmal vor, daß der Torpedo anders will, wie sein Meister, dann fährt er wohl, anstatt an die Oberfläche zu kommen, mit Fahrt nach unten und bohrt sich oft metertief in den schlammigen Grund des Meeres ein. In diesem Falle gibt es eine Sucharbeit oft von mehreren Tagen für die Suchboote und Taucher, eine Arbeit, die namentlich im Winter und bei schlechtem Wetter meist recht anstrengend und störend ist. Ja, es kommt auch vor, daß der ausgerissene Torpedo überhaupt nicht wiedergefunden wird, dies ist in Anbetracht des hohen Preises von etwa 12000 Mark und der vielen unvermeidlichen Schererei immerhin recht unangenehm.

Die Übungstorpedos werden nach festen und bewegten Scheiben, bei Tage und während der Nacht, und manchmal auch direkt gegen die großen Schiffe der Flotte selbst verfeuert. Im letzten Falle haben sie einen mit Luft gefüllten Blechkopf, der sich beim Stoß gegen das Schiff langsam zusammenschiebt und so als Puffer wirkt ohne das Schiff selbst zu verletzen. Damit man in der Nacht einen zur Übung verschossenen Torpedo

Abb. Seite 45 unten
links und Seite 48

Abbildung Seite 46

wiederfindet, ist er mit Phosphorkalzium versehen, welches ausfließend im Wasser mit flackerndem Lichte brennt und so die Stelle des schwimmenden Torpedos bezeichnet.

Obgleich der Dienst auf den Torpedoboote, den Unterseebooten und namentlich in den Fangbooten während der Schießübungen besonders anstrengend und auch für viele recht verantwortungsvoll ist (oft arbeiten die Leute in den Fangbooten bei kaltem und nassem Wetter bis zu den Knien im Wasser), so tun die Mannschaften diesen Dienst doch immer gerne, und zwar gerade, weil sie alle eine große Verantwortung tragen; sie kommen sich dadurch gehoben vor und leisten immer das Menschenmögliche.

Nachdem die Leute bei den Torpedodivisionen am Lande infanteristisch ausgebildet sind, kommen sie auf die Schultorpedoboote. Diejenigen, welche sich hier durch Intelligenz und Tüchtigkeit hervortun, werden dann später als Rohrmeisteraspiranten auf das Torpedoschulschiff — zurzeit das alte Linienschiff „Württemberg“ — nach Würwick kommandiert, wo sie praktischen und theoretischen Unterricht erhalten. Nach ziemlich schwerer Prüfung werden sie zum Rohrmeister ernannt und dann auf die Schiffe und Fahrzeuge kommandiert.

Hier haben sie ein Lanzierrrohr und dessen Bedienungsmannschaft unter sich und feuern im Kriege und bei Schießübungen im Frieden den Schuß ab; auf den Torpedoboote nehmen sie selbst die Zielrichtung „mit“ und auch „ohne den Zielapparat“.

Torpedoboote und ihre Besatzungen

Im Gegensatz zu den Unterseebooten, die nur am Tage kämpfen können, werden die Torpedoboote während der Nachtzeiten die besten Aussichten auf Erfolg haben; denn die Hauptbedingung eines Erfolges für diese Fahrzeuge ist immer, möglichst vom Feinde ungesehen, soweit an denselben heranzukommen, daß der Torpedoschuß auch Aussicht auf Treffwahrscheinlichkeit hat und hierfür bietet eine dunkle, mond- und sternlose Nacht die besten Aussichten. Die Ausbildung der Torpedobootebesatzungen erstreckt sich dementsprechend darauf, diese Aussichten auszunutzen. Ein scharfes Auge, welches gewöhnt ist, das Dunkel der Nacht bei schäumender See, bei Regen, Sturm und Unwetter zu durchdringen; absolute Seefestigkeit; ein gestählter Körper, der die Unbilden der Witterung und der See zu ertragen vermag; Nerven, die im entscheidenden Moment nicht versagen und eine Entschlußfähigkeit, die imstande ist, innerhalb Sekunden die Situation zu erfassen und dementsprechend zu handeln, — das sind die Eigenschaften, welche für den Kommandanten und einen Teil der Besatzung solcher Fahrzeuge als Vorbedingung unerläßlich sind. Wenn auch solche Eigenschaften zum Teil schon vorhanden sind, werden sie in der Hauptsache doch erst durch eine lange harte Friedensarbeit errungen werden können. Es gibt an keiner anderen Stelle, weder in der Armee noch in der Marine ein Kommando, in welchem an das Verantwortungsgefühl, an die Selbständigkeit und Entschlußfähigkeit eines Offiziers solche Anforderungen gestellt werden, wie an den Kommandanten eines Torpedobootes. Trotzdem der Dienst schwer und die Strapazen oft recht groß sind,

drängen sich Offiziere und Mannschaften immer zu einem Kommando bei der Torpedowaffe, es reizt sie die Gefahr und die Verantwortung und außerdem kann auf den Torpedobooten der stramme Dienst nicht so durchgeführt werden, wie auf den großen Schlachtschiffen; deshalb haben die Leute auch keine Gewehre, sondern nur Seitengewehre und Revolver.

Die Unterseeboote

Die Lösung des Problems der unterseeischen Schiffahrt ist erst ganz neuerdings gelungen. Die Verwirklichung der Idee, für den Unterseekampf eine brauchbare Angriffswaffe herzustellen, ist eine Errungenschaft der allerneuesten Zeit, deshalb ist es auch hier am Platze, etwas näher auf diese moderne Angriffswaffe, das Unterseeboot, einzugehen, zumal der Dienst auf diesen Fahrzeugen zweifellos immer mit außergewöhnlichen Anstrengungen und gewissen Gefahren verknüpft ist.

Das heutige moderne Unterseeboot ist allgemein das sogenannte Tauchboot, ein Fahrzeug, welches eine doppelte Umwandlung, also eine Innen- und eine Außenhaut besitzt. In den Raum zwischen Innen- und Außenhaut wird das zur Beschwerung des Bootes für das Untertauchen notwendige Tauchwasser eingelassen. Die Unterseeboote haben zwei verschiedene Fortbewegungsmaschinen, eine Motoranlage für die Fahrt an der Oberfläche des Wassers und eine elektrische, mittelst Akkumulatoren betriebene Maschine für die Unterwasserfahrt. Die Elektrizität wird hergestellt während der Fahrt an der Oberfläche durch eine kleine Dynamomaschine und aufgespeichert in Akkumulatoren. Alle an Bord befindlichen Hilfsmaschinen werden elektrisch betrieben; die Akkumulatoren beanspruchen, weil sie in großer Zahl vorhanden sein müssen, viel Raum und stellen eine große Gewichtsbelastung dar.

Das Untertauchen der Boote geschieht, nachdem die Vorbereitungen hierzu getroffen sind, während der Fahrt mit Hilfe von Seitenrudern, einer Art von horizontal liegenden und beweglichen Flossen, die paarweise hinten und vorne an den Außenseiten des Bootes angebracht sind, derart, daß das beim Vorwärtsfahren gegenströmende Wasser gegen die geneigten Ebenen der Seitenruder drückt und so den Bug des Bootes nach unten und das Heck nach oben preßt. Die Fahrt unter Wasser auf der gewünschten Tauchtiefe, die man an Tiefenmanometern genau ablesen kann, geschieht ebenfalls mit Hilfe der Seitenruder, die sich hierbei andauernd hin und her bewegen wie bei einem Fisch die Seitenflossen.

Damit die untergetauchten Unterseeboote auch imstande sind, die Oberfläche übersehen zu können, sind sie mit langen stählernen Sehrohren ausgerüstet, die fest mit den Booten verbunden und so eingerichtet sind, daß sie teleskopartig zusammengeschoben und auseinandergezogen werden können; dies geschieht auf unseren Booten mit Hilfe einer kleinen elektrischen Maschine. Am obersten Ende der Sehrohre, welche beim untergetauchten Boot noch gerade über die Oberfläche des Wassers hinausragen, befindet sich ein Spiegelapparat, der das gespiegelte Bild von einem Sektor des Horizontes — so wie wir ihn beim Sehen mit unserem Auge erfassen — in das Innere der hohlen stählernen Sehrohre hineinwirft. Hier wird dieses Bild durch eine sinnreiche Anordnung von Pris-

Abbildung Seite 83

Abb. Seite 83 oben

Abb. Seite 83 unten

men im Innern der Sehrohre bis in das Auge des unten im Boote befindlichen Beobachters reflektiert, so daß also derselbe imstande ist, bis zu einer Tauchtiefe von 7 bis 8 Metern einen bestimmten Teil des Horizontes zu übersehen. Will der Beobachter einen anderen Teil des Horizontes beobachten, dann dreht er die Sehrohre entsprechend. Dieser äußerst sinnreichen Einrichtung haftet leider noch eine Reihe von Übelständen an, welche die Kriegsbrauchbarkeit der Unterseeboote immer noch ungünstig beeinflussen. Zunächst können diese Boote nur am Tage etwas sehen und auch nur dann, wenn das Wetter und der Seegang verhältnismäßig günstig sind, infolgedessen ist ihre Gefechtsmöglichkeit absolut nur für den Tageskampf und gutes Wetter vorhanden. Eine Reihe von Unglücksfällen läßt sich auf die Beschränkung des Gesichtsfeldes beim Unterwasser-Fahren zurückführen.

Die Unterseeboote haben hinten und vorn ihre Torpedoausstoßrohre, meistens je zwei. Die Größe der Fahrzeuge schwankt zwischen 200 und 500 Tonnen; ihre Geschwindigkeiten sind für die Kriegszwecke noch nicht ganz ausreichend; sie laufen unter Wasser fahrend bis zu 11 Seemeilen und an der Oberfläche bis zu 15 Seemeilen; das sind 20 bzw. 28 Kilometer in der Stunde; man hofft, in Zukunft diese Geschwindigkeiten noch steigern zu können. Die Stärke der Besatzung beziffert sich auf zwanzig bis fünfundzwanzig Köpfe.

Der Dienst auf den Unterseebooten ist wohl der schwerste, den es in der Kriegsmarine gibt. Die Mannschaft leidet, wenn das Boot untergetaucht fährt, unter zu geringer Bewegungsfreiheit, Feuchtigkeit und übergroßer Anspannung der Nerven; fährt es an der Oberfläche, so gehen schon bei geringem Seegang die Wellen über das Fahrzeug hinweg und müssen dann sämtliche Niedergänge geschlossen werden. Die Boote rollen sehr im Seegang und die Art der Unterbringung und Verpflegung der Offiziere und Mannschaften läßt wegen der beschränkten Räumlichkeiten und der sonstigen eigentümlichen Verhältnisse manches zu wünschen übrig. Zu alledem kommt noch, daß jeder Mann genau weiß, daß hier Bedienungsfehler und geringe Versehen beim Beobachten der zahlreichen Apparate und Instrumente während der Unterwasserfahrt leicht schlimme Folgen, ja unter Umständen Katastrophen nach sich ziehen können. Aus all diesen Gründen werden Offiziere und Mannschaften immer nur freiwillig auf diese Fahrzeuge kommandiert und es ist gewiß ein schönes Zeichen, daß sich immer viel mehr Freiwillige für diese Fahrzeuge melden, wie Verwendung finden können.

Im Seekriege sind die Unterseeboote noch nicht ausprobiert. Die Erfahrung, die man in den Manövern mit ihnen gemacht hat, lassen erkennen, daß diese Fahrzeuge, besonders wenn sie nicht vereinzelt, sondern in Scharen angreifen, sicherlich schöne Erfolge erringen können. Nerven und frischen, fröhlichen Wagemut für solche Angriffe besitzen unsere Offiziere und Mannschaften ausreichend.

Leider ist unsere Marine auch nicht gänzlich von Unglücksfällen beim Unterseebetrieb verschont geblieben. Am 17. Januar 1911 kamen bei einer Tauchübung auf dem Unterseeboot U 3 zwei Offiziere und ein Mann ums Leben; sie erstickten im Turme des gesunkenen Bootes, aus dem man sie

Abbildung Seite 47

trotz der größten Anstrengung von seiten der Rettungsmannschaften nicht rechtzeitig befreien konnte; alle übrigen in dem Boote befindlichen Leute, 28 an der Zahl, konnten gerettet werden.

Zurzeit besitzen wir in unserer Marine mehr wie zwanzig fertige Unterseeboote; eine weitere Zahl befindet sich im Bau. Alle deutschen Unterseeboote sind kriegsbrauchbar, was verschiedene andere Seemächte von ihren Booten nicht behaupten können. Wir haben uns nicht auf kostspielige langjährige Versuche eingelassen, sondern aus den Erfahrungen anderer Seemächte gelernt und Nutzen gezogen; hierdurch haben wir viel Geld gespart und sind nicht von so vielen Unglücksfällen heimgesucht worden, wie andere große Seemächte, die dabei viele Verluste an Material und Menschenleben zu beklagen hatten.

Inspizierung

In der Flotte weiß der Geschwaderchef auch ohne das Resultat einer lange vorher angesagten Besichtigung ziemlich genau, was der Kommandant und die Besatzung eines jeden, ihm unterstellten Schiffes zu leisten imstande sind; durch gelegentliche unangemeldete Besichtigungen hat er im Laufe der Monate schon ein ziemlich scharfes Bild hiervon gewonnen. Aber die großen alljährlich einmal stattfindenden, lange vorher angesagten Inspizierungen, die sich für jedes einzelne Schiff einschließlich der Schießübungen auf die Dauer von mehreren Tagen erstrecken, bei denen der Inspizierende sich eine genaue Anschauung verschafft von dem Stand der Ausbildung der gesamten Besatzung einschließlich der Offiziere, von dem Stande der Disziplin, der Sauberkeit und der Ordnung des Schiffes, von der Gefechts- und Schießleistung, kurzum von allem, was es zu besichtigen und zu beurteilen gibt, sind notwendig, schon allein der Mannschaft wegen und um den Wettstreit zwischen den einzelnen Schiffen anzuregen. Außerdem wird sich der Inspizierende durch eine solche gründliche Besichtigung ein einwandfreies Urteil bilden können über die Handhabung des Dienstes durch den Kommandanten und über die Leistungen und Befähigungen der einzelnen Offiziere und der Mannschaften in allen Dienstzweigen. Einige Zeit vor einer solchen Inspizierung reicht der Kommandant dem Geschwaderchef ein Programm mit einer von ihm entworfenen Gefechtsidee ein. Dieses Programm muß so eingeteilt und so erschöpfend sein, daß der Vorgesetzte in richtig bemessenen Zeitabschnitten in den Stand gesetzt wird, auch tatsächlich alles und jedes zu sehen.

Die Tage vor einer solchen großen Inspizierung sind immer recht ungemütlich. Das Programm wird mehrere Male durchgeübt und hierbei vertritt der Kommandant die Stelle des Inspizierenden. Alles geht gut; dort wo es noch hapert beim kleinen Dienst, wird fleißig nachgeübt. Zum Schluß bleibt nur noch das große Mal-, Reinschiff- und Puckfest. Auch dies ist

schließlich überwunden. Der erste Offizier und die Detail-Deckoffiziere sind fast an den Rand ihrer Kräfte gekommen! Nur noch eine Nacht, dann kann's losgehen! Wenn nur der Himmel ein Einssehen hat und ein einigermaßen gutes Wetter beschert! so betet ein jeder an Bord vom Kommandanten bis zum jüngsten Matrosen. Vor dem Ausfall der Besichtigung hat kein Mensch an Bord Sorge.

Der große Tag bricht an! Der Himmel strahlt im schönsten Blau, heitere Gesichter überall! Das Schiff blüht innen und außen, Flagge und Gösch wehen lustig im Winde. Die Mannschaft steht im sauberen Anzuge, divisionsweise angetreten; die Offiziere dem Dienstalder nach geordnet am Fallreep; die Sicherheitswache auf dem rechten Flügel. Der Kommandant und Bootsmann sowie die Fallreepgäste stehen bereit, den Inspizierenden zu empfangen.

Jetzt kommt der Inspizierende mit seinem Stabe im Admiralsboot längsseit. „Stillgestanden!“ Die Wache präsentiert, der Bootsmann pfeift die Seite, die Trommelwirbel ertönen! Der Kommandowimpel geht hernieder und die Admiralsflagge steigt am Mast langsam empor. Se. Excellenz tritt über das Fallreep, begrüßt den Kommandanten, nimmt den Rapport entgegen und schreitet dann, gefolgt von den Mitgliedern seines Stabes an der Sicherheitswache und dem Offizierkorps vorbei. Der Kommandant nennt dem Admiral die Namen seiner Offiziere und dann treten diese zu ihren Mannschaften, deren Besichtigung vorgenommen wird. Das Aussehen der Leute ist prächtig: frisch, gut genährt, sauber und adrett angezogen und stramme militärische Haltung! Mit Wohlgefallen gleitet das Auge des Inspizierenden über die schmucken Leute. Da, halt! „Wie heißt der Mann?“ Mit dieser Frage wendet sich Se. Excellenz an den Divisionsoffizier. „Meyer, Euere Excellenz!“ erfolgt prompt die Antwort. „Woher kommt der Mann, Herr Oberleutnant?“ „Aus Westfalen, Euere Excellenz!“ So, so. Auch weitere Fragen des Inspizierenden nach dem Zivilberuf, der Religion des Mannes, nach seiner Dienstzeit beantwortet der fixe Divisionsoffizier prompt. Der Admiral lächelt im stillen und denkt wohl an seine Leutnantszeit; er ist aber durch das Verhalten des Divisionsoffiziers angenehm berührt und stellt bezüglich der Richtigkeit der Antworten weiter keine Probe auf's Exempel! Auf solche Fragen ist ein jeder Offizier und Unteroffizier vorbereitet; durch den langen Verkehr mit jedem einzelnen Manne lernen sie jeden genau kennen.

Bei der Mannschaftsbesichtigung werden einzelne Leute von dem Inspizierenden bezeichnet, diese müssen ihre Kleider oder ihre Handwaffen oder die Hängematten herbeiholen, deren Zustand dann von Mitgliedern des Geschwaderstabes einer genauen Prüfung und Beurteilung unterzogen wird. Nach der Besichtigung der Mannschaften geht der Inspizierende, geführt von dem Kommandanten, durch alle Räume des Schiffes, dies nimmt auf einem Linienschiffe oder großen Kreuzer, je nach der Art der Besichtigung, einen langen Zeitraum in Anspruch. Darauf folgen die verschiedenen Exerzitien am Geschüs, mit dem Gewehr, Dienstunterricht, Schiffskunde, Bootsdienst usw., so daß einschließlic der Mittagspause der erste Tag der Besichtigung bald zu Ende geht.

Am zweiten Tage geht das Schiff mit dem Inspizierenden in See; ein

zweites Schiff, welches beim Gefechtsbild den Feind darstellen soll, folgt. Während der Ausfahrt aus dem Hafen wird die Vorbereitung für das Gefecht getroffen und darauf folgt „Klar Schiff“ zur Übung. Der Kommandant übernimmt das Kommando und führt das Gefecht mit dem Gegner. Es wird mit Salutkanuschen gefeuert; alle Phasen des Fern-, des Passier- und des Nahgefechtes werden durchgemacht und alle Ereignisse, die im Einzelgefecht eintreten können, werden durchgearbeitet. Der Ausfall von Offizieren wird besonders hierbei bevorzugt und es ist wohl schon vorgekommen, daß am Schlusse einer solchen Inspizierung der jüngste Leutnant die Führung des Schiffes hatte. Alles wird vorgeführt: Ausfall von Mannschaftern auf allen möglichen Stellen, Feuer, Lecke, Kollisionen, Torpedotreffer, Zerschneiden von wichtigen Einrichtungen, besonders der Befehlsübermittlungsapparate, werden markiert und die Maßnahmen zur Beseitigung, Ersatz und Abhilfe werden gründlich geprüft.

Nachdem so ziemlich alle Offiziere und sonstige wichtige Persönlichkeiten des Schiffes „getötet“, das Schiff leck und halb verbrannt ist und die Greuel des Kampfes ihren Gipfelpunkt erreicht haben, kommt der Schluß! Das Schiff sinkt! Was geschieht zur Rettung der Überlebenden? — Verge-
rolle!

„Die Kritik!“ — Zunächst muß der Kommandant selbst den Verlauf des Gefechtes schildern, seine Maßnahmen und Befehle begründen und Kritik an dem Verhalten seiner Untergebenen üben; dann kommt die Superkritik des Inspizierenden selbst. In den meisten Fällen werden sich seine Auslassungen mit denen des Kommandanten decken, aber — es kann auch manchmal anders kommen und dann ist es meistens recht unangenehm für den letzteren. Das Schiff fährt zurück in den Hafen; es ist an der Boje festgemacht. Die Besatzung wird auf das Achterdeck gerufen und jetzt spricht der Inspizierende sich über alles aus, was er gesehen und gehört hat im Laufe der beiden Inspizierungstage. Die Augen der Leute erweitern sich förmlich, je weiter die Rede des Admirals geht und als er zum Schluß sagt: „es war mir eine Freude, dies Schiff und diese Besatzung in einem so vorzüglichen Zustande gesehen zu haben!“ da klopft einem jeden das Herz und stolz richtet er sich hoch in dem Bewußtsein, daß auch er, wenn auch nur in bescheidenem Maße dazu beigetragen hat, daß die Inspizierung so gut verlaufen ist.

Der Admiral mit seinem Stabe verläßt das Schiff; dasselbe Zeremoniell wie bei seiner Ankunft! Die Admiralsflagge geht hernieder und der Kommandowimpel steigt lustig flatternd empor. Die Mannschaft bekommt Freizeit und Landurlaub. Die Offiziere versammeln sich bei ihrem Kommandanten in dessen Kajüte zu einem Glase Sekt und freudigen Herzens dankt hier der Meister, wie er von seinem Offizierkorps genannt wird, seinen Gehilfen!



Se. Majestät der Kaiser auf der Kommandobrücke seiner Yacht „Hohenzollern“



©. M. der Kaiser mit den Offizieren des früheren Stollenflaggschiffes „Deutschland“



©. M. S. „Deutschland“. Linienſchiff, 13200 Tonnen; 19 Seemeilen Geſchwindigkeit



Bernard, Stiel

... einen Moment darauf blüht und donnert es von allen Schiffen ...
„Kaiserfahut!“



Stenard, Stiel

Die Stotillen in Feuerlee



Phot. D. Reich

S. M. S. „Hohenzollern“ an den St.-Pauli-Landungsbrücken in Hamburg



Renard, Kiel

Der Kaiser überzeugt sich durch gelegentliche Besichtigungen von den Fortschritten



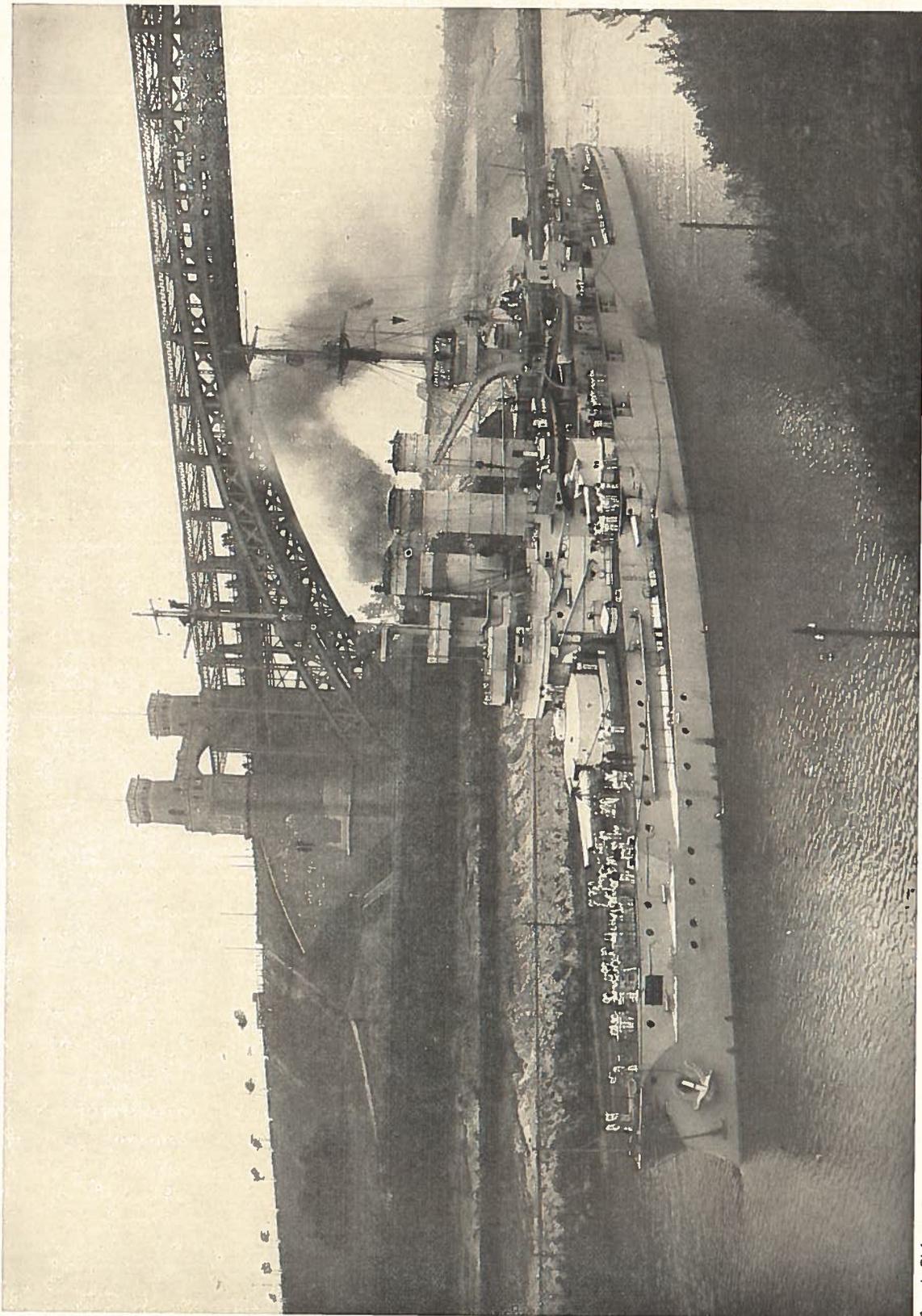
Phot. D. Reich

Der kleine Kreuzer „Leipzig“ im Hamburger Hafen



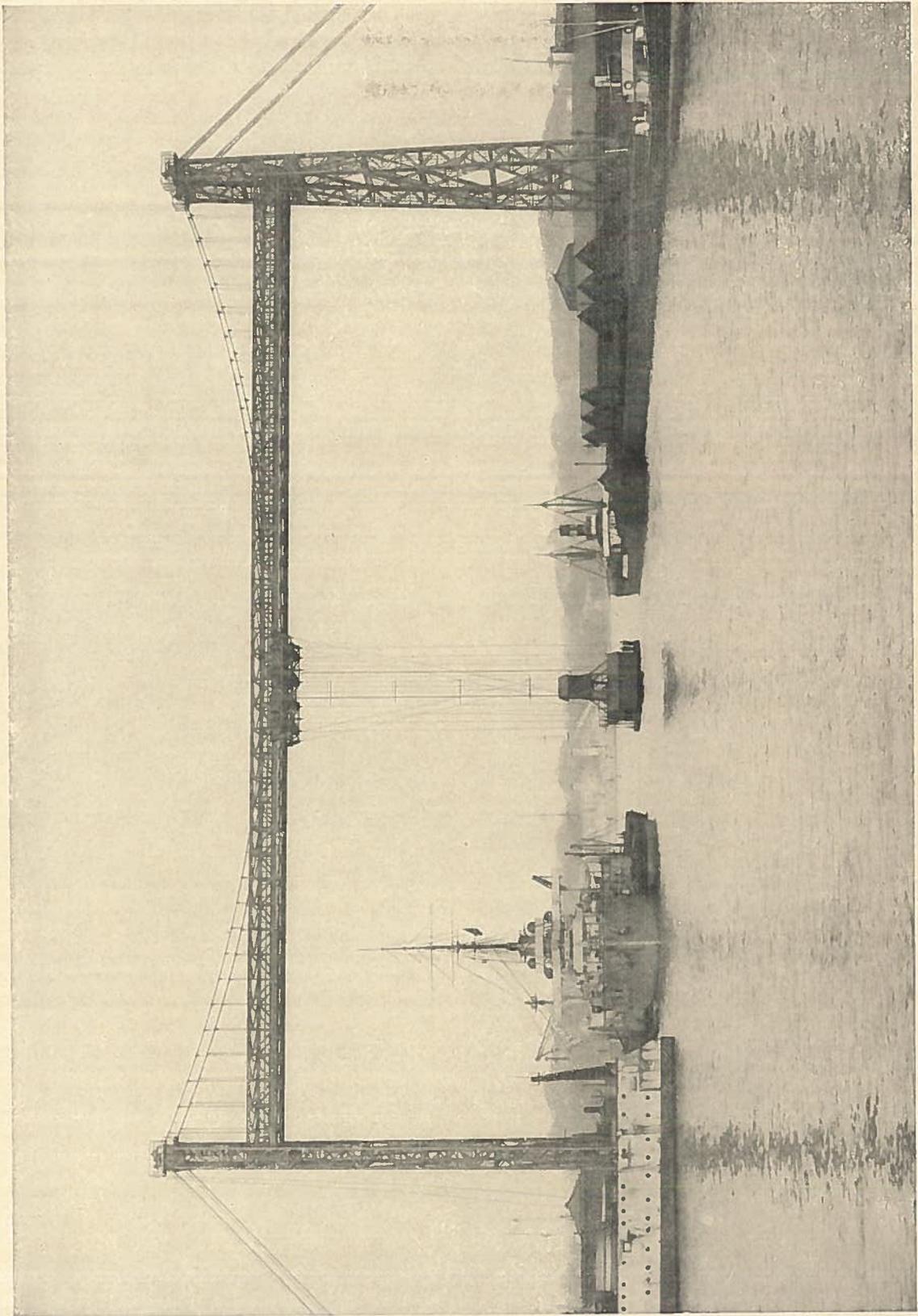
Phot. D. Reich

Der neue große Kreuzer „Moltke“ verläßt die Werft von Blohm & Voß zur Probefahrt

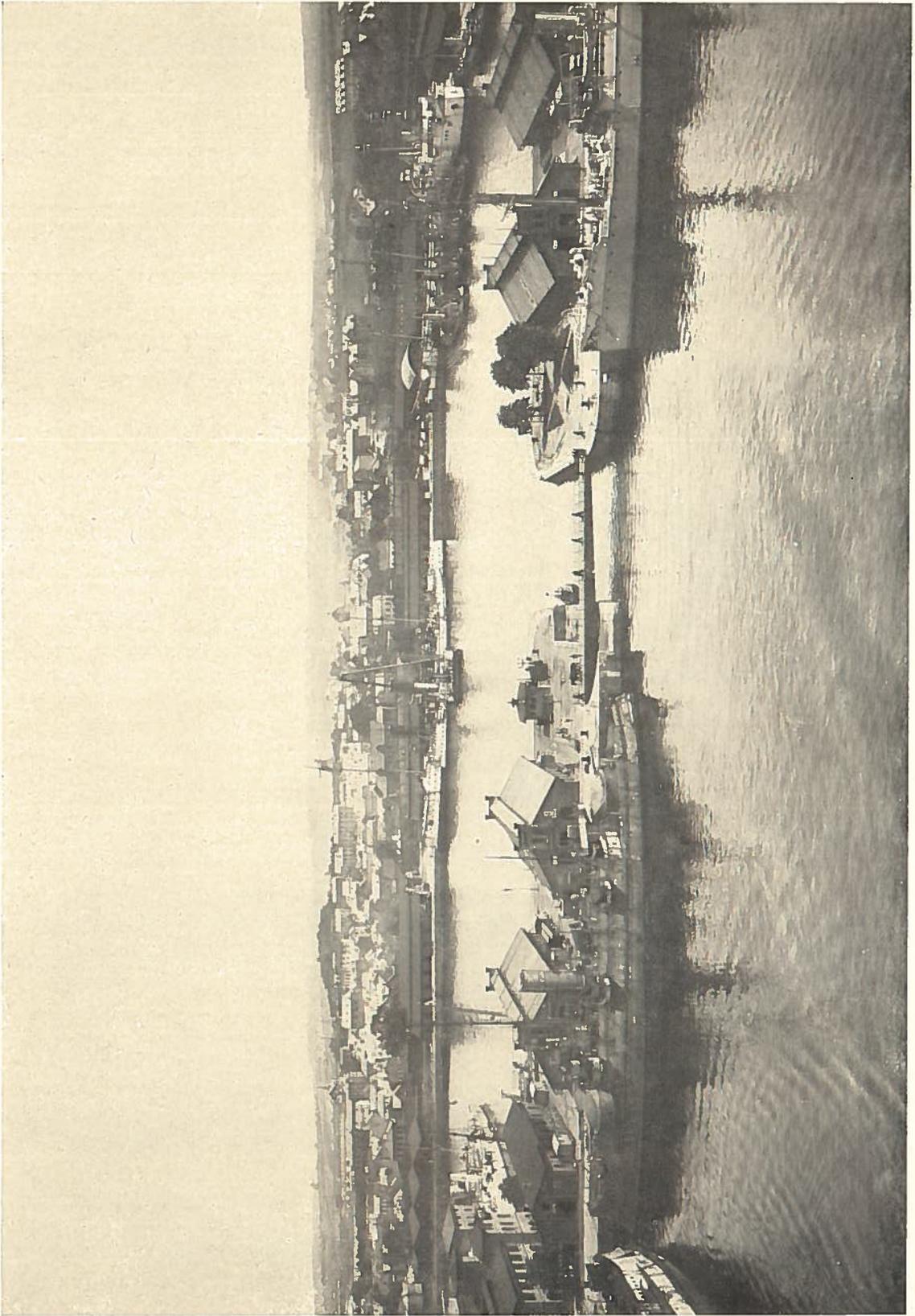


Renard, Nief

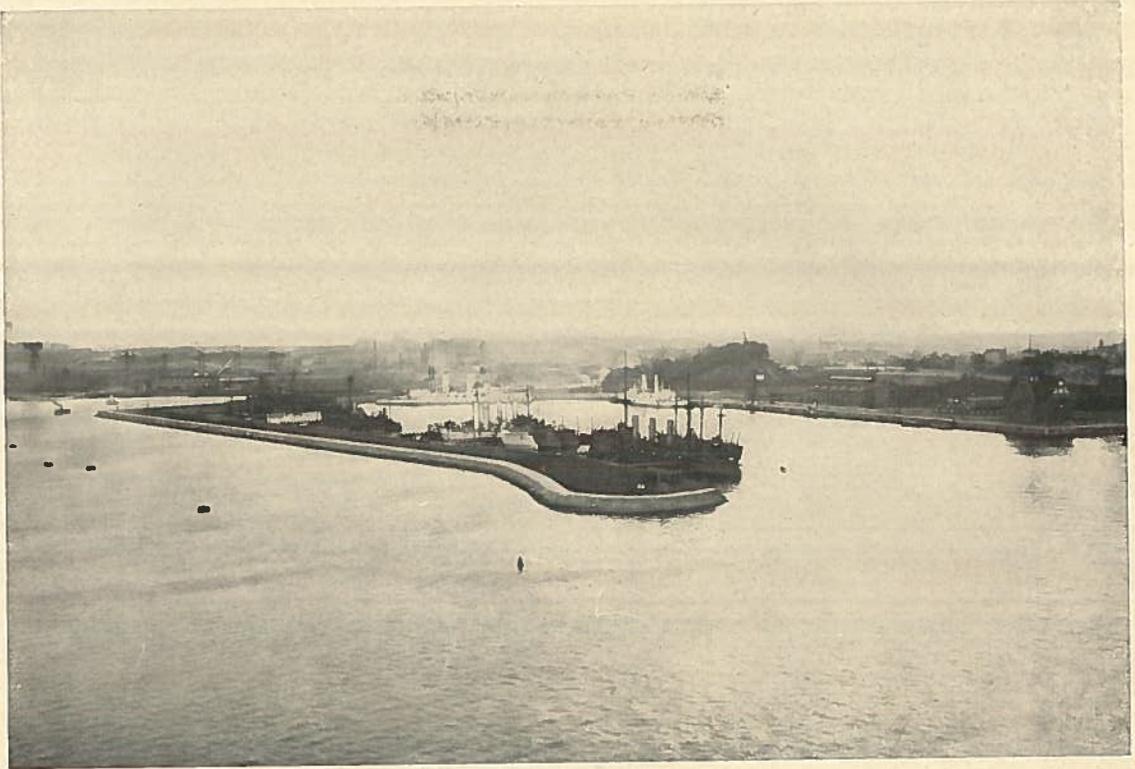
Ein Dampfschiff passiert den Kaiser-Wilhelm-Kanal



