



Fahrbuch
der deutschen
Kriegsmarine



*Alumna de la marina & juna
alumna*

Jahrbuch der Deutschen Kriegsmarine 1936

Mit Geleitwort des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine

Admiral Dr. h. c. Raeder

Herausgegeben von Offizieren
des Reichskriegsministeriums

durch

Konteradmiral a. D. R. Gadow



Verlag von Breitkopf & Härtel in Leipzig

Mit 116 Originalphotographien und 4 Skizzen

Umschlag und Einband von Hans Martin Tibor

Die Bildvorlagen stammen von folgenden Firmen, teils wurden sie uns aus Privatbesitz zur Verfügung gestellt: Bild- und Film-Amt, von der Deden, Fotoaktuell, Presse-Bild-Zentrale, Scherl-Bilderdienst, Weltbild, Wide World Photos, sämtlich Berlin; M. Burchard, Essen; M. Genz, Stralsund; D. Gramkow, Wilhelmshaven; Lagies, Wilhelmshaven; Photos „Emden“, Wilhelmshaven; Luftschiffbau Zeppelin, Friedrichshafen am Bodensee; A. Schluricke, Kiel; Oscar Tellingmann, Eschwege; Ferd. Urbahn, Kiel. Drei Skizzen von Hans Martin Tibor, Leipzig; eine Skizze von Werner Chomton, München

Copyright by Breitkopf & Härtel, Leipzig 1936

Zum Geleit

„Der Dienst in der Wehrmacht ist Ehrendienst am deutschen Volk.“ Dieses Wort, das noch die Unterschrift des vereinigten Reichspräsidenten, Generalfeldmarschall von Hindenburg, trägt, hat im Jahre 1935 seine wahre Erfüllung gefunden, als der Führer und Reichskanzler, Adolf Hitler, dem deutschen Volk die Wehrhoheit wiedergab. Die junge wehrfähige Mannschaft geht heute wieder durch die Schule der Wehrhaftigkeit, und es ist daher selbstverständliche Pflicht jedes Deutschen, das Wesen der Wehrmacht im nationalsozialistischen Staat kennenzulernen.

Das vorliegende Jahrbuch soll die Kenntnis von den hohen und verantwortungsvollen Aufgaben der deutschen Kriegsmarine in weite Kreise des Volkes tragen und damit zugleich den Sinn für deutsche Seegelung wecken und vertiefen. Es soll dazu beitragen, daß das Wissen um die Dinge der See, die das Tor ist und die Brücke zu den Deutschen in aller Welt, wahres Volksgut wird. Denn nur, wenn das ganze Volk mit wachen Augen auf seine Wehrmacht zur See blickt, wird sie ihre vom Führer gewiesene Aufgabe in der Zukunft erfüllen können als Schützer und Waffenträger der Nation.



Admiral, Dr. h. c.
Oberbefehlshaber der Kriegsmarine

Inhaltsverzeichnis

Geleitwort	Dr. h. c. Raeder , Admiral, Oberbefehlshaber der Kriegsmarine	3
Vor zwanzig Jahren — Gedekkalender	Lohmann , Fregattenkapitän, Hamburg	9
Zweitausend Jahre deutscher Seefahrt	H. Gadow , Konteradmiral a. D., Berlin	29
Das Jahr 1935 und die Kriegsmarine	Wolf , Kapitänleutnant, Reichs- kriegsministerium	37
Fischereischuß und Vermessung	Kurze , Fregattenkapitän, Reichskriegsministerium	50
Besuch an Bord	Meher-Döhner , Korvetten- kapitän, Reichskriegsministerium	57
Die Waffen des Seekrieges	von Bonin , Kapitän zur See, Kiel	68
Bei den Rekruten der Kriegsmarine	Behher , Kapitänleutnant, Stralsund	81
Aus der Garnkiste	* * *	94
		5

Die Karbonade	Alfred Dellschlager	96
Bei der Küstenartillerie	Bürklen, Kapitänleutnant (E), Kiel	97
Ein Tag auf einer Marinesignalfstelle	Mummert, Obersignalmaat, Kiel; Friedrichsort, Marinesignalfstelle	103
Sportfest in See	Hans Juchs, Kapitänleutnant, Reichskriegsministerium	116
Wettsegeln und Wetttrudern in der Kriegsmarine	Gaud, Korvettenkapitän, Sportoffizier beim Kommando der Marinestation der Ostsee	118
Marine-Volkswoche und anderes	Mohr, Korvettenkapitän (E), Kiel	123
Führerwille am Staggerrakttag	von Waldeyer-Hartz, Kapitän zur See a. D.	128
Entstehung und Wiedergeburt unserer U-Bootswaffe	Frhr. von Forstner, Korvetten- kapitän a. D., Greifswald	137
Eine Schulschiffsreise 1935	Topp, Korvettenkapitän, Wilhelmshaven	145
Unsere Tierfinder	Hans Juchs, Kapitänleutnant, Reichskriegsministerium	158
Der Rüstungsstand der großen Seemächte	Gebeshus, Korvettenkapitän (E), Reichskriegsministerium	160
Ol und Kohle für Schiffe	Berndt, Vizeadmiral a. D. (Ingenieur)	174
„D Mechanik, welche Freude...“	Hans Juchs, Kapitänleutnant, Reichskriegsministerium	185
Der Reichsbund deutscher Seegelung	Rudolf Krohne, Berlin	188

Zur Einführung

Dieses Jahrbuch der deutschen Kriegsmarine ist eine Neuschöpfung, die in der Zeitwende des Jahres 1935 wurzelt: der Befreiung der deutschen Wehrmacht von willkürlichen Fesseln. Über alles das zu berichten, was Aufgaben, Leben und Dienst des Marine-Jahres erfüllt und ausmacht, von ernstesten und leichteren Dingen zu erzählen, Fachleuten das Wort zu geben für ihr Wissensgebiet und andern dieses Wissen zu vermitteln, das soll die Aufgabe der neu gegründeten Reihe von Jahrbüchern sein. Zugleich und vor allem: Hineintragen des Verständnisses für Dinge der See in weite Kreise des deutschen Volkes, dessen Liebe zu seiner Marine dieser immer wieder zum freudigen Erlebnis wird.

Berlin, Ende 1935

Der Herausgeber

Vor zwanzig Jahren — Gedenkkalender

Von Fregattenkapitän Lohmann

Januar 1916

9. Das englische Linienschiff „King Edward VII.“ gerät auf dem Wege von Scapa Flow auf die am 2. Januar 1916 von dem Hilfskreuzer „Möwe“ vor dem Pentland Firth gelegten Minen und sinkt.
Räumung der Halbinsel Gallipoli durch die Engländer. Ende des Dardanellen-Unternehmens. Hauptverdienst an dem Scheitern des Unternehmens haben die deutschen Matrosen-Artilleristen unter Admiral Merten, die Munitionsbeschaffung durch Admiral Piper und die Erfolge von „U 21“ unter Kapitänleutnant Hersing.
15. Vizeadmiral Scheer übernimmt das Kommando der Hochseeflotte.
Hilfskreuzer „Möwe“, unter Korvettenkapitän Graf zu Dohna, kapert den großen englischen Passagierdampfer „Appam“ und schickt ihn mit den Besatzungen von sechs versenkten englischen Dampfern nach Newport News, wo er am 15. Februar 1916 eintrifft.
17. „U 35“, Kapitänleutnant von Arnault de la Perrière, versenkt im westlichen Mittelmeer den englischen Dampfer „Sutherland“.
18. Das englische U-Boot „H 6“ gerät an der holländischen Küste auf Grund und wird interniert.
22. „U 39“, Kapitänleutnant Forstmann, torpediert vor Saloniki den englischen Transportdampfer „Rorseman“ (9542 t).
29. Der englische Zerstörer „Wicking“ vor Boulogne durch Mine versenkt.
31. Erfolgreiche Luftschiffangriffe durch neun Luftschiffe auf die englische Westküste (Liverpool, Manchester).

Februar 1916

2. Verlust des Luftschiffes „L 19“ in der Nordsee nach einem Angriff auf England. Der englische Fischdampfer „King Stephen“ verweigert die Rettung der Besatzung des sinkenden Luftschiffes. Der Kommandant, Kapitänleutnant Löwe, und die ganze Besatzung sterben den Seemanns Tod.
3. Die Vereinigten Staaten von Amerika erschweren die diplomatischen Beziehungen zu Deutschland infolge des U-Bootkrieges.

Februar 1916

8. „U 21“, Kapitänleutnant Hersing, versenkt den französischen Panzerkreuzer „Admiral Charner“ an der syrischen Küste. Schiff kenterte nach 2 Minuten, nur ein Mann gerettet.
9. Deutsche Marineflieger greifen Ramsgate an.
11. Vorstoß der II., VI. und IX. Torpedobootflottille nach der Doggerbank. „B 111“ und „B 112“ versenken das englische Minensuchkanonenboot „Arabis“.
Der englische Kleine Kreuzer „Arcthusa“ läuft auf eine von „UC 27“ geworfene Mine und geht unter.
19. Verlust der Kolonie Kamerun. Die in der Mora-Stellung belagerte Schutztruppentompanie des Hauptmanns v. Raben muß sich als letzte wegen Munitionsmangel ergeben.
20. Deutsche Marineflugzeuge werfen Bomben auf mehrere Städte der englischen Ostküste.
23. Portugal beschlagnahmt die internierten deutschen Handelschiffe. Admiral von Pohl, zu Beginn des Krieges Chef des Admiralstabes, später Flottenchef, gestorben.
25. „U 35“, Kapitänleutnant von Arnould de la Perrière, versenkt im Mittelmeer den schnellsten französischen Hilfskreuzer „La Provence“ (13800 t).
26. „UB 18“, Oberleutnant zur See Steinbrinck, versenkt vor Le Havre das französische Minenschiff „Au réservoir“.
29. Hilfskreuzer „Greif“, Fregattenkapitän Tiege, versenkt im Gefecht mit den englischen Hilfskreuzern „Andes“ und „Alcantara“ den letzteren und wird nach schwerem Kampfe mit überlegenen feindlichen Streitkräften von der eigenen Besatzung gesprengt.

März 1916

1. „U 35“, Kapitänleutnant von Arnould de la Perrière, versenkt im Mittelmeer das englische Minensuchschiff „Primula“.
4. Hilfskreuzer „Wöwe“, unter Korvettenkapitän Graf zu Dohna, läuft nach erfolgreicher Handelskriegsfahrt nach Versenkung von 15 Dampfern mit 199 Gefangenen und reicher Beute in Wilhelmshaven ein.
5. Vorstoß der Hochseeflotte unter Admiral Scheer in die Hoofden. Die Schlachtkreuzer bringen bis vor die Maasmündung vor. Angriff der Marineluftschiffe „L 11“ und „L 14“ auf Hull.

März 1916

8. „UB 18“, Oberleutnant zur See Steinbrinck, versenkt unmittelbar vor der Mole von Boulogne den englischen Dampfer „Harmatis“ (6387 t).
9. „UB 18“, Oberleutnant zur See Steinbrinck, versenkt vor Le Havre den französischen Transportdampfer „Louisiane“ (5109 t).
15. Großadmiral v. Tirpitz wird verabschiedet. Admiral von Capelle zum Staatssekretär des Reichsmarineamts ernannt.
17. Das Hilfskriegsschiff „Marie“, unter Führung des Leutnant zur See d. R. Sörensen, landet nach 68 tägiger Fahrt in der Südi-Bucht Nachschub für die Schutztruppe in Ostafrika.
18. Der französische Zerstörer „Ranardin“ im Adriatischen Meer durch das österreichische U-Boot „U 6“ versenkt.
20. Erfolgreiches Gefecht von drei Torpedobooten des Marinekorps Flandern gegen fünf englische Zerstörer an der flandrischen Küste.
22. „U 68“ an der irischen Küste durch englische U-Bootsfalle „Farnborough“ vernichtet.
24. „UB 29“, Oberleutnant zur See Pustkuchen, torpediert im Englischen Kanal den französischen Passagierdampfer „Suffex“.
25. Erfolgloser Angriff englischer Flieger gegen die Luftschiffhalle von Zondern. Drei englische Flieger werden gefangen. Auf dem Rückmarsch der Deckungsstreitkräfte geht der englische Zerstörer „Medusa“ nach Zusammenstoß mit einem anderen verloren. Das deutsche Torpedoboot „G 194“ wird von dem englischen Kreuzer „Cleopatra“ gerammt und sinkt. „S 22“ geht durch Minentreffer verloren.
27. Deutsches Fliegergeschwader belegt Saloniki mit Bomben.
Die ersten Fahrzeuge für die von der Mittelmeerdivision gebildete „Euphrat-Flußabteilung“ gehen von Konstantinopel nach dem Euphrat ab. Der erste Führer der Abteilung ist Kapitänleutnant v. Rüde.
30. „U 33“, Kapitänleutnant Gansser, versenkt im östlichen Mittelmeer den russischen Transporter „Portugal“ (5358 t).
31. Angriff der Marineluftschiffe auf England und Schottland. Ein Schiff wird dabei vernichtet.

April 1916

1. Geschwaderangriff der Marineluftschiffe „L 13“, „L 14“, „L 15“, „L 16“ und „L 22“ auf London und mehrere Orte Südost- und Mittelenglands unter Führung des Korvettenkapitäns Peter Strasser. „L 15“ wird abgeschossen.

April 1916

2. Luftschiffangriff durch „L 11“ und „L 17“ gegen Middlesborough und Sunderland.
3. Luftschiffangriff durch „L 13“, „L 14“, „L 16“ und „L 22“ auf London, Edinburgh, Newcastle, Tyne.
4. Luftschiffangriff durch „L 11“ und „L 17“ auf Dartmouth.
Gelegentlich des Einsatzes von Teilen der türkischen Flotte gegen die im Kaukasus vorgehenden Truppen hatte S.M.S. „Breslau-Midilli“ unter Korvettenkapitän von Knorr ein Gefecht mit großen russischen Schiffen im Schwarzen Meer.
5. „UB 26“ vor Le Havre in U-Bootnetz geraten und gesunken.
6. Luftschiffangriff durch „L 11“, „L 13“, „L 14“ und „L 16“ auf Whitby, Hull und Leeds.
8. Erfolgreicher Angriff von Marinefliegern auf die russische Flugstation Wapenholm auf der Insel Ssel.
10. Zur Unterstützung der irischen Freiheitsbewegung läuft der deutsche Dampfer „Libau“ in der Maske des norwegischen Dampfers „Aud“ unter Führung des Leutnant zur See d. R. Spindler, mit einer Waffen- und Munitionsladung aus Warnemünde aus. Nach Mißlingen der Unternehmung wird das Schiff vor Queenstown von der eigenen Besatzung versenkt.
20. Auf die Überreichung der amerikanischen „Sussex“-Note, in der der Präsident mit Abbruch der diplomatischen Beziehungen droht, wird der U-Bootkrieg in den Gewässern um England eingestellt.
21. „U 19“, Kapitänleutnant Weisbach, setzt den Führer der irischen Freiheitsbewegung, Sir Roger Casement, an der Westküste Irlands an Land. Die Unternehmung schlug durch Verrat fehl. Casement wurde gefangen und später hingerichtet.
24. „UB 13“ in den Hoofden im U-Bootnetz gefangen und durch Wasserbomben vernichtet.
- 24./25. Vorstoß der Hochseestreitkräfte und der Marineluftschiffe unter Admiral Scheer gegen die englische Ostküste. Sieben Luftschiffe bewerfen Cambridge und Norwich. Vier Schlachtkreuzer beschießen die Hafenanlagen von Lowestoft und Dartmouth; „G 41“ versenkt den Fischdampfer „King Stephen“ (siehe 2. Februar); „UB 18“ versenkt das englische U-Boot „E 22“.
27. „UC 5“ vor der Themse gestrandet, Besatzung gefangen.