Die Schwebefähre im Kieler Hafen über der Einfahrt; links ein Großkampffschiff



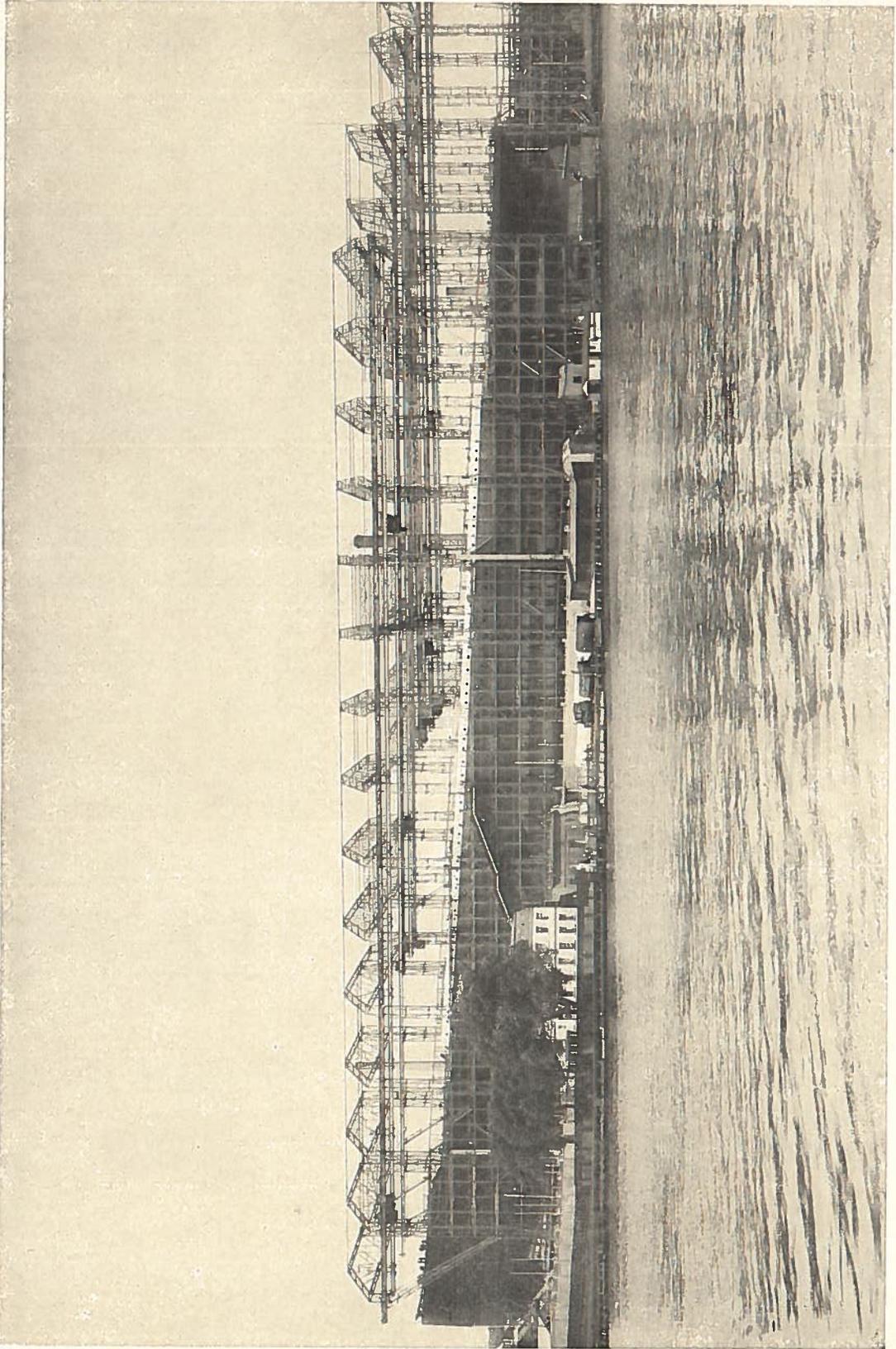
Kaiserliche Werft in Kiel: Ausrüstungshafen mit Durchfahrt zum Bauhafen; im Hintergrund das Dorf Ellerstedt



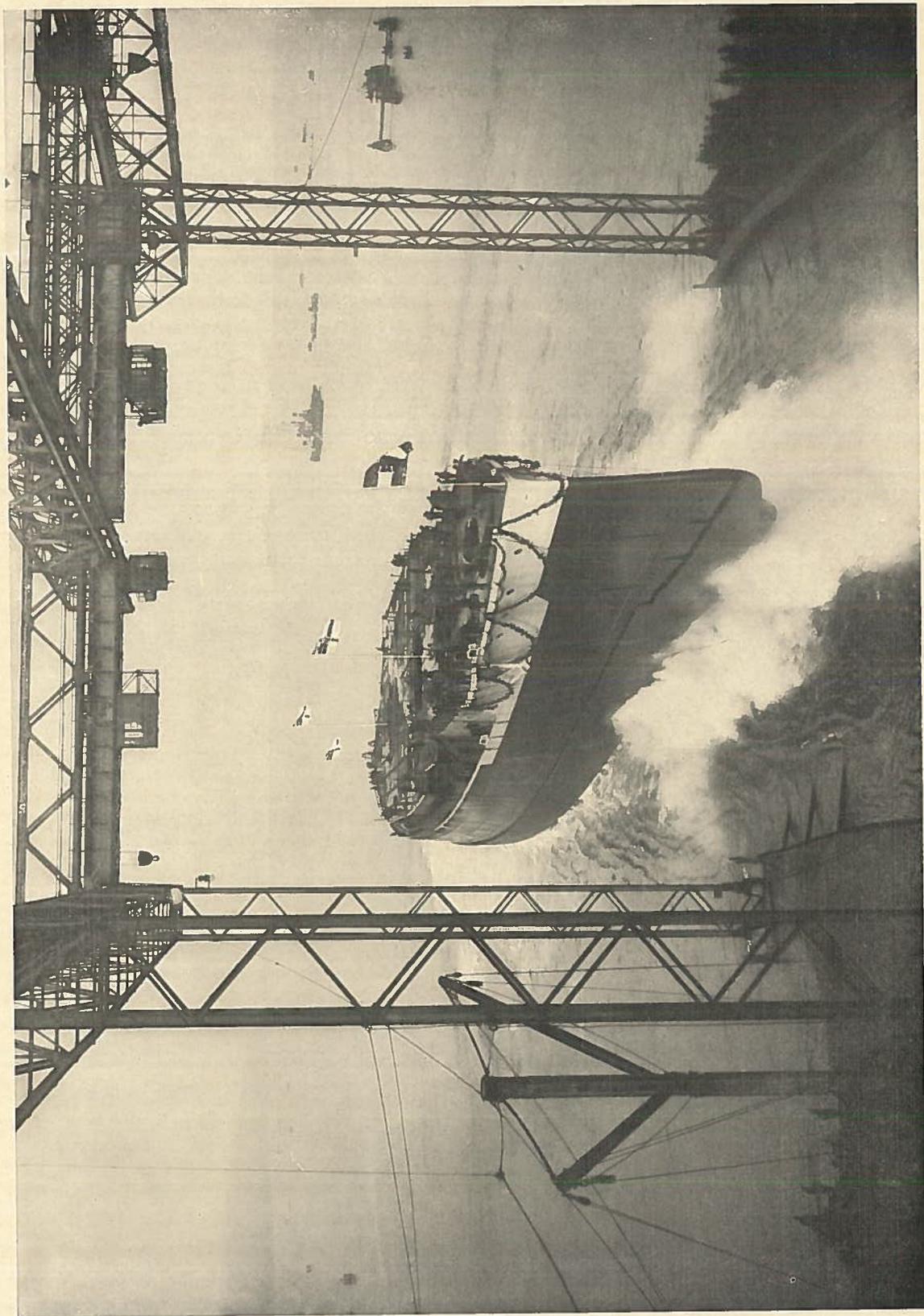
Kaiserl. Werft zu Kiel. Der neue Ausrüstungshafen am Ellerbeder Strande



Die neuen Hafenbauten in Helgoland



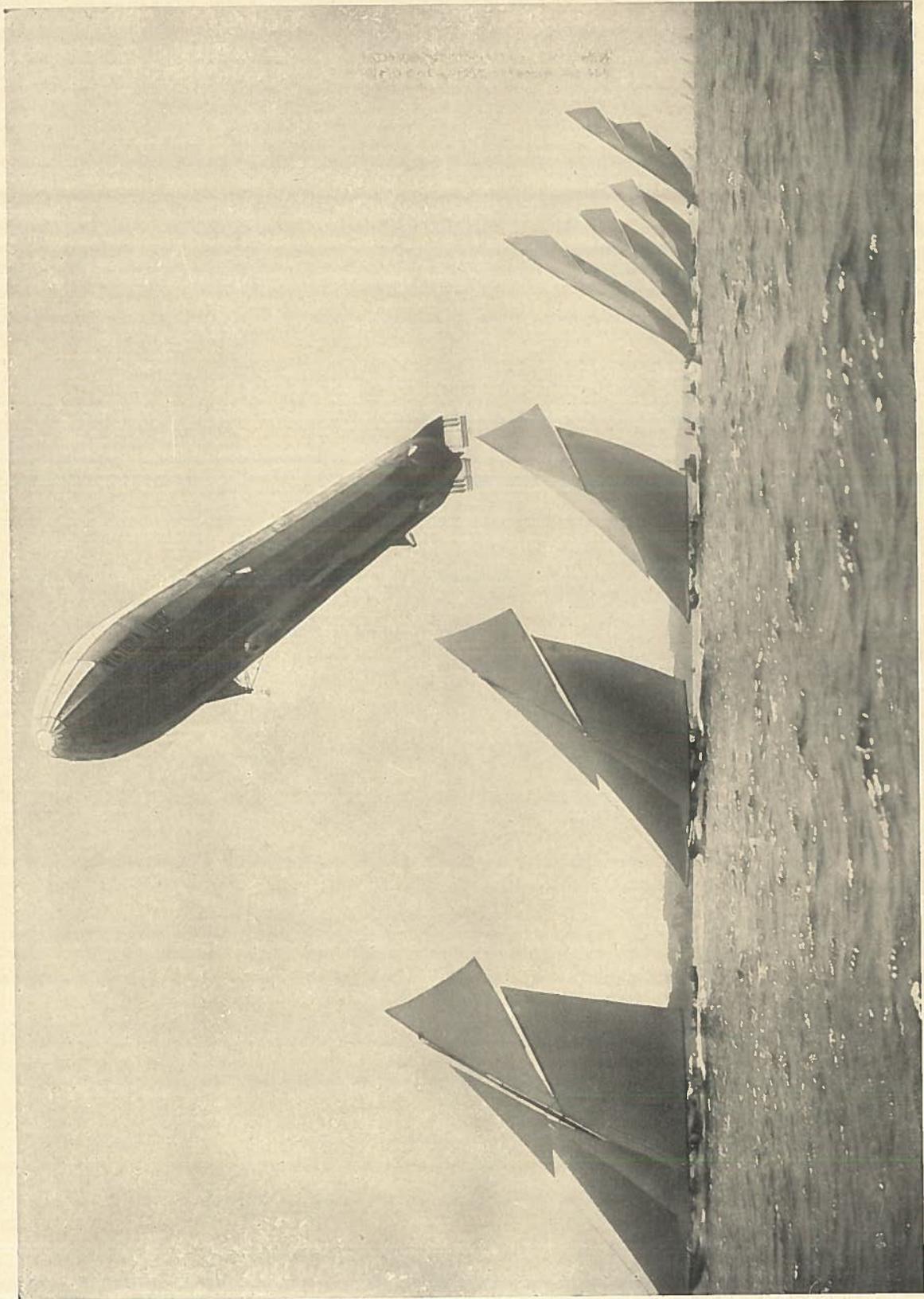
Die neuen großen Hellinge des Vulkan zu Stettin



Stapellauf S. M. S. „Kaiserin“

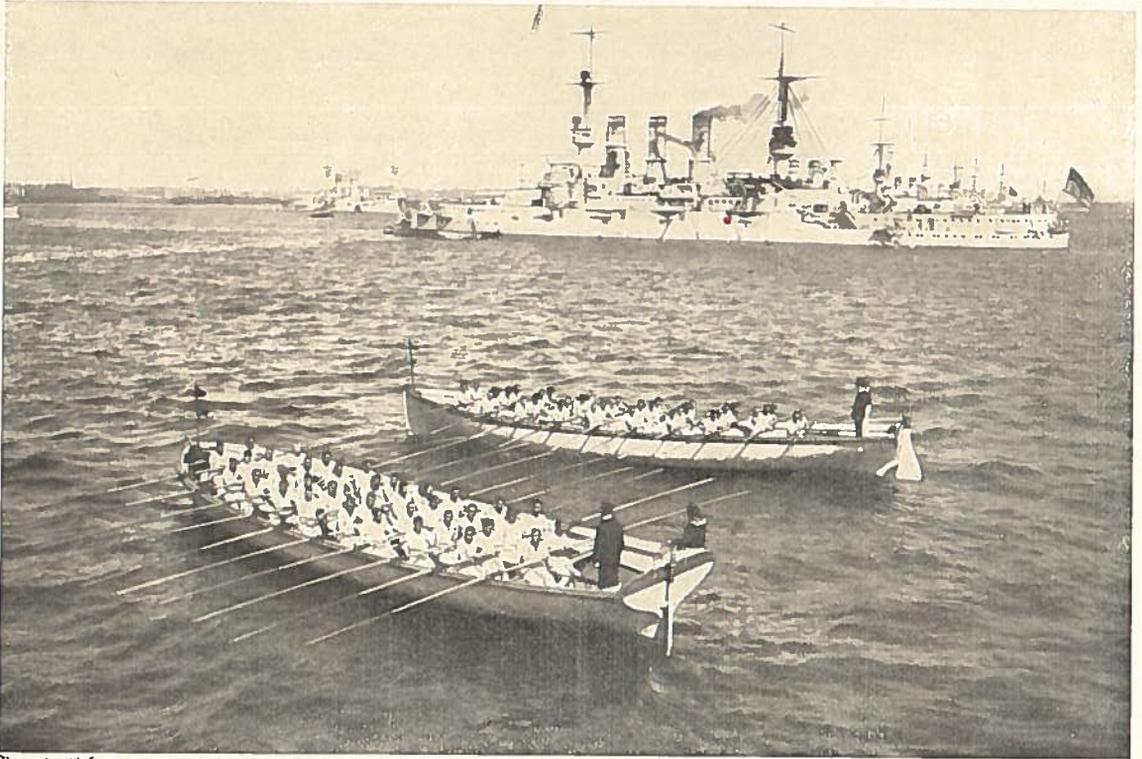


Seeschiff bei hoher See



Renard, Kiel

Ein Zeppelinluftschiff begleitet die Rennyachten beim Wettsegeln der Kieler Woche



Renard, Kiel

Wettrudern der Seefadetten

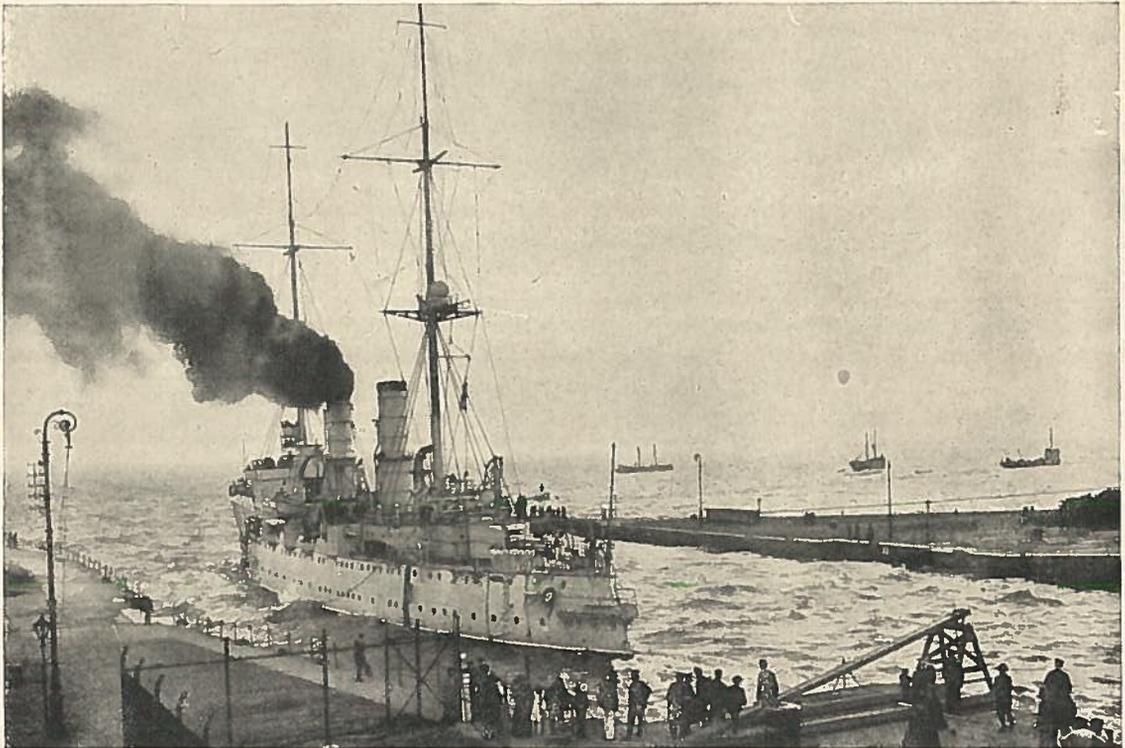


Jedes Boot legt sich an einer bestimmten Stelle längsseit und die Einschiffung beginnt



Renard, Kiel

Die eingeschifften Mannschaften werden an Bord gebracht



S. M. S. „Hansa“, großer geschützter Kreuzer, aus den Molen von Wilhelmshaven auslaufend zur Ausreise



Renard, Kiel

Unterricht im Spliffen und Knoten



Renard, Kiel

Der Ruttersteuerer instruiert die Schiffsjungen des Rutters



Renard, Kiel

Aufentern der Matrosen im Großtopp auf den alten Schulschiffen



Das nasse Deck wird mit Gummiabsehern abgeseht



Renard, Kiel

Zeugreinigung und -instandsetzung



Renard, Kiel

Es wird gepfiffen: alle Mann an Deck



Geräte-Turnen



Zeugwäsche lernen die Leute an Bord meist sehr schnell

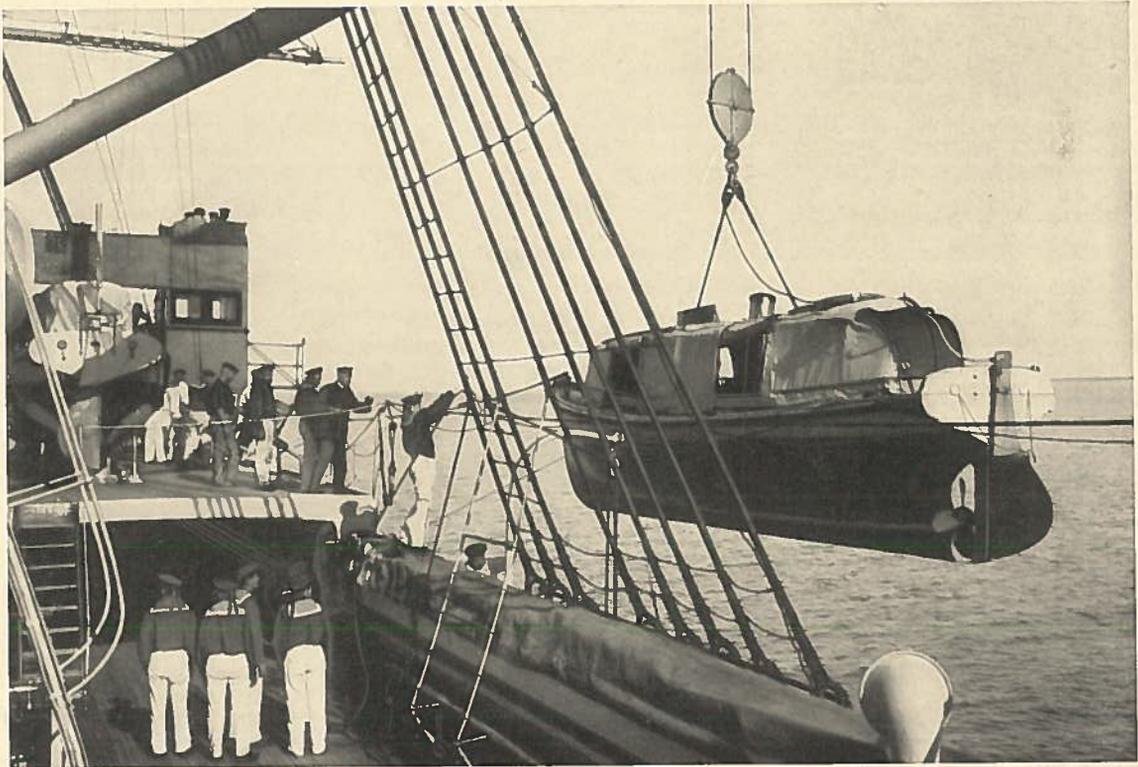


Renard, Kiel

Unterricht in Seemannschaft



Übermittlung von kurzen Nachrichten vermitteltst Winkspruch

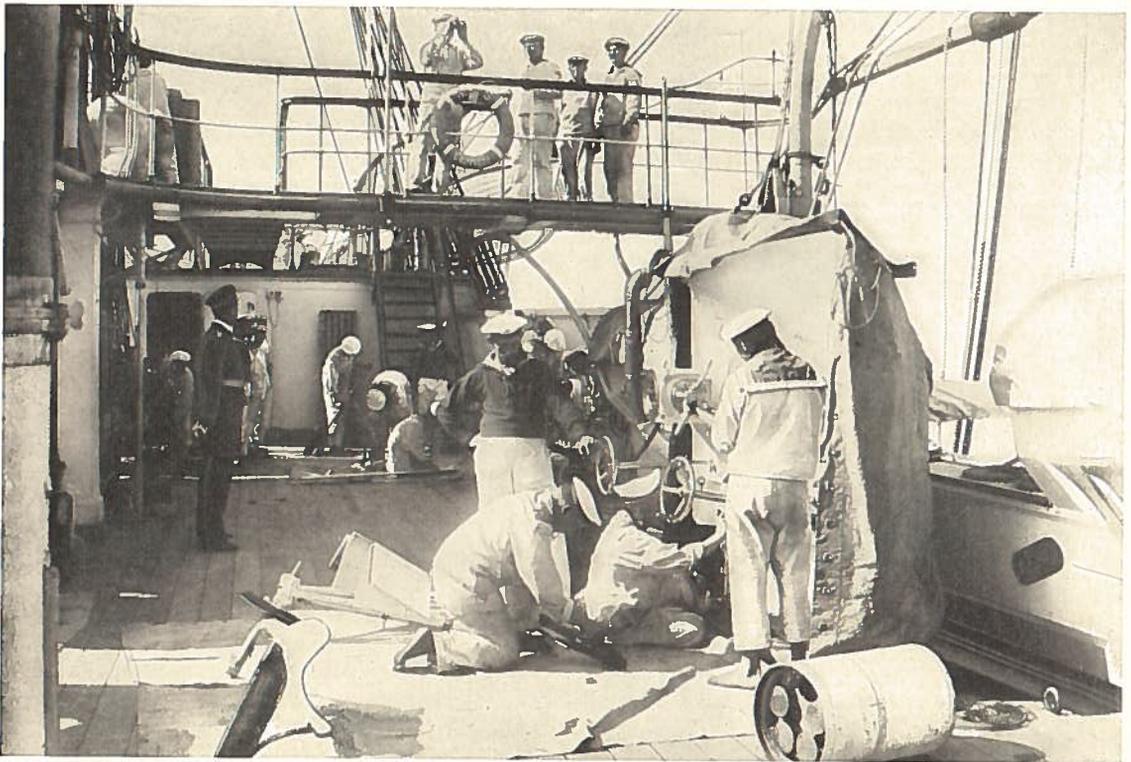


Einsetzen der Dampfspinasse



Steinh, Kiel

Ererzieren am 8,8 cm Schnelladegeschütz



Renard, Kiel

Nach der Flaggenparade folgt das Geschützputzen



Renard Kiel

Vorbereitung zur Schiffsreinigung nach dem Kohlen

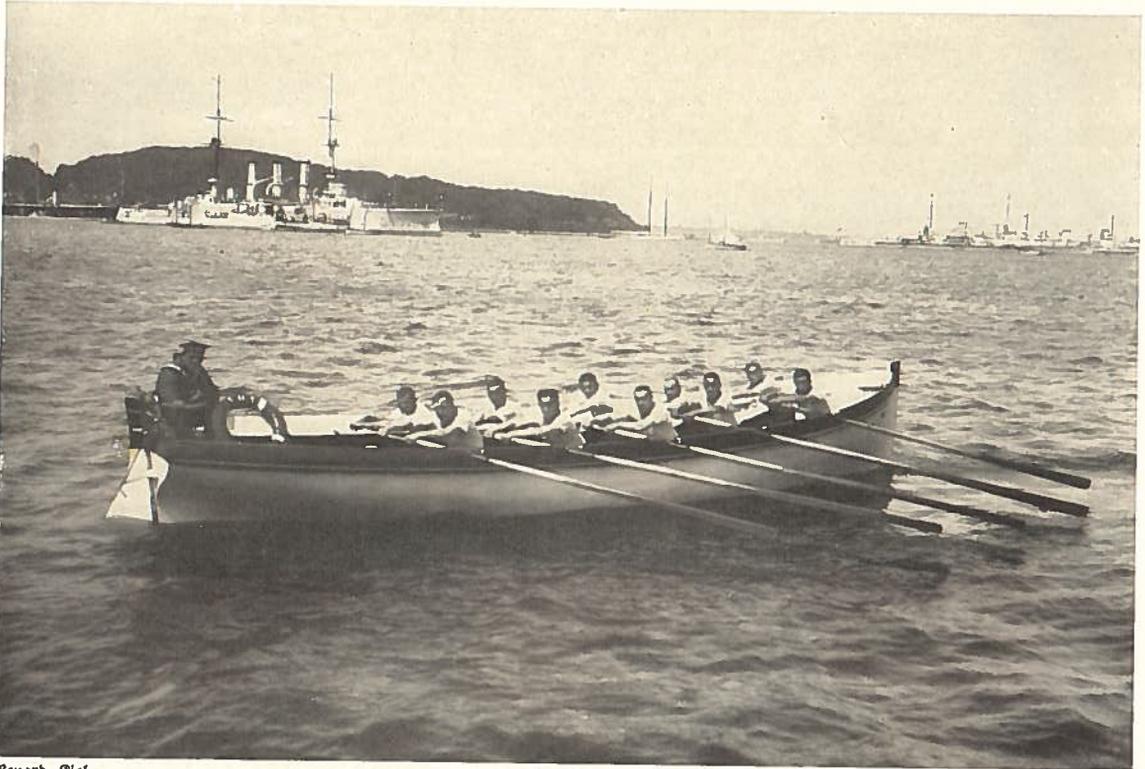


... Schon das Einfädeln der Nähnaedel ist eine Kunst, die gelernt sein will ...



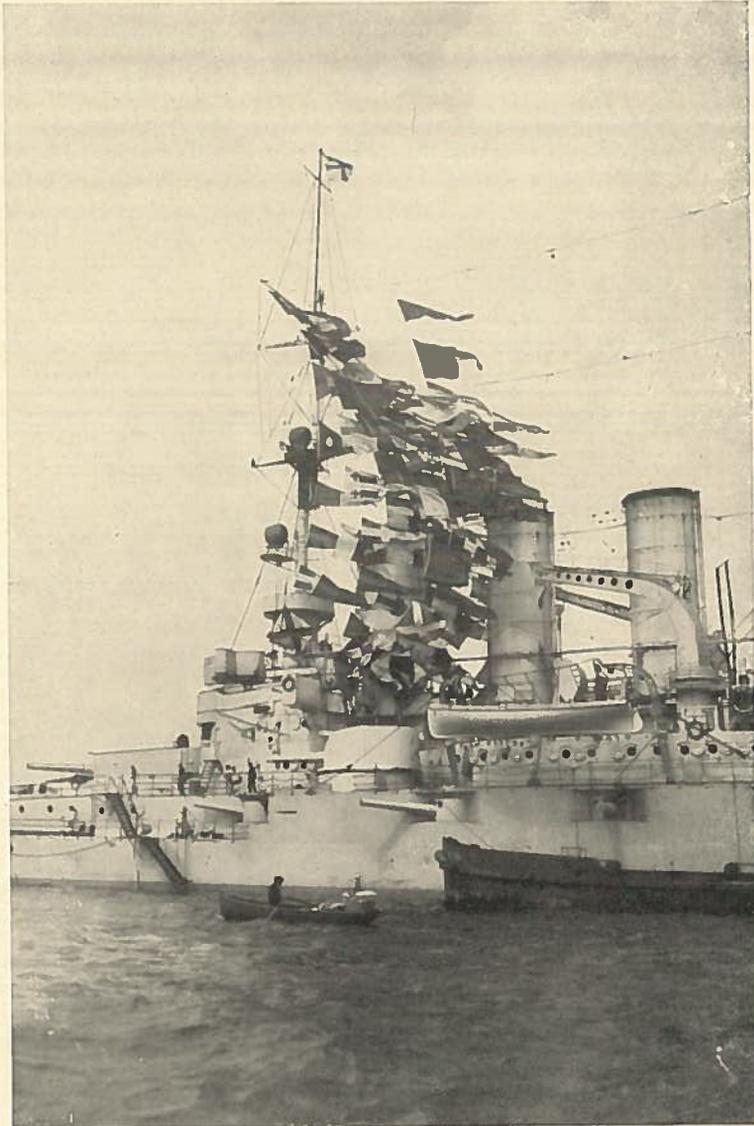
Renard, Kiel

Übungen mit dem Rettungsgürtel



Renard Kiel

Bootsrudern



Renard, Kiel

Abgeworfene Flaggen werden getrocknet



Meist wird der Gottesdienst durch einen älteren Offizier abgehalten



Antreten zur Sonntagsparade



Renard, Kiel

Weihnachtsfeier an Bord



Eine gemütliche Skatende



Renard, Kiel

Verkäuferinnen bieten an Bord Waren feil

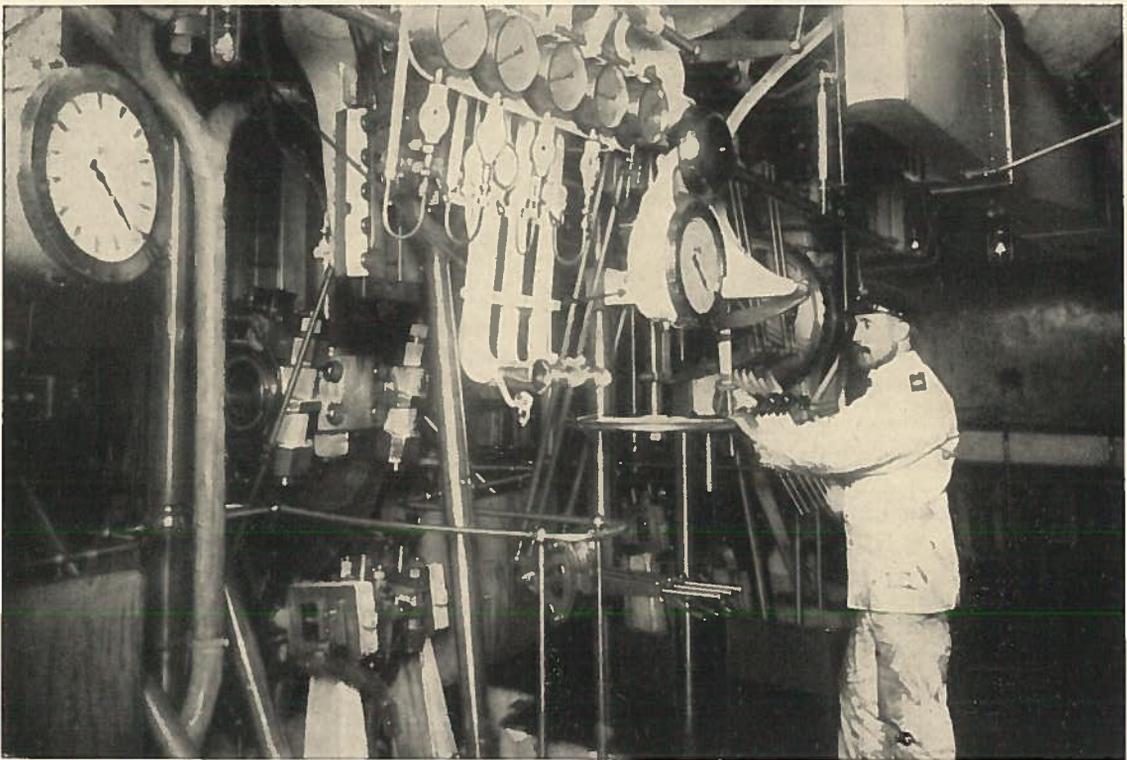


... überall wird gelacht, geraucht, gesungen oder es werden Geschichten erzählt



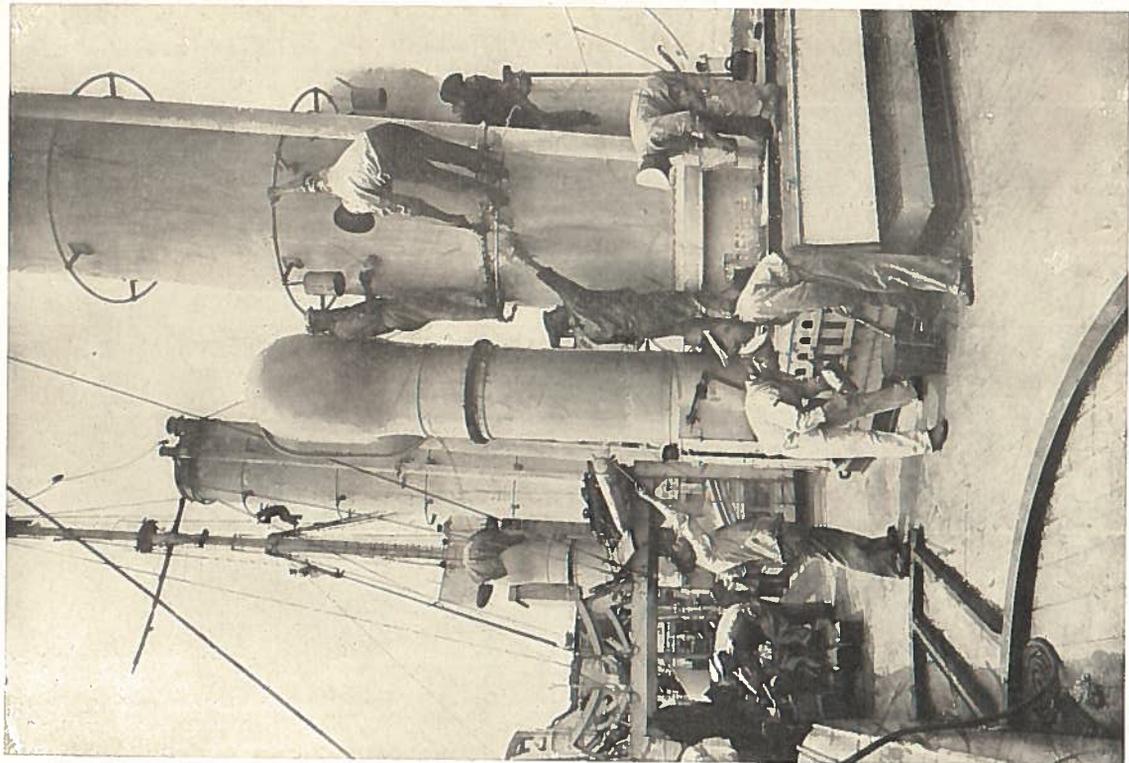
Renard, Kiel

Heizer bei der Arbeit: Kohlen an die Feuer bringend



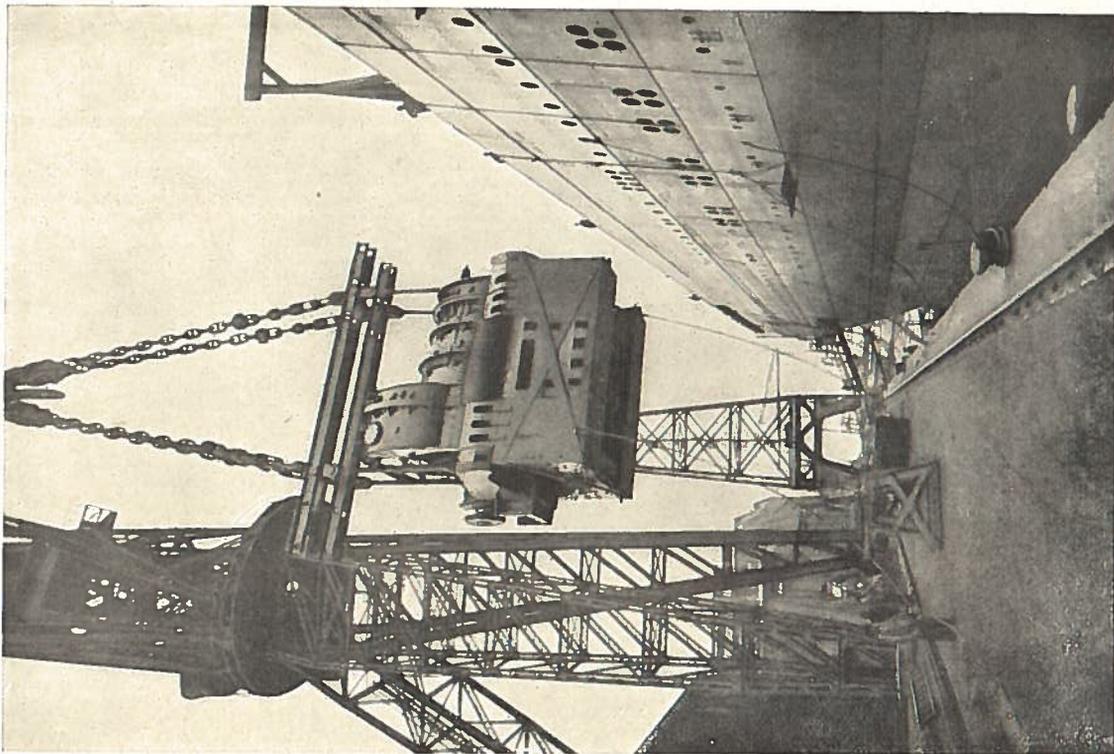
Renard, Kiel

Im Maschinenraum von S. M. S. „Scharnhorst“

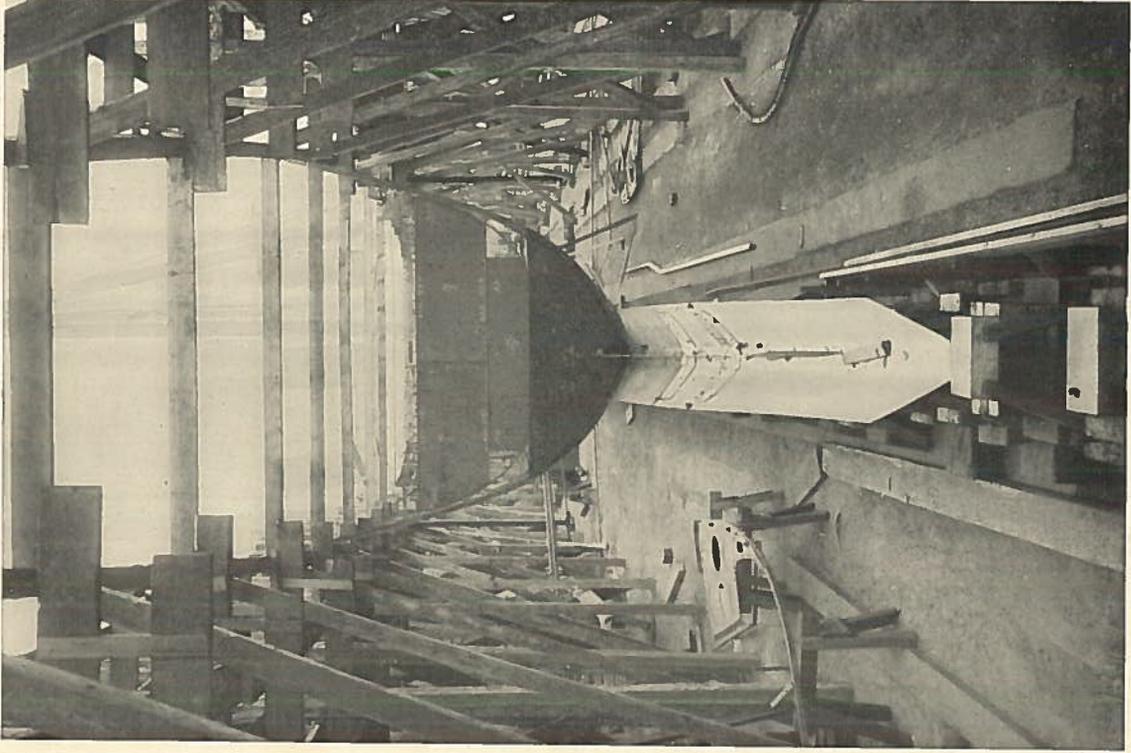


Bernard, Sied

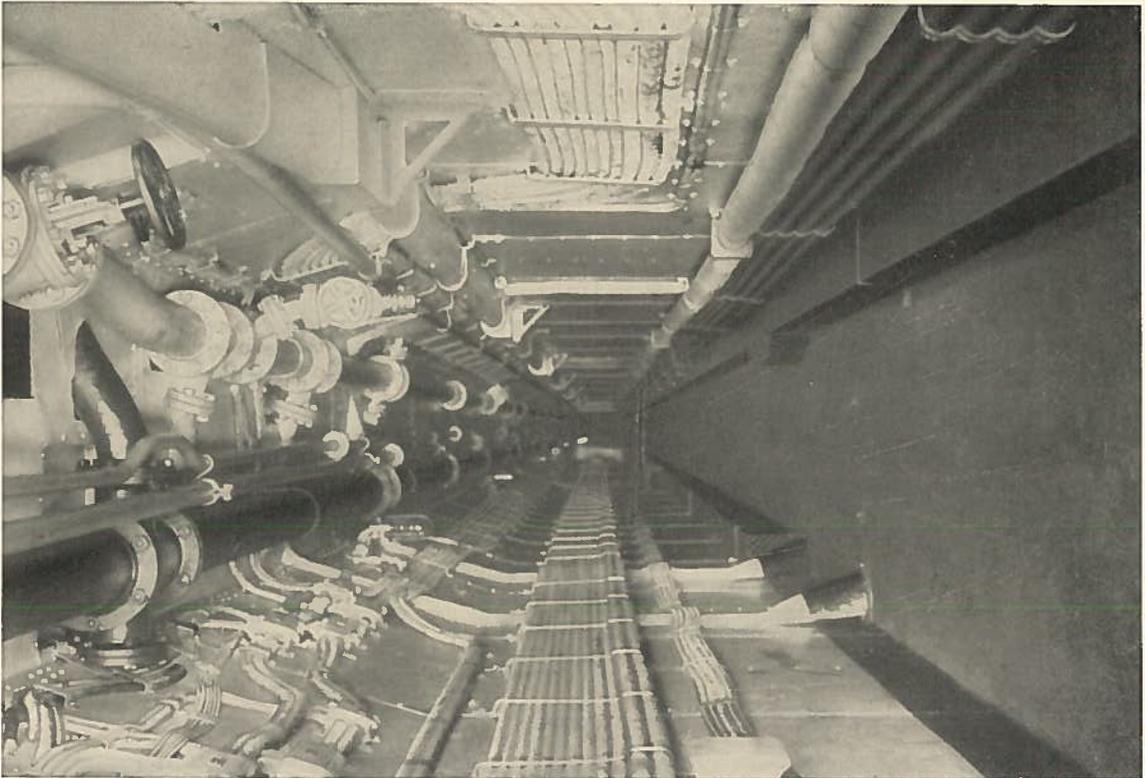
Die Heizer bessern die Farbe der Schornsteine aus



Einbringung einer Turbine



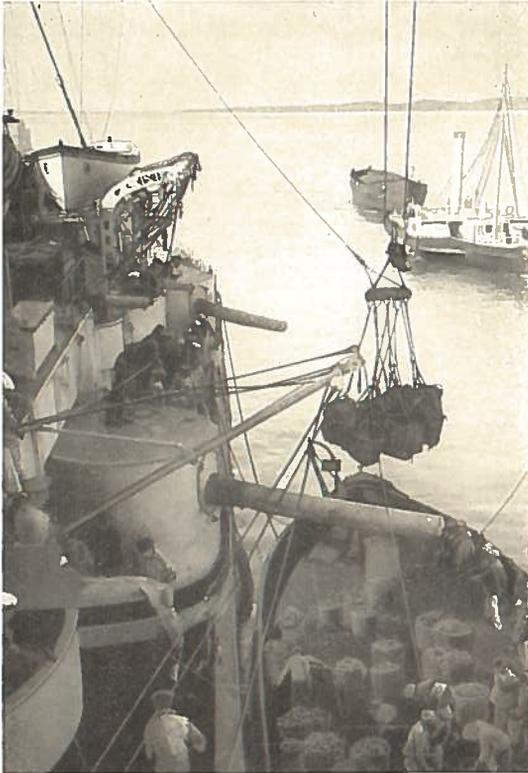
Bau eines Torpedobootes



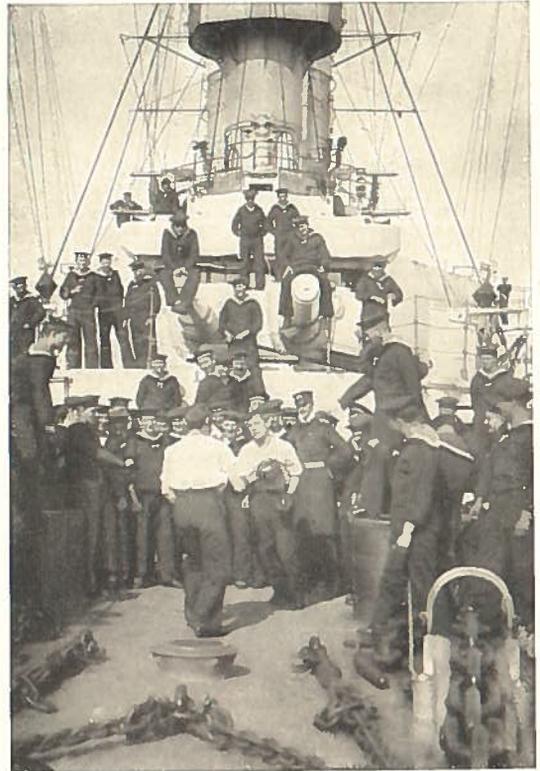
Kreuzer „Fürst Bismarck“. Bild von der Zentralkommandofelle aus



Der Navigationsoffizier mißt die Sonnenhöhe am Mittag um 12 Uhr



„Kohlen“



Mannschaft beim Boren

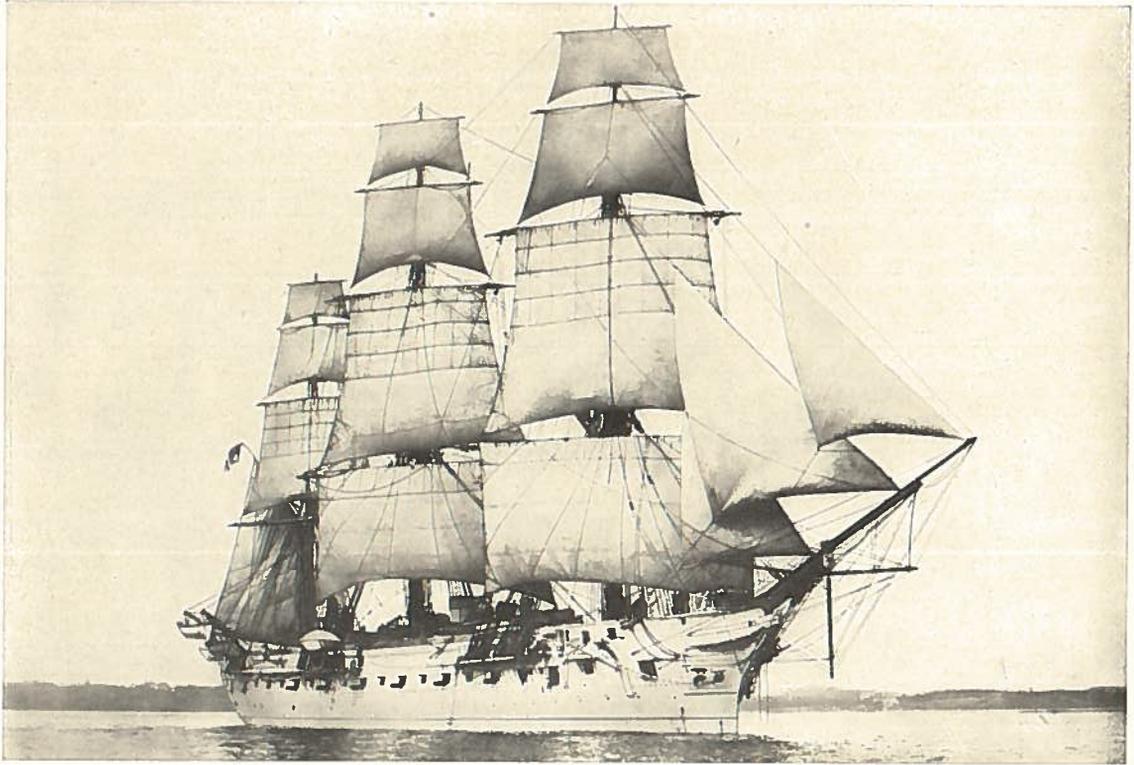


H. Steinig, Kiel

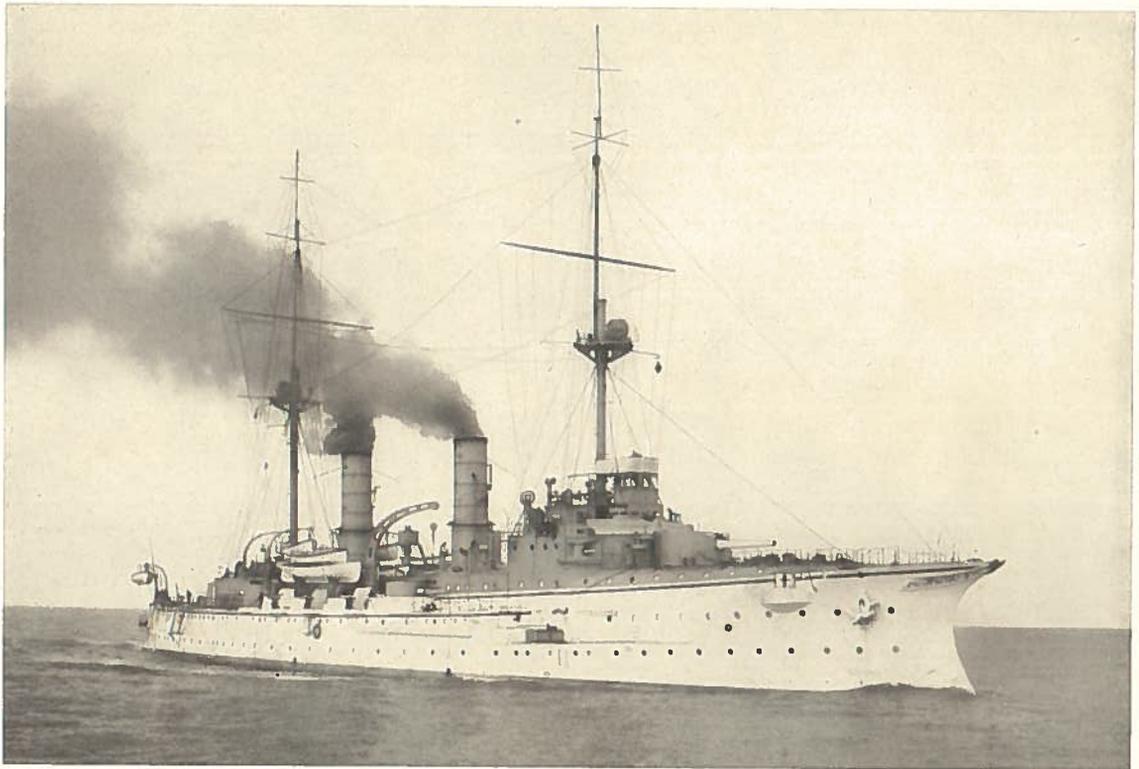
Um 11³/₄ Uhr wird das Mittagessen an die Backschaften verausgabt



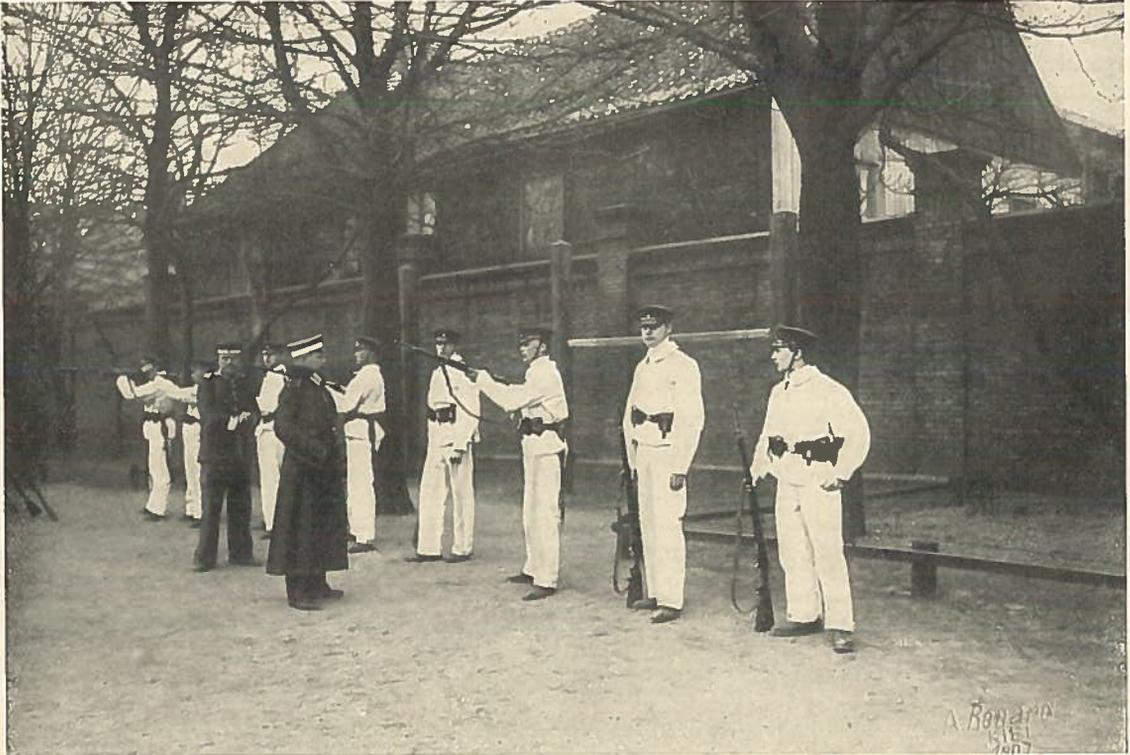
Kleiner Kreuzer „Danzig“ nach einer Fahrt im Schneesturm



S. M. S. „Gneisenau“, früheres Schulschiff, unter Segel



S. M. S. „Victoria Luise“, großer geschützter Kreuzer, nach seinem Umbau zum Schulschiff



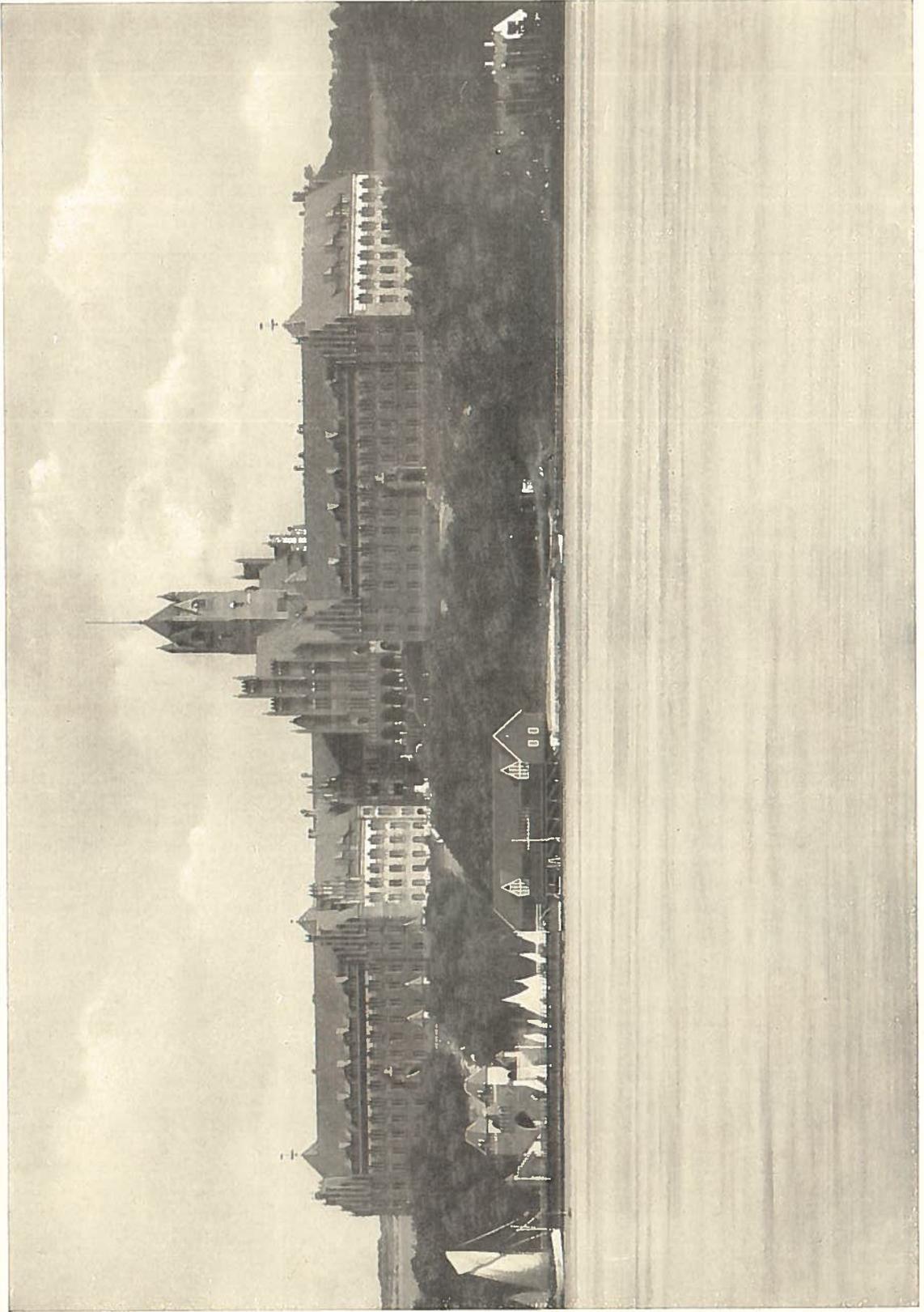
Renard, Kiel

Seefadetten, Gewehrgriffe üben

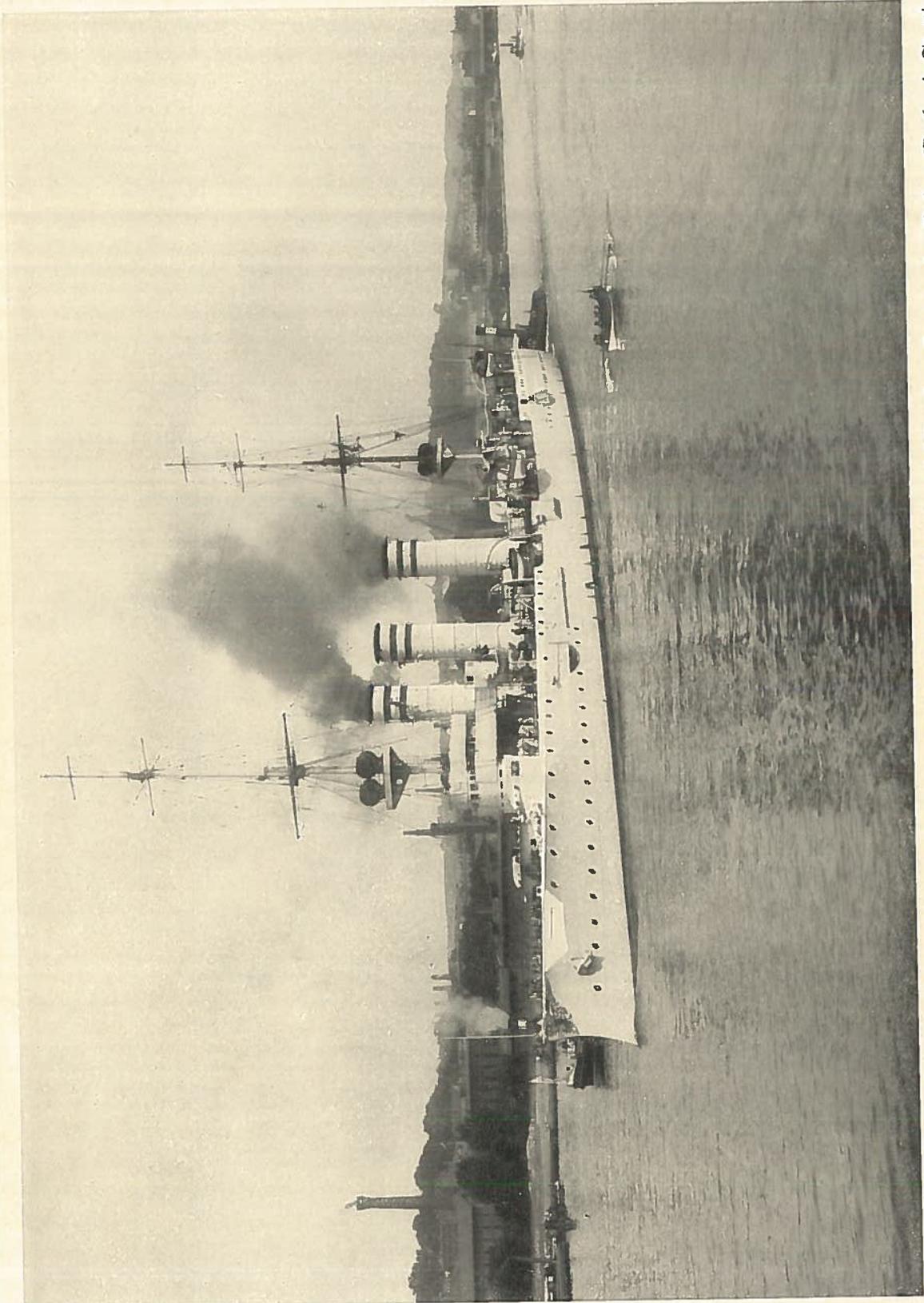


Renard, Kiel

Freiübungen



Die Marinehofe in Würzburg bei Stensburg



S. M. S. „Stettin“, Kleiner Kreuzer, 3500 Tonnen, 25 Seemeilen Geschwindigkeit, auf der Ober bei Stettin; erbaut von den Vulcan-Werfen in Stettin



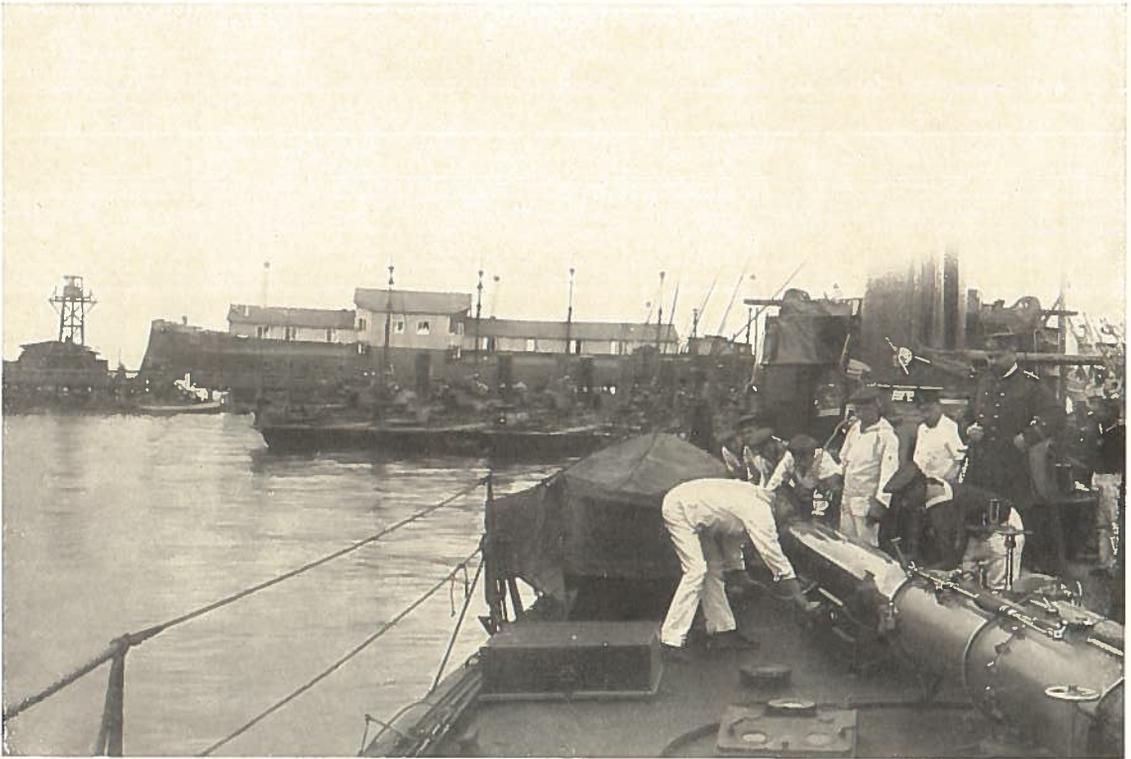
Spitzee-Torpedoboote in voller Fahrt auf See. Erbaut von F. Schichau in Elbing