12

April 1916

27. „U 73“, Kapitänleutnant Sieß, legt bei Malta eine Minensperre, auf der am gleichen Tage das englische Linienschiff „Russell“ (14000 t) und das Kriegsfahrzeug „Masturtium“ verlorengehen.
Drei mit Torpedos bewaffnete deutsche Fischdampfer, unter Oberleutnant zur See Schlieder, versenken auf der Doggerbank ein englisches Wachboot und bringen einen englischen Dampfer ein.
29. „UB 18“, unter Oberleutnant zur See Steinbauer, versenkt im Hafen von Sardinien den Dampfer „Kingstonian“ (6564 t) und zwei Schleppdampfer und schießt mehrere Segler in Grund.
Das gegen Bagdad vorrückende englische Expeditionskorps wird von der türkischen Frontarmee unter deutscher Führung in Kut-el-Amara eingeschlossen und muß sich nach 143 tägiger Belagerung ergeben. Später wird dort eine deutsche Marineabteilung gebildet.

Mai 1916

1. Marineluftschiff greift erfolgreich die Insel Ssel an.
2. Zehnter Geschwaderangriff der Luftschiffe „L 11“, „L 13“, „L 14“, „L 16“, „L 17“, „L 20“, „L 21“ und „L 23“ auf die englische Ostküste und Edinburgh. „L 20“ muß wegen Brennstoffmangel auf der Rückfahrt an der norwegischen Küste von der eigenen Besatzung vernichtet werden.
4. Das zur Aufklärung aufgestiegene Luftschiff „L 7“ wird in der östlichen Nordsee von englischen Kreuzern vernichtet.
7. Der kleine Kreuzer „Breslau-Midilli“, unter Korvettenkapitän von Knorr, legt Minen vor der Donaumündung und beschießt den Hafen von Eupatoria im Schwarzen Meer.
8. Das österreichische U-Boot „U 5“ versenkt zwischen Tarent und Valona den italienischen Hilfskreuzer „Principe Umberto“. Von 2850 Mann ertrinken 1700.
13. Der englische Monitor „M 30“ wird im Golf von Smyrna durch Artilleriefeuer der türkischen Forts versenkt.
Das österreichische U-Boot „U 6“ in der Straße von Otranto im U-Bootnetz gefangen und gesprengt.
16. Kapitänleutnant von Möller, der Kommandant des bei Beginn des Krieges in China aufgegebenen Flußkanonenbootes „Tsingtau“, wird nach abenteuerlicher Fahrt mit dem kleinen Segelschoner „Weddigen“ von Batavia durch den Indischen Ozean nach Arabien auf dem Wege zur Heimat in der Nähe von Djibda von Arabern ermordet.

13

14
Mai 1916

23. „U 39“, unter Kapitanleutnant Forstmann läuft in den befestigten Hafen von Porto Ferrajo auf Elba ein und beschießt trotz heftiger Abwehr die dortige italienische Hochofenanlage wirksam.
24. Das englische U-Boot „E 18“ läuft in der Ostsee auf eine Mine.
26. „UC 3“ in den Hoofden durch U-Bootneze vernichtet.
27. „U 74“ wird vor dem Firth of Forth durch drei englische Bewacher mit Geschützfeuer versenkt.
31. Seeschlacht vor dem Skagerrak unter Admiral Scheer. Kampf der gesamten englischen Flotte mit der gesamten deutschen Flotte. Trotz der an Tonnenzahl fast doppelten Überlegenheit der Engländer endete diese gewaltigste Seeschlacht aller Zeiten mit einem taktischen und moralischen Siege der deutschen Flotte, in erster Linie infolge der besseren deutschen Manövrierkunst und Artillerie.

Juni 1916

5. Kaiser Wilhelm II. begrüßt in Wilhelmshaven die aus der Skagerrakschlacht heimgekehrte siegreiche Flotte. Die Admirale Scheer und von Hipper erhalten den Orden Pour le mérite.
Der englische Panzerkreuzer „Hampshire“ läuft westlich der Orkney-Inseln auf eine von „U 75“, Kapitanleutnant Beigen, gelegte Minensperre und geht sofort unter. Dabei fand der englische Feldmarschall Lord Kitchener den Tod.
7. Aufhebung der Londoner Seerechtsklärung von 1909 durch England und seine Verbündeten.
8. Gefecht zwischen deutschen Vorpostenbooten und englischen Monitoren an der flandrischen Küste.
13. Gefecht zwischen dem deutschen Hilfskreuzer „Hermann“, das einen deutschen Geleitzug in der Ostsee sicherte, und vier russischen Zerstörern südlich von Stockholm. „Hermann“ wird nach tapferer Gegenwehr in Brand geschossen und von der Besatzung gesprengt.
14. Das Handels-U-Boot „Deutschland“ läuft unter Führung von Kapitän König zum ersten Male von Bremen nach Amerika aus.
21. „U 35“, unter Kapitanleutnant von Arnould de la Perière, läuft mit einem kaiserlichen Handschreiben an den König von Spanien und mit Medikamenten für die in Spanien internierten Deutschen aus Kamerun in Cartagena ein und nach Erledigung seines Auftrages gleich wieder aus.
23. Das österreichische U-Boot „U 15“ versenkt östlich von Otranto den italienischen Hilfskreuzer „Citta di Messina“ und bald darauf den begleitenden französischen Zerstörer „Fourche“.

14

Juli 1916

4. „Goeben“ und „Breslau“ beschießen die Häfen Tuapse und Sotscha im Schwarzen Meer.
5. „UC 7“ im Englischen Kanal in englischer Minen- und Netzsperrung zugrunde gegangen.
6. Das englische U-Boot „E 26“ in der Nordsee aus unbekannter Ursache verloren.
7. „U 77“ an der englischen Ostküste durch Geschützfeuer eines englischen Fischdampfers versenkt.
9. Das Handels-U-Boot „Deutschland“ von der „Deutschen Ozean-Reederei“ läuft unter Führung von Kapitän Paul König zum ersten Male in Baltimore ein, um Nickel und Rohgummi für Deutschland zu holen.
10. Deutsche Marineflieger werfen Bomben auf Dover.
14. „U 51“ wird nördlich von Außenjade-Zeuer-Schiff von dem englischen U-Boot „U 5“ versenkt.
20. Erfolgreiches Nachtgefecht der flandrischen Torpedoboote mit englischen Kreuzern vor der Themsemündung.
22. Rückzugsgefecht des kleinen Kreuzers „Breslau-Widilli“ mit dem russischen Linienschiff „Imperatritza Maria“ und vier Zerstörern im Schwarzen Meer.
27. Das deutsche Marineluftschiff „SL 9“ vernichtet durch Bombenabwurf ein großes Munitionslager auf Mariehamn (Ålants-Inseln).
28. Der letzte deutsche Dampfer auf dem Tanganjika-See in Ostafrika, „Graf von Goeben“, wird gesprengt.
Marineluftschiffangriff auf England.
30. Marineluftschiffangriff auf England (Lincoln, Norwich, Grimsby und Humber).

August 1916

1. Das Handels-U-Boot „Deutschland“ läuft mit einer Ladung Nickel und Rohgummi unter Führung von Kapitän Paul König aus Baltimore nach Bremen aus.
2. Das italienische Linienschiff „Leonardo da Vinci“ im Hafen von Tarent durch Explosion der Munitionskammern infolge Sabotage gesunken.
3. Luftschiffangriff auf London, Harwich, Lowestoft und Yarmouth.
8. Marineluftschiffangriff auf Northumberland und Norfolk.

15

August 1916

9. Erfolgreicher Angriff deutscher Seeflugzeuge auf die Insel Osel.
13. „UB 10“, Oberleutnant zur See Salzwedel, versenkt bei Maas-Feuerschiff den englischen Zerstörer „Laffoo“ durch Torpedo.
19. Vorstoß der ganzen deutschen Flotte unter Beteiligung von Luftschiffen und U-Booten an die englische Ostküste. S.M.S. „Westfalen“ erhält einen Torpedotreffer von einem englischen U-Boot. „U 52“, unter Kapitänleutnant Walther, versenkt den Kreuzer „Nottingham“, „U 66“, Kapitänleutnant von Bothmer, torpediert den Kreuzer „Folmouth“, der von „U 63“, Kapitänleutnant Otto Schulze, endgültig versenkt wird. Infolge widersprechender Meldungen von Luftschiffen und U-Booten kommt es nicht zu einem Flottenkampf.
20. „U 35“, Kapitänleutnant von Arnault de la Perière, hat auf 25 tägiger Unternehmung im westlichen Mittelmeer 54 Handelsschiffe mit einem Schiffsraum von 90150 t versenkt. Das war die ertragreichste Unternehmung eines U-Bootes während des Weltkrieges.
21. „UC 10“ bei Maas-Feuerschiff durch englisches U-Boot „E 54“ vernichtet.
23. Das Handels-U-Boot „Deutschland“ trifft wieder in der Bismarck-Bucht ein.
25. Luftangriff auf London.
Der englische Hilfskreuzer „Duke of Albany“ wird östlich der Pentland Firths durch U-Boot versenkt.
28. Kriegserklärung Italiens an Deutschland.
29. Generalfeldmarschall v. Hindenburg zum Chef des Generalstabes des Feldheeres und General Ludendorff zum I. Generalquartiermeister ernannt.

September 1916

1. „UB 44“ in der Straße von Otranto durch U-Bootnetz und Wasserbomben englischer Bewacher vernichtet.
Die Alliierten demonstrieren gegen die Griechen vor Athen.
12. Angriff von vier Seeflugzeugen mit Torpedos gegen das russische Linienschiff „Slawa“ und sechs Zerstörer im Rigaischen Meerbusen. Ein Zerstörer getroffen und gesunken.
17. Das U-Boot „U 53“ unter Kapitänleutnant Rose läuft nach Amerika aus, um das Handels-U-Boot „Bremen“ zu sichern.
24. Angriff von zwölf Marineluftschiffen auf London, den Humber und Mittelengland. Die beiden neuesten und größten Luftschiffe „L 32“ und „L 33“ werden durch die feindliche Abwehr vernichtet.

Gedenkalender der Marine:
Vor 20 Jahren



Großadmiral v. Tirpitz wird verabschiedet
(15. März 1916)

Unten:
Das Friedenswerk des Großadmirals



Flottenstützpunkte Zeebrügge und Ostende

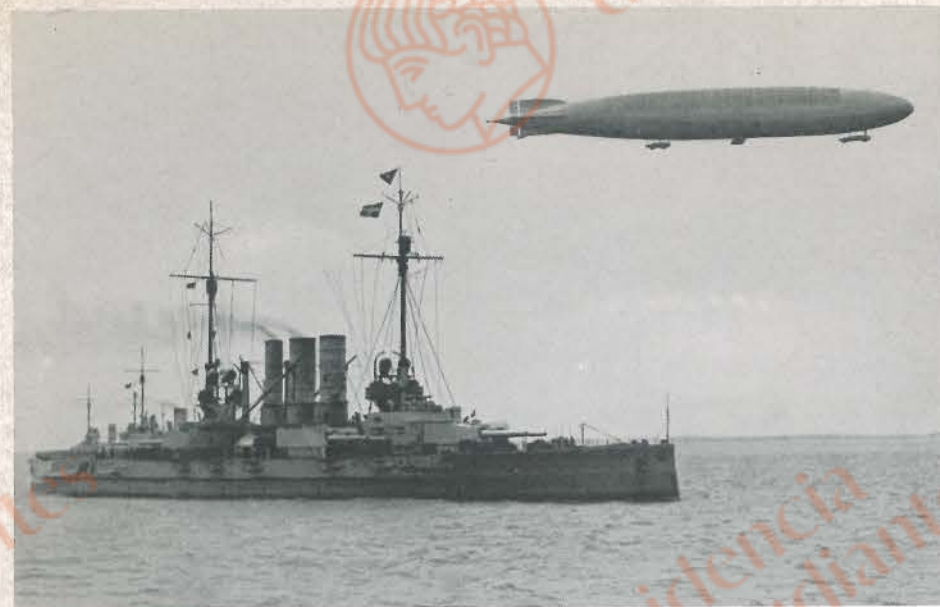


Bereifte Torpedoboote und Minensuchboote im Hafen von Zeebrügge nach erfolgreichem Vorstoß an die englische Küste

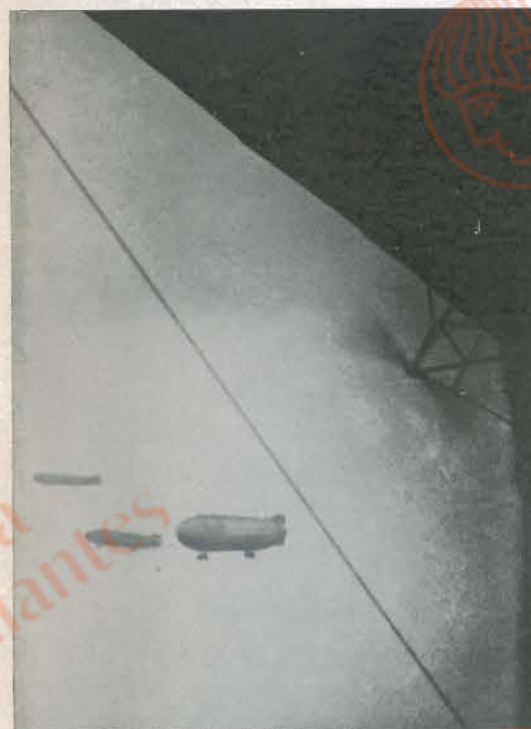


Befestigungen an der flandrischen Küste bei Ostende

Marineluftschiffe



Marineluftschiff L 31 auf Fahrt an den Feind



Geschwaderangriff von Marineluftschiffen auf England
(März 1916)



Ehrentafel für die Gefallenen der abgeschossenen Luftschiffe

U-Boot-Krieg wird in den
Gewässern um England ein-
gestellt. (20. April 1916)



Deutsches U-Boot kehrt auf Befehl heim



Verladen von Torpedos auf See



Vernichtung des englischen Schlachtkreuzers „Queen Mary“



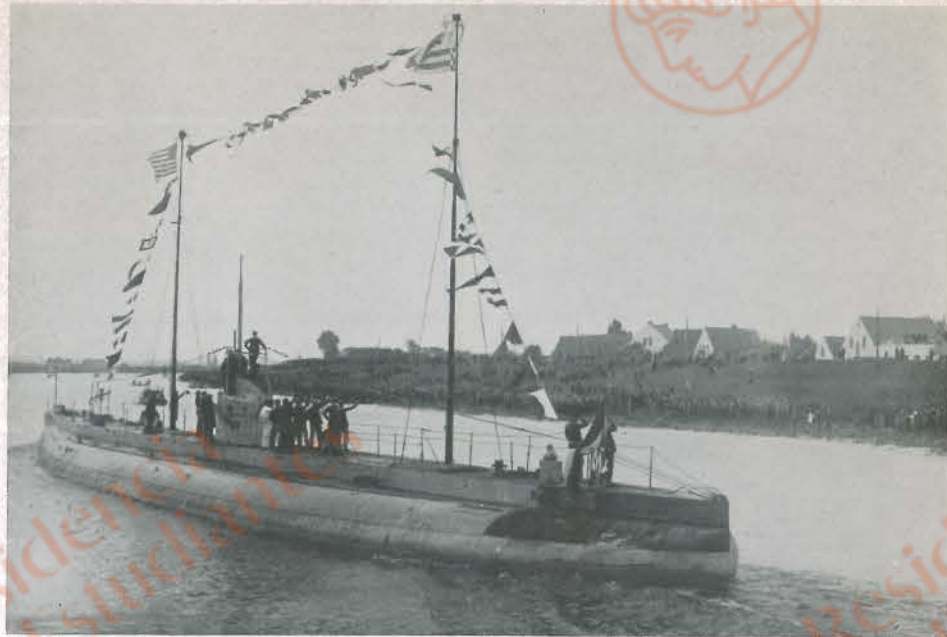
Torpedotreffer
auf deutschem Torpedoboot

Die Seeschlacht am Skagerrak
(31. Mai 1916)



„Seydlitz“ nach der Seeschlacht

Handels-U-Boot „Deutschland“

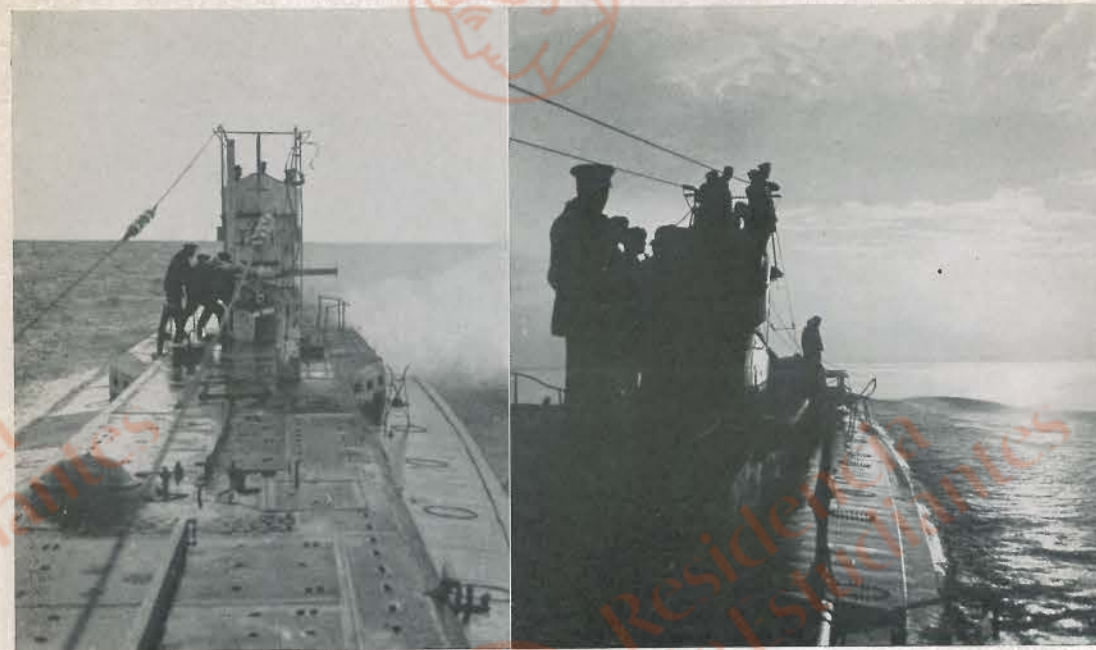


Erste Heimkehr des Handels-U-Bootes „Deutschland“ aus Amerika in Bremen (23. August 1916)

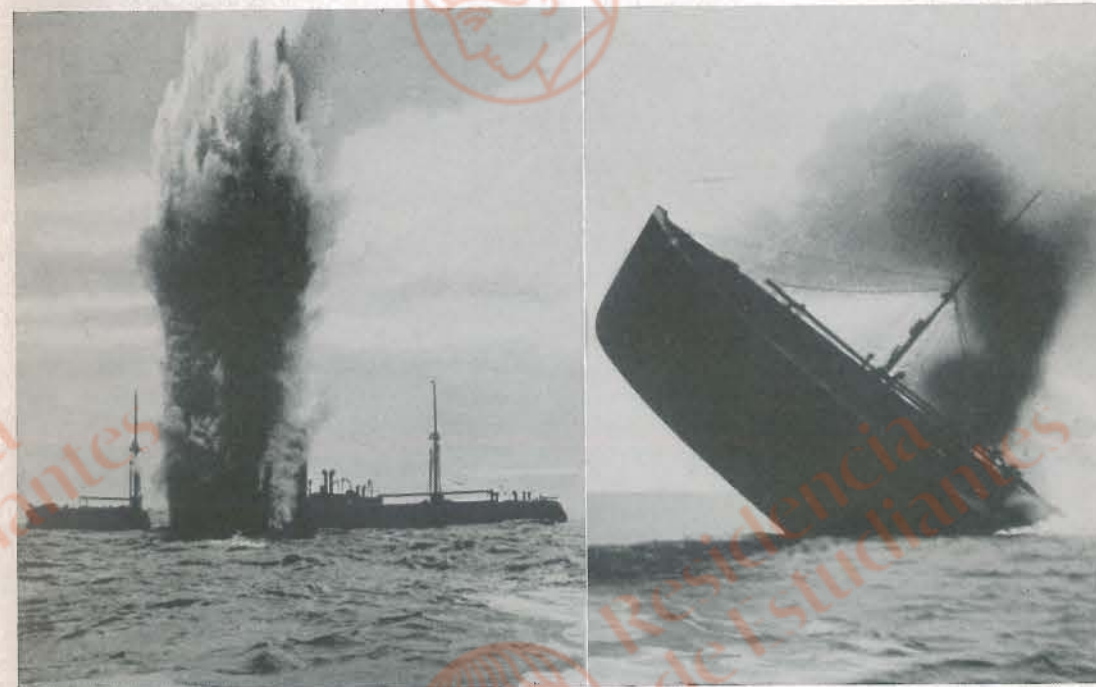
Kriegserklärung der italienischen Regierung an Deutschland am 28. August 1916

„Auf Weisung der Regierung Sr. Majestät habe ich die Ehre, die nachfolgende Mitteilung zur Kenntnis Ew. Excellenz und des Bundesrats zu bringen: Die feindseligen Akte seitens der deutschen Regierung gegenüber Italien folgen einander mit wachsender Häufigkeit; es genügt, die wiederholten Lieferungen an Waffen und an Werkzeugen für den Land- und Seekrieg zu erwähnen, die von Deutschland an Österreich-Ungarn erfolgt sind; desgleichen die ununterbrochene Teilnahme deutscher Offiziere, Soldaten und Matrosen an den verschiedenen gegen Italien gerichteten militärischen Operationen. Auch ist es nur der von deutscher Seite Österreich-Ungarn in den verschiedensten Formen und in reichlichstem Maße zuteil gewordenen Unterstützung zu danken, daß es diesem möglich geworden ist, fängt die Kräfte für eine Unternehmung von besonderer Ausdehnung gegen Italien zusammenzubringen. Ferner ist zu erwähnen die Auslieferung italienischer Gefangener, die aus den österreichisch-ungarischen Konzentrationslagern entkommen und auf deutsches Gebiet geflüchtet waren, an unseren Feind; die auf Betreiben des Kaiserl. Auswärtigen Amtes an die deutschen Kreditinstitute und Bankiers gerichtete Aufforderung, wonach diese jeden italienischen Untertan als feindlichen Ausländer erachten und jede Zahlung, die ihm etwa geschuldet sein sollte, hintanhalten sollten, sowie die Unterbrechung der Zahlung der Renten an italienische Arbeiter, die diesen auf Grund ausdrücklicher Bestimmungen des deutschen Gesetzes zustehen. Alles dieses sind Erscheinungen, aus denen sich die wahre systematische Stellungnahme der Kaiserl. Regierung Italien gegenüber ergibt. Ein derartiger Zustand kann auf die Dauer seitens der kgl. Regierung nicht geduldet werden. Er vertieft zum ausschließlichen Schaden Italiens den schwerwiegenden Gegensatz zwischen der tatsächlichen und der rechtlichen Lage, die sich schon aus dem Umstand ergibt, daß Italien einerseits, Deutschland andererseits mit zwei untereinander im Kriege befindlichen Staatengruppen verbündet sind. Aus den aufgezählten Gründen erklärt die italienische Regierung im Namen Sr. Majestät des Königs von Italien hiermit, daß sie sich vom 28. d. M. ab mit Deutschland im Kriegszustand befindlich erachtet und bittet die schweizerische Bundesregierung, das Vorstehende zur Kenntnis der Kaiserl. Deutschen Regierung bringen zu wollen.“

Befehl zur Eröffnung des U-Boots-Handelskrieges nach Präsenordnung
(U-Kreuzerkrieges), 6. Oktober 1916



Oben: U-Boote laufen aus. Unten: Die Beute





U-Boots-Fallen

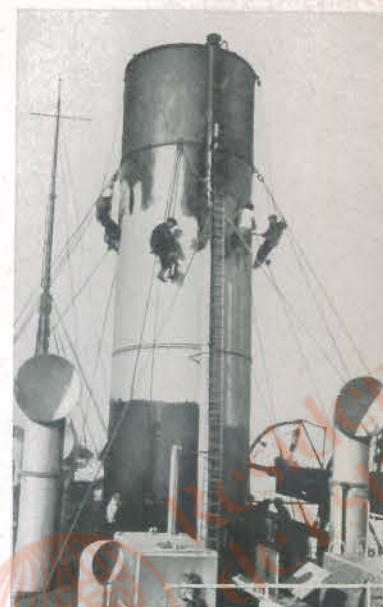


U-Boots-Falle „Baralong“
mit schußbereitem 7,6cm-Geschütz

Bilder stammen aus:
Rehder „U-Boots-Fallen“,
F. F. Lehmanns Verlag, München 1935



Das Geschütz der U-Boots-Falle „Baralong“ hinter einer Aitrappe



Ummalen der Falle auf hoher See

September 1916

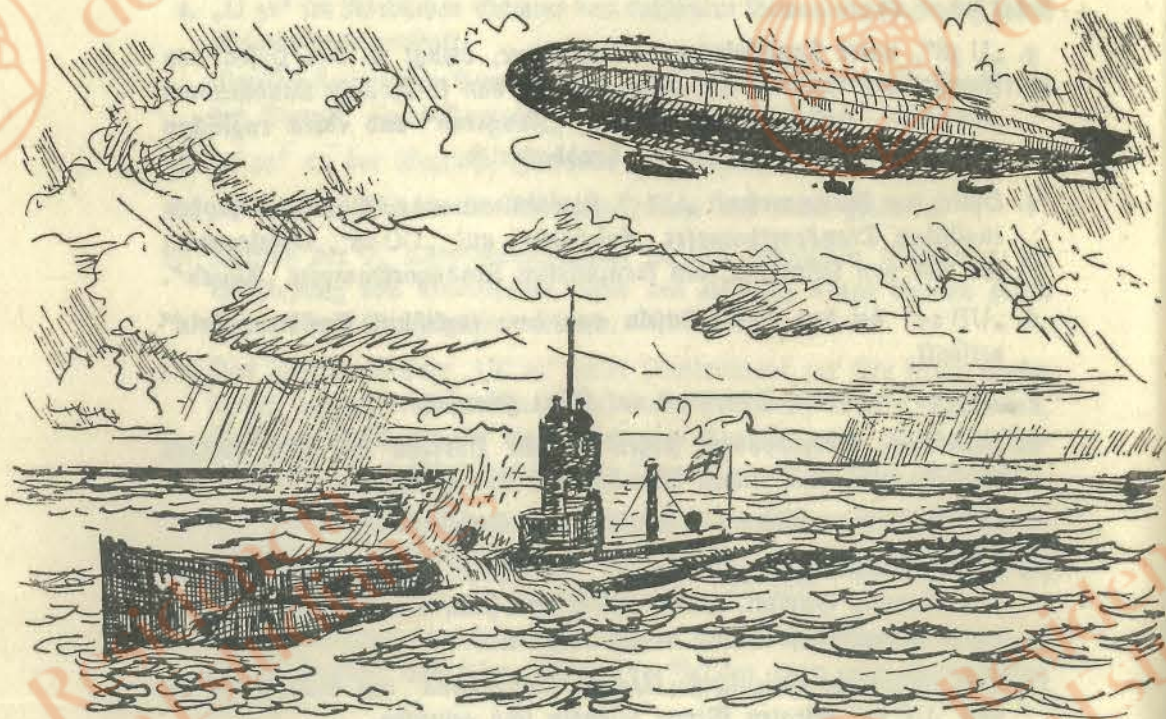
25. Angriff der Marineluftschiffe auf York, Leeds, Lincoln, Derby und Portsmouth.
Erster Einsatz der Marine-Infanteriebrigade in der Sommeschlacht.
27. Angriff eines Marineluftschiffes auf die russische Flugstation Lebara und die Batterien auf der Insel Sfel.
28. Die ostafrikanische Schutztruppe unter General v. Lettow-Vorbeck kehrt auf deutsches Gebiet zurück.

Oktober 1916

1. Angriff von zehn Marineluftschiffen auf London und die Industrieanlagen am Humber. „L 31“ mit Kapitänleutnant Mathy, einem der erfolgreichsten Luftschiffkommandanten, stürzt brennend ab.
2. „U 35“, Kapitänleutnant von Arnault de la Perière, versenkt bei den Balearen das französische Kanonenboot „Nigel“.
4. „U 35“, Kapitänleutnant von Arnault de la Perière, versenkt den mit Truppen besetzten französischen Hilfskreuzer „Gallia“ im Mittelmeer. Sein Gesamterfolg auf dieser Unternehmung waren 16 Dampfer, darunter sechs bewaffnete, außerdem ein Kanonenboot.
6. Befehl zur Eröffnung des U-Boot-Handelskrieges nach Preisordnung (U-Kreuzerkrieges).
7. „U 53“, unter Kapitänleutnant Rose, trifft nach 17 tägiger Djeanfahrt vor Newport News bei New York ein, läuft nach Austausch einiger Besuche und Abgabe eines kaiserlichen Handschreibens für den Präsidenten Wilson nach 2½ Stunden wieder aus und versenkt bei Nantucket-Feuerschiff sieben Dampfer. Am 28. Oktober in Helgoland eingelaufen.
8. Die Marine-Infanteriebrigade unter Generalmajor Graf Wolke wird nach erfolgreichem Einsatz in der großen Schlacht an der Somme abgelöst. Ihre Verluste an Toten und Verwundeten betrugen rund 50 Offiziere und über 3000 Mann.
11. Die Alliierten beschlagnahmen die griechische Flotte.
13. Norwegen verbietet den U-Booten der Kriegführenden die Benutzung seiner Hoheitsgewässer.
16. Das Weiße Meer und die Murmanküste werden als Kriegsgebiet erklärt.
18. Nach 3 tägiger erbitterter Schlacht besetzt General v. Lettow-Vorbeck bei Mahiba in Ostafrika mit 1500 Mann etwa 6500 Engländer, die dabei 2000 Mann verloren.

Dezember 1916

12. Friedensangebot des Kaisers an die feindlichen Mächte.
13. „UC 19“ im Kanal durch englischen Zerstörer „Landrail“ mit Wasserbomben versenkt.
19. Flandrische Torpedoboote stoßen in die Hoofden vor und bringen einen holländischen Dampfer nach Zeebrügge.
21. Das russische Linienschiff „Pereswjat“ beim Auslaufen von Port Said im Mittelmeer auf deutsche U-Bootminen gelaufen und gesunken.
Der als Bollschiff getarnte Hilfskreuzer „Seeadler“ läuft unter Führung des Kapitänleutnants Graf von Luckner zum Kreuzerkrieg aus.
27. „UB 47“, unter Oberleutnant zur See Steinbauer, versenkt im Ägäischen Meer das französische Linienschiff „Gaulois“.
31. Der von dem Hilfskreuzer „Möwe“ aufgebrachte englische Dampfer „Narrowdale“ läuft mit wertvoller Beute in Swinemünde ein.



Zweitausend Jahre deutscher Seefahrt

Von Konteradmiral a. D. R. Sadow

Unsere Zeit des Dritten Reiches hat uns gelehrt und lehrt uns fortdauernd weiter, uns in die Geschichte unserer Stämme und ihrer Vorzeit zu vertiefen, die Spuren mannhafter Vergangenheit und stolzer Taten mit Ehrfurcht zu betrachten und auf die Stimmen des Blutes zu lauschen, die in uns schwingen. Mit Recht erblicken wir wertvolles Erbgut in den Stammeslinien, die nach Norden weisen und führen einen starken Teil deutscher Eigenart und Tatkraft, Erfindungsgabe und ausgreifender Unternehmungslust auf Ahnen zurück, die über See fahrend großen Teilen der Welt ihr Blut und Gepräge gaben. Der Gang der Geschichte hat zwischen den Nachkommen jener Ahnen politische und geographische Grenzen errichtet und viele andere deutsche Stämme mit den nordischen vermischt in der heutigen Besiedelung des Reiches. Aber dieses Reich ist nicht rein kontinental bestimmt, es grenzt mit 1500 km Küste an die See, und Teilnahme an der Seefahrt forderten immer ebenso sehr jene unbewußten Erinnerungen wie die natürlichen Umstände der Lage. Nur das wechselvolle Geschick des Reiches trug Schuld daran, daß von der Gegenwart nicht eine grade Linie zur seefahrenden Vergangenheit führt, sondern daß Machtfälle und Aufstieg zur See mit Versandung und jähem Sturz wechselt, um erst in der Gegenwart wieder in ruhigem Verlauf zu münden. Das äußere Symbol dieser Schwankungen sehen wir im jahrhundertelangen Kampf um die Freiheit der deutschen Küsten, die völlig erst um 1866 errungen war!