Abgabe von Depeschen durch ein kleines Torpedoboot während der Fahrt in See

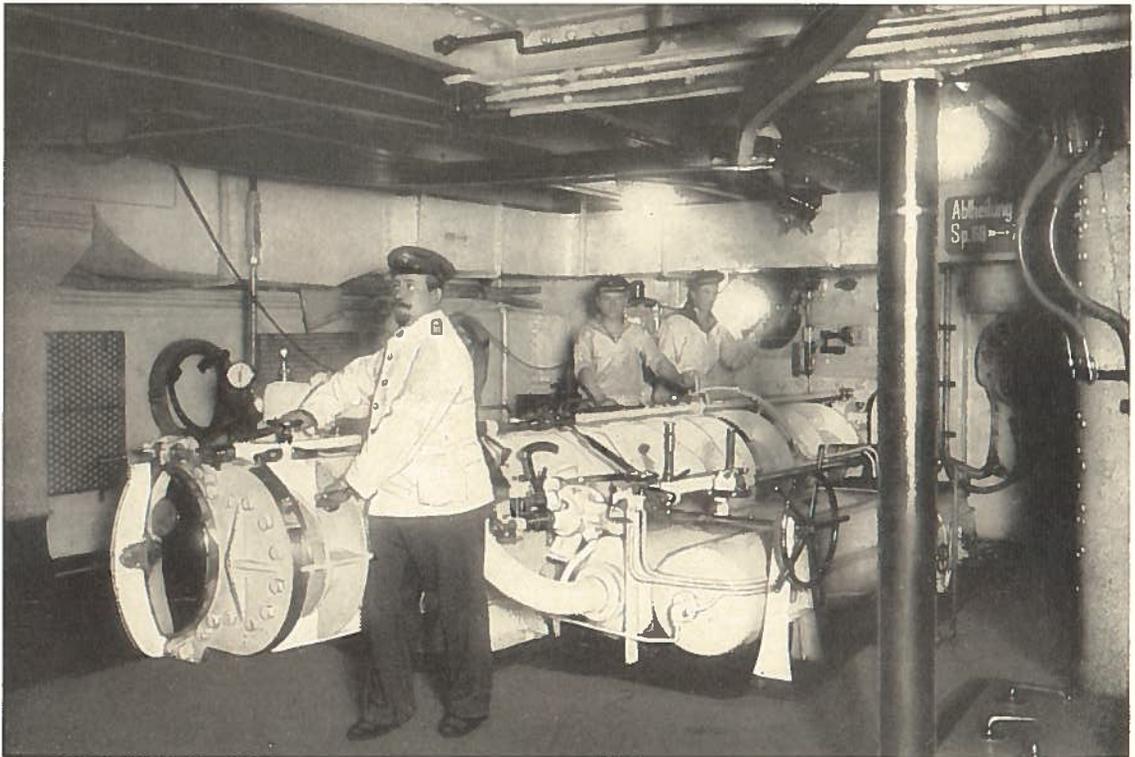


Ein Depeschenboot bei schlechtem Wetter, hinter einem verankerten Linienschiff festgemacht



Renard, Kiel

Die Lancierrohre auf den Torpedobooten sind über Wasser gelegen und schwenkbar

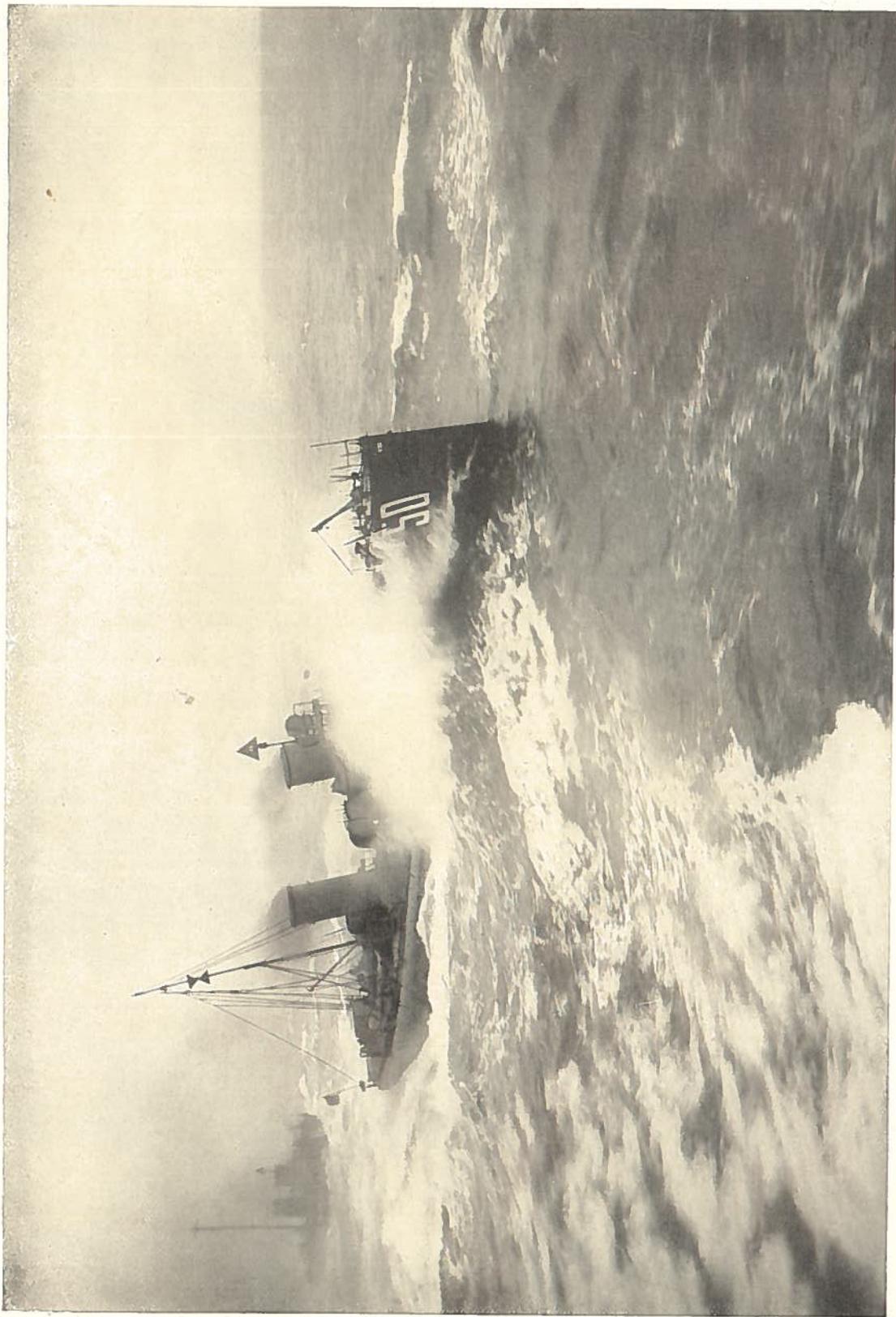


Bei den Schiffen und Unterseebooten liegen die Lancierrohre unter Wasser fest eingebaut

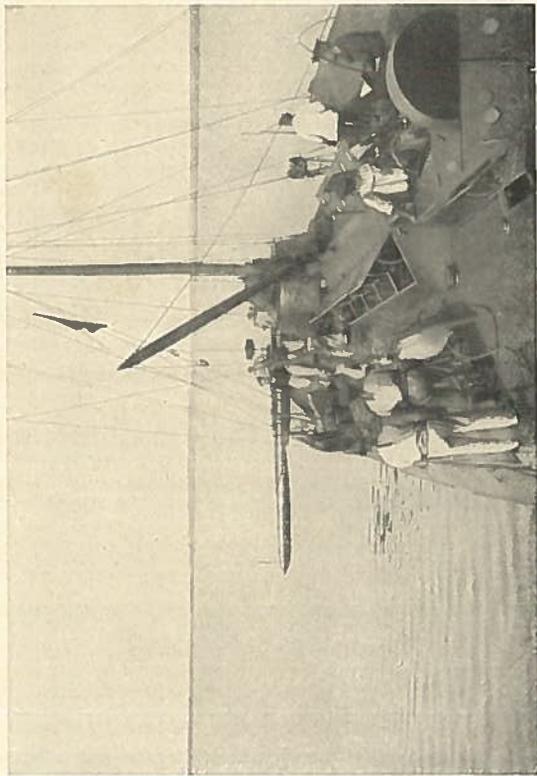


Renard, Kiel

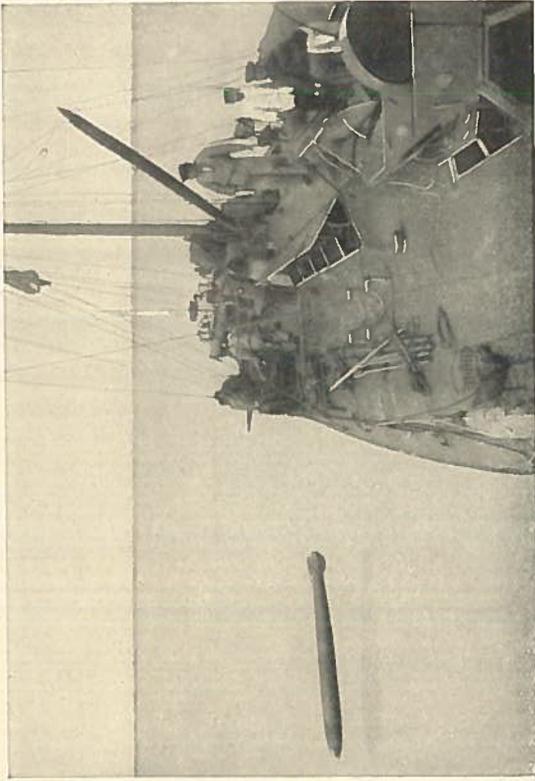
S. M. Torpedoboot S 95 in vollster Fahrt



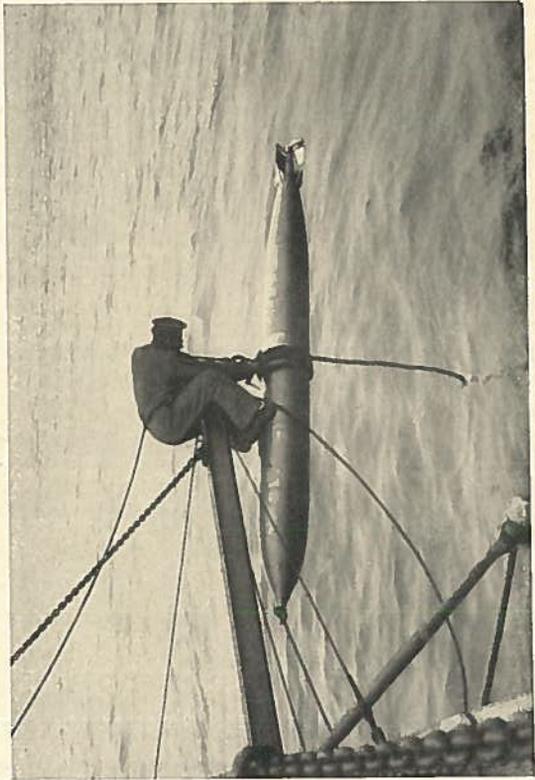
Torpedoboot bei stürmischem Wetter in voller Fahrt



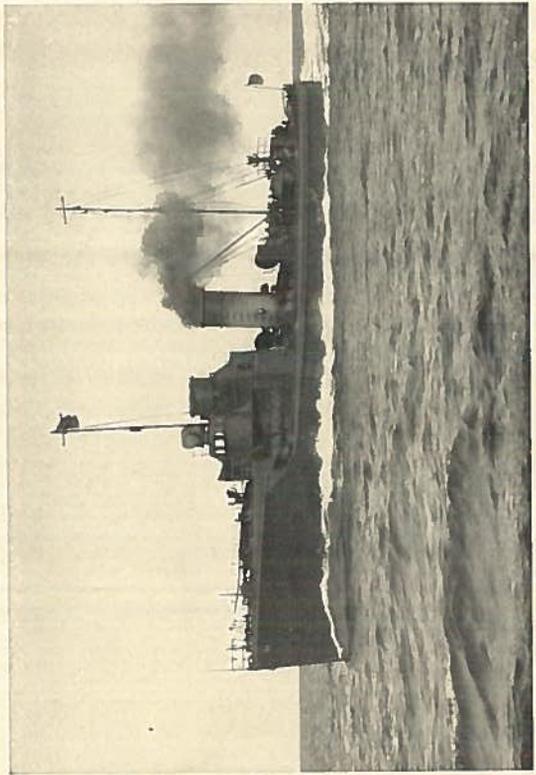
Der Torpedo wird durch eine Hubpatrone herausgehiebert



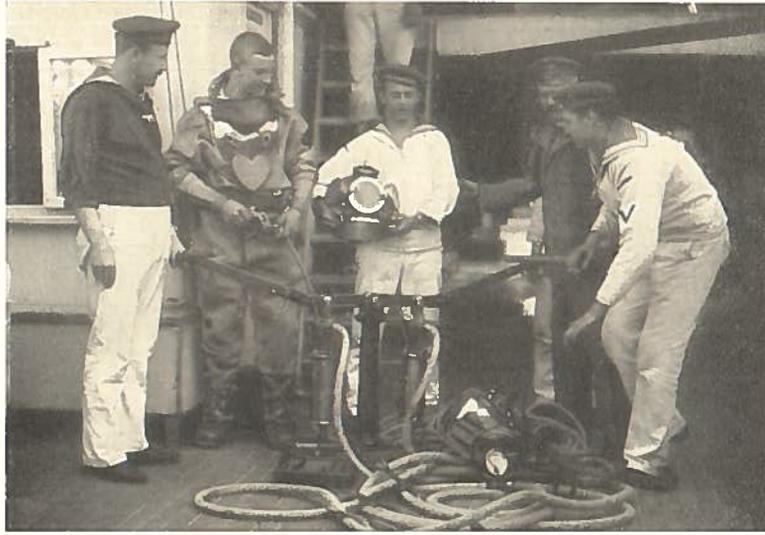
Torpedo im Augenblick des Schusses



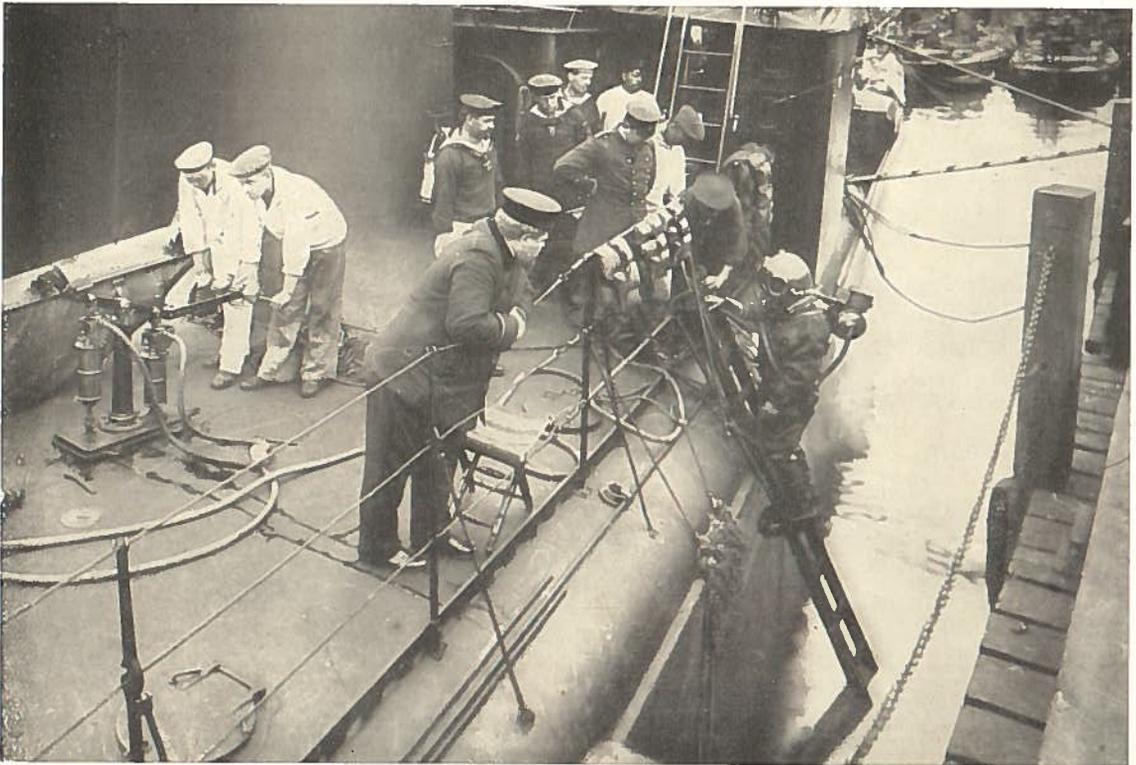
Der eingefangene Torpedo wird übergenommen



Das Torpedoboot G 8, eines der neuesten der Flotte, in voller Fahrt



Der Taucher macht sich fertig zum Tauchen



Renard, Kiel

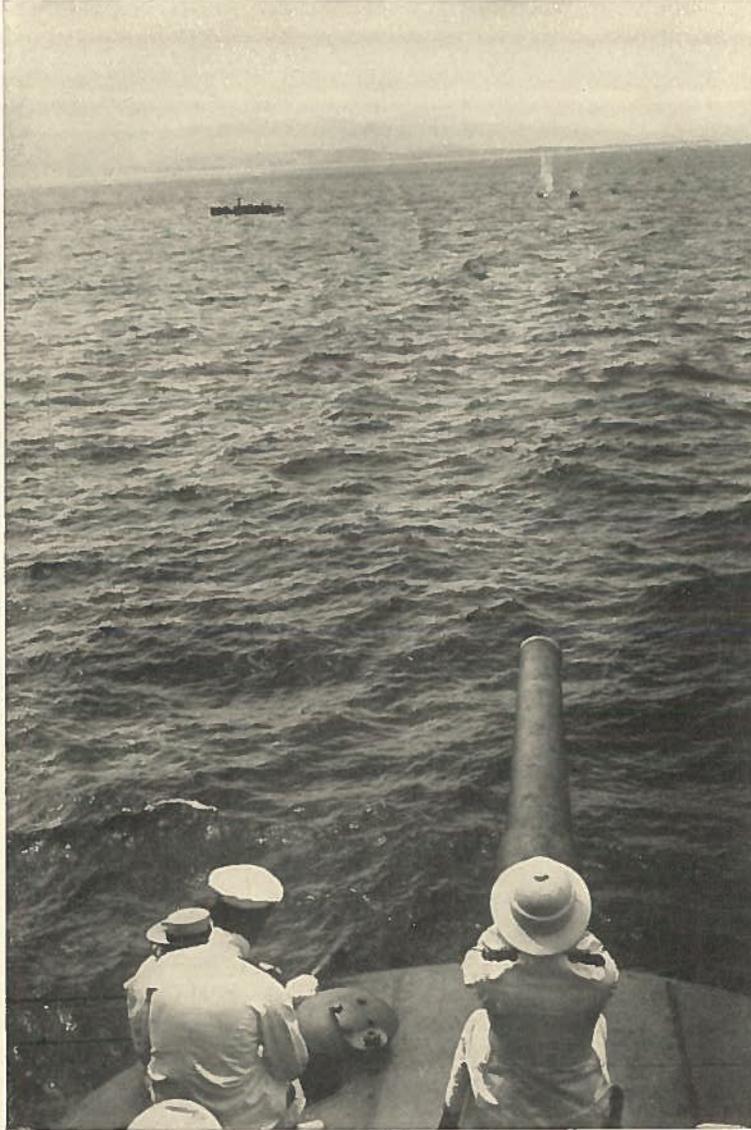
Der Taucher steigt hinab, um den Boden des Torpedobootes zu untersuchen



Unterseeboot: Bei geringem Seegang sehen schon die Wellen über das Torpedozug



Der eingefangene Torpedo wird aus dem Wasser gehieft



Schießübung der schweren Geschütze mit Einlegerohren
ist eine sehr gute Vorübung



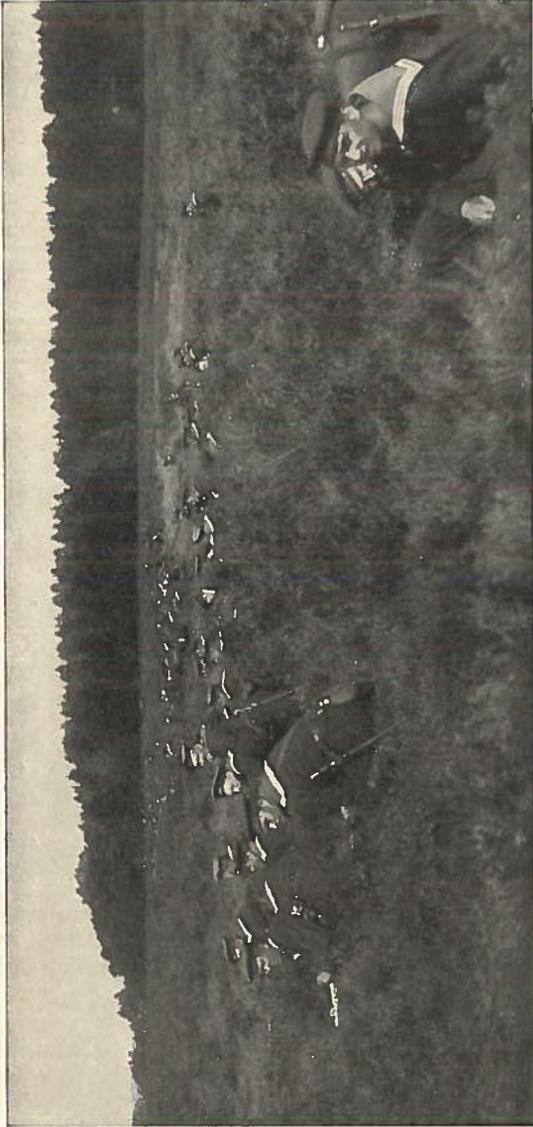
Phot. D. Sellmann

Landungsmanöver



Phot. D. Sellmann

Landungsmanöver



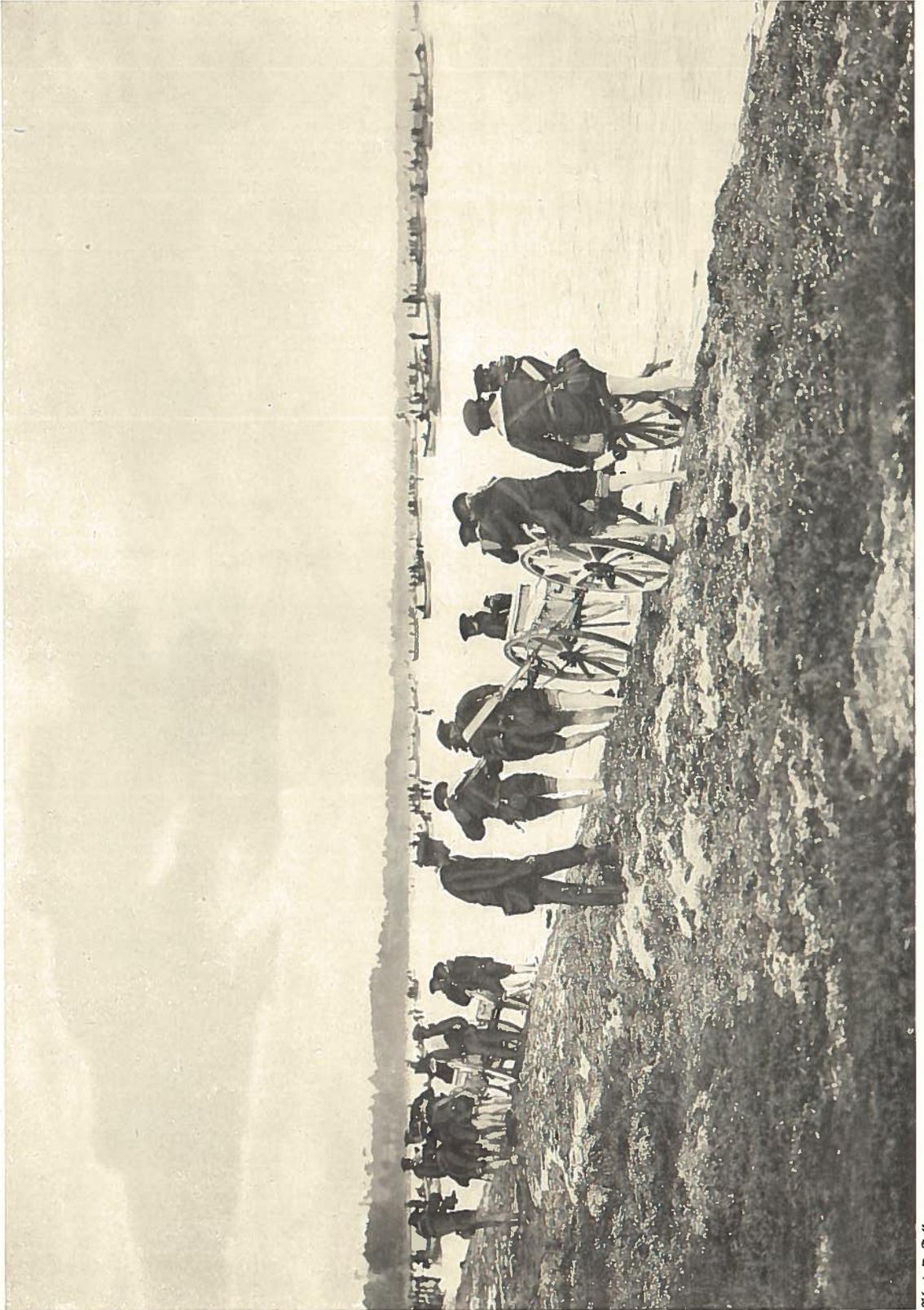
Matrosen in der Schützenglinie



Landungsgeschütze und Maschinengewehre werden auf Laufplanen ans Land gebracht



Landungsmanöver mit Landungsgeschützen



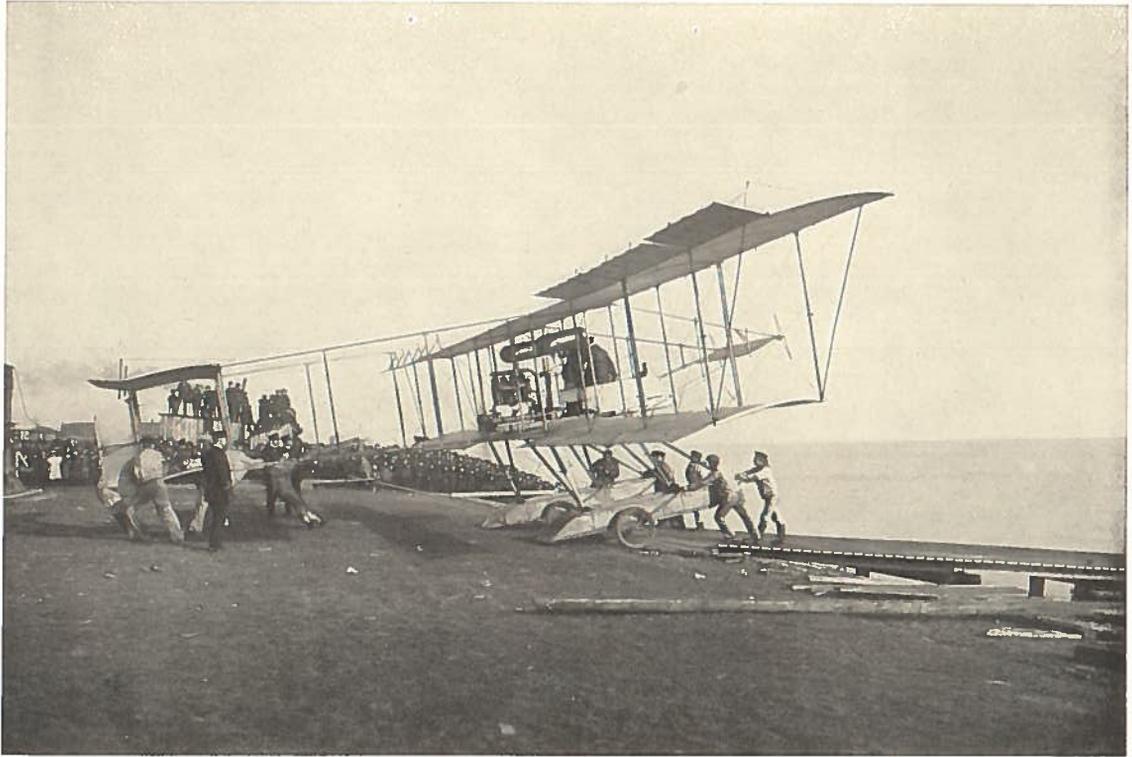
Phot. D. Seigmann

Vorbereitung zum Einschiffen



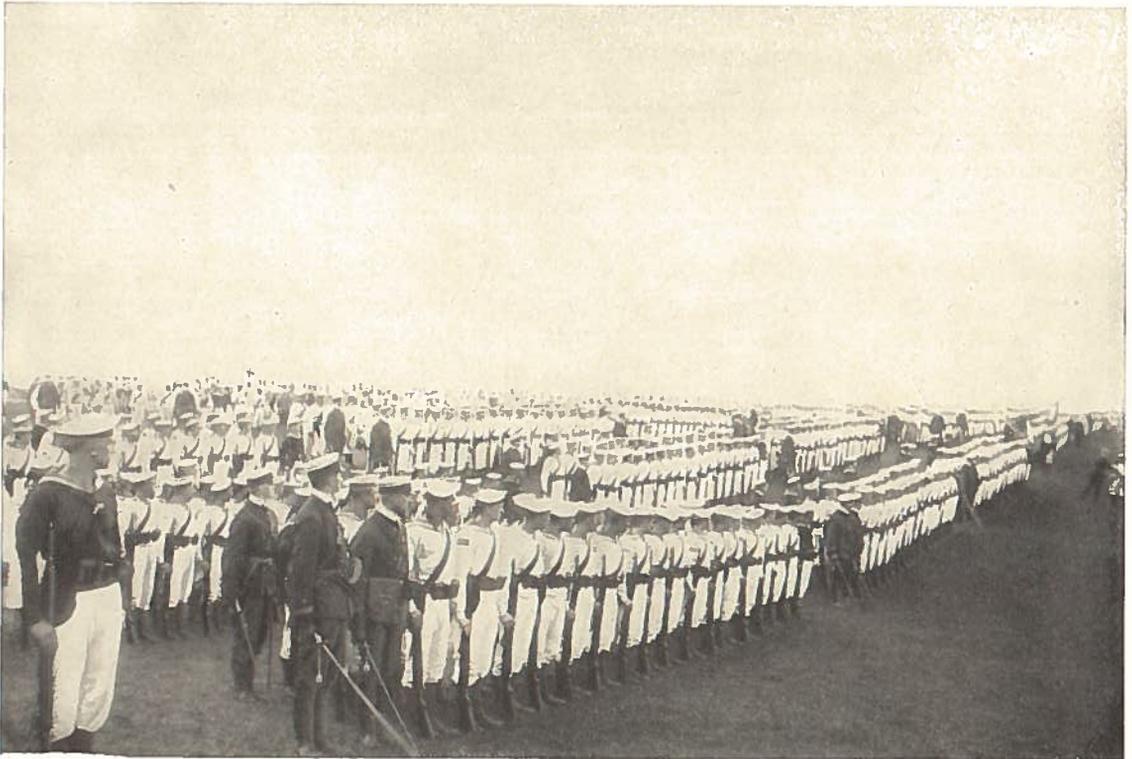
Phot. D. Seiffmann

Die Mannschaften müssen, um in die Boote zu gelangen, durchs Wasser waten



Phot. Kloppmann

Ein Wasserflugzeug auf der Versuchstation Wilhelmshaven



Phot. A. Renard

Das Landungskorps ist ausgeschifft und zur Besichtigung formiert



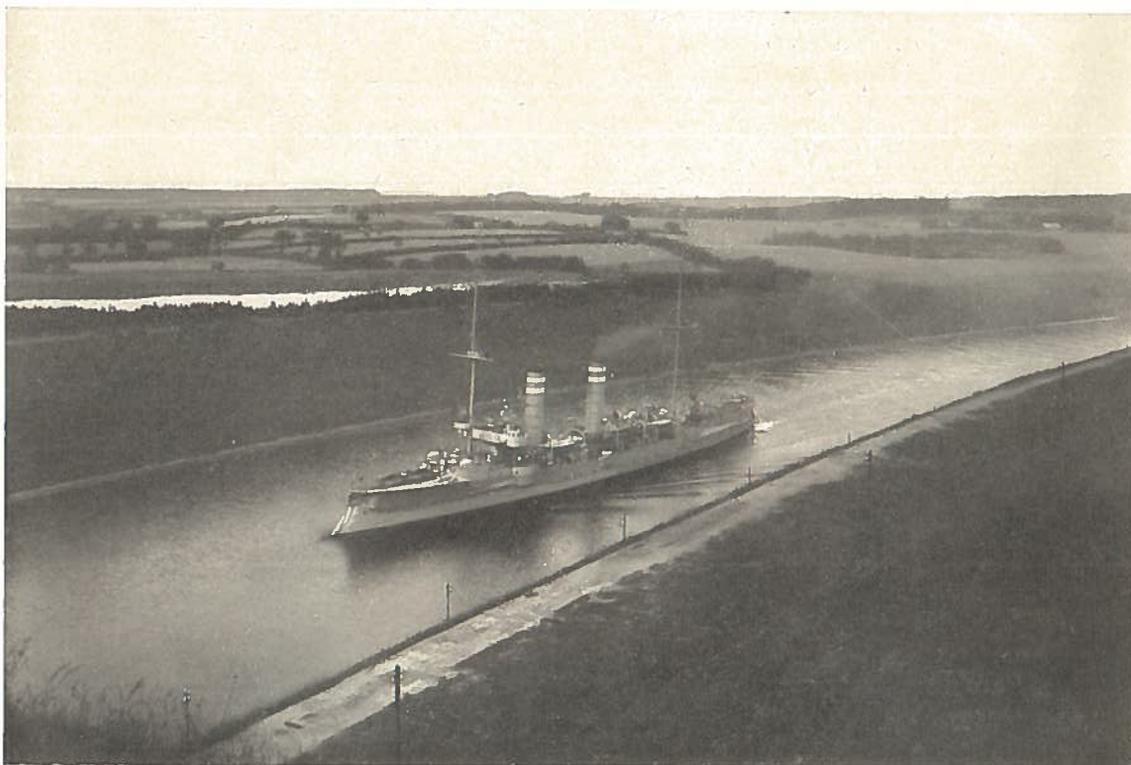
Phot. W. Renard

Se. K. Hoheit Prinz Heinrich von Preußen mit dem Stabe des Landungskorps



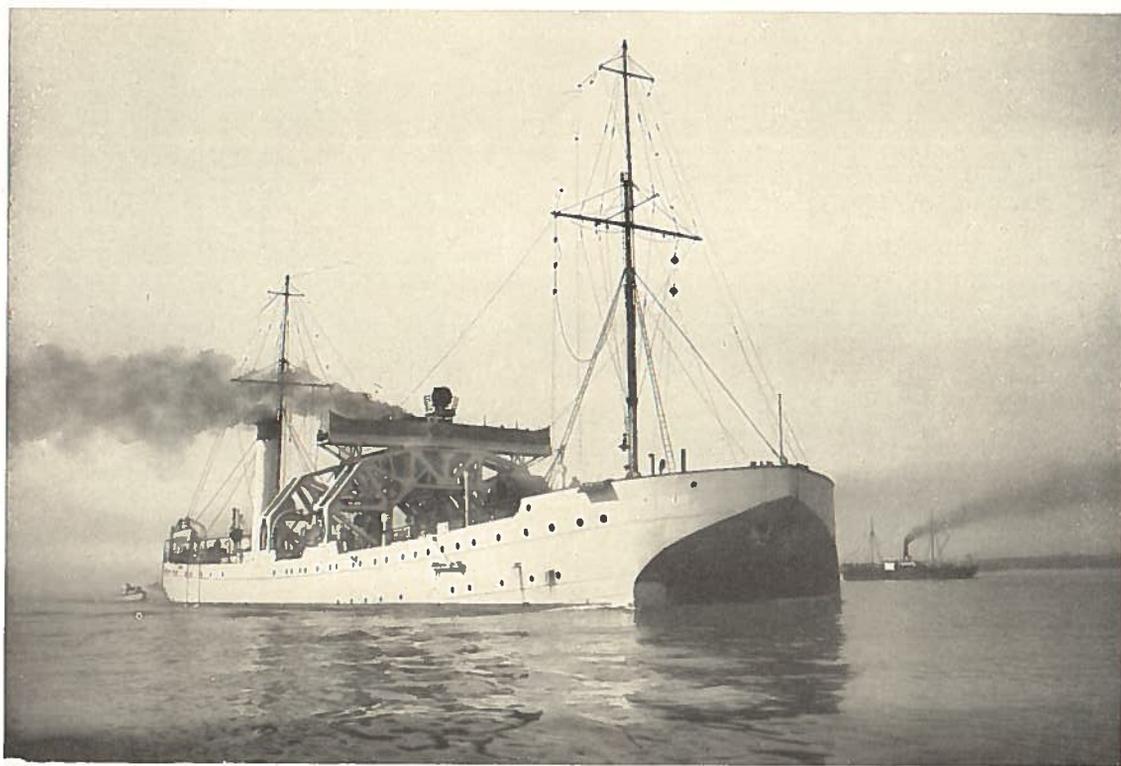
Phot. W. Renard

Landungsmanöver der Marine



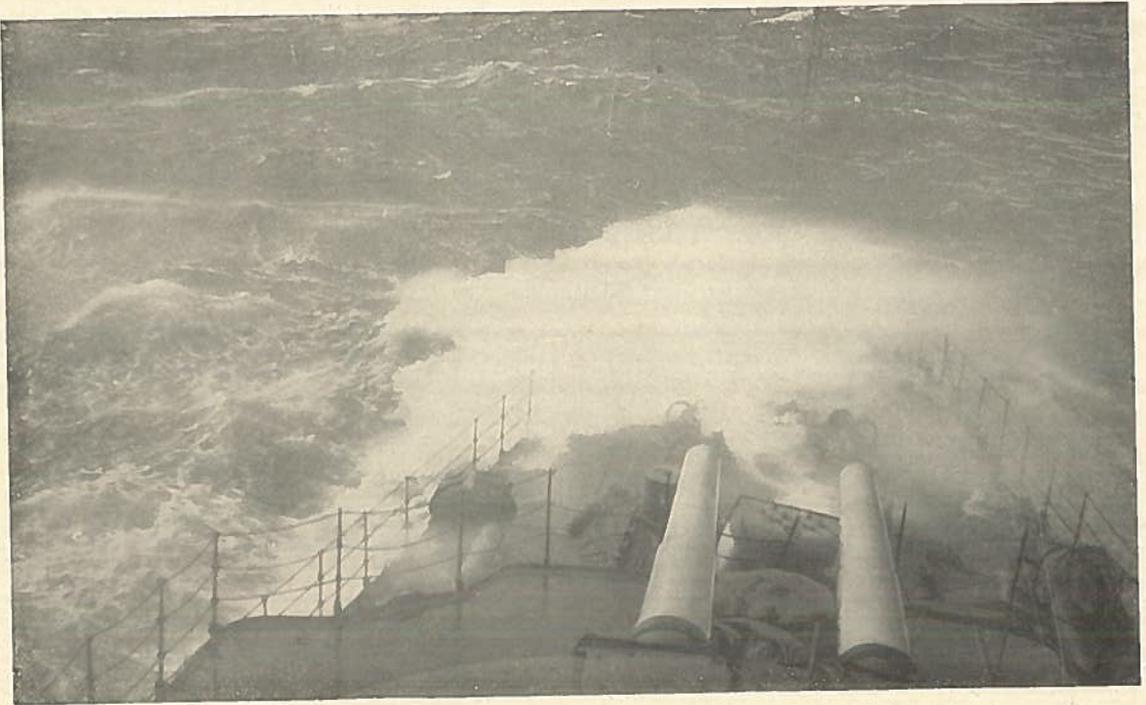
Phot. G. Steinig

S. M. S. „Niobe“, kleiner geschützter Kreuzer im Kanal; 2645 Tonnen, 21,6 Seemeilen Geschwindigkeit;
eines der ältesten Schiffe seiner Klasse