Die germanische Vorzeit tritt uns mit starker Mahnung entgegen in Gestalt der überlieferten Sagas, der Spuren ihrer Himmelstunde, der wohl erhaltenen Reste ihrer Seefahrzeuge, Waffen und kunstvollen Geräte. Schwedische Felsbilder künden von Seefahrt, die um Jahrtausende zurückliegt, von früher Bootsbaukunst und abenteuerlichen Zügen, die wohl zur Besiedlung der deutschen Küste und Flußläufe vom Rhein bis zur Weichsel und Memel geführt haben mögen. Näher schon steht uns die geschichtliche Epoche der späteren Wikingerzüge, die solche Kraft über die Alte Welt und selbst hinüber zur Neuen Welt ausströmten, daß man von einem vollen Jahrtausend ihrer Herrschaft und Gründungen sprechen kann. Auf das Klinkergebaute Langboot, dessen Form heute noch in Skandinavien und Holstein dem Fischer dient, mit dem Lindwurm am Bug, den Schilden über der Reeling, folgte das Segelschiff mit Mast und Breitfock, mit dem die halbe Welt erobert wurde. Deutsche Stämme — Heruler und Goten — drangen, nach der Krim verschlagen, vom Schwarzen Meer ins Mittelmeer, den spätromischen Machtbereich ein, besetzten

Der Schiffsbestand der Kriegsmarine umfaßte im Herbst 1935 folgende in Dienst gestellte Einheiten:

A. Flotte

- 2 Linienschiffe: „Schleswig-Holstein“ (Flottenflaggschiff) und „Schlesien“.
 2 Panzerschiffe: „Deutschland“ (Flaggschiff des BdL), „Admiral Scheer“.
 3 Kreuzer: „Königsberg“ (Flaggschiff des BdM), „Röln“, „Leipzig“.
 16 Torpedoboote: 1. Torpedobootshalfflottille mit den noch aus der Vorkriegszeit stammenden Booten „G 8“ (Führerboot), „G 7, G 10, G 11“. 2. Torpedobootshalfflottille mit den Booten „Albatros“ (Führerboot), „Leopard“ (Führerboot des BdL), „Seeadler“, „Luchs“. 3. Torpedobootshalfflottille mit den Booten „Eiger“ (Führerboot), „Alis“, „Jaguar“, „Wolf“. 4. Torpedobootshalfflottille mit den Booten „Greif“ (Führerboot), „Falke“, „Rondor“, „Möwe“, dazu Flottentender „Jagd“.
 6 Schnellboote: 1. Schnellbootshalfflottille mit den Booten „S 6, S 4, S 5, S 7, S 8, S 9“ und dem Flottentender „Eisingau“.
 20 Minensuchfahrzeuge: „T 196“ (Führerboot des BdM). 1. Minensuchbootshalfflottille mit den Booten „M 113“ (Führerboot), „M 66, M 98, M 136, M 145, T 158“. 2. Minensuchbootshalfflottille mit den Booten „M 133“ (Führerboot), „M 50, M 104, M 89, M 117, T 157“. 1. Räumbootshalfflottille mit den Booten „R 10, R 11, R 12, R 13, R 14, R 15, R 16“. Dazu Flottentender „Zieten“.
 1 Tender: Flottentender „Hela“.

B. Sonstige Streitkräfte

Marinestation der Ostsee: Stationstender „Nixe“, Flottentender „Saar“ (U-Bootschule).

Marinestation der Nordsee: Stationstender „Nordsee“; Fischereiforschungsboote „Elbe“, „Weser“, Sperrübungsfahrzeug „UZ 32, UZ 33“, Vermessungsschiff „Meteor“, Peilboote „II, V“.

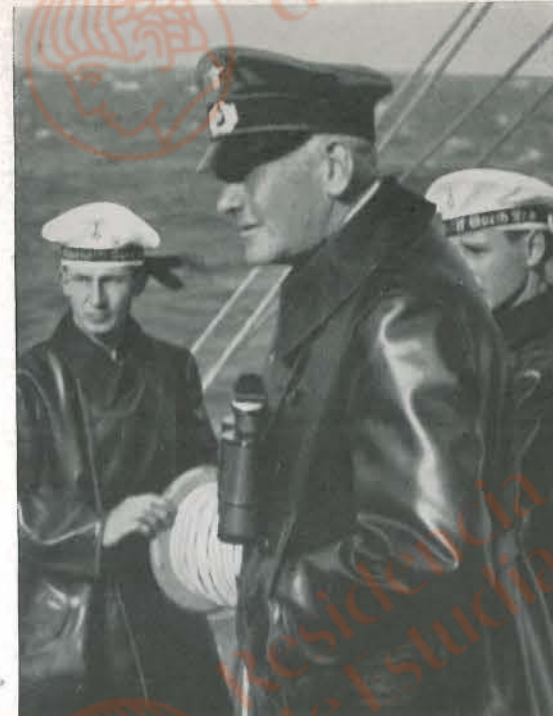
Schul- und Versuchsfahrzeuge: Schulkreuzer „Emden“, „Karlsruhe“, Segelschulschiff „Gorch Fock“, Artillerieschulschiff „Bremse“, Artillerieschulboote „Delfin“, „Drache“, „Fuchs“, „Man“, „M 102“. Versuchsboote „Nautilus“, „Pelikan“, „T 155, T 190“, „Welle“. Sperrübungsfahrzeuge „C 5, C 10, C 11, MT 1“.

Wiso: „Grille“.

Im Bau befinden sich

a) Vertraglich beschränkte Schiffe: 1 Panzerschiff von 10000 t mit sechs

Das Jahr 1935 und die Marine



Reichswehrminister
Generaloberst von Blomberg auf See



Admiral Dr. h. c. Raeder
Oberbefehlshaber der Kriegsmarine

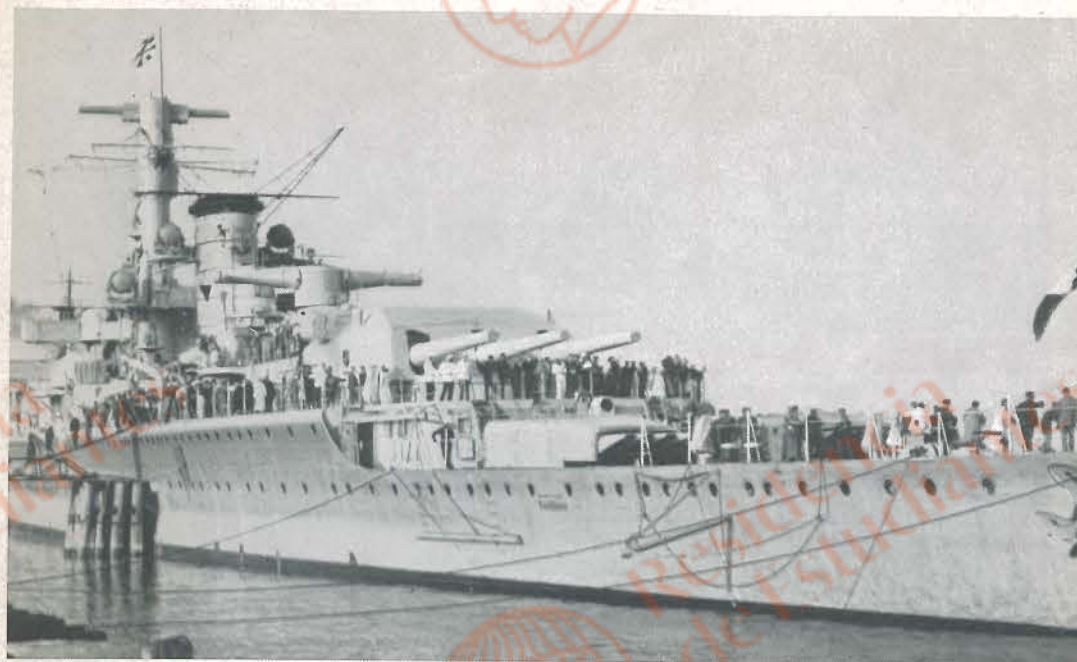
Das Jahr 1935



Oben: Aufziehen der Wache am
Tage der Skagerrak-Seeschlacht
in Berlin

Mitte: Flotten- Artillerieschießen

Unten: Linienschiff „Hessen“,
Kreuzer „Königsberg“,
Linienschiff „Schlesien“

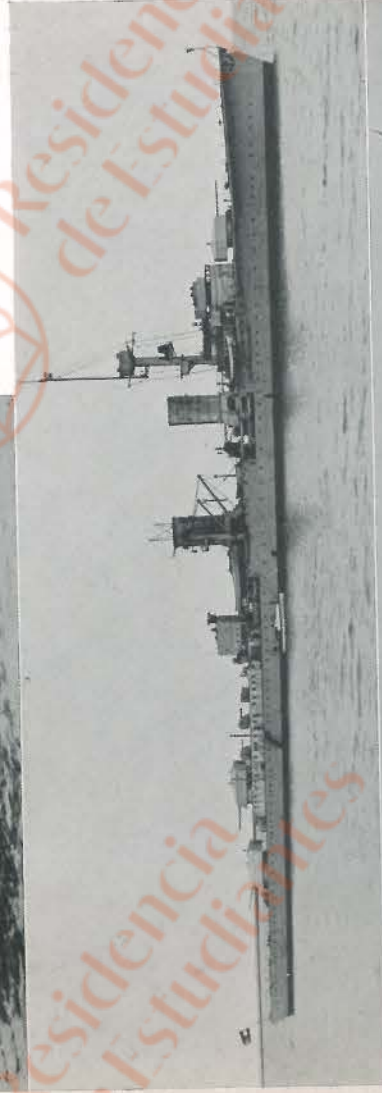


Panzerschiff „Deutschland“



Panzerschiff „Admiral Scheer“

Ober: Kreuzer „Königsberg“
 Mitte: Kreuzer „Sohn“
 Unten: Kreuzer „Karlsruhe“



Panzerkreuzer „Graf Spee“



Linienkreuzer „Schleswig-Holstein“



Linienkreuzer „Schlesien“



Torpedoschnellboot



Minenräumboote, dahinter „Gorch Fock“, links „Köln“ und „Admiral Scheer“

28 cm und acht 15 cm Geschützen: „Admiral Graf Spee“; 1 Kreuzer von 6000 t mit neun 15 cm Geschützen: „Nürnberg“.

b) Nach dem am 8. Juli 1935 verkündeten neuen Bauprogramm: 2 Panzerschiffe von je 26000 t mit 28 cm Geschützen, 2 Kreuzer von je 10000 t mit 20 cm Geschützen, 16 Zerstörer von je 1625 t mit 12,7 cm Geschützen, 20 U-Boote von je 250 t, 6 U-Boote von je 500 t, 2 U-Boote von je 750 t.

Von der Kategorie der 250 t U-Boote sind bis zum 30. September 1935 12 fertig und in Dienst gestellt worden. Das Panzerschiff „Admiral Graf Spee“ wird Anfang 1936, der Kreuzer „Nürnberg“ im November 1935 in Dienst gestellt.

Die Streitkräfte der Flotte erledigten im ersten Vierteljahr 1935 ihre Werftinstandsetzungs- und Fachschulzeit in den Heimathäfen, an die sich Einzelschießübungen der Artillerie und Torpedowaffe angeschlossen. Das Panzerschiff „Deutschland“ unternahm vom 13. März bis 17. April eine Atlantik-Reise, die in der Hauptsache der Erprobung der Maschinenanlage galt und in jeder Hinsicht befriedigend verlief. Ende April fand eine kurze Befehlshaberübung für den Linienschiffsverband statt. In den folgenden Wochen wurde die Einzel-, Waffen- und Gefechtsausbildung planmäßig fortgesetzt, die im Juni durch die Gefechtsbesichtigungen einen gewissen Abschluß fand.

Mitte Juni wurde in Kiel die Marine-Volkswoche abgehalten, zu der nahezu sämtliche Einheiten der Flotte im Reichskriegshafen Kiel zusammengefaßt wurden, um in umfassenden und vielseitigen Vorführungen den Besuchern ein Bild von dem Zweck und den Aufgaben der Kriegsmarine zu geben.

Der Juli führte in seiner zweiten Hälfte die Verbände der Linienschiffe und Aufklärungsstreitkräfte unter ihren Befehlshabern zu gemeinsamen Übungen zusammen. Sie wurden im August mit dem Flotten-Torpedoschießen fortgesetzt. In der zweiten Augusthälfte wurde in Anwesenheit des Reichskriegsministers und des Oberbefehlshabers der Kriegsmarine das Flotten-Artillerieschießen abgehalten, das seine besondere Bedeutung dadurch gewann, daß der Führer und Oberste Befehlshaber der Wehrmacht an mehreren Tagen dem Schießen beistand, um sich einen persönlichen Eindruck von dem Ausbildungsstand der einzelnen Schiffe zu verschaffen. Nach Beendigung der Übungen sprach der Führer, der zum ersten Male seine Standarte auf dem neu in Dienst gestellten Aviso „Grille“ gesetzt hatte, der Flotte seine Anerkennung mit folgendem Flaggensignal aus:

„Beeindruckt von den Tagen bei der Flotte spreche ich den Besatzungen für die bei den Schießübungen gezeigten sehr guten Leistungen meinen Dank und meine Anerkennung aus.“

Den Abschluß des Ausbildungsjahres bildeten die Herbstmanöver im Flottenverbande unter der Führung des Flottenchefs, die am 9. September

in der Nordsee ihren Anfang nahmen. Die Übungen des ersten Abschnitts umfaßten Marsch- und taktische Angriffsübungen bei Tage und bei Nacht, bei denen verschiedene Gefechtsbilder sowie Luft- und U-Bootsfischerung zur Darstellung kamen. Der zweite und letzte Abschnitt stand im Zeichen des strategischen Manövers, das der Oberbefehlshaber der Kriegsmarine, Admiral Dr. h. c. Raeder, persönlich an Bord des Panzerschiffs „Admiral Scheer“ leitete. Die Übungen mußten jedoch wegen der überaus schlechten Wetterlage, die über dem Atlantik und der Nordsee herrschte, vorzeitig, am 18. September, abgebrochen werden, da eine planmäßige Durchführung der gestellten Aufgaben zur Unmöglichkeit wurde. Damit wurde zugleich auch die für den 20. September bei Helgoland vorgesehene Flottenschau zunichte gemacht. Am 20. September liefen die Verbände in ihre Heimathäfen ein.

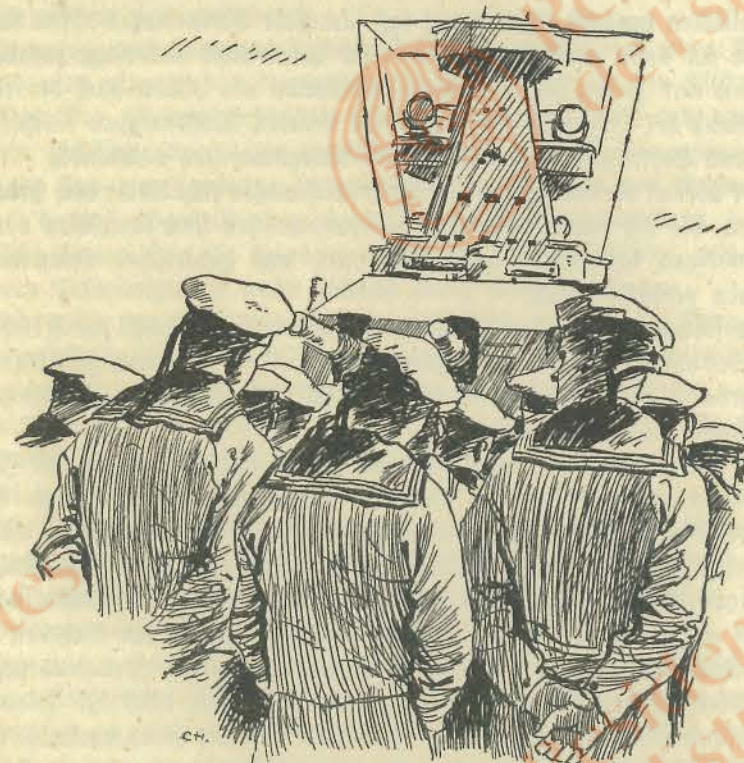
Die übrigen Streitkräfte der Marine führten ihre Jahresausbildung planmäßig durch. Auf dem Segelschulschiff „Gorch Fock“ erhielten die seemannischen Unteroffizieranwärter sowie die Seeoffizieranwärter ihre erste seemannische Ausbildung, wobei es für die jungen Kadetten ein Erlebnis war, daß der Reichskriegsminister und Oberbefehlshaber der Wehrmacht, Generaloberst von Blomberg, im August sich für drei Tage an Bord aufhielt, um sich von dem militärischen und seemannischen Können der Besatzung und der angehenden Offiziere zu überzeugen.