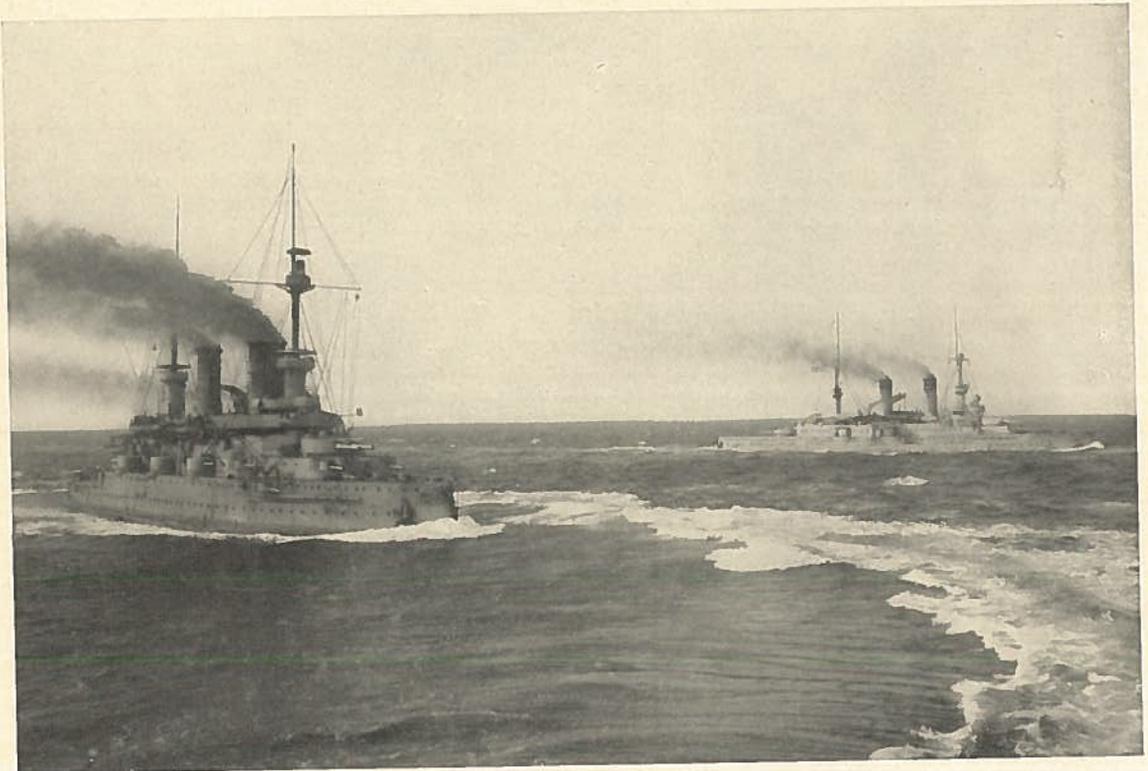


Phot. A. Renard

Das Bergungsschiff „Vulcan“ für das Heben gesunkener Unterseeboote



Bug eines Linienschiffes bei schwerer See

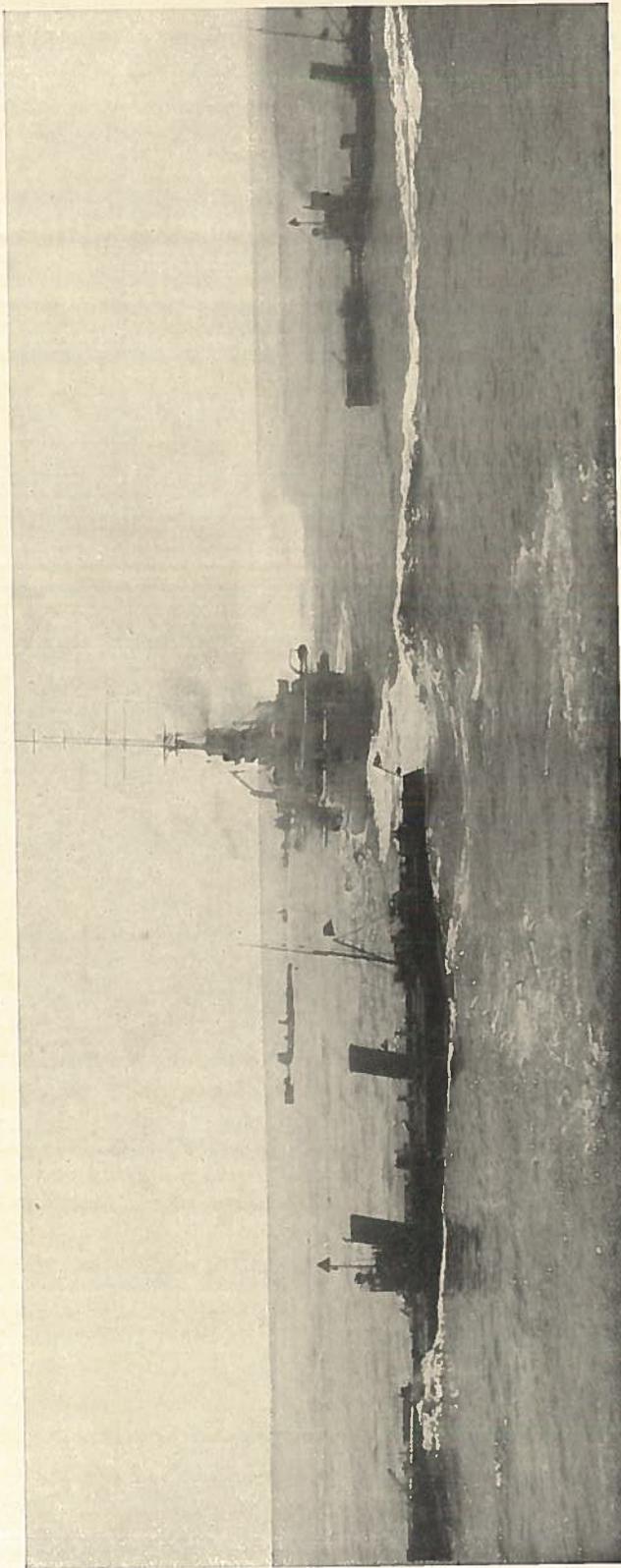


Schwenkung



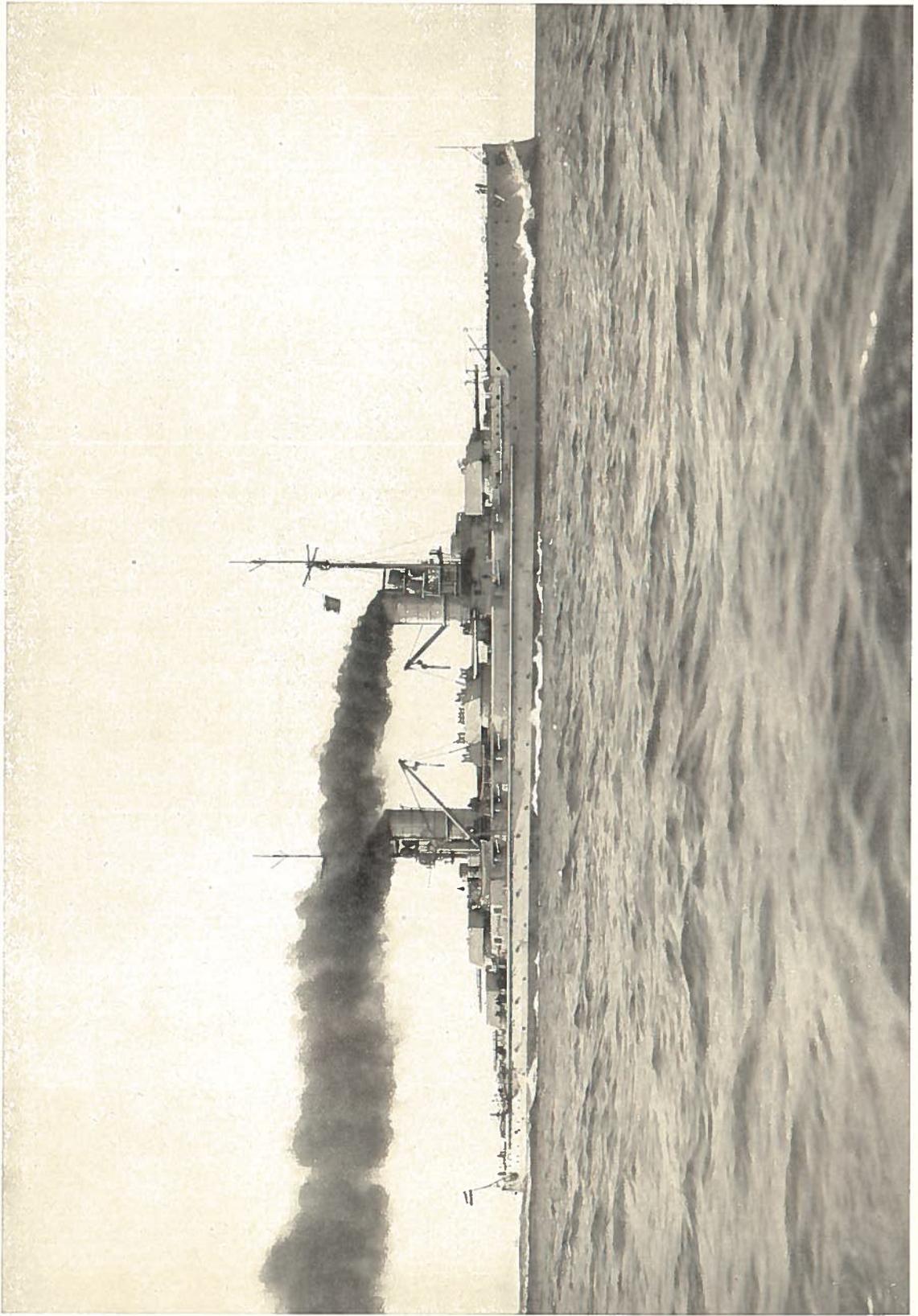
Phot. H. Rennet

„Man an den Feind!“



Prof. Dr. Bernab

Torpedoboote durchbrechen die Linie des Gefschwaders; siehe auch Seite 61 unten

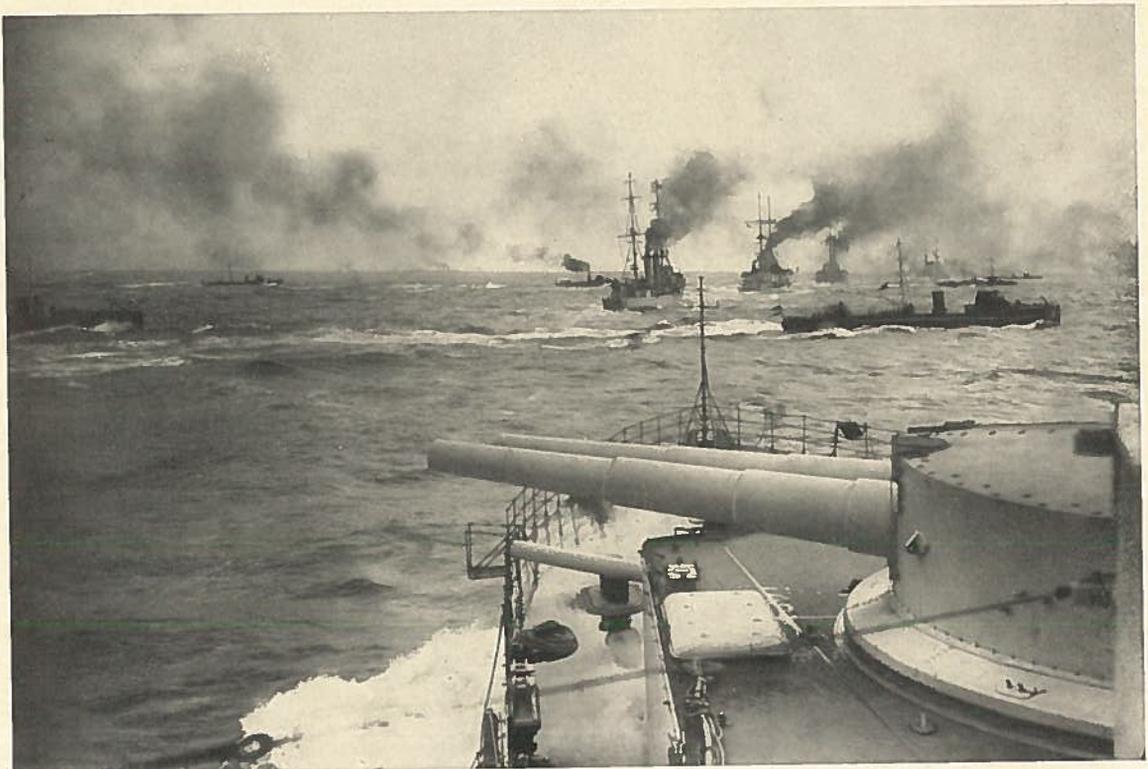


С. М. С. „Кaiserin“, Линейный крейсер, 24 700 тонн; 23,6 узловых скорости



Phot. H. Renard

Linienchiffe auf dem Marsch

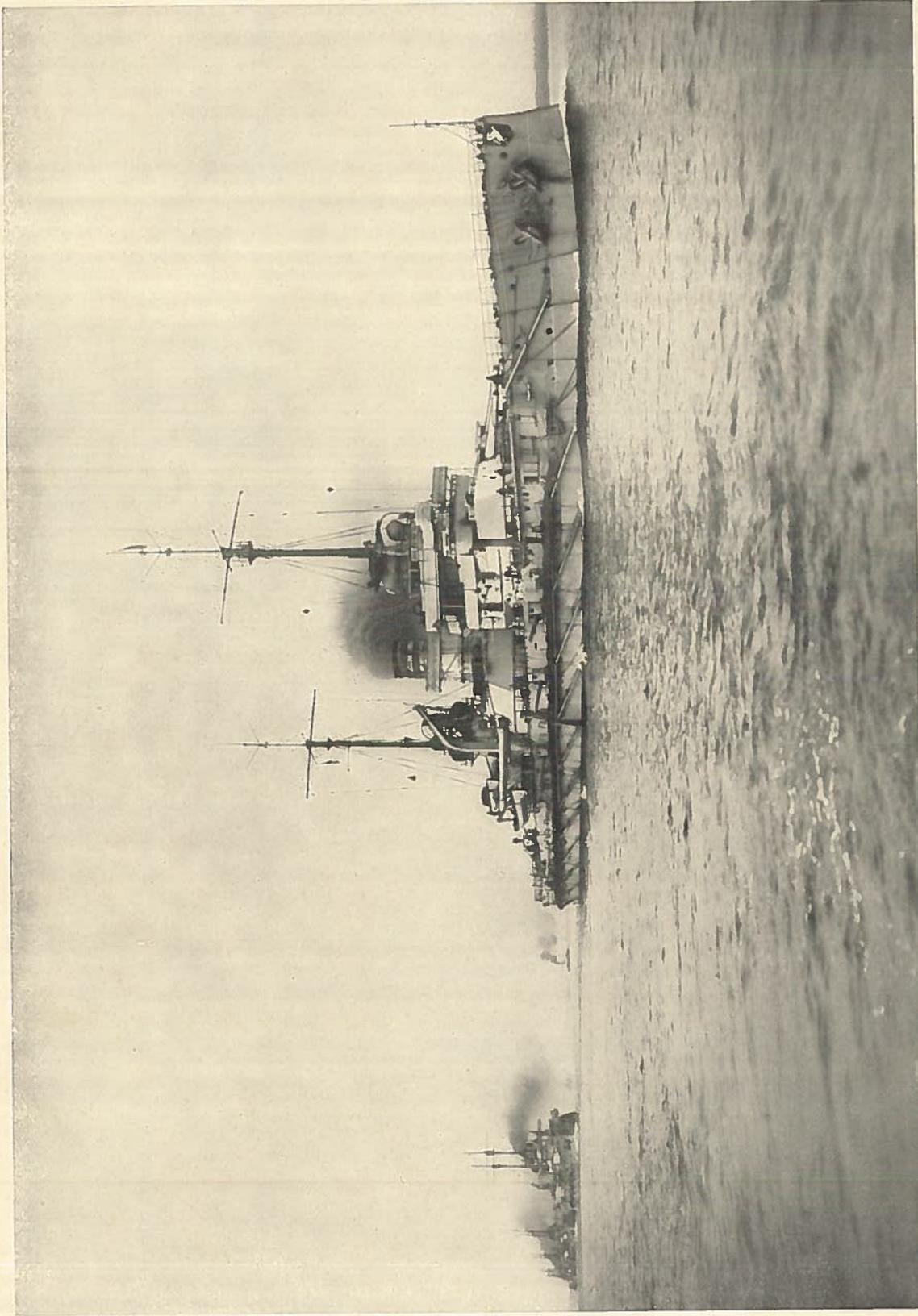


Phot. H. Renard

Die Torpedoboote dampfen mit äußerster Maschinenkraft durch die schmalen Lücken

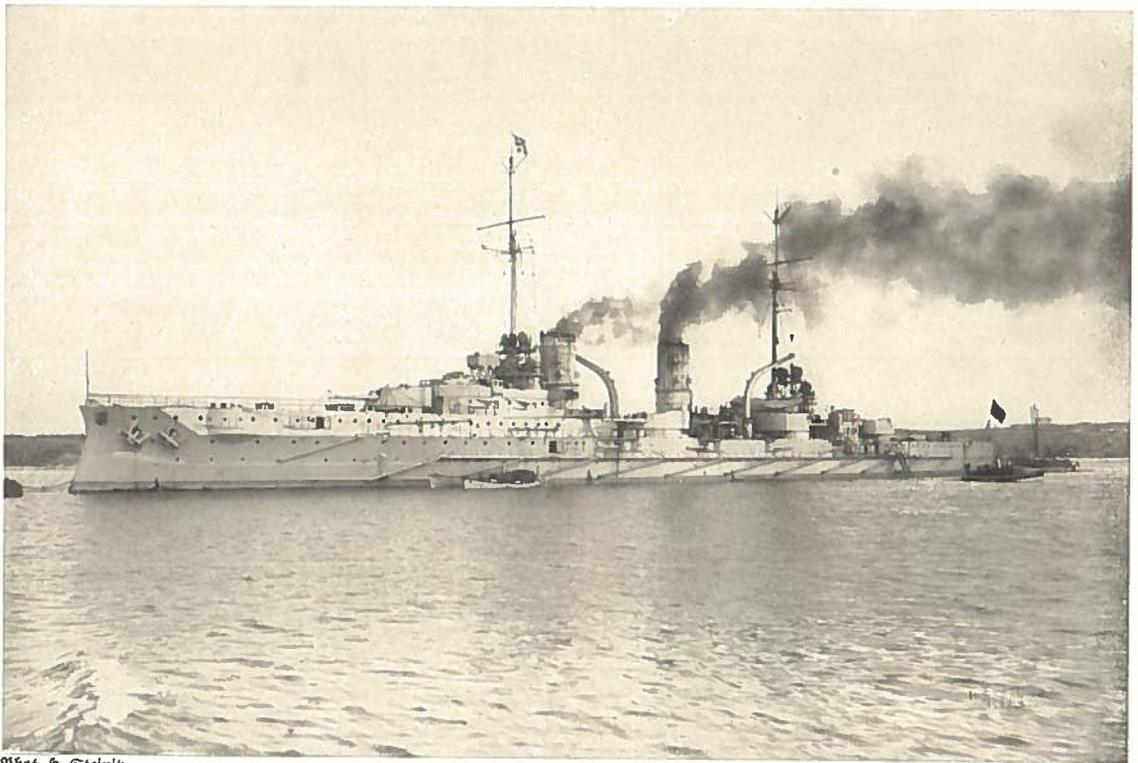


С. М. С. „Вон дер Танн“, Панцеркрейсер, 19400 Тоннен; etwa 28 Сеemeilen Geschwindigkeit



Phot. H. Kénard

С. М. С. „Westfalen“, Синицкий, Großkampffkriff, 18900 Тоннен; 20,3 Сеемеilen Geschwindigkeit



Phot. H. Steinig

S. M. S. „Blücher“, Panzerkreuzer, 15 800 Tonnen; 25,8 Seemeilen Geschwindigkeit



Phot. H. Steinig

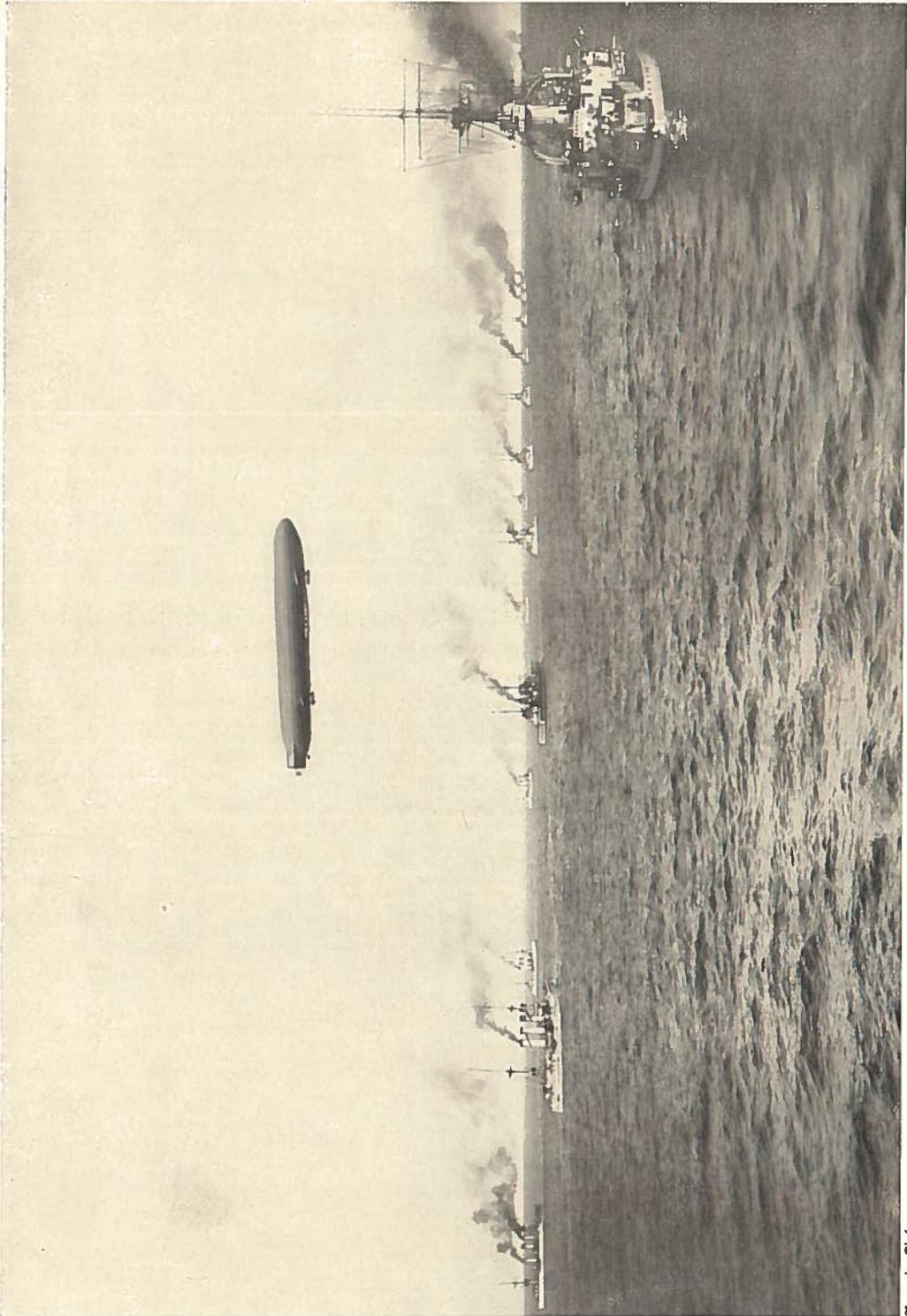
S. M. S. „Deutschland“, Linienschiff, 13 200 Tonnen; 19,3 Seemeilen Geschwindigkeit,
war lange Jahre Flottenflaggschiff



H. Steinig, Kiel
S. M. S. „Wittelsbach“, Linienschiff, 11800 Tonnen, 18 Seemeilen Geschwindigkeit



H. Steinig, Kiel
S. M. S. „Helgoland“, Linienschiff, Großkampfschiff, 22800 Tonnen, 20,8 Seemeilen Geschwindigkeit



Senat, Kiel

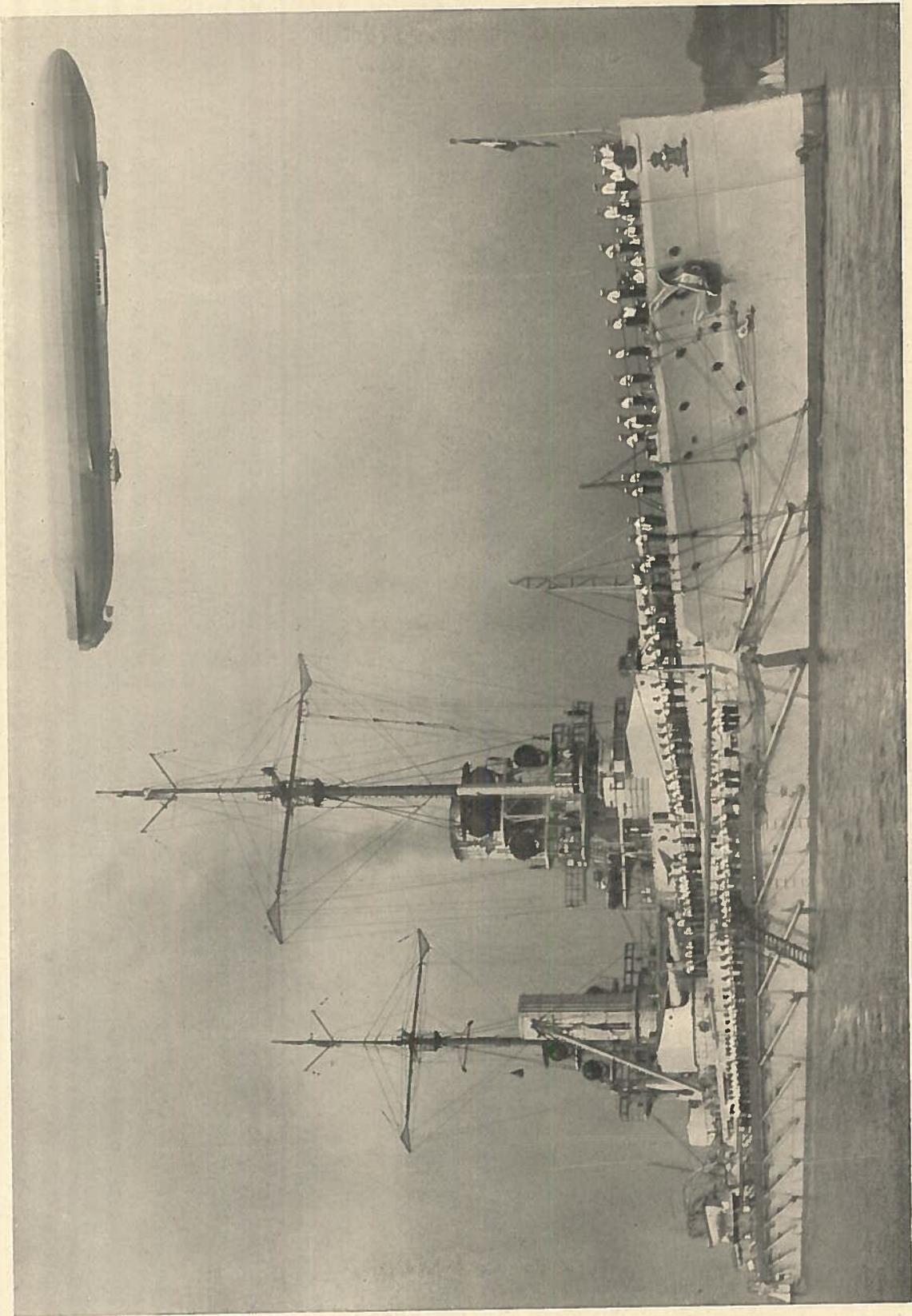
Das Marine-Luftschiff L I begleitet die Kriegsschiffe, die vor Helgoland manövrieren; das Luftschiff wurde am 9. September 1913 während eines Flottenmanövers vom Sturm ins Meer geworfen und zerstört