Die Schulkreuzer „Karlsruhe“ und „Emden“, die beide Ende Oktober bzw. Anfang November 1934 die Heimat mit Offizieranwärtern an Bord zu einer 8 Monate dauernden Auslandsreise verlassen hatten, kehrten während der Marine-Volkswache am 15. Juni in ihre Heimathäfen zurück. Die „Emden“ führte ihre Reise nach Südafrika, Britisch-Indien, Ägypten und spanischen Häfen im Mittelmeer und Atlantik, während die „Karlsruhe“ die nord- und südamerikanische Ost- und Westküste besuchte. Beide Kreuzer erledigten ihre verantwortungsvolle und wichtige Aufgabe im Dienste des Dritten Reichs mit Erfolg. Sie trugen nicht nur dazu bei, den Deutschen draußen wieder ein Stück der Heimat zu zeigen und so das gemeinsame Band wieder enger zu knüpfen, sondern sie legten auch vor ihren deutschen Landsleuten und dem Ausland erneut Zeugnis ab, wie Deutschland in Wahrheit ist. Von überall her meldeten sich Stimmen, deutsche und fremde, aus denen die Achtung vor den Leistungen des neuen Deutschland trotz aller Hege und Boykottbestrebungen sprach. Das tadellose Auftreten der Besatzungen, ihr freies und offenes Bekenntnis zum Nationalsozialismus hat vielen draußen die Augen geöffnet und Bresche geschlagen in die Lügen und Verleumdungen, die immer wieder über Deutschland ausgeschüttet werden.

Im gleichen Sinne wirkte der Besuch des Kreuzers „Königsberg“ in dem polnischen Hafen Gdingen Ende August und kurz darauf das Anlaufen Danzigs durch das Panzerschiff „Admiral Scheer“.

Aber auch fremde Kriegsschiffe waren bei der deutschen Marine zu Gast. In den Monaten Juli und August liefen schwedische Schulschiffe Ewinemünde und Kiel, polnische Zerstörer, finnische Küstenpanzer und U-Boote sowie lettische Schiffe Kiel an, während das argentinische Schulschiff „Presidente Sarmiento“ zunächst ebenfalls Kiel aufsuchte, um anschließend Hamburg einen Besuch abzustatten. Schließlich entsandte die amerikanische Marine den modernen Zerstörer „Hull“ nach Hamburg zu mehrtägigem Aufenthalt. Überall wurden kameradschaftliche Beziehungen angeknüpft und den Besatzungen der fremden Schiffe durch Fahrten in die Umgebung Kiels oder nach Berlin Gelegenheit gegeben, sich selbst von der Ruhe und Ordnung, von dem Fleiß und der friedlichen Arbeit zu überzeugen, die im heutigen Deutschland herrschen.

Der Reichsparteitag der Freiheit sah die Kriegsmarine vereint mit dem Heere und der Luftwaffe in Nürnberg, wo sie erneut Bekenntnis ablegte zu Führer, Volk und Bewegung. Getreu dem Eide, der sie auf Leben und Tod an den Führer bindet, wird sie in eine neue Zukunft gehen.



„Alle herhören!“

Mannschaften. Lange Reihen von saubergeputzten Waschbecken, an der Decke eine ausreichende Zahl von Brausen. Mittschiffs die Wäscherei, die in bestimmtem Wechsel allen Divisionen zur Zeugwäsche zur Verfügung steht. Alle Geräte, wie sie eine moderne Großwäscherei an Land braucht, sind vorhanden einschließlich einer elektrisch getriebenen Heißmangel.

„Ihre Leute werden aber gewaltig verwöhnt. Wenn ich daran denke, wie wir bei jedem Wetter unsere Wäsche auf der Back ‚geknobelt‘ haben.“ „Gewiß ist durch die technischen Hilfsmittel vieles besser und bequemer geworden. Aber es ist nicht nur das, sondern für uns kommt es dabei wesentlich auf die Zettersparrnis an. Die Ausbildung an den modernen Waffen erfordert soviel Einzeldienst, daß wir schon für jede gewonnene Minute dankbar sein müssen.“

Auf der Kommandobrücke. Der alte Seemann sieht sich suchend um.

„Das Ruderrad werden Sie vergeblich suchen. Bei der elektrischen Rudersanlage ist es durch diese drei Knöpfe ersetzt, die Sie hier sehen, Steuerbord, Backbord und in der Mitte ein Beschleunigungsknopf, der die Winkelgeschwindigkeit des Ruders verdoppelt. Die Ruderlage verfolgt man an diesem Anzeiger.“

„Und was bedeuten diese beiden runden Bullaugen, während die übrigen Brückfenster viereckig sind?“ „Das sind Klarlichtfenster. Die runde Glasscheibe dreht sich in ihrer Fassung — angetrieben durch diesen kleinen Motor — und schleudert jeden Tropfen ab, der sich an ihr festsetzen will. Bei Regen oder Schneetreiben bleiben diese Scheiben immer so klar und durchsichtig, wie Sie sie augenblicklich sehen.“

Ein unglaubliches Kopfschütteln ist die Antwort.

„Und dieser Hebel?“ „Damit wird der große Scheinwerfer vorn am Mast gerichtet. So braucht der wachhabende Offizier bei nächtlichen Anlegemannövern in Schleusen oder an Festmacherboje keine umständliche Befehlsübermittlung nach oben, sondern kann seine Anweisungen unmittelbar dem bedienenden Signalgassen geben.“

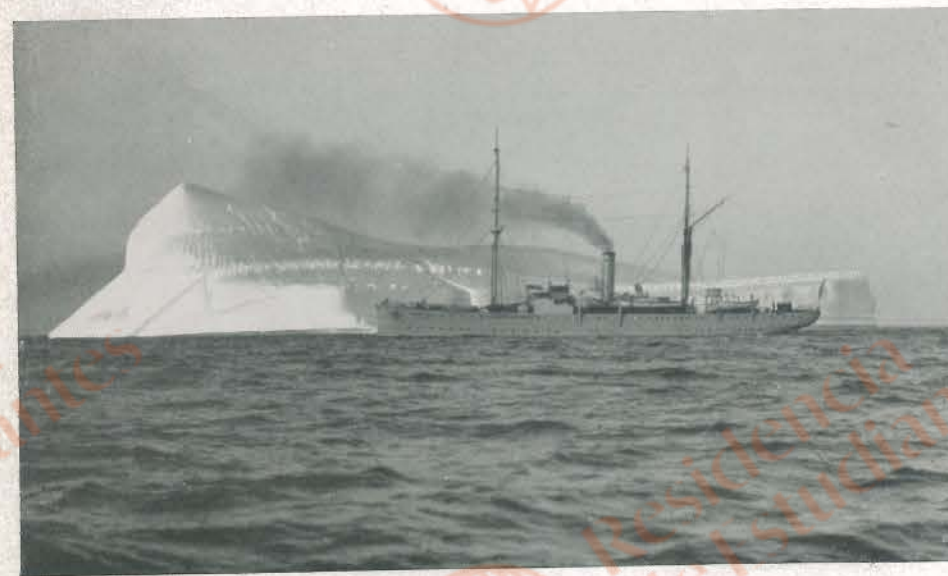
Im Kartenhaus zeige und erkläre ich die neuen navigatorischen Hilfsmittel: Kurs- und Fahrtsschreiber, die für jede beliebige Zeit nachträglich Kompaktkurs und tatsächliche Geschwindigkeit ablesen lassen, ein Echometer, also ein Echolot, das alle paar Sekunden genau die augenblickliche Wassertiefe anzeigt und schließlich den Funkpeiler.

„Mir scheint die Navigation ja heute zum automatischen Kinderspielzeug geworden zu sein.“ „Alle diese Instrumente sind nur Hilfsmittel, ohne die richtige Anwendung durch den Navigationsoffizier sind sie nutzlos. Bedenken Sie aber, daß heute stets mit viel höheren Geschwindigkeiten gefahren wird und daß man daher schnell und zuverlässig arbeitende Geräte braucht. Zu Ihrer Beruhigung kann ich Ihnen aber versichern, daß außer Sicht vom Land der Sextant noch eine ebenso große Rolle spielt wie früher.“

Fischereischuß und Vermessung



Beim Fischereischuß



„Meteor“ in Grönland

Besuch an Bord



Der Führer und Reichstagskanzler begrüßt die heimgekehrte „Köln“-Besatzung



Der englische Admiral Sir J. Kelly an Bord der „Königsberg“ in Portsmouth



Doppel-Winkelmesser



Ein Lotwurf



Hochseeboje



Serienlotmaschine

An Bord



Decksheuern



Morgenwäsche



„Backen und Banken“

Um nachzuholen, was wir auf dem Panzerschiff versäumen mußten, steigen wir jetzt hinab in die unteren Räume. Unterwegs ein Blick in die elektrische Bäckerei, die bei langen Seetörns nicht nur Kommissbrot, sondern sogar Brötchen für die ganze Besatzung liefert. Auf Befragen einige kurze Angaben allgemeiner Art über den Kreuzer: Größe: 6000 t, Länge 177 m, Breite 16,3 m, Tiefgang 4,8 m. Der geringe Tiefgang ist für unsere Küstengewässer — man denke z. B. an das Wattenmeer der Nordsee — sehr vorteilhaft. Bewaffnung: drei Drillingstürme mit 15-cm-Geschützen, zwölf in vier Drillslingsätzen zusammengefaßte Torpedorohre und eine Anzahl leichtere Geschütze und Maschinengewehre für Flugzeugabwehr.

„Wie es mit der Maschinenanlage steht, davon können Sie sich jetzt an Ort und Stelle überzeugen. Zunächst wollen wir uns den Maschinenleitstand einmal ansehen, in dem die Kontrollinstrumente und Befehlsanlagen aus allen Teilen der technischen Anlage zusammenlaufen.“

Dem alten Oberbootsmann, der, wie er sagte, schon zu seiner Dienstzeit allem technischen Kram in weitem Bogen aus dem Wege ging, ist in diesem Gewirr von Leitungen, Rohrschlangen und Zeigern offensichtlich nicht sehr wohl zumute. Ich kann ihm aber den Weg durch die Maschinenräume nicht ersparen. Hat er an Deck gesehen, welche Anforderungen der Fortschritt an den Seemann von heute stellt, dann muß er auch wissen, wie sich inzwischen die Kolbenmaschine mit hochwindbarer Schraube seines alten Segelschiffes verwandelt hat und was alles vom Personal unter Deck geleistet werden muß.

Die beiden Turbinen von je 30000 PS, die vier riesigen Motoren mit insgesamt 12000 PS, die Kesselräume ohne Kohlenstaub und die ausge dehnten Hilfsmaschinenanlagen machen gewaltigen Eindruck auf ihn und am Schluß des Rundganges muß er den Leuten, die das alles zu beherrschen wissen, doch seine Anerkennung zollen.

Einen Blick wirft er noch in die Oberbootsmannskammer und stellt fest, daß die jungen Kameraden heute auch nicht viel mehr Platz haben, daß aber die Räume praktischer und wohnlicher eingerichtet sind.

„Nun sind wir mit unserer Schiffsbesichtigung zu Ende. Ich hoffe, daß Sie sich überzeugen konnten, daß trotz aller Technik der Mensch und Seemann in unserer neuen Marine nicht unwichtiger geworden ist. Und wenn Sie wieder nach Süddeutschland zurückkommen, dann erzählen Sie, wie es bei uns aussieht.“

„Das will ich gern tun, vor allem werde ich aber auch berichten, daß man die Tradition von uns Alten auch in der jungen Marine hochhält.“

Mit herzlichsten Dankesworten verabschiedet sich der alte Herr, um an Land zu fahren. Ich aber gehe in die Messe, um mit den Kameraden einen Portwein zu trinken. Das ist auch noch so ein Überbleibsel aus der guten alten Zeit!

begleiten und die (meist als Landmaschinen ausgeführten) Flugzeuge nach Erledigung ihrer Aufgaben wieder aufnehmen und ausrüsten können. Seejagdflugzeuge dienen der Abwehr für die eigene Flotte und dem Angriff auf gegnerische Kampfflugzeuge.

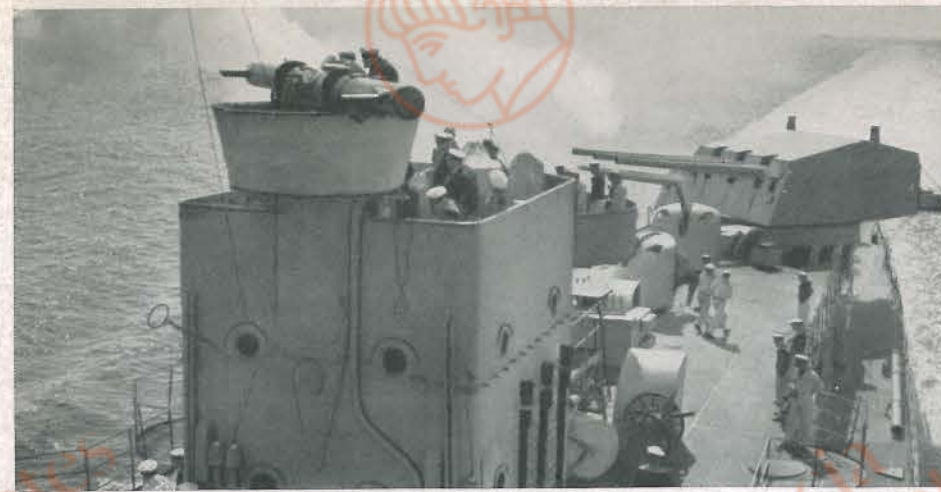
Zur Versorgung einer Flotte gehören Trossschiffe, wie Kohlen-, Öl- und Werkstattschiffe, Schlepper, Pumpendampfer, Lazarettschiffe, die sämtlich mittelbar unter den Begriff der „Waffen des Seekrieges“ fallen. Das entsprechende gilt von der je nach Ausdehnung, Küstengestaltung, überhaupt wehrgeographischer Lage des kriegführenden Landes mehr oder weniger ausgedehnten Stützpunktorganisation, ohne die eine neuzeitliche Flotte mit ihrer großen Zahl hochentwickelter Kriegsmaschinen und schwieriger technischer Einrichtung bald zum Erliegen kommen müßte, die besonders auch den Führer mit den für seine operativen Entschlüsse unentbehrlichen Feindnachrichten und Befehlen versorgt. Sie muß außerdem an die Flugmelde- und Luftschutzorganisation des Hinterlandes angeschlossen sein und eng mit ihr zusammenarbeiten.

Indirekte Waffen des Seekrieges.

Die Waffe des Seekrieges ist die Seemacht. Seemacht ist Flottenmacht. Ziel der Seemacht ist die Seeherrschaft, d. h. die Beherrschung der Seewege, in den für die beabsichtigte Kriegführung in Betracht kommenden Meeres teilen. Sie wird am sichersten und vollständigsten erreicht durch Vernichtung der feindlichen Flottenmacht. Die meisten Länder sind aber in ihrer Volkswirtschaft abhängig von der ungehinderten Benutzbarkeit der Seewege. So entstand in früheren Zeiten der Kaperkrieg gegen das feindliche Privateigentum auf See, nach seiner Abschaffung 1856 in der Form des Kreuzer- oder Handelskrieges bekannt. Er wird mit leichteren Kriegsschiffen oder mit bewaffneten Handelsschiffen (Hilfskreuzern) geführt und hat das Ziel, den feindlichen Handel, selbst wenn er durch neutrale Schiffe vermittelt wird, vom Meere wegzufegen. Diese Kriegführung gegen den feindlichen Seehandel kann durch Erklärung von „Kriegsgebieten“, die durch geeignete Mittel für jeden feindlichen Schiffsverkehr gesperrt werden, zur völligen Handelsperre und damit zum Wirtschaftskrieg gegen das feindliche Volk werden. Beispiele aus diesem Gebiet der indirekten Waffen des Seekrieges, in denen er seine Natur am stärksten enthüllt, sind aus der Geschichte der napoleonischen Kriege und des Weltkrieges eindringlich bekannt.

Der Kampf um die Beherrschung der See, der größten Handelsstraße der Erde, ist so alt wie das Menschengeschlecht selbst. Gute überlegene Waffen sind gewiß der halbe Sieg, den voll aber nur erringt ein starker, gläubiger, geschulter Führerwille an der Spitze hingebungsvoller, kampfesfroher Volkssöhne. Möge es unserer Heimat an beiden nie fehlen!

Die Waffen des Seekrieges



Kreuzerartillerie im Feuer (links oben Entfernungsmesser)



Die Heckgeschütze der „Königsberg“



28-cm-Turm der „Deutschland“



Leichte Artillerie



Neuer Anstrich
für 15cm-Rohre
(Kreuzer)

Unten:
Gefechtschießen



Torpedos und Minen



Minenboote in Kette



Torpedoboote brechen zwischen Linien Schiffen durch



Minenboote „Klar zum Verbinden“



Gefüßgeräten mit Gasmaske



Torpedoprüfung

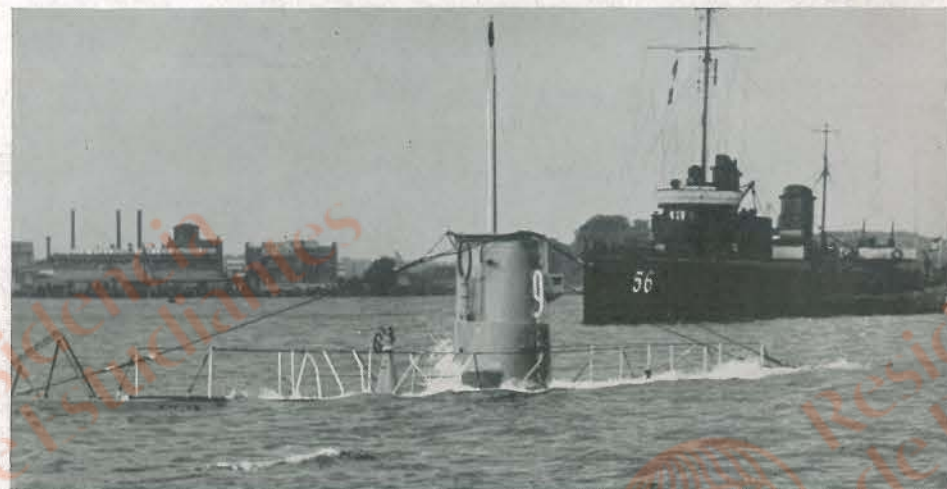


Torpedo verläßt das Rohr

U-Boote



Zwei 250-Tonnen-U-Boote im Kieler U-Boothafen am Signalturm



„U9“ mit dem Begleitschiff „T56“ bei Tauchversuchen

Bei den Rekruten der Kriegsmarine

Von Kapitänleutnant Weyher

„Einberufungsbefehl! Sie haben sich am . . . soundsovielten um soundso viel Uhr dort und dort zu melden, zwecks Einstellung als Vierjährig-Freiwilliger in die Kriegsmarine.“ Die junge Arbeitsfaust, welche dieses Schreiben hält, zittert vor freudiger Erregung. Nun ist dieser sehnliche Wunsch also doch in Erfüllung gegangen! Zuerst zum Meister, in aller Eile sagen, was los ist. Dessen Gesicht erhellt ein freudiges Leuchten, in seinen Zügen malt sich die Erinnerung an seine eigene Dienstzeit. Allerdings ist er über die Marine nicht im Bilde. Von seinen Lehrlingen ist ja schon ab und zu einer zur früheren Reichswehr gegangen, aber „Marine“ ist ihm nur ein ziemlich entfernter Begriff. Jedoch Soldat ist Soldat! Er entläßt seinen Jungmann mit den besten Wünschen und der Bitte um eine Postkarte, so mit Löwen und Elefanten drauf. Nun schnell zu Vater und Mutter, um die Freudenbotschaft zu überbringen. Vater ist erfreut, daß seines Jungen langgehegte Sehnsucht in Erfüllung geht, auch er hat außer einigen Urlaubern noch nichts von der Marine gesehen. Nachdem der Junge ihm seinen Wunsch, zur Marine zu gehen, anvertraut hat, las er ab und zu irgendwelche Berichte, die mit der Seefahrt zusammenhingen, etwas genauer, sah auch mal im Film einiges von der Kriegs- und Handelsmarine. Aber er kann sich doch keine richtige Vorstellung machen, die kleinen Röhre auf dem Flüsschen erlauben einen Vergleich nicht ganz. Mutter ist noch gar nicht zu Worte gekommen, sie kann es kaum fassen: ihr Meister, der so groß und kräftig geraten ist, soll nun auf das große Wasser, er könnte doch so schön zur Infanterie gehen oder, wenn er durchaus fahren wollte, zu den Kraftfahrern, wie ihr Nefte Fritz. Nein, sie begreift die Freude von Vater und Sohn gar nicht, ihr ist die See unheimlich. Aber es hilft alles nichts, eines Tages muß geschieden sein. Vater, Mutter und die Brüder gehen natürlich mit auf den Bahnhof, der kleinste ist am stolzesten als ob er selbst schon einberufen wäre. Es prasselt von guten Ratschlägen, Mutter meint, er solle sich ja nicht erkälten und immer schön festhalten im Sturm, Vater lächelt und gibt schon praktischere Anweisungen, wie man sich dem Korporal gegenüber zu verhalten habe, daß er nicht etwa „ja“ sagte, sondern „jawoll“. Das wüßte er ja schon aus der Hitlerjugend. Aus jedem fremden Hafen müßte er schreiben, so besonders aus Amerika und Indien. „Mache immer den Mund schön zu bei dem vielen Wind auf dem Meere“, ängstigt sich die besorgte Mutter. Der angehende Marinerekrut lächelt über alle diese Ratschläge, er hat schon eine Menge Ahnung von der Marine, wenigstens theoretisch. Er wird sich gleich auf ein Auslandschiff melden und erst mal

noch selten und nur noch wenigen vergönnt. Sie bedeutete wohl das hohe Lied der Schifffahrt. Wir müssen die Romantik der Seefahrt unserer Tage suchen in der kühnen wuchtigen Kraft, die aus den Schiffen strömt, welche heute mit ungeheuren Energien, von klugem Geist und sicherer Hand gebändig durch die Meere stürmen. Romantik bleibt die blaue See, der Himmel und die Wolkenfetzen in Sturmnacht. —

Aber das können sie erst später erfassen. Es läßt sich nur selbst erleben. Hier nimmt sie vorläufig der frische fröhliche Betrieb gefangen, der in seiner sinnvollen Abwechslung von Exerzierdienst, Unterricht sowie sportlicher Betätigung Körper und Geist stählt, das andere kommt zu seiner Zeit. Ab und zu kriegen sie einen, wenn auch nur ganz geringen Vorgesmack von der Seefahrt, wenn der Dienst zu Ende ist, oder mal am Nachmittag und Sonntags werden die Segelkutter klagemacht. Dann glaubt man sich wieder ein Stück dem eigentlichen Beruf näher. Hein, Franz und wie sie sich alle mit ihren Vornamen oder Spitznamen nennen, ziehen dann stolz an den Bootshafen, lange vor der festgesetzten Zeit, in der Hand ein Lederetui, das auf tausend Meilen den Photoknips verrät. Vater und Mutter müssen doch ein Bild von dem Marinesohn haben, wenn auch keine Löwen und Elefanten drauf sind, so sieht man doch den Bengel in schönem, weißem Arbeitszeug mit Matrosenzug auf einer Brücke stehen. Im Hintergrunde verraten die aufgegeiten Segel der seeklaren Kutter, daß es sich um einen „Seefahrer in seinem Element“ handelt. Jeden Tag früh aus der Koje, pünktlicher Dienst, nicht nur im Anfangen, sondern auch im Beschließen, wenn es geklappt hat.

So reiht sich Tag an Tag, Woche an Woche, es naht der Tag der Vereidigung. Sie sind eingehend über die Berufspflichten des deutschen Soldaten belehrt. Über Treue, Mut, Entschlossenheit und Pflichtbewußtsein, über Kameradschaft und Ehre, dann über die Bedeutung des Eides auf die Person des Führers. Ihm persönlich wird unverbrüchliche Treue geschworen, nicht mehr einem blutlosen Gebilde von Verfassung, wie es bei dem Weimarstaat der Fall war. Der Führer allein trägt die letzte Verantwortung, seine und seiner Beauftragten Befehle sind bedingungslos und ohne Vorbehalt auszuführen, auszuführen nach bestem Wissen und Können. Bedingungsloser Gehorsam unter Einsatz auch des Lebens.

Auf dem Vereidigungsplatz ist eine kleine Kanzel aufgebaut, geschmückt mit der Kriegsflagge des Dritten Reiches, flankiert von Bootsankern. Eine Ehrenwache unter Gewehr und das Musikkorps der Abteilung stehen da, die Rekruten, welche dem Führer heute ihren Eid schwören wollen, sind im Bierdeckel aufgebaut. Kommandos ertönen, unbeweglich steht die blaue Formation, nur die Mützenbänder flattern im Wind und die Herzen schlagen festlich erregt. Unter den Klängen des Ehrenmarsches schreitet der Kommandeur die Fronten ab, jedem steht er ins Auge, gar feierlich ist den Jungmännern zumute.

Bei den Rekruten der Kriegsmarine



Einmarsch ins neue Quartier



Die erste Nacht



Exerzieren auf dem Kasernenhof



Augen rechts!

Küstenartillerie



Flakgeschütz feuert



Nachtübung



Leichtes Küstengeschütz



Die zerschossene Scheibe nach Seeziel-Kaliberschießen



Scheinwerfer leuchten

Nachdem die Geistlichen beider Konfessionen von der religiösen Bedeutung des Eides gesprochen haben, und ein Choral gesungen ist, redet der Kommandeur zu seinen jungen Kameraden. Er weist sie auf den Begriff des Soldaten, des Waffenträgers der Nation hin, er appelliert an die Gefolgschaftstreue zum Führer, erinnert sie an die Heldentaten der Soldaten des Großen Krieges, er fordert von ihnen, eingedenk zu sein der hohen und schönen Aufgabe, die der Nationalsozialismus, an der Spitze unser Führer, dem Soldaten des Dritten Reiches gestellt hat. Der Führer, der aus den Reihen der Frontkrieger jenes großen Ringens gekommen und nun unser Oberster Befehlshaber ist. Ihm die soldatische Gefolgschaft geschworen zu haben, heißt unlöslich mit der nationalsozialistischen Idee verbunden sein. Ein Unteroffizier tritt nun mit der Kriegsflagge vor, die von einigen Rekruten für alle ihre Kameraden beim Schwur berührt wird. Mit erhobener rechten Hand wird absatzweise die Eidesformel dem Adjutanten nachgesprochen, die Ehrenwache hat präsentiert. Nach vollzogenem Schwur kommt es aus jungen begeisterten Kehlen: „Ich hab' mich ergeben mit Herz und mit Hand, dir Land voll Lieb und Leben, mein deutsches Vaterland!“ Das Deutschland- und Horst-Wessel-Lied beenden diese Weihesunde.

Zum ersten Male dürfen heute die jüngsten Soldaten der Marine auf Urlaub an Land gehen. Andern Tags geht der Dienst weiter mit doppelter Hingabe, die Rekruten nehmen zu an Wissen und Können, dazu noch an Gewicht. Mancher, dem bei der Einkleidung vom Kammerunteroffizier in bezug auf ein etwas zu weites Kleidungsstück geraten wurde, einfach ein paar Kommissbrote mehr zu essen, damit das Stück passend würde, hat diese Anweisung mit Erfolg durchgeführt. Die Gesichter sind frisch, die Haltung straff, Auge und Geist klar, der ganze Kerl ist eben Soldat geworden. Schneller als man dachte, sind die drei Monate der ersten militärischen Grundausbildung vorbei, man zeigt noch einmal bei der Befähigung, was so in einem drinsteckt an militärischem Schliff, und dann kommt der Moment, wo der Kompaniepfiff im Gefolge des Kompanieführers mit einer großen Liste unterm Arm vor die Kompanie tritt. Es ist die „Designierungsliste“, die jedem sein Vorkommando zuweist oder denen, die vorher noch eine Spezialausbildung erhalten müssen, ihre zukünftige Sonderausbildungsstelle nennt. Und dann endlich weiß man, daß in Zukunft das goldbeschriftete Mützenband jedem künden wird, „ich gehöre an Bord eines Schiffes unserer Kriegsmarine“. Die Augen leuchten, es ist einerlei welches Schiff, aber nun geht es an Bord, nun werden sie dem ersehnten Kriegsschiffsdienst zugeführt, die erste Etappe ist geschafft. Sie wissen alle, daß nun erst die eigentliche Ausbildung beginnt, und daß noch viel, viel dazugeschafft werden muß, bis das Endziel erreicht ist, Soldat zu sein des Führers an Bord der Kriegsflotte des Dritten Reiches.

Aus der Garnkiste

Heimkehr aus der Fremde

Erlauchtes aus der Leutnantskade

„... also wir lassen den Anker fallen, heissen die chinesische Flagge und feuern den Landessalut. Erst rührt sich nichts an Land, dann sieht man eine Maultierbatterie am Signalberg auffahren, es fällt ein Schuß, nach einer Weile noch einer, dann entsteht eine gewisse Verwirrung. Schließlich löst sich ein Boot von Land, ein Offizier kommt an Bord und teilt mit, der fehlende Salut würde nachgefeuert werden, sie hätten schon zwei Tote und drei Verwundete. Und ob wir die Musik zum Begräbnis stellen wollten? ... Anrichte, noch ein Helles. Wer gibt?“

Der Grand pavois

Trüber Tag für den W. D. (Wachhabenden Offizier)

Der Kreuzer lag friedlich im fremden Hafen, der W. D. beging das Achtersdeck, die wachsamten Augen überall, besonders auf der Uhr. Die Trillerpfeife an silberner Kette umkreiste den Zeigefinger. Da wurde ein fremdes Offiziersboot gemeldet. Es legte am Fallreep an, der Offizier stieg aus und teilte in nicht ganz lückenlosem Französisch mit, morgen sei großer nationaler Feiertag, sie würden «mettre le grand pavois» und hätten, sich dem Zeremoniell anzuschließen. Unser W. D., der aufmerksam zugehört und nicht verstanden hatte, erwiderte höflich: „Wenn Ihr morgen den grand pavois seht, werden wir daselbe tun.“ «Grand merci, monsieur, adieu.»