Wendungen



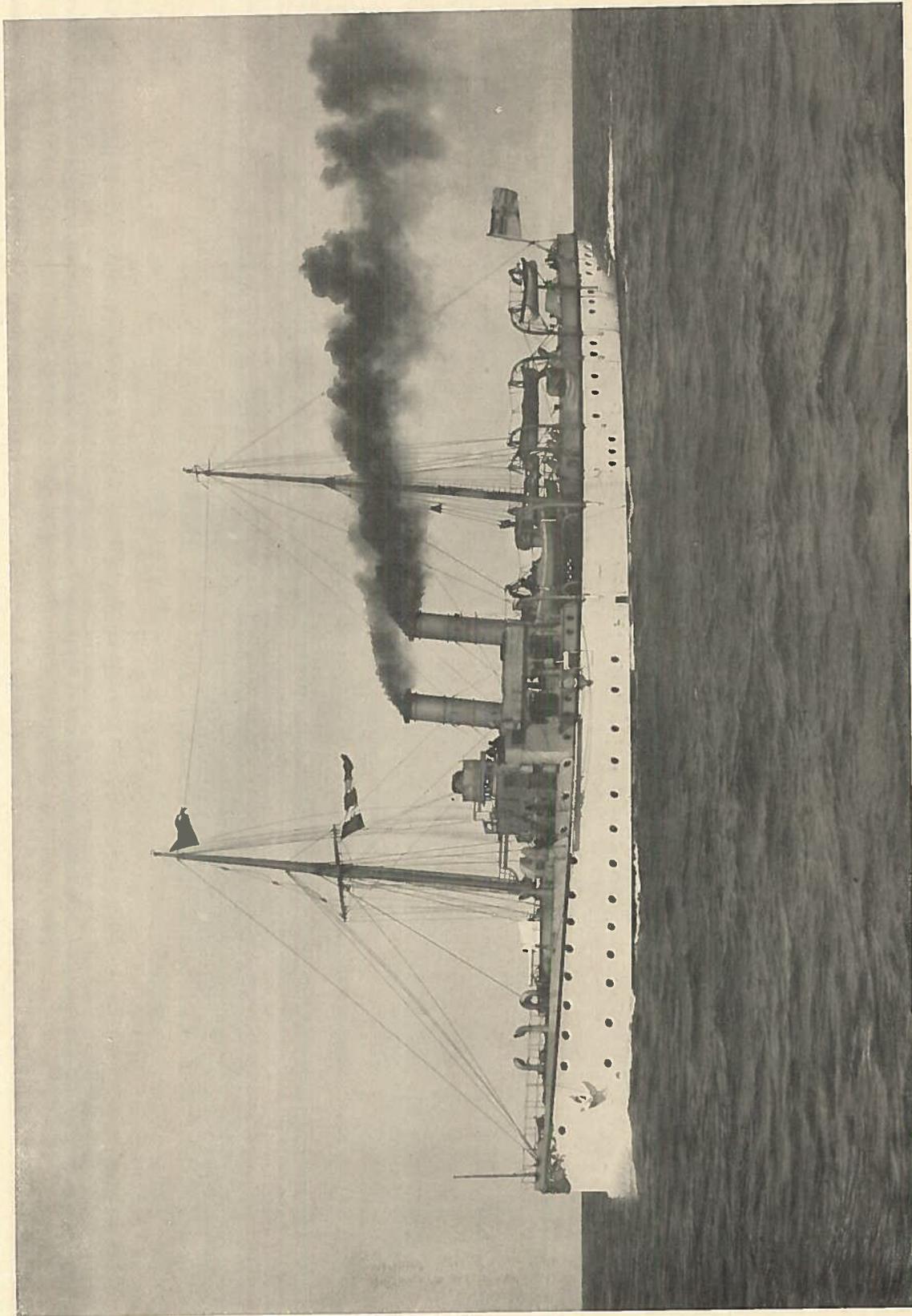
⊗ Gefechtsbilder merben gefahren



Shenandoah, Kiel
E. M. S. „Friedrich der Große“, Linienschiff, Großkampfschiff, 24700 Tonnen, 23,6 Seemeilen und das Zeppelin-Luftschiff „Shanfa“



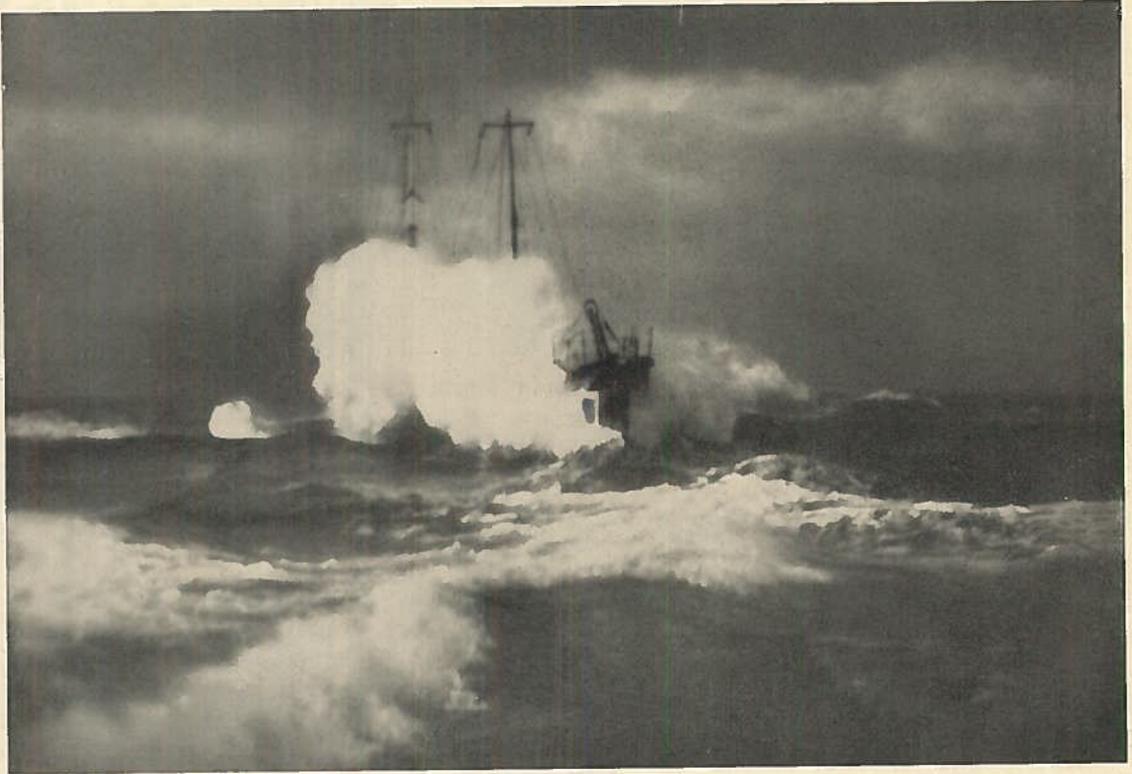
S. M. S. „Scharnhorst“, Panzerkreuzer, 11 600 Tonnen, 23,8 Seemeilen Geschwindigkeit; wird im Auslandsdienst verwendet



С. М. С. „Panther“, Канонербот



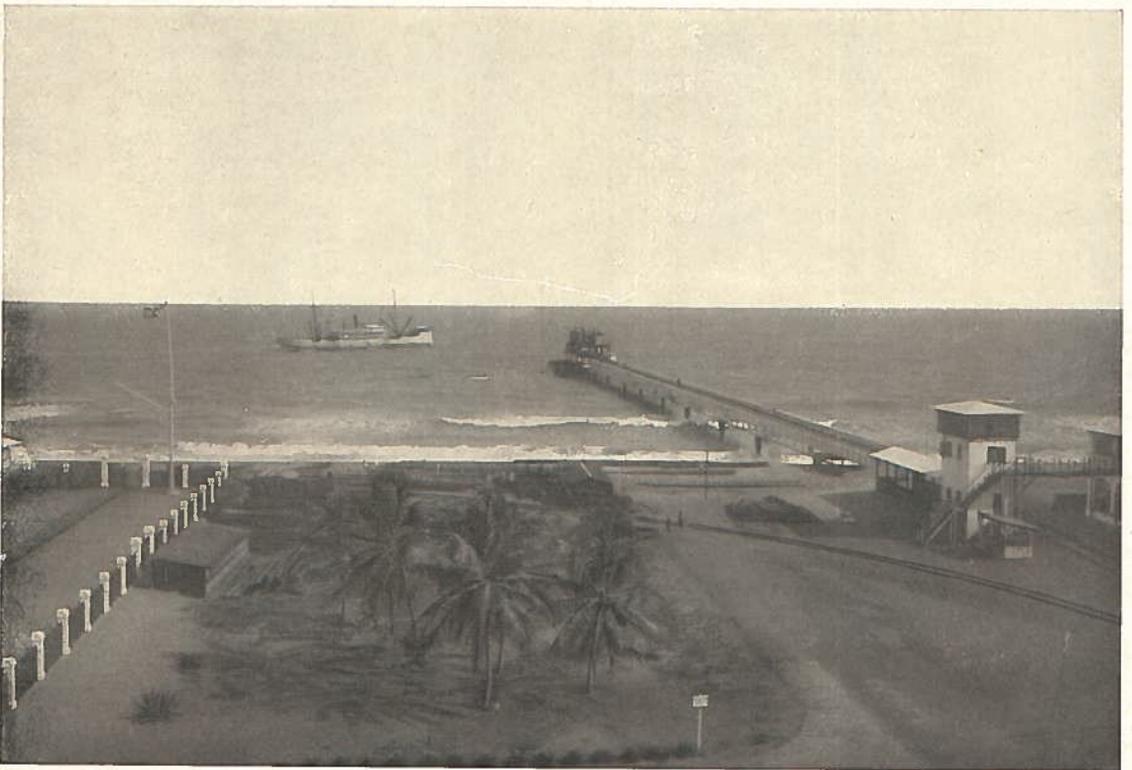
Salut-Schießen



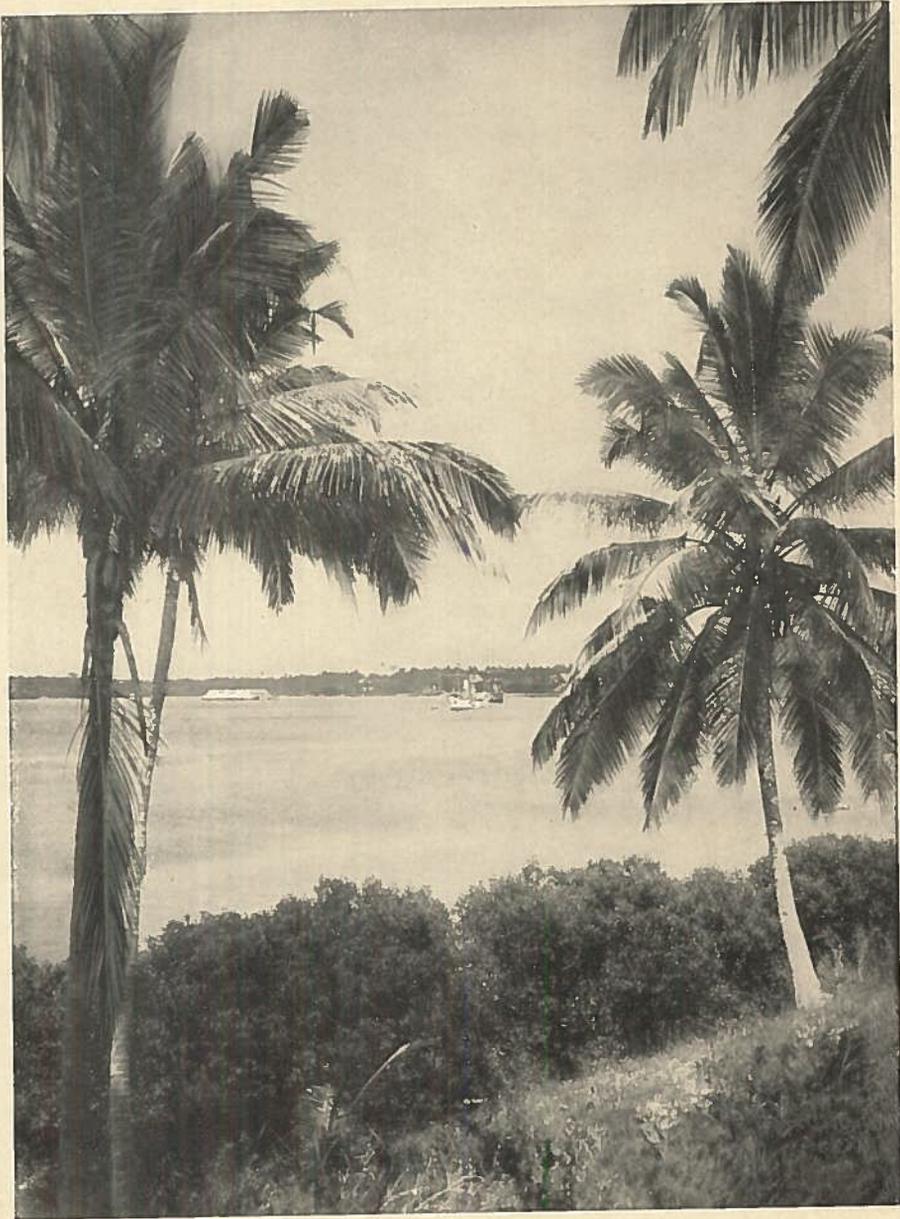
Kleiner Kreuzer im Kampf mit Torpedobooten



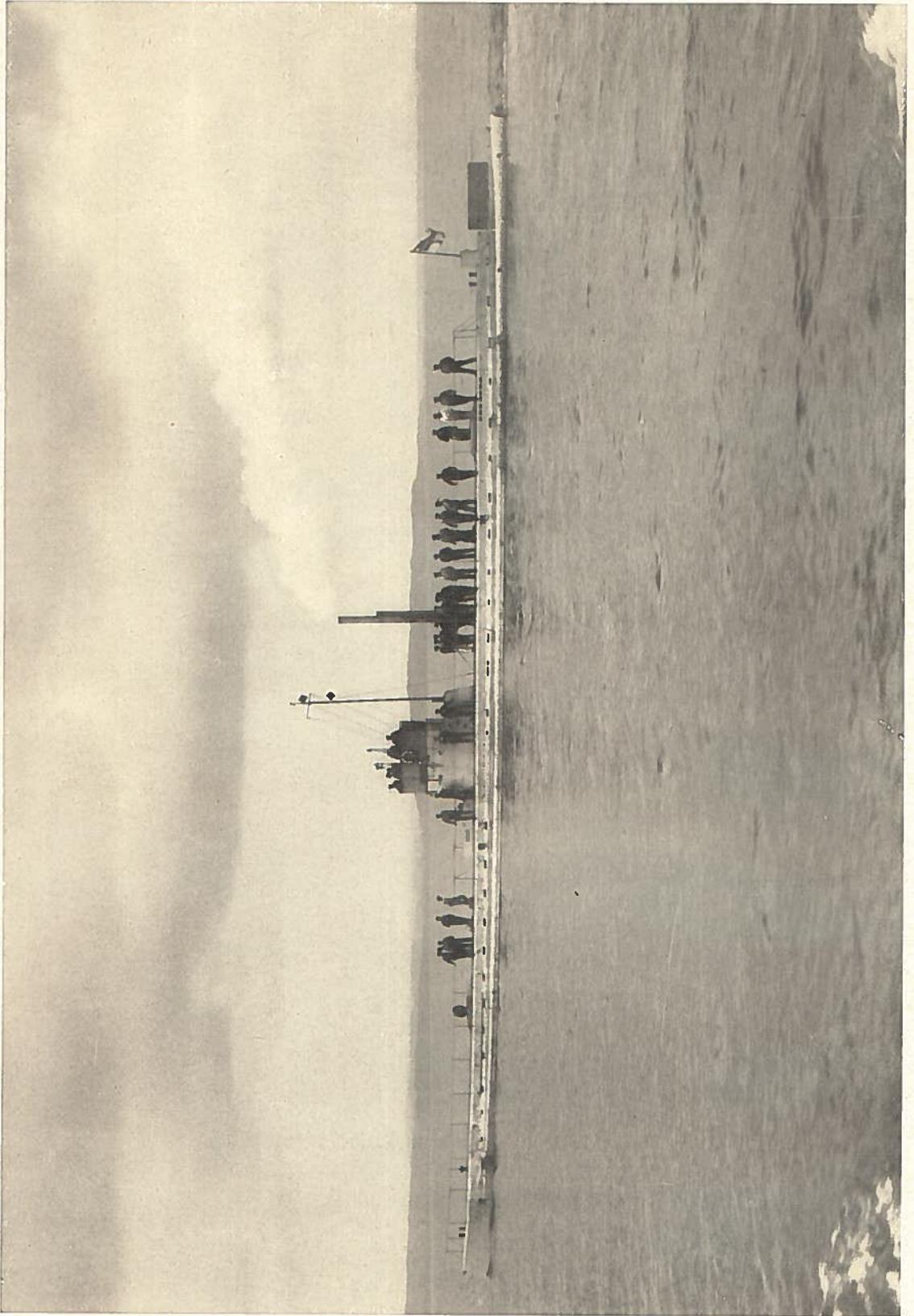
Reede von Kribi in Kamerun



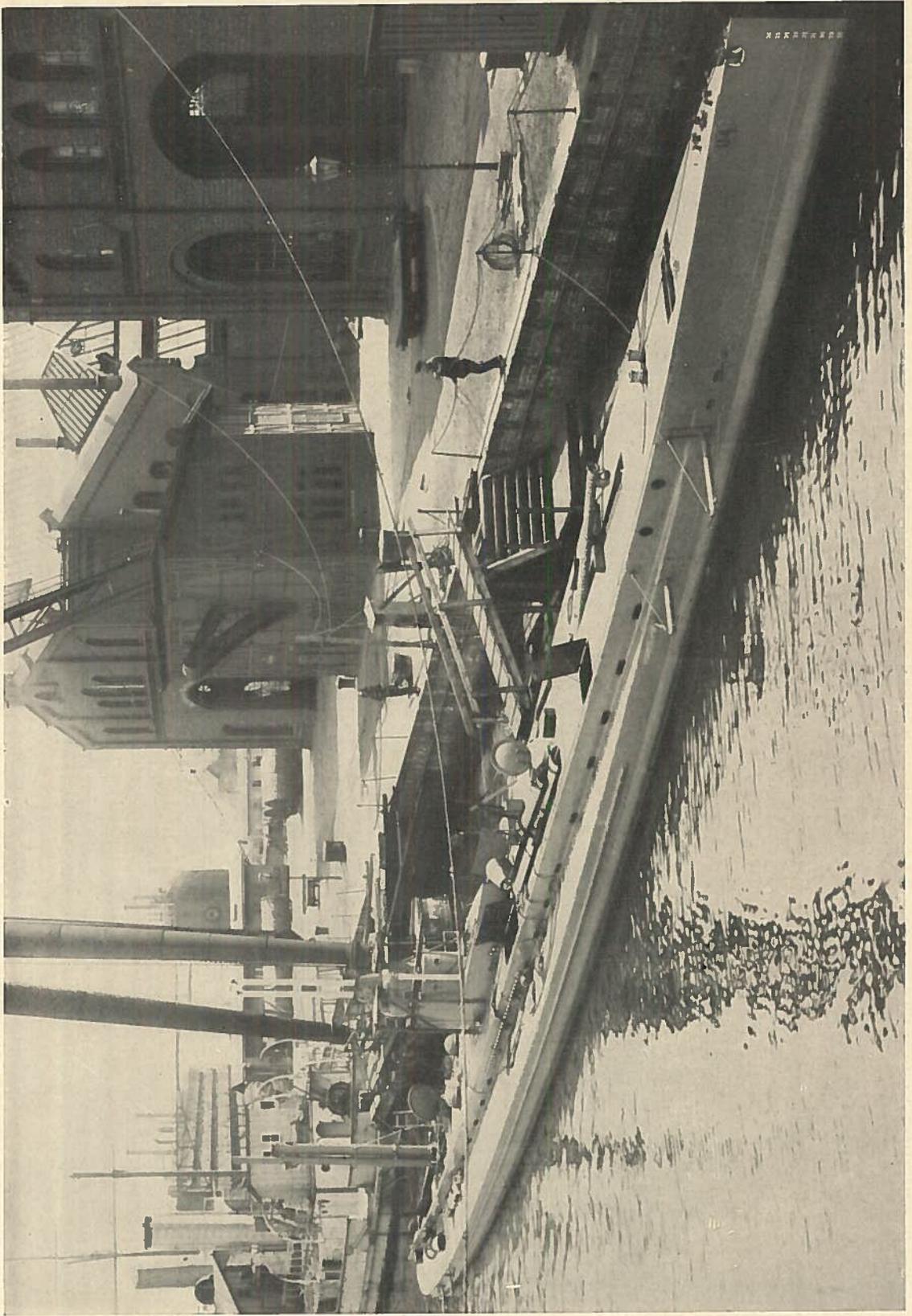
Reede von Lome



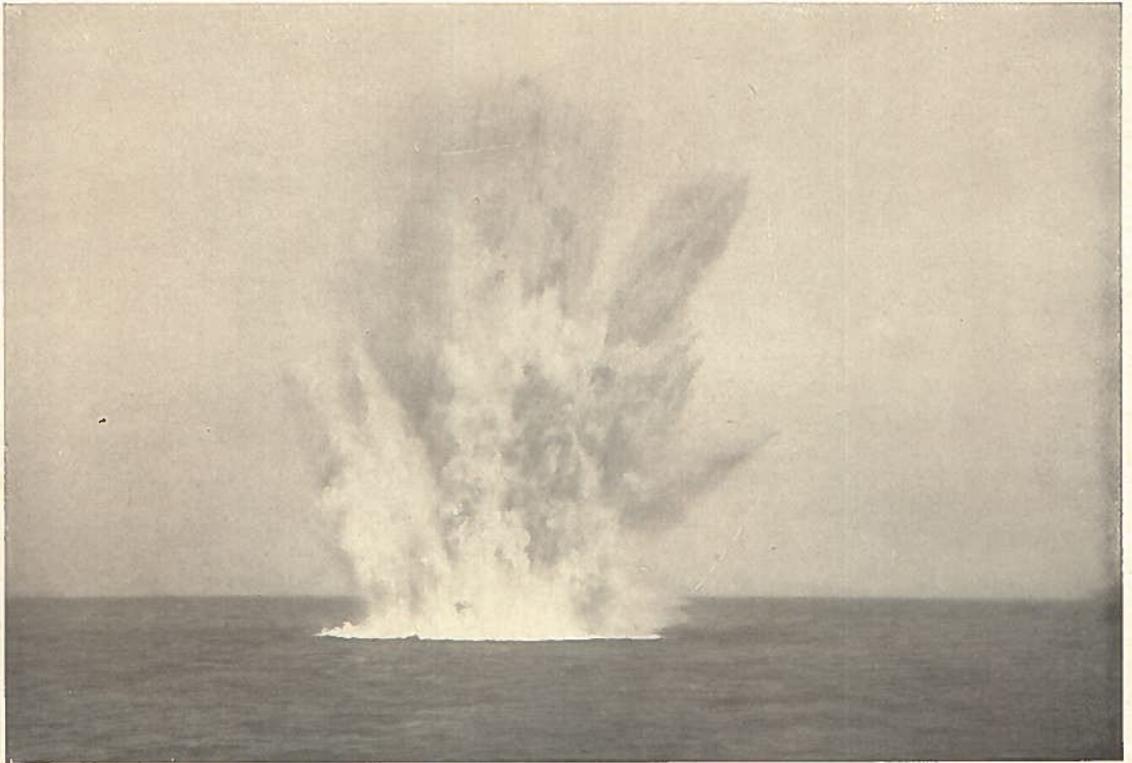
Harfen von Dar-es-Salam mit dem Marineftationsfchiff



Das U-Boot U 11



Unterseeboot an der Werft



Sprengung einer Protyl-Unterseeimine der Sprengstoff-W.-G. Carbonit, Hamburg. Ladung 100 kg Protyl



Renard, Kiel

S. M. S. „Seydlitz“, Panzerkreuzer, 19 400 Tonnen, 28,1 Seemeilen Geschwindigkeit



Renard, Kiel

Der Leuchtturm von Friedrichsort

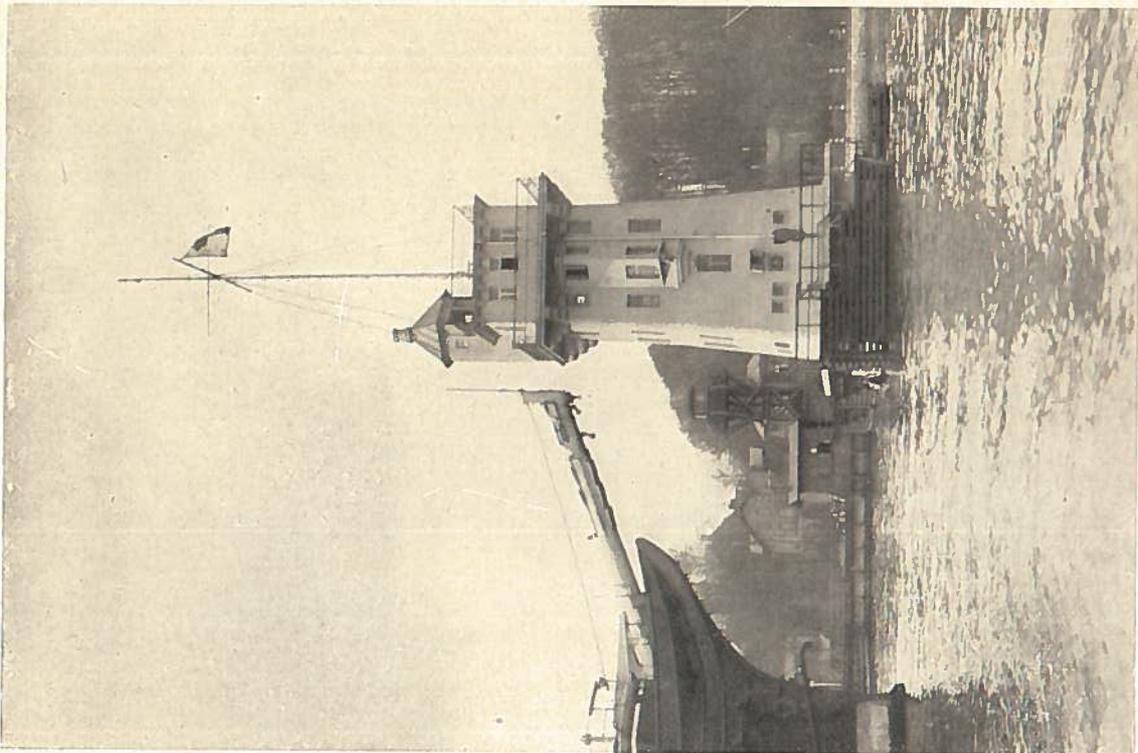


Renard, Kiel

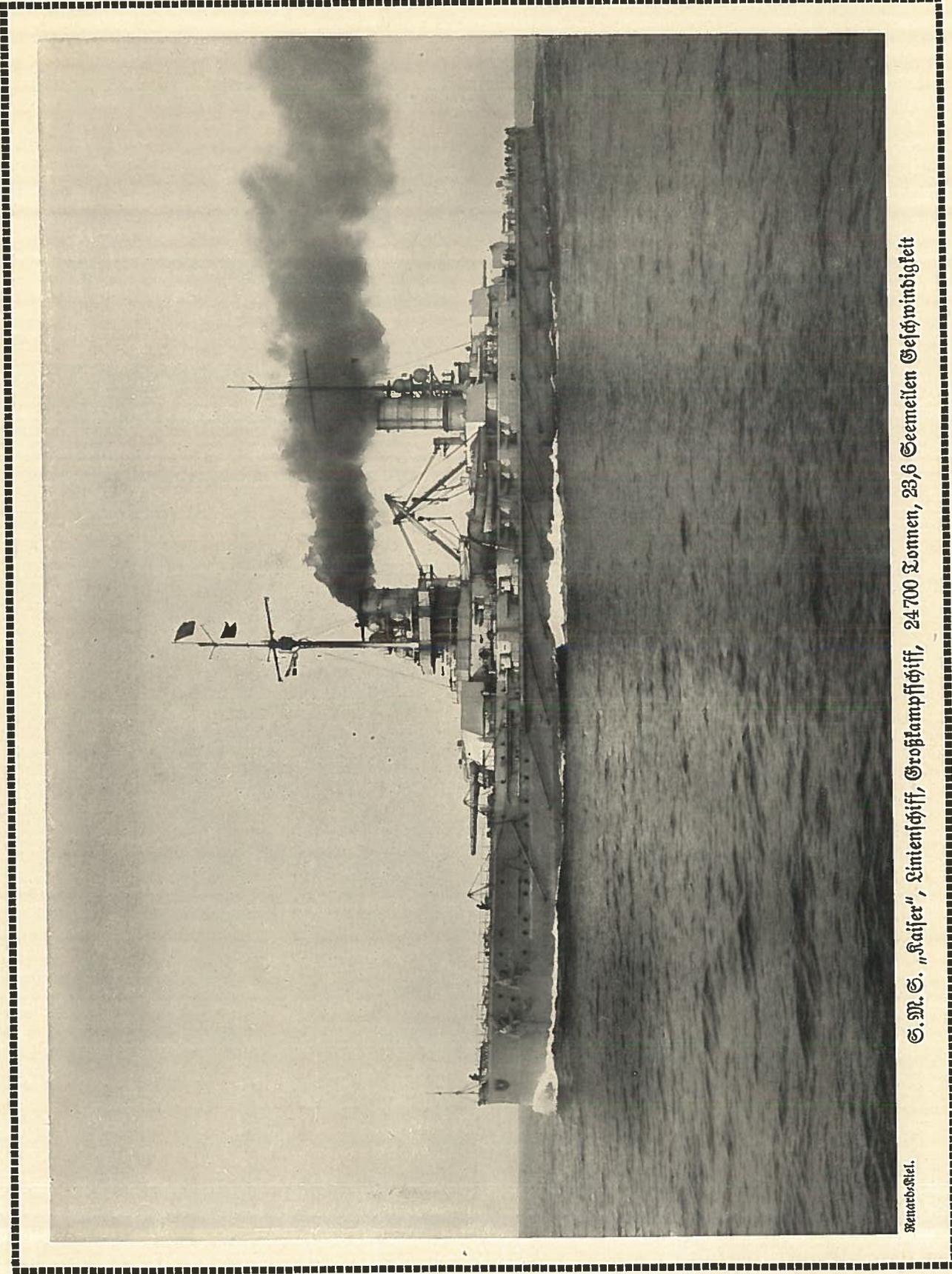
Kaiser-Wilhelm-Kanal und die Rendsburger Hochbrücke, die größte Brücke der Welt



Sprengverfuch. Durchgang zum Turm und vorderen Mannschaftraum an der Backbord-Seite

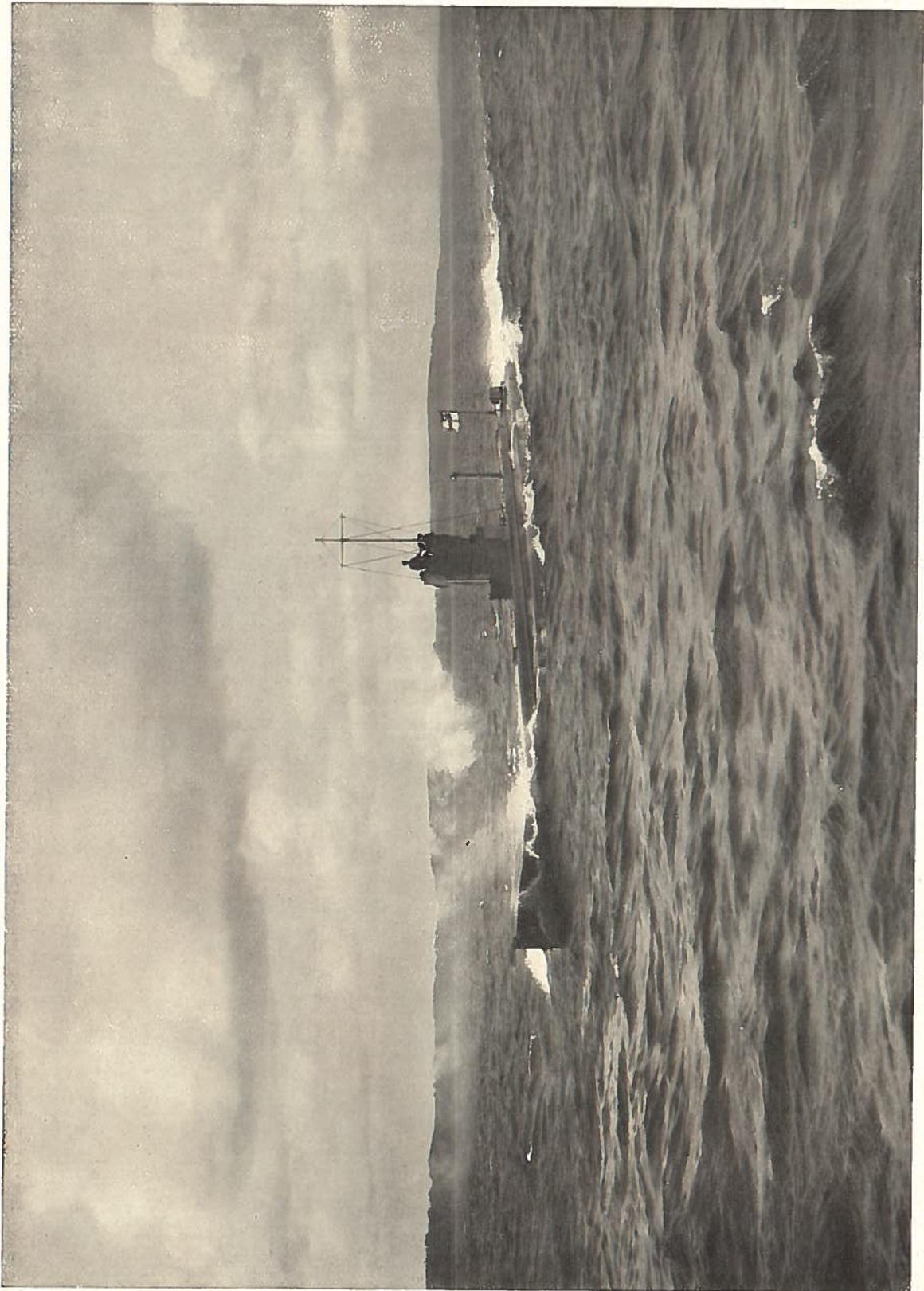


Stenarh, Skiel Der wichtigste Punkt im Sieler Hafen: die neuerbaute Signalfstation, links dahinter die alte

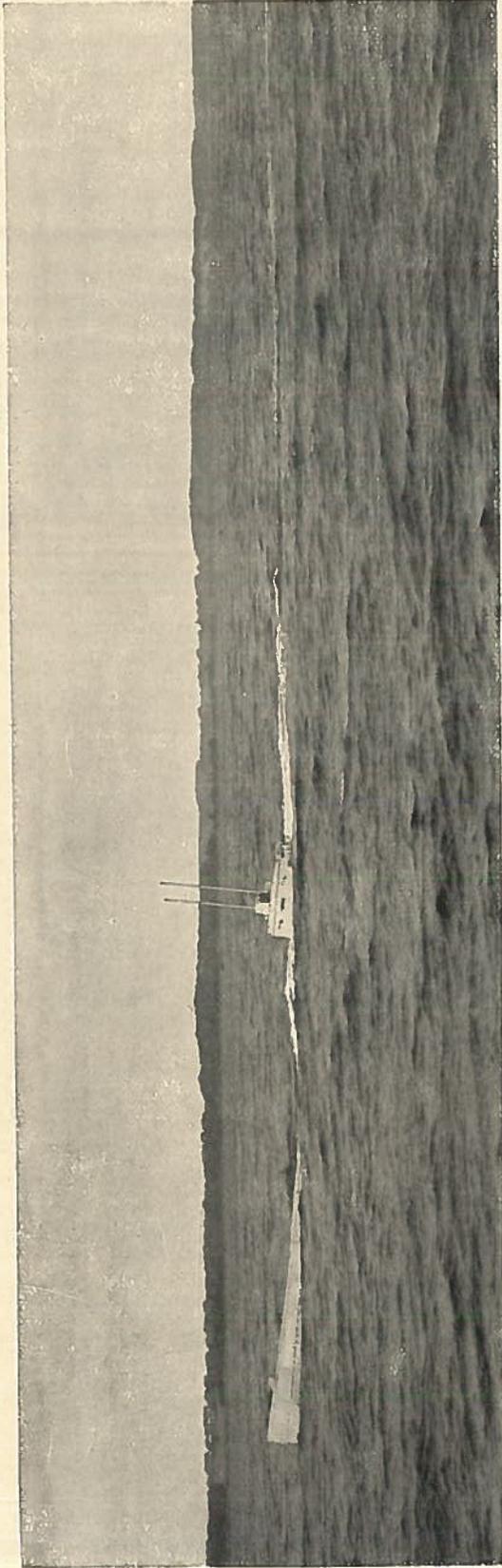


Kenatobafiel.