Kommandant und Admiral kehren an Bord zurück, der W. D. meldet: „Der N. N. Komplimentieroffizier war da und hat gesagt, sie würden morgen zum Nationalfest den grand pavois sehen, ich habe gesagt, wir würden daselbe tun.“ Etwas unsicherer Blick. „Ja, danke sehr!“ —

Nach einer Weile kommt der Kommandant heimlich aus der Kajüte und fragt: „Sagen Sie mal, was haben die gesagt, was wollen sie morgen sehen?“ „Den grand pavois, Herr Kapitän!“ „Ja, was ist denn das?“ „Das weiß ich nicht, Herr Kapitän.“ — Blitz und Donner, Einschlag! Einer spricht, einer hört zu. „Und Sie haben Wache gehabt, und Sie sind mir verantwortlich, und Sie werden sich jetzt ablösen lassen und im Dingi hinüberfahren und nicht zurückkommen, bis Sie wissen, was der grand pavois ist!“

Einer befiehlt, einer gehorcht. Inzwischen werden Wörterbücher gewälzt und Auslandsvorschriften nachgelesen, und als der W. D. zurückkommt und meldet: „Grand pavois heißt über die Toppfen flaggen (Flaggengala)“, da wird ihm

erwidert: „Das hätte Ihnen jedes Kind sagen können, Herr Leutnant N., daß Grand pavois französisch für über die Toppfen flaggen ist. Ein andermal passen Sie besser auf!“

Auf der österreich-ungarischen Flotte

ruhmreichen und kameradschaftlichen Angedenkens gab es eine Reihe dienstlicher Bezeichnungen, die unserem Ohr fremd waren. So nannten sie die „Schwalbennester“ für die mittleren Geschütze „Gefechtskerker“, die leichten Kreuzer daher „Rapidkreuzer mit vier Gefechtskernern“.

Ferner befand sich an Bord dienstlich eine Schiffskasse. Für diese Schiffskasse war ein Verpflegungsgeld ausgeworfen. Dieses führte den Namen „Das Rogen-Dhungs-Pauschale“.

Wenn die Sicherheitswache gerufen wurde, einen Ehrengast zu begrüßen, so geschah es mit dem Kommando „Das ganze Postenquantum on Deck!“

Auf unserm Schiff war leider ein Mann tödlich verunglückt. Die k. und k. Kameraden wollten am Begräbnis teilnehmen. Der Komplimentieroffizier des österreichischen Kreuzers erschien und bestellte folgende Botschaft: „Herr Kommerod, mein Kommandant läßt fragen, welche Adjutierung morgen zum Leichenkondukt konvenierend sei?“ — Nach einigem Überlegen folgte Verständigung.



andere schon an abzulesen. Da ruft ein kleines R-Boot mit Winkflaggen an. Schnell legt der Wachmaat den Hörer hin, um erst mal das Boot abzufertigen. Raun ist er draußen, fängt der zweite Fernsprecher an zu klingeln. Es hilft nichts, erst muß das Boot erledigt werden, der Fernsprecher läuft nicht weg. Nur gut, das Boot hat nur die Auslaufmeldung. Schnell wird die Meldung auf einen Zettel geschrieben und beiseite gelegt. Jetzt kommt erst der dringende Verkehr. Am zweiten Fernsprecher ist die Marinewachanstalt mit einem Fernspruch für „Admiral Scheer“. „Einen Augenblick bitte!“ Jetzt aber aufs Boshorn gedrückt, welches zu den Wohnräumen führt, damit mehr Leute auf den Wachstand kommen.

Draußen ruft schon wieder ein R-Boot an. Das muß jetzt warten, es kommen ja gleich mehr Leute auf den Stand. Mit aufgekrempten Armen, so wie sie vom Reinschiff abgerufen worden sind, kommt jetzt das restliche Personal auf den Wachstand gelaufen. Ohne viel Befehle verteilen sie sich schnell in mehrere Gruppen, die zusammenarbeiten. Es ist auch höchste Zeit, denn schon rufen die auslaufenden Torpedoboote an. Ein Mann läuft mit Winkflaggen aufs Wachhaus und zeigt zum R-Boot „Verstanden“. Die auslaufenden Torpedoboote glauben, es gilt ihnen, und fangen wie auf Kommando an zu geben. Jetzt aber aufpassen! Zum Glück ist für jedes Boot ein Ableser da. Raun ist das eine Boot erledigt, muß auch schon eine Gruppe aufs Wachhaus, um „Admiral Scheer“ anzurufen. Während sie unten noch von ihm ablesen, soll von oben schon an „Admiral Scheer“ abgegeben werden, damit die Fernsprüche rechtzeitig weggehen, ehe es aus Sicht kommt. Im Wachhaus werden schon die ersten abgenommenen Winksprüche weitergegeben und die bisher ausgelaufenen Fahrzeuge gemeldet. Am zweiten Apparat sitzt noch immer der Signalmaat und schreibt Fernsprüche auf. Jetzt kommen auch welche für „Schleswig-Holstein“, die eben von der Boje losgeworfen hat. Auch „Königsberg“ hat von der Blücherbrücke abgelegt. Mitten in diesem Hochbetrieb erscheint plötzlich der Bäckerjunge mit einer Kiepe voll Brot und sucht den Menageführer, läuft einem Ablesenden vors Glas, wird unsanft beiseite geschoben, und stellt sich staunend an eine Ecke des Wachhauses.

„Admiral Scheer“ ist jetzt am Leuchtturm vorbei und hat Kurs aufs Feuerschiff. Immer noch gehen die Winksprüche hin und her. Ein Signalgast ruft bereits „Schleswig-Holstein“ mit dem kleinen Scheinwerfer und fängt an abzugeben, während ein zweiter das Gegensignal ansteckt, für den Fall, daß „Schleswig-Holstein“ ein Flaggensignal macht, und richtig, da geht drüben auch schon die erste Signalgruppe hoch. Schnell ist das Personal neu verteilt, dann wird das Signal laufend abgenommen und aufgeschlagen. Dicht neben der „Schleswig-Holstein“ läuft noch ein Schnellboot aus und gibt einen kurzen Winkspruch ab. Raun ist das Signal beendet, ruft auch die

Signaldienst



Winkspruch von der Brücke



Das Brückentelephon



Hochbetrieb auf dem Signalstand

Sport in See



Turnen an Bord der „Deutschland“

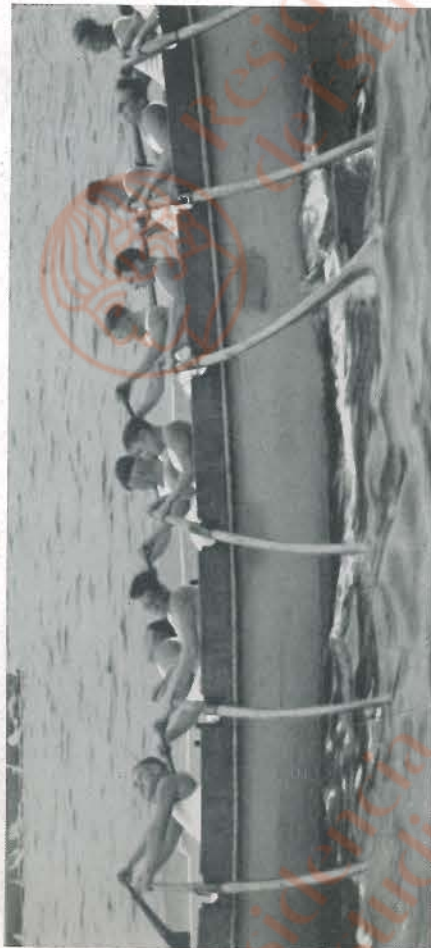


Ringkampf im Badefegel

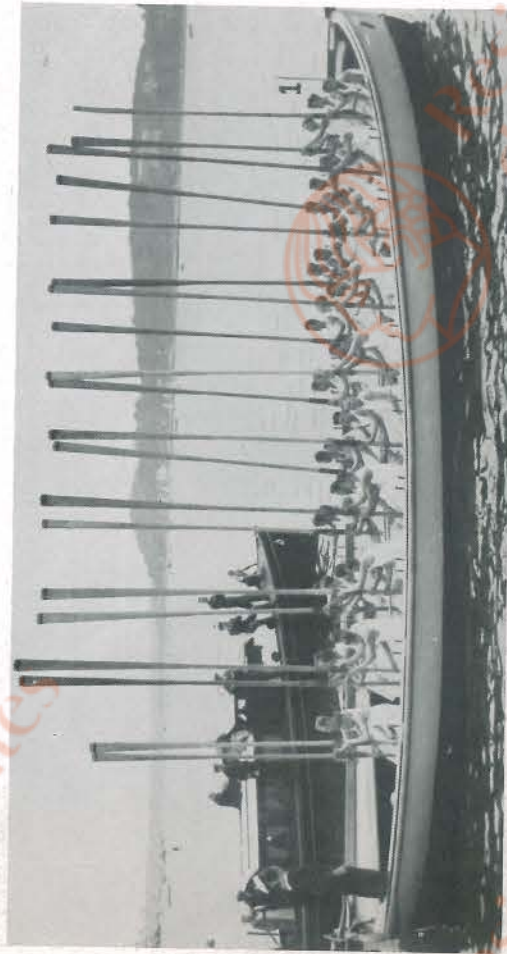
Rudern und Segeln



„Boll und bei“



Endspurt



Der Sieger

Bei der Marine - Gitterjungend



Grüh übt sich — — —

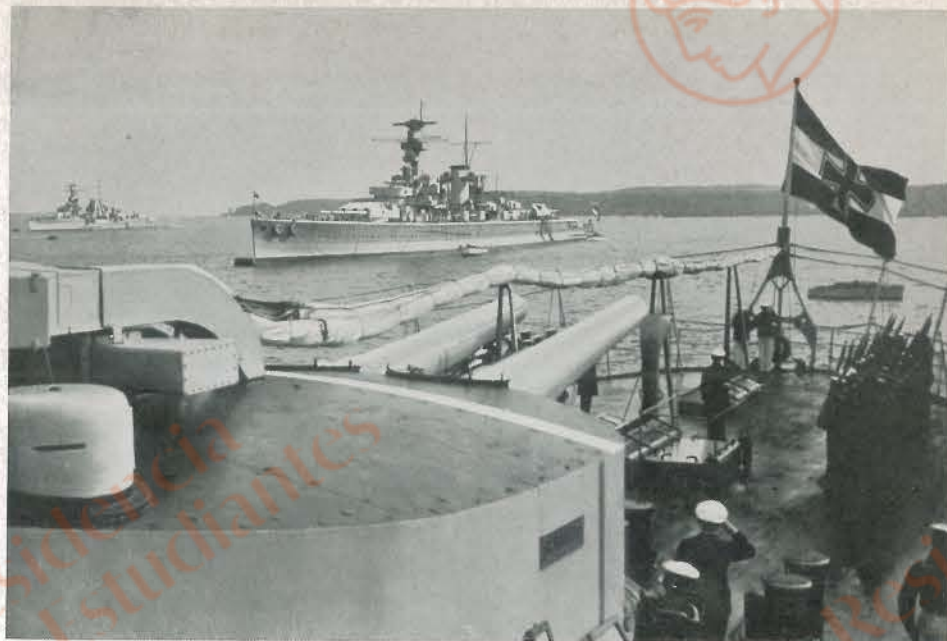


Admiral von Trotha, der Ehrenführer der Marine-Gitterjungend und Baldu von Schirach beim Abmarsch der Front. Links: Admiral Raeder

Marine-Rotfrontwoche 1935



Ein Pöfser wird von Landrat ausgesetzt



Flaggenparade



Tausende beschäftigen die Schiffe

„Königsberg“ schon an. Jetzt müssen die Signalmittel gewechselt werden. An „Admiral Scheer“ wird mit dem großen Scheinwerfer gegeben, nach „Königsberg“ mit dem kleinen Scheinwerfer „Verstanden“ gezeigt, und mit „Schleswig-Holstein“ wird mit Winkflaggen gearbeitet. Endlich sind alle Winksprüche an „Admiral Scheer“ weitergegeben, der gleich hinter einer hervorspringenden Landzunge verschwindet. Gleich darauf ist auch „Schleswig-Holstein“ und „Königsberg“ fertig. Zwei Minensuchboote laufen noch aus, geben ihre Meldungen ab und gehen in die Strander Bucht. So plötzlich der Signalverkehr einsetzte, so plötzlich ist auch wieder Stille eingetreten. Nur drinnen im Wachhaus herrscht noch Hochbetrieb. Sämtliche Winksprüche müssen eingetragen und weitergegeben werden, mehrere sogar an drei oder vier Adressen. Es ist fast Mittag geworden, als alles erledigt ist. Über 40 Winksprüche sind in dieser kurzen Zeit ausgetauscht worden.

Nach etwa zwei Stunden, der Wächter ist gerade allein auf dem Stand, läuft ein größerer Dampfer aus und setzt sein Unterscheidungs-signal. „Aha“, denkt der Wachgänger, „den werde ich gleich mal fragen, wohin er geht“, und setzt das Signal: „Wohin sind Sie bestimmt?“ Nach längerem Warten geht auf dem Dampfer das Signal „Nein“ hoch. Erstaunt steht der Wächter nach seinem eigenen Signal, „o weh, die unterste Flagge ist verwechselt“. Erschrocken läuft er ins Wachhaus, um nachzusehen, was das falsch gesetzte Signal bedeutet, S. L., —, da steht es, „Können Sie mir eine Zeitung leihen?“ Begreiflicherweise hatte es der Dampfer abgelehnt. Schnell das nächste Signal hoch und die Sache richtiggestellt. Noch mehrere Signale werden gewechselt, dann wird der Verkehr mit einem „Gute Fahrt“ beendet.

Gegen 16 Uhr läuft eine Halbflottille aus, gibt aber nur kurz ihre Auslaufmeldung ab und dampft vorbei.

Es beginnt schon zu dämmern, da läuft „Admiral Scheer“ wieder ein, gibt einige Morsesprüche ab und legt sich vor Friedrichsort vor Anker. Ein anschließend verabredetes Übungsmorsen gibt dem Tag einen würdigen Abschluß.

Es ist etwas Eigenes um das Leben auf einer Signalstelle. Still und sensationslos vergehen die Tage. Die Abwechslungen des Bordlebens kennt man hier draußen nicht. Und doch sind die wenigen Soldaten hier draußen von demselben kämpferischen Geiste beseelt, wie die Besatzungen der Kriegsschiffe, der getragen wird von dem stolzen Bewußtsein, Wächter zu sein auf vorgeschobenem, einsamem Posten für Deutschlands Ehre und Sicherheit an der Seegrenze.

*

Sportfest in See

Ein Marine Sonntag auf einem Auslandskreuzer

Von Kapitänleutnant Hans Fuchs

Sportfest in See! Da wird wohl mancher ungläubig den Kopf schütteln. Alles kann man der Marine ja zutrauen, weiß, daß sie die besten Griffe kloppt, den besten Marsch macht, am besten schießen und am besten reiten kann, aber Sportfest an Bord? Sollte da nicht doch eine leichtere Ueberei...?

Und doch war es tatsächlich so, und es ist sogar fabelhaft gewesen. Auf 10 Grad nördlicher Breite im Indischen Ozean steht der Kreuzer seines Weges. Das gefährdete Meer liegt hinter ihm. Tropen Sonne glüht Tag für Tag auf das Schiff. Da erlaubt selbst der freischwimmende Seemann auf der langen 14-tägigen Seefahrt. So bringt das Bordfest eine willkommene Abwechslung und Aufmunterung in die Besatzung.

Stunden schon vorher hat der geplagte Sportoffizier den „Sportplatz“ hergerichtet. Eine wundervolle Hindernisbahn ist über das ganze Schiff — beide Außenbords und Mitteldeck — gebaut. Durch zwei Rettungsbojen geht der Start, über Gendern und Leinen hinweg, unter und über Backen und Ränke, durch den Sprungkasten hindurch bis hin zum Vordach, wo der Sieger zum Gaudium der Zuschauer ins so gehobene nasse Element muß. Da ist auf der Back ein Schießstand hergerichtet für Kleinkaliberschützen mit allen Schikanen. Das Vordach mit Zurrbaum wartet auf die Reiterkämpfe. Laue liegen bereit zum Lanzieren, Baljen mit Wasser stehen klar für die Rorkenschießen, das Deck ist gespannt, und für den „hohen Stab“ ist gut für Sitzgelegenheit gesorgt. Auch Vordach und Kantine halten sich klar, den Siegern die Würste und Biere — die einzig anerkannten Preise — auszubändigen.

So beginnt dann pünktlich unter ungeheurem Andrang am frühen Nachmittag das große Ereignis.