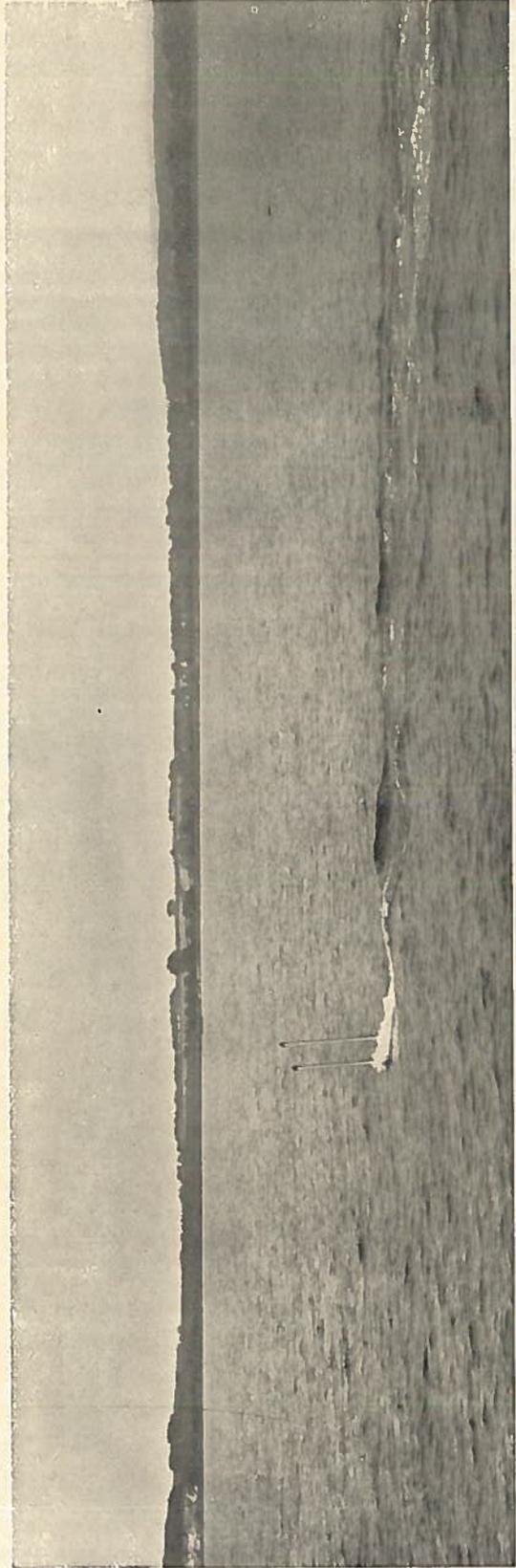
©. M. ©. „Kaiser“, Linienfchiff, Großkampffchiff, 24700 Tonnen, 23,6 Seemeilen Geschwindigkeit



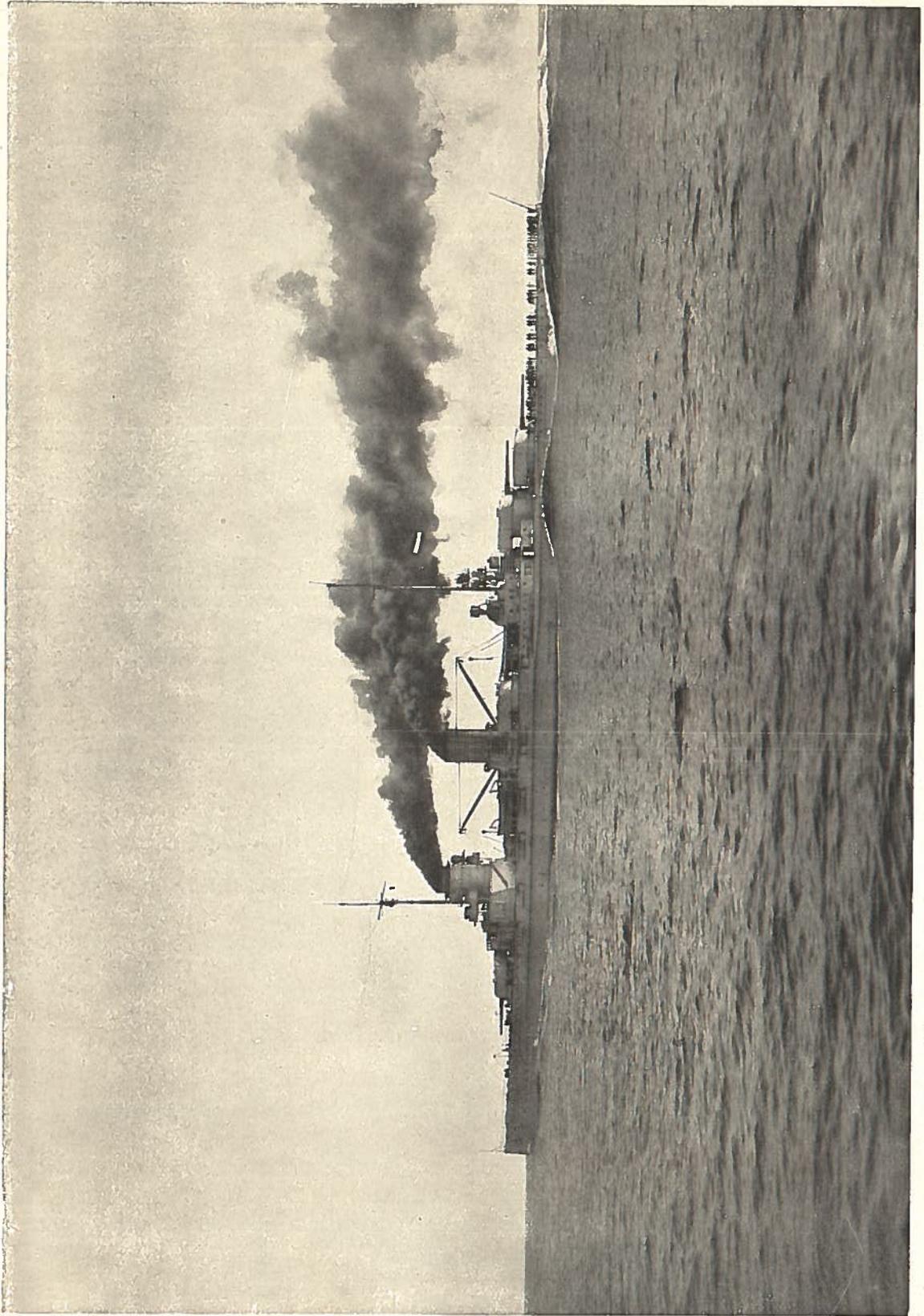
Unterseeboot bei frischer Brise an der Oberfläche fahrend



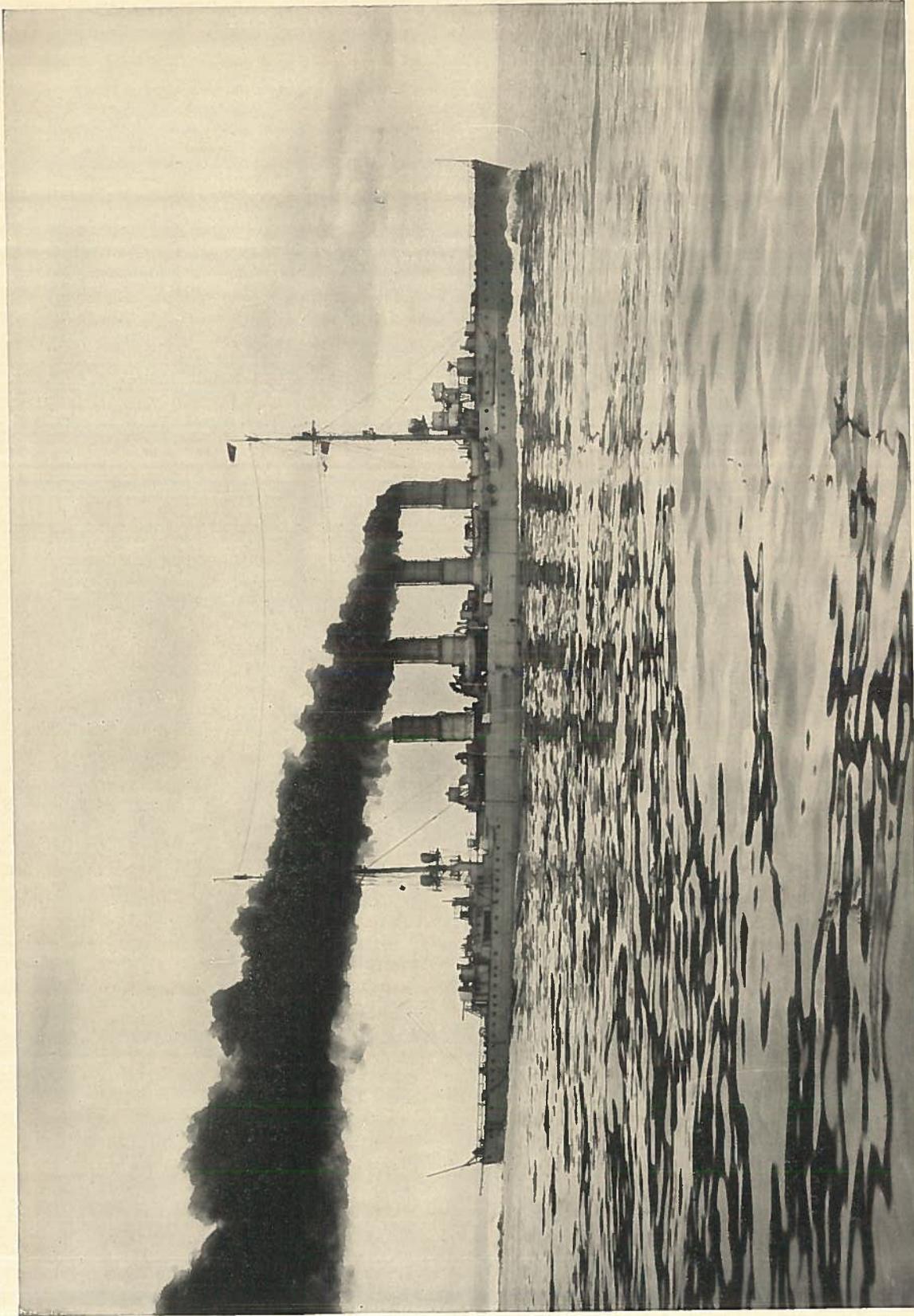
Lauchboot fertig zum Lauchen



Lauchboot halb getaucht

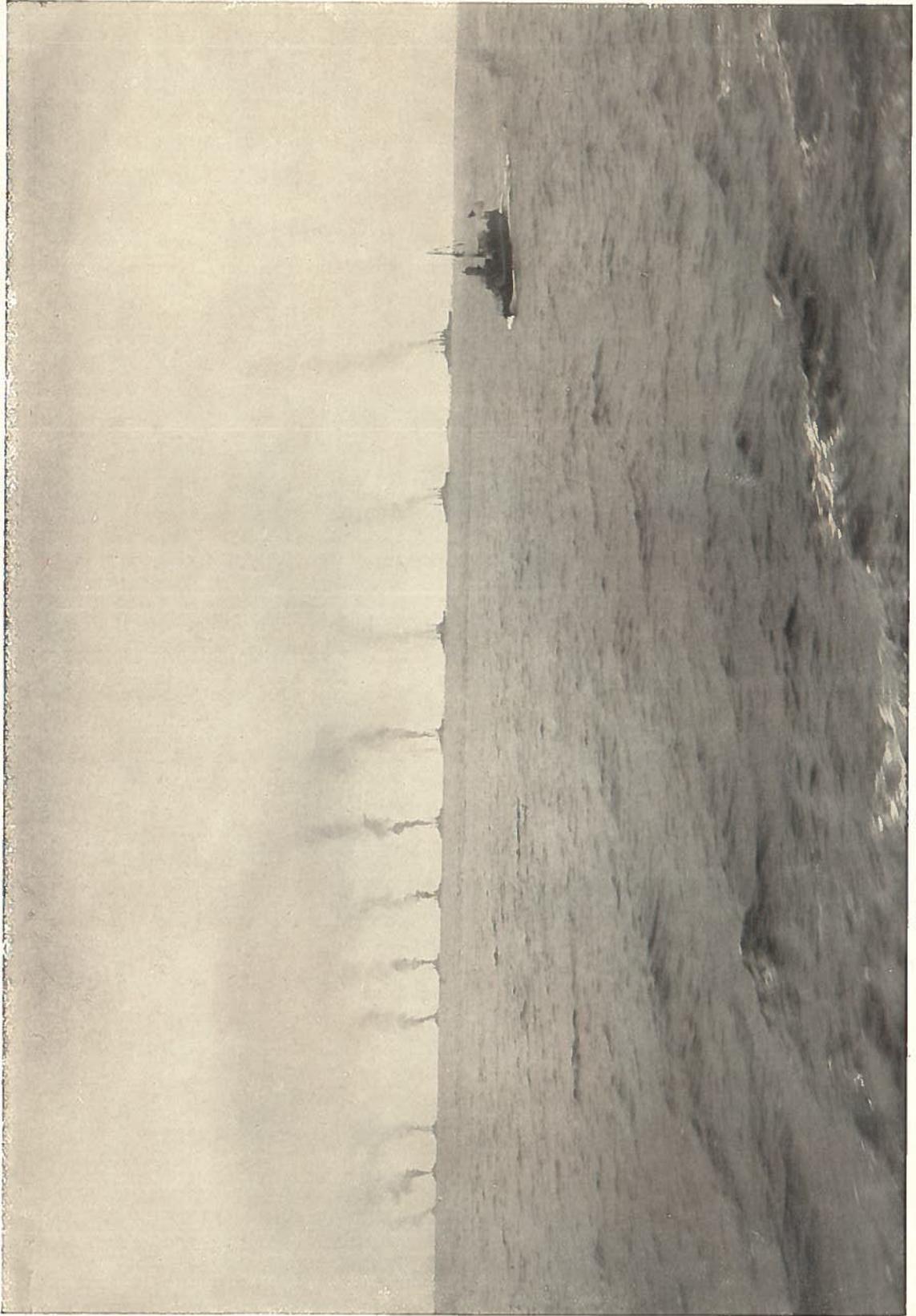


С. М. С. „Гобен“, Панцертеугер, 23.000 Тоннен, 28,6 Сеemeilen Geschwindigkeit



Kernab-Kiel

Der kleine Kreuzer „Magdeburg“, einer der neuesten Kreuzer seiner Klasse



Die Schiffsflotte: Die einzelnen Verbände werden auseinandergezogen; rechts ein Depeschboot

Landungsmanöver

Landungsmanöver! — Das ist doch endlich einmal etwas anderes, als das ewige Herumturnen an den Schiffsgeschützen und in den heißen Munitionsräumen, deshalb wird auch der Befehl zum Landen auf den Schiffen mit großer Freude begrüßt.

Die Schlachtflotte hat an der holsteinischen Küste geankert. „Vorbereitung zum Landen!“ Dies Signal elektrisiert die Besatzungen: ans Land gehen die Leute gar zu gern und wenn's auch nur im Landungskorps möglich ist. Das Landungskorps trifft die Vorbereitungen: Handwaffen, Gamaschen, Brotbeutel, Feldflaschen und Plakpatronen werden verausgabt und angelegt; Schanz- und Kochgerätschaften bereit gelegt; das Sanitätspersonal sorgt für Verbandtaschen, Krankentragen und Labeflaschen; Landungsgeschütze und Maschinengewehre nebst Munition und Zubehör stehen in wenigen Minuten bereit. Alle diese Vorbereitungen nehmen nur kurze Zeit in Anspruch, denn die Rolle schreibt jedem Mann genau vor, was er hierbei zu tun hat. Alles geht schnell ohne irgend welche Verwirrung und vor allem ohne jedes unnötige Wort und Geräusch vor sich.

„Boote aussetzen, klar zum Landen!“ Im Nu sind die Seitenboote herunter und in wenigen Minuten folgen die schweren Boote, die mit Hilfe der großen elektrischen Krähne oder Ladebäume ausgesetzt werden. Jedes Boot legt sich genau an eine bestimmte Stelle längsseit des Schiffes und die Einschiffung beginnt. Die Geschütze und Landungslafetten werden zuerst in die Boote geschafft, dann klettern die Leute mit ihren Handwaffen hinterher. Ein jedes Boot, welches fertig bemannt ist, legt ab und begibt sich auf den Sammelplatz hinter dem Heck des Schiffes und bleibt dort liegen, bis alle Boote sich hier versammelt haben. Auf ein Signal des Oberbefehlshabers des Landungskorps werden die Boote schiffsweise von einem Dampfboot des Schiffes ans Land geschleppt oder sie rudern ans Land. Im Ernstfalle werden die Schiffsgeschütze natürlich die Landung durch Geschützfeuer vorbereiten, der Strand wird durch einen Hagel von Granaten der Maschinenkanonen und durch Schnellfeuergeschütze von Feinden gesäubert.

Die Boote kommen in die Nähe des Strandes und laufen auf Grund; weil sie tief beladen sind, können sie nicht bis unmittelbar ans Land heranzufahren. Im Nu springen die blauen Jungens über Bord und nachdem das Boot soweit erleichtert ist, daß es fast ans Land geschoben werden kann, werden die Landungsgeschütze und Maschinengewehre schnell über Laufplanen ans Land geschafft und in wenigen Minuten ist das Landungskorps fertig angetreten.

Bei derartigen Übungen wird der Wettstreit der Besatzungen mächtig angeregt, denn es werden für jedes Schiff die Zeiten genau notiert und später bekannt gegeben, die für die Durchführung des Manövers erforderlich waren.

Gelegentlich sind auch Landungsmanöver in größerem Umfange in Ver-

Abb. Seite 16 unten

Abb. Seite 50 oben

Abb. Seite 51 unten
und Seite 50 unten

Abb. Seite 54 unten

Abb. Seite 51 oben
und Seite 55 unten

Abb. Seite 55 oben
Abbildung Seite 52

Abbildung Seite 53

Abbildung Seite 17

bindung mit der Armee vorgenommen worden und sind hierbei die Schiffsmannschaften dann tagelang am Lande geblieben, haben große Schlachten mitgeschlagen und das Lagerleben im Bivak kennen gelernt. Bei solchen Übungen im großen Stil wurden die Seeoffiziere teilweise beritten gemacht.

Nach Beendigung der Übung am Lande wird das Landungskorps wieder eingeschifft; hierbei kommt es häufig vor, daß die Mannschaften, um in die Boote zu gelangen, durchs Wasser waten müssen, wenn der Strand zu flach ist und die schweren Boote nicht dicht genug ans Land kommen können. Nach dem Einschiffen werden die bemannten Boote durch Dampfboote an Bord geschleppt und darauf die Boote desarmiert.

Ein Tag auf der Flotte

Die Schlachtflotte hat am letzten Abend, von der Nordsee kommend, unter Helgoland geankert. Der Befehl des Flottenchefs lautete zum Schluß: morgen früh um 8 Uhr sind die Geschwader und Flottillen seeklar und haben die Schiffe und Fahrzeuge Dampf auf für „Große Fahrt“.

Es ist kurz vor 8 Uhr morgens. Auf allen Schiffen sind die Vorbereitungen zum Inseegehen beendet: Boote sind geheißt, Fallreepstreppen eingesetzt, Backspieren beigeclappt; die Ankerketten sind um das Dampfspill gelegt und die Anker sind somit klar zum Lichten. Dicker Rauch steigt aus den Schornsteinen der Schiffe empor; ab und zu ertönt ein schriller Ton von einer Sirene, die probiert wird; sonst deutet nichts darauf hin, daß in ungefähr einer Viertelstunde sich diese gewaltige Menge von Schiffen und Fahrzeugen in Bewegung setzen und nach dem Willen eines einzelnen Menschen dirigiert werden wird.

Auf dem Flottenflaggschiff geht einige Minuten vor 8 Uhr ein Wimpel halb hoch, sofort zeigen alle Schiffe und Fahrzeuge das Gegenignal, einen langen gestreiften Stander, der erkennen läßt, daß das Signal gesehen und verstanden ist. „Zur Flaggenparade!“ Dieses Kommando ertönt gleichzeitig auf allen Schiffen. Die Sicherheitswache nimmt auf dem Achterdeck Aufstellung; die Signalgäste sind klar, die Flagge zu heissen. Sowie das Signal auf dem Flottenflaggschiffe ganz aufgezogen oder wie es in der Bordsprache heißt „vorgeheißt“ ist, schlagen die Tambours an, die Wache faßt das Gewehr an, die ganze Mannschaft steht auf Kommando des wachhabenden Offiziers still und dann ertönt beim Niedergehen des Signals für Flaggenparade auf allen Schiffen zugleich: „Achtung, präsentiert das Gewehr! Heiß Flagge, acht Glas!“ Der Präsentiermarsch wird geschlagen, majestätisch langsam steigt die Kriegsflagge an der Gaffel hoch! „Rührt euch!“ Die Reinigungsarbeiten, bei denen die Mannschaften beschäftigt waren, werden fortgesetzt, während auf den Admiralschiffen, auf denen eine Musikkapelle sich befindet, die Nationalhymne gespielt wird. Da nun jeden Augenblick das Signal zum Ankerlichten kommen

kann, haben sich inzwischen der Kommandant mit seinem Stab auf die Kommandobrücke begeben; der erste Offizier, der Bootsmann und die zum Ankerlichten erforderlichen Leute stehen auf ihren Posten bereit, um ja nicht zu spät mit der Arbeit fertig zu werden.

„Signal auf dem Flaggschiff!“ ertönt der Ruf des wachhabenden Signalgastes! Ein jeder kennt das Signal, es bedeutet „Anker lichten“; beim Niedergehen desselben beginnen die Ankerlichtmaschinen ihre Arbeit. Gleichmäßig dreht sich das Dampfspill, die dicke Kette schmiegt sich knirschend und knatternd um dasselbe und Schake um Schake, Meter um Meter steigt sie aus dem Grunde heraus; beim Hochkommen durch den scharfen Strahl einer Dampfstrike von dem Schlick des Meeresgrundes sauber gereinigt, fällt sie infolge ihrer eigenen Schwere in die Tiefe des Kettenkastens hinein. „Der Anker ist hoch, das Schiff ist bereit zum Angehen!“ Diese Meldung erhält der Flottenchef durch eine einzige Flagge, die halb hochgezogen bedeutet: die Ankerkette wird eingehievt, ganz hochgehievt: der Anker ist nahezu los, und ganz heruntergezogen: der Anker ist gelichtet, das Schiff ist bereit zur Fahrt! — Kurz vor dem Ankerlichten hat der leitende Maschineningenieur dem Kommandanten gemeldet, daß die Maschinen „klar“, das heißt „fahrbereit“ sind. Auf dem Flottenflaggschiff gehen jetzt verschiedene Flaggsignale hoch, deren Bedeutung lautet: Flottenmarschformation, halbe Fahrt! Kurs Nordwest. Das Flottenflaggschiff geht mit äußerster Kraft an, die anderen Schiffe folgen ihm in der Reihe der taktischen Nummern und in etwa einer halben Stunde befindet sich die Flotte in der befohlenen Formation mit halber Fahrt dampfend auf dem befohlenen Kurse. — Das Aufklärungsgeschwader erhält durch Funkspruch den Befehl, selbständig Übungen vorzunehmen, und um 11 Uhr von einem bestimmten, nach Länge und Breite genau festgelegten Punkte aus mit einem vorgeschriebenen Kurse und einer ebensolchen Formation und Fahrt als Feind der Schlachtflotte entgegenzufahren.

„Der Flottenchef beabsichtigt zu evolutionieren“, dies Signal ist von allen Linienschiffen längst erwartet und trotzdem, als es hoch geht, kann man eine gewisse Bewegung auf den Schiffen bemerken. Auf der Kommandobrücke sieht man neben dem Kommandanten und dem Navigationsoffizier noch den Manöveroffizier, der die Evolution nach Anweisung des Kommandanten auszuführen hat. Das gesamte Signalpersonal unter Leitung des Adjutanten steht bereit; die Signalgeschütze sind geladen und fertig zum Feuern. Im Innern des Schiffes sind zahlreiche Schotten geschlossen; das Maschinenpersonal ist verständigt; an jeder Stelle des Schiffes sind die erforderlichen Vorbereitungen getroffen. Das Evolutionieren beginnt.

Der Wille eines einzigen Mannes, des Flottenchefs, treibt sämtliche Schiffe der Flotte durcheinander, er lenkt sie alle wie Marionetten und immer wieder stellt sich nach einem, vom Laien wohl als „wüstes Durcheinander“ bezeichneten Zustande die Ordnung wieder her, ohne daß auch nur die Gefahr einer Kollision hierbei entsteht. Zunächst wird Formaltaktik wiederholt: Wendungen und Schwenkungen, Formationsänderungen, Fahrtänderungen und Kurswechsel. Dann beginnen die Gefechtsübungen; sogenannte Gefechtsbilder werden gefahren, die Schiffe machen

vgl. Abb. S. 31 unten

Abb. Seite 61 oben

Abbildung Seite 67
und Seite 57 unten
Abbildung Seite 68

hierbei „Klar Schiff zum Gefecht“ und es wird auch wohl gelegentlich mit Salutkanuschen hierbei gefeuert, um die Übungen kriegsmäßiger zu gestalten. Am Horizont, an Backbord voraus erscheint der Feind — die Aufklärungsschiffe. — Die Flotte formiert, sobald der Feind als solcher erkannt ist, die Gefechtskiellinie und wird vom Flottenchef zum Passiergefecht auf einer Entfernung außerhalb wirksamer Torpedoschußweite bei der feindlichen Linie vorbeigeführt. Beim Passieren feuern die einzelnen Schiffe nach Anweisung der Kommandanten und der Artillerieoffiziere; hierbei werden Ausfälle von Offizieren und Mannschaften, sowie alle Gefechtsstörungen, die eintreten können, durchgearbeitet und hierdurch die Befehle systematisch mit allen Phasen und Ereignissen, die das Gefecht mit sich bringen kann, vertraut gemacht.

Abbildung Seite 5

Abbildung Seite 43

Abb. Seite 61 unten

Die Torpedobootsflottillen, welche beim Passieren beider Linien in Feuerlee, das ist die dem feindlichen Geschüßfeuer abgewendete Seite, gefahren sind, erhalten den Befehl, anzugreifen. Hierauf haben die Torpedobootskommandanten schon lange gewartet: die Fahrzeuge stürmen mit äußerster Maschinenkraft vorwärts, oft ganze Berge von Wellen vor sich aufstürmend, die dann glatt durchschnitten werden. Zunächst halten sich die Boote noch etwas gedeckt durch die eigenen Schlachtschiffe, dann geht's aber mit rasender Fahrt durch die nur etwa 140 Meter großen Lücken zwischen den einzelnen Linienschiffen hindurch, gerade auf den Feind los.

Hierbei kommt es nicht selten vor, daß der Rammbug des großen Linienschiffes nur wenige Meter hinter dem Heck des vorüberausenden Torpedobootes passiert. Verschätzt sich aber bei solchen Manövern der Torpedobootskommandant auch nur um eine Kleinigkeit, versagt im Moment des Durchbruches auch nur für Sekunden das Ruder oder die Maschinen, dann ist eine Katastrophe fertig; das Boot wird gerammt und kann hierbei glatt durchschnitten werden. Das weiß jeder Mann in der Flotte, aber gottlob stehen solche Unglücksfälle nur vereinzelt da; sie dürfen uns auch nicht von solchen Übungen zurückhalten, die im Kriege nur dann Aussicht auf Erfolg haben können, wenn sie im Frieden gründlich durchgeübt sind.

Abbildung Seite 58

Abbildung Seite 59

Abbildung Seite 40

Der Torpedobootskommandant hat aber für solche Überlegungen keine Zeit. „Man an den Feind, die Torpedoschüsse richtig abgeben“, dann „Rehrt“ und „mit äußerster Maschinenkraft zurück durch dieselben schmalen Lücken“, das ist seine einzige Überlegung; auf sein Boot und auf seine Mannschaft kann er sich verlassen, das weiß er und seine eigenen Nerven lassen ihn nicht im Stich, also vorwärts! Wie eine Schar bissiger Hunde rennen die Boote, oft so dicht hinter- und nebeneinander, daß die Leute von einem zum andern Boot hinübersteigen könnten. Es ist ein herrlicher Anblick, diese jungen Kommandanten mit ihren schönen Booten so schneidig und sicher manövrieren zu sehen! Einem jeden, der den Anblick genossen hat, wird sich die Überzeugung aufdrängen, mit solchem Personal und Material können wir getrost der Zukunft entgegensehen.

Solche Übungen, „Gefechtsbilder“, haben einen großen Wert und die für dieselben aufgewandte Zeit und Arbeit werden sich in der Zukunftschlacht sicher belohnen. Hat doch der japanische Admiral Togo wochen- und monatelang vor Ankunft der russischen Flotte unter Rosjstwensky

solche Gefechtsbilder geübt und als der Zusammenstoß beider Flotten bei Zushima im Mai 1905 erfolgte, da hatten die japanischen Seeoffiziere und Mannschaften das Gefühl, daß dies Gefecht ihnen kaum Überraschungen bringen könnte.

Am Nachmittage werden die Übungen nach einer zweistündigen Mittagspause fortgesetzt, während derselben wird auf den Schiffen der Dienst nach der Routine gehandhabt, und endlich um 5 Uhr kommt vom Flottenflaggschiff das lang erwartete und auch vielfach ersehnte Signal: „die Übungen sind beendet!“

Der Tag war heiß und anstrengend und das Bedürfnis nach Ruhe macht sich allenthalben bemerkbar. Der Kommandant steigt von der Kommandobrücke herunter und will in seine Kajüte gehen. Plötzlich ertönt auf seinem Schiff ein Fahrstörungsschuss! Er stürmt sofort die Treppe zur Kommandobrücke hinauf und übersieht mit einem Blick die Situation: Das Ruder hat versagt! Gottlob liegt es, nach Backbord gelegt, fest, das Schiff dreht hiermit aus der Marschformation hinaus ohne irgend welche Kollisionsgefahr herbeizuführen. Beide Maschinen gehen rückwärts, das Schiff steht; ein Signal an den Flottenchef meldet den Grund der Fahrstörung und darauf erfolgt der Befehl: „Folgen, sobald fertig!“

Inzwischen sind der Maschineningenieur, der erste Offizier und Steueremann schon bemüht, den Grund der Ruderstörung zu finden. Nach einigem Suchen ist die Unglücksstelle gefunden und sofort beginnt die Reparatur. Nach einer kleinen Stunde ist das Ruder wieder in Ordnung gebracht und nun folgt das Schiff mit äußerster Maschinenkraft der schon ziemlich weit entfernten Flotte.

Inzwischen hat sich der Himmel verdüstert, eine dicke Nebelwand kommt von vorne angezogen; die Flotte verschwindet in derselben und düstere Schwaden wälzen sich dem naheilenden Schiffe entgegen. Aus weiter Ferne hört man das Heulen der Sirenen und ab und zu einen Schuss fallen; jetzt ist auch schon das einzelne Schiff von dem tödlichen Nebel, dem schlimmsten Feinde des Seemannes, umgeben. Da knattert der Apparat für drahtlose Telegraphie los: Der Funkspruch vom Flottenflaggschiff lautet: „Rendezvous Helgoland Leuchtturm in Westnordwest, 5 Seemeilen Entfernung!“

— Mit langsamer Fahrt und unter Abgabe der vorgeschriebenen Nebelsignale wird der befohlene Kurs nach Helgoland eingenommen. Glücklicherweise klart es bald auf. Die Flotte befindet sich in schönster Ordnung: die Schiffe in Kiellinie dicht aufeinander folgend. Das vorhin durch die Ruderstörung zurückgebliebene Linienschiff nimmt seinen Platz wieder ein; die Flotte nimmt große Fahrt auf und um 7 Uhr abends liegt sie hinter der Düne von Helgoland zu Anker.

An Bord des Geschwader-Avisos

Die Aufgaben für einen Geschwader-Aviso oder -Tender sind sehr mannigfacher Art. Zunächst muß er im Hafen und in See sämtliche Signale des Flaggschiffes wiederholen und durch das Gegensignal melden, daß alle Schiffe die Signale verstanden haben. Zu diesem Zweck muß der Aviso während der Übungen seinen Platz immer so wählen, daß er von allen Schiffen gesehen wird und daß er auch alle Schiffe sehen kann. Der Aviso ist deshalb auch bei keiner Formation an einen bestimmten Platz gebunden. Der Kommandant des Avisos muß beim Evolutionieren mit seinem Schiff andauernd seinen Platz wechseln und darf, um schnell auf einen neuen Platz zu kommen, auf seine Gefahr und Verantwortung gelegentlich die Formation der Schlachtschiffe durchbrechen.

Eine weitere Aufgabe des Avisos ist, die zum Scharfschießen für die großen Schiffe nötigen Schleppscheiben von den Werften in Empfang zu nehmen, sie während der Schießübungen zu schleppen, die zerschossenen Scheiben auszubessern und später wieder abzugeben. Gelegentlich hat er auch wohl die Post, Proviant, Beurlaubte und Schwerkranke zu befördern u. a. m. Ein fixer Aviso-Kommandant kann dem Geschwaderchef von großem Nutzen sein!

Daß er bei Durchführung seiner Aufgaben auch mal in harte Bedrängnis und unangenehme Situationen kommen kann, hängt mit der Natur der Aufgaben zusammen; dafür zwei kleine Episoden, die der Wirklichkeit entnommen sind und heute schon eine Reihe von Jahren zurückliegen:

An einem wunderschönen Maitage des Jahres 18.. waren wir mit der 1. Division des Geschwaders auf der Reede von Kirkwall auf den Orkneyinseln angekommen; die 2. Division unter dem Kommando des zweiten Admirals war vor dem Einlaufen detachiert, mit dem Befehl, nach den Schetlandinseln zu gehen und am übernächsten Vormittag um 11 Uhr auf einem, nach Länge und Breite bestimmten Rendezvousplatz in der Nordsee mit der 1. Division wieder zusammenzutreffen. Als am nächsten Abend die 1. Division, zu der auch der von mir befehligte kleine Kreuzer, der den Dienst als Aviso versah, gehörte, Anker auf gehen wollte, um während der Nacht nach dem Rendezvousplatze zu fahren, kam plötzlich dicker Nebel auf, so daß ein Auslaufen aus dem Inselgewirr bei dem starken Strom, der dort immer läuft und dem dicken Nebel für die großen Linienschiffe unmöglich wurde. Ein Telegramm würde den zweiten Admiral in den Schetlandinseln nicht mehr erreicht haben, weil derselbe zu dieser Zeit schon fort sein mußte. Der Geschwaderchef erteilte mir daher den Befehl, mit dem Aviso sofort auszulaufen, die 2. Division am nächsten Tage auf dem Rendezvousplatze aufzusuchen und dem zweiten Admiral den Befehl zu überbringen, dort bis zum Eintreffen der 1. Division zu verweilen. Ich sollte bis 4 Uhr nachmittags ebenfalls dort bleiben, und wenn die 1. Division bis dahin nicht in Sicht sei, selbständig nach Helgoland dampfen. Mit der Uhr in der Hand fuhr ich mit meinem Fahrzeuge zwischen den

Schiffen der 1. Division, deren Lage ich nur nach den Tönen der Nebelglocken beurteilen konnte, hindurch und mußte dann sehr bald mit „Hart Steuerbord“ Ruder eine Kursänderung vornehmen, um die Ausfahrt zwischen zwei Inseln — hohen Steinfelsen — bei Helliarholm-Leuchtturm vorbei, zu erreichen. Die Mannschaft am Oberdeck war verteilt, um scharf Ausguck zu halten, die Lote wurden andauernd geworfen, die Anker waren klar zum Fallen. Nach der Kursänderung hatten wir den Strom mit und das Schiff mußte nach meiner Schätzung trotz des Langsamfahrens eine ziemlich große Fahrt machen. Der Nebel war inzwischen immer dicker geworden; ich konnte von der Kommandobrücke weder das Vor- noch das Hinterschiff mehr sehen. Es war eine verdamnte Situation für mich; ich machte mir klar, daß ich unter diesen Umständen Schiff und Besatzung in direkte Gefahr bringen mußte und nur durch Zufall frei von den Felsen kommen konnte, andererseits wollte ich auch gerne den erhaltenen Befehl ausführen und dann reizte mich auch die Gefahr selbst. Es war ein kurzer, nur Sekunden währendender Kampf, dann war ich entschlossen. Ich stoppte die Maschinen, ging rückwärts und ließ um 9 Uhr abends den Anker fallen. Mit gewaltiger Macht setzte der starke Strom gegen das Schiff, es schwenkte vor dem festhaltenden Anker mit großer Heftigkeit herum; die Kette knirschte in der Klüse und streckte sich fast horizontal, aber sie hielt, der Anker ebenfalls und nachdem das Schiff herumgedreht hatte, lag es fest. Die Gewalt des Stromes, der zwischen den Inseln vom Atlantischen Ozean nach der Nordsee hindurch fegte, ließ ich durch das Logg messen, sie betrug 4 Seemeilen, das sind über 7 Kilometer in der Stunde.

Es wurde bald ganz dunkel, nichts war zu sehen oder zu hören, trotzdem nach meiner Schätzung unser Schiff nicht weit von der schmalen Durchfahrt, also auch vom Helliarholm-Leuchtturm, liegen konnte.

Gegen 11 Uhr abends klarte es oben etwas auf und jetzt sahen wir das Licht des Leuchtfeuers ziemlich hoch und konnten daraus ermessen, daß das Schiff dicht unter Land liegen mußte. Erst gegen 4 Uhr morgens wurde es plötzlich ganz klar und sofort wurde Brandung recht achteraus und an Steuerbord querab gemeldet. Das Schiff lag nicht mehr wie 100 Meter von dem Felsen entfernt! Schon vorher war der Anker klar zum Lichten gemacht; die Maschinen waren während der Nacht klar zum Angehen geblieben. Ich ließ sofort den Anker lichten und es gelang mir, mit Hilfe der Maschinen das Schiff zu drehen, was nicht ganz einfach war, denn wir befanden uns gerade in der engsten Stelle der Durchfahrt. Mit großer Fahrt und nach dem Passieren der Enge mit äußerster Kraft dampfte ich zwischen den Inseln hindurch. Ich konnte noch gerade den Ort des Schiffes genau bestimmen, da wurde es wieder ganz dick. Dies hinderte mich nun nicht weiter, weil die engsten Stellen passiert waren. Mit großer Fahrt setzte ich die Reise fort und je weiter ich hinaus kam, um so klarer und heller wurde es. Bei Sonnenaufgang lagen alle Gefahren hinter uns und gegen Mittag fand ich, immer mit sehr hoher Fahrt weiter laufend, auf dem Rendezvousplatz die vier Schiffe der 2. Division friedlich manövrierend vor. Nach Überbringung des Befehls des Geschwaderchefs wartete ich bis 4 Uhr nachmittags und trat dann allein die Reise nach Helgoland an, wo ich 48 Stunden später ankerte. Das vereinigte Geschwader traf

zwölf Stunden später ein. Ich hatte mal wieder Glück gehabt; wäre ich im Nebel beim Auslaufen aus dem Inselgewirr nur noch eine viertel Minute länger gefahren, bevor ich ankerte, dann wäre das Schiff todsicher gegen die Felsen gerannt und vielleicht verloren gewesen.

□ □ □

Das Geschwader fuhr von Spanien kommend, in der Nähe des Kap Finisterre. An Bord eines Linienschiffes war in der letzten Nacht ein Matrose verstorben. Der Geschwaderchef erteilte dem Kommandanten den Befehl, nach Falmouth in England zu fahren, um dort den Mann zu beerdigen. Der Aviso des Geschwaders wurde beordert, das Linienschiff zu begleiten.

Während das vorauffahrende Linienschiff ruhige und gemessene Schlingerbewegungen machte, tobte der kleine, mir unterstellte Aviso wie ein angeschossener Delfin hin und her. Diese Bewegungen, die von dem großen Schiff aus wohl schlimmer aussahen, wie sie in Wirklichkeit waren, veranlaßten den Kommandanten des Linienschiffes, den Aviso querab an Steuerbord zu beordern, um ihm ein wenig Schutz zu bieten. Das Aufdampfen nach der befohlenen Position war gemacht und fuhren nun beide Schiffe mit einem Abstand von 300 bis 400 Metern nebeneinander.

Im Meerbusen von Biscaya stand eine ziemlich hohe, von West rollende Dünung. Es war etwa eine halbe Stunde nach Sonnenuntergang, die Dämmerung begann. Ich stand neben meinem Wachoffizier auf der Kommandobrücke und blickte mit dem Doppelglas von der Noth der Brücke aus nach vorn. Plötzlich entdeckte ich recht voraus eine Menge Möwen dicht über der Meeresoberfläche und fast gleichzeitig sah ich beim Rollen der See eine Art Kabbelung des Wassers, die mir wie eine leichte Brandung vorkam. Ich drehte sofort mit dem Schiff von der Stelle ab. Im nächsten Augenblick wurde mir klar, was das bedeutete: das nur bis an die Meeresoberfläche im Wasser schwimmende Wrack eines großen Schiffes — vermutlich mit einer Holzladung im Inneren — passierte, etwa 20 Meter von unserm Aviso entfernt. Wenn wir in dunkler Nacht mit 14 Seemeilen Fahrt gegen dieses Wrack gerannt wären — wer weiß, ob ich heute diese kleine Episode würde niederschreiben können.

Seemannsglück! Wer es nicht hat, soll am Lande bleiben!

Flottenmanöver

Zagelang hindurch hat die Schlachtflotte unter Leitung des Flottenchefs in der Nordsee manövriert. Was alles das Exerzierreglement an formal-taktischen Bewegungen, wie Wendungen, Schwenkungen, Übergänge von Kiellinie zur Dwarlinie und umgekehrt, an Marsch- und Gefechtsformationen, in sich birgt, ist so oft durchgearbeitet, daß die Kommandanten und die Manöveroffiziere in den ihnen nur knapp zugemessenen Stunden der Ruhe schon anfangen, im Schlafe zu evolutionieren. Zagelang wurden Ge-

fechtsbilder gefahren und Torpedoboots- und Unterseebootsangriffe zu jeder Nacht- und Tageszeit bis zur Erschlaffung geübt.

Inzwischen sind für das große Herbstmanöver neue Verbände von Schiffen und Fahrzeugen formiert worden, „die Reservegeschwader und Flottillen“. Auch diese Verbände üben fleißig, ihnen steht noch vor Beginn des großen Manövers eine Inspizierung durch den Flottenchef bevor.

Endlich ist auch dies überstanden; die Herbstmanöverflotte ist formiert, alle Schiffe und Fahrzeuge liegen bereit, den obersten Kriegsherrn, den Kaiser, zu empfangen, der diesmal für einige Tage den Manövern beiwohnen will.

Schnurgerade ausgerichtet liegen die Schiffe in langen Reihen unter Dampf südlich von Helgoland; die Toppflaggen sind aufgezo- gen, die Salutschüsse sind bereit, mit ehernem Munde den Kaiser zu begrüßen, die Mannschaften in Paradeuniform stehen an den Seiten der Schiffe in Paradeaufstellung. Die ganze mächtige Flotte ist in froher Erwartung Sr. Maj. des Kaisers.

Die Kaiserjacht „Hohenzollern“, von Cuxhaven kommend, erscheint! Im grauen Dunst des Horizontes tauchen die Mastspitzen mit den Toppflaggen und der Kaiserstandarte auf, bald kommen die bekannten gelben Schornsteine und dann der schneeweiße Rumpf des schnellen Schiffes in Sicht. Da blickt es auf dem Flottenflaggschiff auf, donnernd ertönt der erste Schuß des Kaisersalutes über das Meer und einen Augenblick später blickt und donnert es von allen Schiffen. Als sich der Pulverrauch verzogen hat, ist die Kaiserjacht schon dicht heran; im leichten Bogen schwenkt die Hohenzollern an dem Flottenflaggschiff vorbei und langsam und majestätisch gleitet die stolze Kaiserjacht an den langen Linien der Flotte entlang. Beim Passieren erdröhnt von jedem einzelnen Schiff das dreifache Hurra der Besatzung, der Gruß der Mannschaften an ihren Kaiser, der hoch oben auf der Kommandobrücke seiner Jacht stehend, freudigen Herzens seinen blauen Jungens dankt. Oben in der klaren Luft schwebt ein mächtiger Zeppelinkreuzer. Surrend und knatternd zieht er seine Kreise über der Flotte und die Passagiere des Luftschiffes begrüßen durch Zücherschwenken den Kaiser und seine Flotte. Zahlreiche Dampfer, dicht gefüllt mit Zuschauern aus allen Teilen des Deutschen Reiches, umkreisen die mächtige deutsche Flotte. Im Hintergrunde leuchtet die rote Insel Helgoland; einst in englischem Besitz, ist sie heute eine deutsche Insel, die zum Schutze der deutschen Bucht, als Stützpunkt unserer Flotte jetzt ein un- einnehmbares Bollwerk gegen feindliche Gelüste geworden ist.

Die Parade ist beendet! Die einzelnen Verbände werden der General- idee des Manövers entsprechend auseinander gezogen und detachiert. Am kommenden Tag um 8 Uhr früh beginnt der erste Manövertag. Dem Ma- növer ist folgende Idee zugrunde gelegt: Eine feindliche Flotte (blau), be- stehend aus 8 Linienschiffen des II. Geschwaders, 2 Linienschiffen der Re- serve-division, 3 Panzerkreuzern, 6 kleinen Kreuzern und 22 Torpedobooten ist um 8 Uhr morgens in einer Entfernung von 150 Seemeilen Westnord- west von Helgoland im Anmarsch gegen die deutsche Bucht begriffen. Der Rest der Herbstübungsflotte stellt die deutsche Streitmacht (rot) dar. Zwei Linienschiffe der Reserveflotte liegen in der Jade auf Schillig-Neede; die

Abbildung Seite 69

Abb. Seite 6 oben

Abbildung Seite 4

Abb. Seite 66 und 69

Abbildung Seite 86

Unterseebootsflottille liegt beim Rotefand-Leuchtturm in der Weser und die Schlachtflotte, bestehend aus dem Flottenflaggschiff, den 8 Linienschiffen des I. Geschwaders, 2 großen, 3 kleinen Kreuzern und 44 Torpedoboote befindet sich unter dem Schutze von Helgoland, etwa 10 Seemeilen südlich von der Insel vor dem Eingang zur Elbemündung. Die Aufgabe der feindlichen (blauen) Flotte lautet: „Nach Niederkämpfung der deutschen Flotte, die Elbemündung zu forcieren“; die Aufgabe der deutschen Flotte: „die feindlichen (blauen) Streitkräfte durch Torpedobootsangriffe zu schwächen und mit allen Mitteln jede Annäherung des Feindes zu verhindern“. — Der Vergleich der Streitkräfte ergibt bei dem Feinde (blau):

10 Linienschiffe, 3 Panzerkreuzer, 6 kleine Kreuzer, 22 Torpedoboote; bei der deutschen Flotte (rot):

11 Linienschiffe, 2 Panzerkreuzer, 3 kleine Kreuzer, 44 Torpedoboote und 12 Unterseeboote.

Blau hat 13 große Schlachtschiffe gegen 13 bei „rot“, aber 3 kleine Kreuzer mehr; dahingegen hat „rot“ 22 Torpedoboote und 12 Unterseeboote mehr wie „blau“.

Alle Küstenwacht- und Signalstationen sind kriegsmäßig besetzt; die Feuer- schiffe und Seezeichen sind eingezogen; dies ist natürlich nur angenommen. Am Morgen des ersten Manövertages um 8 Uhr steht die feindliche (blaue) Flotte Westnordwest 150 Seemeilen von Helgoland entfernt. Das bis gegen Abend schön gebliebene Wetter hat sich während der Nacht verschlechtert; eine frische Nordwestbrise peitscht die Wogen der Nordsee, vereinzelte Regenböen verschleiern gelegentlich die Aussicht. Die leichten Streitkräfte der blauen Flotte werden nach Ost vorausgeschickt, um aufzuklären, d. h. um festzustellen ob und welche deutschen (rot) Streitkräfte vor und in der deutschen Bucht vorhanden sind. Das blaue Gros folgt, andauernd mit den Aufklärungsschiffen durch drahtlose Telegraphie in Verbindung stehend, mit halber Fahrt.

Das Gros der roten Flotte befindet sich zu dieser Zeit südlich von Helgoland; die Aufklärungsschiffe sind Punkt 8 Uhr mit hoher Fahrt in nordwestlicher Richtung fortgeschickt, um Fühlung mit dem Feinde zu bekommen und zu melden, wie stark derselbe ist. Gegen 11 Uhr vormittags stoßen die Aufklärungsschiffe beider Geschwader zusammen. Rot zieht sich, da blau weit überlegen ist, zurück, hart verfolgt von den blauen Kreuzern. Helgoland kommt in Sicht; in der Hitze der Verfolgung geraten die roten Kreuzer in den Feuerbereich der schweren Helgoländer Geschütze, sie drehen deshalb um und versuchen, nach Süden durchzubrechen. Die roten Kreuzer dampfen im Bogen nach Nordwest und entdecken am Horizont das feindliche Gros und melden, mit äußerster Maschinenkraft nach Südost zurückrasend, verfolgt von den inzwischen wieder umgekehrten Kreuzern des blauen Aufklärungsgeschwaders, durch Funkpruch dem Admiral des deutschen Geschwaders die Stärke und Zusammensetzung des feindlichen Geschwaders. Es gelingt den roten Kreuzern, hart verfolgt vom Feinde, die schützende Nähe Helgolands zu erreichen. Der Zweck der Aufklärung ist erreicht, und zwar ohne Verluste. Inzwischen neigt sich der Tag seinem Ende zu. Der Feind (blau) dampft, um während der Nacht den Angriffen deutscher (roter) Torpedoboote auszuweichen, mit halber Fahrt und nordwest-

lichem Kurse in die Nordsee zurück. Bei Eintritt der Dunkelheit werden alle Lichter in den Schiffen abgeblendet; der Kurs wird auf Nordnordost gegen die Westküste von Jütland zu abgesetzt, um aus dem Weg der Handelsschiffe herauszukommen und um die feindlichen Torpedoboote irrezuführen.

Die 44 Torpedoboote des deutschen Geschwaders haben während des Tages im Hafen von Helgoland gelegen, um den Mannschaften Ruhe und Erholung zu gewähren, denn während der kommenden Nacht sollen sie sämtlich hinaus in die Nordsee, um den Feind aufzusuchen und nach Möglichkeit zu schädigen. Eine Flottille wird an den ostfriesischen Inseln entlang mit westlichem Kurse, zwei Flottillen mit Nordwest- und eine mit Nordkurs hinausgeschickt, so daß die Torpedoboote, die Flottillen auseinander gezogen, die Nordsee von Helgoland aus strahlenförmig absuchen können.

Um 8 Uhr abends sind alle Boote fertig zum Auslaufen; nachdem die Flottillenchefs ihre Kommandanten genau instruiert haben, laufen die Boote aus und sind um 8,30 Uhr in der Dunkelheit verschwunden. Die Boote sind vollkommen abgeblendet, kein Lichtschimmer dringt nach außerhalb. Mit einer Fahrt von 22 Seemeilen in der Stunde rasen sie gegen die See an, mächtige Spritzer überfluten ab und zu das ganze Fahrzeug, messerscharf durchschneidet der Bug die Wogen.

Bis 12 Uhr fahren die Boote so weiter, dann gehen sie mit der Geschwindigkeit herunter, denn jetzt, so schätzen die Kommandanten, müssen sie bald in die Nähe des Feindes kommen.

Eine finstere sternlose Nacht; ab und zu eine Regenböe, die bei dem frischen Nordwestwinde den Leuten das Wasser in die Augen spritzt und die Nachtgläser anfeuchtet! Schon wenige Meter vom Boot entfernt verschwimmt alles in völliger Dunkelheit und nur die an solche Nächte gewöhnten Augen der braven wetterharten Torpedobootsmannschaften vermögen das etwas seitwärts und achteraus fahrende Kottenboot zu erkennen. Eine Nacht, wie geschaffen für einen erfolgreichen Torpedobootsangriff. Tiefe Stille, nur unterbrochen von dem taktmäßigen Schlagen der Maschinen und den klatschenden und gurgelnden Wogen, die mit hellen Schaumstreifen gekrönt, wie Gespenster an den Seiten des Bootes vorbeihuschen. Mit Ausnahme des Maschinenpersonals ist die ganze Besatzung oben; der Kommandant, der Steuermann und die Signalgäste spähen von der Kommandobrücke aus angestrengt in die Finsternis; der zweite Offizier steht am hinteren Turm, die Rohrmannschaften an den Lanzierrohren; diese sind geladen; die Rohrmeister stehen zum Abfeuern bereit. Bei Friedensübungen wird das Abfeuern der Torpedos nur markiert, und zwar dadurch, daß das angreifende Boot einen roten Leuchtstern aus einer Signalpistole gegen das angegriffene Schiff abfeuert. Bei den Manövern bleibt es dem, auf jedem Schiff befindlichen Unparteiischen überlassen, festzustellen, ob im Ernstfalle der Angriff Aussicht auf Erfolg gehabt haben würde oder nicht.

Es ist nahezu 1 Uhr und nun kann nach der Berechnung des Kommandanten jeden Augenblick ein feindliches Schiff in Sicht kommen, wenn das feindliche Geschwader sich gerade in dieser Gegend befindet. Vergebens suchen die mit scharfen Gläsern bewaffneten Augen die Dunkelheit

Abbildung Seite 44,
Seite 43 und 58

zu durchdringen; von der Anstrengung fangen die Augen an zu tränen und manch leiser Fluch entschlüpft wohl dem Munde der in wasserdichtes Regenzeug gehüllten Matrosen. Wo stecken die verdammten Blauen?

Da, endlich blüht an Backbord voraus etwas auf! Ein einzelnes weißes Licht ist in Sicht, es schwankt hin und her — also ein Fischer! Dicht heran fährt unser Boot, um die Leute auszufragen, ob sie etwas von einem Geschwader gesehen haben. Es ist ein deutscher Logger. Auf die vom Torpedobootskommandanten herüber gerufene Frage, ob er Kriegsschiffe gesehen habe, ruft ein Mann zurück; vor einer halben Stunde sei er mitten in ein Geschwader geraten, dessen Schiffe kein Licht gezeigt hätten und mit langsamer Fahrt und nordöstlichem Kurse weiter gefahren seien. Hurra, das sind sie, nun werden wir sie gleich haben!

Mit vermehrter Geschwindigkeit geht es mit nordöstlichem Kurse weiter, hinterher. Die Augen starren angestrengt voraus! Plötzlich kurz nach ein Uhr meldet ein Signalgast, der besonders scharfe Augen hat, dem Kommandanten „Herr Kapitänleutnant, dort an Steuerbord voraus muß ein Schiff sein!“ und fast zur gleichen Zeit wird ein anderes Schiff rechts voraus gemeldet. „Da sind die Blauen, und zwar schon dicht vor uns; jetzt gilt es!“ — Beide Boote haben gestoppt; der Rottenmann hat ebenfalls schon den Feind entdeckt, er kommt dicht heran; beide Kommandanten verständigen sich schnell und nun „ihr Heizer und Maschinisten zeigt einmal, was das Boot leisten kann“. Die Maschinen springen an, das Boot erzittert und das Vordeck beginnt zu vibrieren. Mit äußerster Kraft arbeiten die Maschinen, mit tausender Fahrt schießt das Führerboot, eine leichte Drehung nach Steuerbord machend, voraus und in wenigen Minuten ist es auf Schußweite an den Gegner heran. Da blüht aber auch schon ein Scheinwerfer auf, das Boot ist entdeckt. „Feuer!“ erschallt das Kommando auf dem letzteren; mit leichter Detonation ertönt der Schuß der Signalpatrone. Im flachen Bogen fliegt der bekannte rote Stern durch die Finsternis fast auf das Deck des Feindes. Gleichzeitig mit dem Schuß hat der Lichtkegel des feindlichen Scheinwerfers das Boot erfaßt; ein mörderisches Feuer der Schnellfeuer- und Maschinenkanonen, sowie der Maschinengewehre überschüttet das Boot mit einem Hagel von Geschossen und setzt es nach dem Ausspruch des Unparteiischen außer Gefecht. Aber der Torpedoschuß hat auch seine Schuldigkeit getan: das getroffene feindliche Schiff hat ein großes Leck bekommen und kann nur noch 12 Seemeilen in der Stunde laufen. Ein zweites Schiff, welches vom Rottenmann angegriffen wurde, ist besser davon gekommen; dies Boot gilt aber ebenfalls als verloren. Inzwischen sind andere rote Torpedoboote mit den feindlichen Kreuzern und Linienschiffen zusammengetroffen. Resultat: blau verliert einen Panzerkreuzer; ein Linienschiff und zwei kleine Kreuzer sind schwer havariert, aber 4 rote Torpedoboote sind auch dahin — außer Gefecht gesetzt. Der Rest der roten Torpedoboote zieht sich mit großer Fahrt nach Helgoland zurück und ist bei Tagesanbruch im dortigen Hafen, 6 Torpedoboote von 44 sind verloren; aber der Feind hat eine schwere Einbuße erlitten: ein Panzerkreuzer gesunken; ein Linienschiff und zwei kleine Kreuzer schwer havariert, so daß dieselben für eine Tagesschlacht kaum ernstlich noch in Frage kommen können.

Die Schiffe des roten Geschwaders haben während der Nacht unter Helgoland-Düne zu Anker gelegen; die großen Schlachtschiffe der Dreadnought-Klasse nach außen mit ausgebrachten Torpedoschuhneken. Die Kreuzer unter Dampf nördlich und südlich patrouillierend, um etwa angriffslustige blaue Torpedoboote zu verjagen. Während der Nacht ist bei Helgoland alles ruhig verlaufen. Bei Tagesanbruch geht das rote Geschwader Anker auf und dampft mit langsamer Fahrt gegen die Weser- und Elbemündung, um die herannahende, bereits von den Aufklärungsschiffen und vom Helgoländer Festlande aus signalisierte feindliche Flotte zum Gefecht zu stellen; worauf sich der Feind ja nur außerhalb der Schußgrenze der Helgoländer Kanonen einlassen wird.

Um 9 Uhr vormittags kommt die blaue Flotte in Sicht: 9 Linienschiffe, 2 Panzerkreuzer, 4 kleine Kreuzer und 22 Torpedoboote stark; ihr Admiral beschließt, da er die rote Flotte in fast derselben Stärke vor sich sieht, ferner in Anbetracht des Umstandes, daß ihn die Helgoländer Kanonen nicht mehr erreichen können, das Gefecht anzunehmen; er ahnt aber nicht, daß zwei rote Linienschiffe auf Schillig-Seebe und 12 Unterseeboote beim Notefand-Leuchtturm liegend, bereits Befehl erhalten haben, sofort auszulaufen und in das Gefecht mit einzugreifen. Um 10 Uhr fällt der erste Schuß! Passiergefecht auf 7500 Meter Abstand. Beim Passieren beider Flotten werden verschiedene Streitkräfte durch die Manöverleitung außer Gefecht gesetzt. Noch sind die Aussichten ziemlich gleich; aber da erscheinen die beiden roten Linienschiffe mit hoher Fahrt von der Jade kommend und greifen tatkräftig mit ein und fast gleichzeitig sind die 12 Unterseeboote getaucht auf Torpedoschußweite heran und hiermit ist die Schlacht zuungunsten von „Blau“ entschieden!

Auf Befehl Sr. Majestät des Kaisers, welcher mit der „Hohenzollern“ in die Nähe des Kampfplatzes gekommen war, wird das Gefecht abgebrochen. Die einzelnen Verbände sammeln auf Signal und die ganze Flotte dampft, der „Hohenzollern“ folgend, nach Helgoland und ankert dort.

Am Nachmittag versammeln sich die Admirale und Kommandanten auf dem Achterdeck der Kaiserjacht und hier wird die Kritik durch den Flottenchef, an die sich dann eine kurze Besprechung durch den Kaiser selbst schließt, abgehalten. Als roter Faden zieht sich bei diesen Besprechungen immer wieder die eminente Bedeutung der Insel Helgoland für den Seekampf hindurch. Diese starke Festung mitten im Meer vor den Mündungen unserer größten Ströme hat in ihrer heutigen Verfassung einen unschätzbaren Wert für uns. Einst lachten sich die klugen Engländer ins Fäustchen, als sie für die kleine Insel, die nach ihrer Ansicht in einigen Jahrzehnten von den Wogen der Nordsee zerstört sein würde, und die für sie keinen Wert hatte, die Insel Sansibar und eine lange Strecke von der ostafrikanischen Küste, die damals deutscher Kolonialbesitz waren, erhielten; sie freuten sich über das famose Tauschgeschäft, bei dem sie uns nach ihrer Ansicht mal wieder gründlich über das Ohr gehauen hatten. Heute haben sie aber schon lange gemerkt, wer hier eigentlich der Schlaue gewesen ist.

Dies Helgoland ist ihnen heute ein Dorn im Auge und sie würden uns viel mehr geben, wie wir früher ihnen, wenn sie die Insel wieder bekommen könnten! Zu spät! Helgoland ist deutsch und bleibt deutsch!

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	Seite 3
Die Entwicklung der deutschen Flotte	" 5
Zusammenstellung der Kriegsschiffe	" 6
Hochseeflotte	" 7
Die Erweiterung und der Ausbau der Werften und Marine- anlagen am Lande	" 8
Das Schiffsmaterial in unserer Marine	" 9
Ausbildung des Seeoffiziersersatzes	" 12
Leben und Treiben an Bord der Kriegsschiffe	" 13
Schiffsmaschinen und Kohlenversorgung der Kriegsschiffe	" 23
Die Torpedowaffe	" 25
Inspizierung	" 30
Landungsmanöver	" 33
Ein Tag auf der Flotte	" 34
An Bord des Geschwader-Abwises	" 38
Flottenmanöver	" 40
Abbildungen	Tafel I—86

Die Abbildungen dieses Bandes verdanken wir folgenden Photographen: Renard, Kiel, Steinig, Kiel, Oscar Zellgmann, Schwede, Jürgensen, Kiel, D. Reich, Hamburg, auch die Vulcan-Werft in Stettin stellte uns eine Abbildung zur Verfügung. Den Druck des Buches besorgte die Firma Oscar Brandstetter in Leipzig.

Das deutsche Heer

in seiner Friedensarbeit wie im kriegsmäßigen Kampf bildet das Thema des ersten Bandes dieses Werkes. Rund 160 photographische Naturaufnahmen, oft von wundervoll bildmäßiger Wirkung, geben ein Gesamtbild des heutigen deutschen Heeres in voller Aktion. Oberstleutnant Hoppenstedt, der Meister der volkstümlichen Darstellung auf wissenschaftlichen Grundlagen, hat es in seinem begleitenden Text verstanden ein lebensprühendes Bild des Heeres zu entwerfen; die Schilderung einer modernen Schlacht, die ihresgleichen sucht, bildet den Abschluß des Buches.

„Das Heer“ wird durch den Reichtum und Wert seines Inhaltes, sowie seinen billigen Preis, ein Volksbuch werden, schreibt das „Deutsche Armeebblatt“.

Das Bilderbuch der Freiheitskriege

darf innerhalb der Jubiläums-Literatur eine Sonderstellung beanspruchen, da es zum ersten Male eine kritische Auswahl von künstlerisch wertvollen, aber nur zeitgenössischen Darstellungen bietet. In über 150 Bildern werden uns Schlachten und Kampfplätze, Zeitereignisse, militärische Genreszenen und Karikaturen sowie Porträts der führenden Männer vor Augen geführt: eine Bilderchronik der Zeit von 1806 bis 1815, ein fast lückenloser Bericht der Augenzeugen über das, was sie sahen und miterlebten, erläutert durch eine großzügig geschriebene Einführung von Dr. Friedrich Schulze und Anmerkungen mit Sach-erklärungen zu jedem Bilde, Notizen über die Künstler u. a. m.

Die deutschen Kolonien

werden in einem neuen Bande unserer Sammlung in Bild und Wort umfassend zur Darstellung gelangen.

Alle Bücher unseres Verlags kosten kartoniert 1.90 Mk., in Halbpergament 3.00 Mk.

Der Gelbe Verlag Mundt & Blumtritt in Dachau bei München

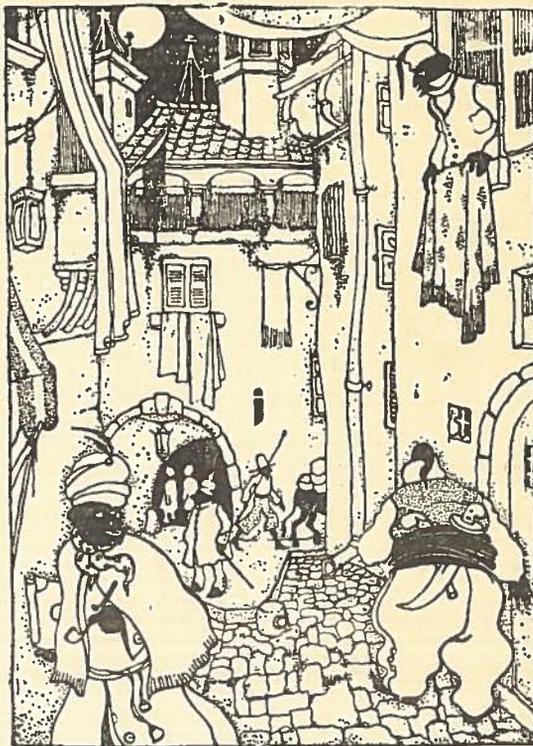
Einer der besten humoristischen Romane der Weltliteratur, ein Buch von geradezu überwältigender Komik, feinsinnig und geistreich in der psychologischen Behandlung, ist

Daudets Tartarin von Tarascon

Mit 43 Illustrationen von
Emil Preetorius

Preis kartoniert M. 1.90, in Halbpergament gebunden M. 3.00.

Die wunderbaren Abenteuer des großen Mägenjägers und Löwentöters, den man den Don Quijote des 19. Jahrhunderts nennen könnte, haben in den köstlichen Illustrationen von Emil Preetorius ein kongeniales künstlerisches Abbild gefunden. Die typographische Ausstattung des Buches entspricht den höchsten Anforderungen. Mit gutem Recht kann man wohl unsere Ausgabe des Tartarin in der liebevollen Übertragung des Daudet-Kenners Prof. Dr. U. Gerstmann als die beste deutsche ansprechen.



Verkleinerte Vollbilder

Von den vielen Urteilen über die illustrierte Tartarin-Ausgabe des Gelben Verlags hier nur einige:

Serdinand Avenarius

schreibt im ersten April-Heft des Kunstwarts über die Tartarin-Illustrationen von Emil Preetorius: „Oft gibt er (Preetorius) in ganz bescheidenen Kleinigkeiten Köstliches — man sehe sich die 3 Araberinnen daraufhin an — oder den nur halb sichtbaren gemütlichen Leuen — welch phantasierender Humor im Blatt, da Tartarin sich mit seinem größeren Ich unterhält.“

„Daudets Tartarin gehört zur Weltliteratur; keiner, der ihn je gelesen hat, wird sich seinem Zauber entziehen können; — das Buch ist typographisch ganz hervorragend ausgestattet.“

„Eine der ansprechendsten Gaben des modernen Buchverlages.“

„Auch das verhärtetste Gemüt wird an dieser wundervollen Schöpfung seine helle Freude haben müssen.“

„Ich sagte, daß die Illustration des „Tartarin von Tarascon“ durch Preetorius eine vollkommene Ausmünzung des Geistes dieses Weltliteraturwerkes darstelle.“

Hamburger Fremdenblatt

Danzers Armee-Zeitung

Buchhändler-Warte

Georg Jacob Wolf in der „Dekorativen Kunst“

Der Gelbe Verlag Mundt & Blumtritt in Dachau bei München