Während oben auf der Mütze unter den fröhlichen Klängen der Musik die Turner ihre Leistungen am Deck zeigen, heßen bereits unten die Läufer über die Bahn, und oft bricht lautes Hallo durch, wenn schon am Start die Konkurrenten sich gegenseitig mit den Rettungsbojen bekämpfen. Dann treten die Divisionen im Lanzieren gegeneinander an. Schwer kämpfen die Mannschaften gegeneinander, bis zum letzten angefeuert durch ihre Offiziere und Kameraden, und oft dauert es lange Zeit, ehe die eine Seite über das glatte Deck gezogen wird oder schrittweise Boden verlieren muß. Auf der Back krachen unverbrossen die Büchsen wie beim Schützenfest. Auch hier sucht jeder die sichere Hand zu zeigen.

116

Nach kurzer Pause beginnt des Festes zweiter Teil, der humoristische: Schachspielen, Rorkenschießen, Reiterkampf. Wie die Rängurhs jumpen die geknebelten Schachspieler über die Schanz. Manche haben andere Erfolg versprechende Methoden ausgetrobt, und Lachsalven brausen über Deck, wenn wieder einmal ein findiger Kopf und gewandter Körper seine schwerfälligen Kameraden abhängt. Auch beim Rorkenschießen herrscht lauter Jubel. Während bei dem einen die Rorken blisschnell nach allen Seiten fliegen, hängt sein Gegner stundenlang mit dem Kopf unter Wasser, und hat er glücklich einen erwischt, verschluckt er sich daran oder kann ihn nicht ausspucken. Dann taucht schnaufend, nach endlosem Ringen mit der Lücke des Dichtes, ein wilder Schopf, triefend vor Masse auf, und brausendes Gelächter begrüßt den dem Leben wiedergeschentten Kameraden.

Den Höhepunkt der Begeisterung aber bildet der Reiterkampf auf eisigem Zurrbaum über dem Vordach. Bergweiser klammern die Kämpfer, nur mit Vordach bekleidet, auf dem glitschigen Baum. Unbarmerzig krachen die Schläge der streifen Fußballklase im Reg auf den Gegner. Oder man belauert sich gegenseitig, täuscht Angriffe vor und sagt dann den anderen in blisschneller Attacke ins Aqua. Oft aber auch geben die beiden den Halt nicht frei. Dann hängen die Kämpfer wie die Maträser nach unten, Beine und Arme wollen sich nicht lösen, und im erbitterten Ringen wird um den Sieg gestritten. Das Publikum rings herum raß vor Vergnügen, und einmal gar passiert es, daß ein zu großer Sportbegehrer in eiliger Eile vom Turm „C“ geräuscht kommt und mitten im Vordach landet.

Nach drei Stunden ist das Fest beendet. Namensaufruf der Sieger folgt, Massenpalaver unter Deck und Siegesfest. —

Als der Sportoffizier in die Messe kommt, kann er kaum sprechen vor Heisterkeit. Und die Stimmen vieler Divisionsoffiziere klingen auch nicht ganz so klar wie sonst.

Das Schiff hat wieder einmal einen großen Tag gehabt.



6*

117

Vaters Seite her steckt ihm Reiterblut in den Adern. Er reißt in Gedanken den Pallasch blank, setzt an zu schärfstem Ritt und wird zuletzt doch dorthin gebracht, wohin ein überlegener Führerwille, wohin Admiral v. Hipper ihn haben will.

Um 16.20 Uhr bekam Hipper die sechs schweren Schlachtkreuzer Beatty's zu Gesicht. Ihm lachte das Herz im Leibe, als der Feind sich auf Südkurs warf. Mit größter Ruhe und Sachlichkeit traf Hipper seine Entschlüsse. Er bestimmte durch die Wahl seiner Kurse den Abstand vom Gegner, er führte den Zeitpunkt herauf, wo die Geschütze sprechen konnten, er ließ das Feuer als erster eröffnen und drängte sofort scharf nach, als Beatty sich den deckenden Salven durch Abstandsänderungen zu entziehen suchte. Dreimal wendete Hipper strichweise nach Steuerbord, um dem Gegner an der Klinge zu bleiben. Im Augenblick jedoch, wo sich nördlich von Beatty's Geschwader britische Linienschiffe zeigten, die an der Staffelformation der deutschen Schlachtkreuzer ein günstiges Ziel gefunden haben würden, stellte er die Kielwasserlinie auf Süd- zu Westkurs her. Mitten im Erfolg — die britischen Schlachtkreuzer „Indefatigable“ und „Queen Mary“ waren unter dem deutschen Granatfeuer als Trümmer in die Luft gestiegen — ließ Hipper sich seinen scharfen taktischen Blick nicht im geringsten trüben. Er vermied es, sich an einem Gegner festzubeißen, der infolge des Einsatzes von Linienschiffen an Kampfkraft überlegen sein würde, und führte seinen Verband so, daß der Brite dem deutschen Gros unter Scheer in die Hände lief.

Beatty gedachte die Stunde zu nützen, wo ihm das V. Schlachtgeschwader, die neuesten Linienschiffe der englischen Flotte, zu Hilfe kam. Er ließ Torpedobootsassen vorbrechen, um Hipper's Verband aufzuhalten, wenn nicht gar zu lähmen. Er sollte sich auch hier verrechnen. Kaum daß sich die grauen Leiber der englischen Zerstörer mit höchster Fahrt gegen die deutsche Linie wandten, als auch von dort der Gegenangriff erfolgte. Hipper selbst staffelte mit den Schlachtkreuzern ab, um den mit schärfstem Schneid vorgetragenen Angriff des Feindes von vornherein zu vereiteln.

Zwischen den Fronten der Schlachtkreuzer kam es zu härtestem Kampf. Auch hier tat sich deutscher Führerwille in besonderer Weise hervor. Torpedobootsattacken, vorgetragen durch die eigene Linie, waren ein Manöver, das die Friedensschule der deutschen Flotte, fast möchte man sagen bis zum Überdruß, geübt hatte. Hierdurch war aber auch im jüngeren Offizierkorps ein Geist großgezogen worden, der jederzeit bereit war, nicht nur höchsten Einsatz zu wagen, sondern auch mit Umsicht und Überlegung zu handeln. Viele Namen ließen sich nennen, deren Träger als Führer von Torpedobooten und Torpedobootsverbänden in der Staggerratschlacht ihre Meisterprüfung ablegten. Wenn wir nur einen aus jener Schar hervorheben, so geschieht es lediglich der gebotenen Kürze der Darstellung wegen.

Führerwille am Staggerrat



Admiral Reinh. Scheer (* 30. 9. 1863)
(† 26. 11. 1928)
Chef der Hochseeflotte (15. Januar 1916)

Unten: Auslaufen der deutschen Flotte in die Seeschlacht vor dem Staggerrat





Vernichtung des englischen Schlachtkreuzers „Invincible“



Die brennende „Seydlitz“

Korvettenkapitän Goehle, Chef der IX. Torpedobootsflottille, hatte sich mit seinem Verband im Verlaufe der Kreuzerschlacht unauffällig in Richtung des Feindes vorgeschafft. Kaum gibt Kommodore Heinrich, der II. Führer der Torpedobootstreitkräfte, von Bord des Kleinen Kreuzers „Regensburg“ aus den Befehl „Ran an den Feind“, da brechen Goehles Boote auch schon vor, elf an der Zahl. Pfeilschnell schießen sie dahin, umrahmt von weißem Gischt. Im Innern mahlen die Maschinen, was ihr überberronnener, blinkender Stahl nur hält. Aus den Schloten steigt schwarzer Rauch, darüber das Angriffs-signal, der rote, leuchtende Doppelstander. Vor und hinter den Booten krachen die Salven der Riesenschiffe. Ringsum wird die See von einschlagenden Granaten zu himmelfürmenden Fontänen aufgeworfen. Die Luft schüttert, bebt und stöhnt, mit wilden Tagenschlägen überkrallen Sprengstücke das von der Fahrt der Boote zu Bergen gestürmte Wasser.

Still und gelassen steht Goehle auf der Kommandobrücke seines Führerbootes. Nichts entgeht seinem geübten Blick. Die große Stunde hat geschlagen, wo er seine geliebte Waffe, mit der er seit Jahren verwachsen ist, zum „scharfen“ Angriff vortragen darf. Er weiß, er muß mit Sekunden zeigen. Nichts darf ihm entgehen, soll der Einsatz sich lohnen, und bleibt doch die Ruhe selbst.

Jetzt prallt er mit den britischen Zerstörern im Nahkampf zusammen. Geschütze krachen, Torpedos klatschen ins Wasser. Ein Brite wird zur Strecke gebracht, ein deutsches Boot, „V 29“, bleibt lahm auf der Stelle liegen. Obwohl im Sinken, verfeuert es noch seine Torpedos gegen die Linie der feindlichen Schlachtkreuzer. Die übrigen deutschen Boote haben den Kranz der britischen Zerstörer durchbrochen. Unaufhaltsam stürmen sie weiter, greifen die Schlachtschiffe an, die Admiral Beatty zu Hilfe gekommen sind.

Nach beendetem Vorstoß strebt Goehle zur eigenen Linie zurück. Ein zweites Mal muß er sich durch die britischen Zerstörer hindurchschlagen. „V 27“ wird schwer von Granaten getroffen. Zischend entweicht der Dampf. Das Boot, von weißen Wolken umhüllt, ist nicht zu halten. In Feindes Hand fallen? Wer denkt daran! Die eigene Besatzung sprengt „V 27“. Mitten im rasenden feindlichen Feuer geht „V 26“ erst bei „V 27“, dann bei „V 29“ längs-seits und rettet die Kameraden. „Regensburg“ und die II. Flottille nehmen Goehles Flottille auf.

Anderthalb Stunden später. Die Schlachtflotten haben sich ineinander verbissen. Auf der ganzen Linie tobt schwerster Kampf. Die Geschütze brüllen sich heiser. Auf der See lasten Qualm, Rauch und gelbe Sprengwolken. Da wagt Goehle den zweiten Wurf. Der Feind ist kaum zu erkennen, Dunst überall. Auf 4000 m gelingt es, einen Torpedoschuß gegen einen Kleinen Kreuzer anzubringen. Mit Geschützfeuer wird ein britischer Zerstörer zum Krüppel geschossen.

Der erste Seetag nach dem Verlassen Südafrikas ist der 13. Januar, der Sonntag der Saarabstimmung. Alle unsere Gedanken und Hoffnungen sind auf dieses bedeutungsvolle Ereignis gerichtet, und in einem weihervollen Saar-Gedankengottesdienst erbitten wir von dem Allmächtigen den gerechten Erfolg unserer guten, deutschen Sache. Als zwei Tage später das glänzende Ergebnis bekannt wird, braust ein nicht endenwollender Jubel durch alle Räume unseres Schiffes.

Am 19. Januar fällt der Anker vor der portugiesischen Hafenstadt Porto Amelia in der Pomba-Bai. Nach Erledigung der offiziellen Besuche stellen wir mit großer Freude fest, daß trotz Regenzeit und aller damit verbundenen, unendlichen Schwierigkeiten unsere Landsleute von weit hergekommen sind, um das erste deutsche Kriegsschiff, das seit dem Ende des Weltenbrandes Portugiesisch-Südafrika besucht, zu sehen. Am dritten Tage unseres Aufenthaltes darf ein kleiner Teil der Besatzung mit hinauffahren zu den Pflanzungen, hinein in die Wildnis eines noch fast unerschlossenen Streifens des schwarzen Erdteiles. Hier wunderbare, unvergeßliche Tage und Nächte dürfen wir Gäste sein bei diesen prächtigen Menschen, dürfen alle Wunder und Schönheiten des Landes, alle Grausamkeiten und Schrecken der Wildnis, alle Freuden und Leiden der Bewohner miterleben. Das war das Afrika, von dem wir als Jungens geträumt, nach dem wir uns alle unsere Knabenjahre hindurch gesehnt haben.

Am 30. Januar knattert zur Erinnerung an die Machtübernahme der NSDAP die Kriegsflagge im Topp. Am frühen Morgen des 1. Februar, als eben die Sonne in leuchtendem Gold über der klaren Kimm erscheint, stoßen wir auf die Hafeneinfahrt von Mombasa zu und laufen in den Kilindini-Hafen ein. Bald staut sich ein buntes, farbenprächtiges Völkergemisch vor unserem Schiff: hell- und dunkelfarbige Neger der verschiedensten Stämme — zum größten Teil wenig oder mit Lumpen, zum Teil aber auch übertrieben europäisch gekleidet —, Araber, Inder, Chinesen und Japaner. Über diesem Bild aus „Tausendundeine Nacht“ flimmert gluthelbe, afrikanische Sonne.

Wie überall macht auch hier das vorbildliche, fröhlichfreie und disziplinierte Auftreten unserer blauen Jungens auf die uns kritisch beobachtenden Engländer einen nachhaltigen, vorzüglichen Eindruck.

Nach einem trotz bisher noch nicht erlebter Tropenhitze schönen Aufenthalt läuft die „Emden“ nach sechstägigem Besuch aus diesem interessanten Hafen aus, mit Kurs auf die im Indischen Ozean in paradiesischer Einsamkeit liegenden Seychellen-Inseln. Am 7. Februar fällt unser Anker vor dem kleinen Hafen Port Victoria, der einzigen Stadt in dieser Inselwelt. Wir wissen, daß in dieser Abgeschlossenheit keine großen Anforderungen an die Besatzung gestellt werden, so daß uns 10 Tage ruhigen Ausbildungsdienstes und wirklich notwendiger Erholung bevorstehen. Alle Divisionen werden der Reihe nach 2 Tage auf einer in unmittelbarer Nähe des Ankerplatzes gelegenen, unbewohnten Koralleninsel ausgesetzt. Wie Robinson sucht sich jeder einen

Weltreise Kreuzer „Emden“ 1934/35



Schulschiffreise vom Kreuzer „Emden“



Die Marine muß reiten



Linientaufe: Neptun und Gemahlin



Höhe See im Atlantik



Sin der Pfanzung

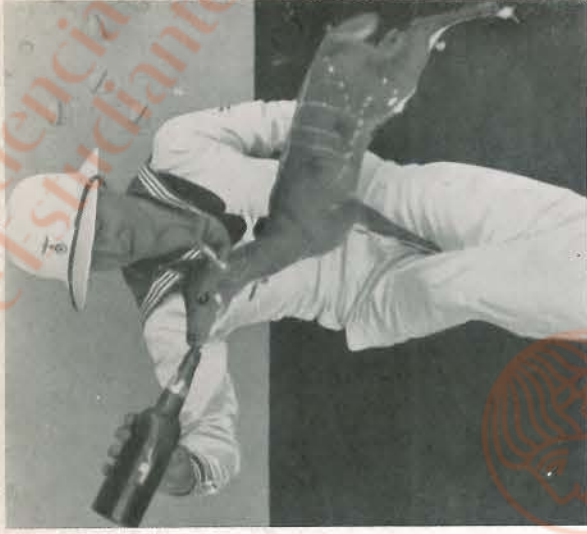


Flußübergang in Südafrika

Unsere Zierfunder



Wärenwärdige



Alt der Flasche



Spiel mit Affen



Segelschulschiff „Gorch Fock“

passenden Schlafplatz, hoch oben in luftiger Höhe zwischen den Palmen. Am Abend sitzen sie alle am Lagerfeuer zusammen, von den kleinen Erlebnissen des Entdeckungstages erzählend.

Verschiedene in Portugiesisch-Ostafrika an Malaria Erkrankte werden in rührender Weise von dem einzigen hier lebenden deutsch-schweizerischen Ehepaar in ihr Heim eingeladen, wo sie bei herrlichster Verpflegung und tiefstem Frieden ihre volle Gesundheit wieder erlangen.

Am 27. Februar wird der Äquator zum zweiten Male, diesmal auf der Fahrt nach Norden, überschritten. Schneeweiß schäumt der scharfe Kreuzerbug mit 19 Seemeilen Geschwindigkeit durch die tiefgrüne See, als wir am Morgen des 1. März in den wunderbaren Naturhafen Trincomali an der Ostküste der Insel Ceylon einlaufen. In der für unsere Europäer Augen fast schmerzhaften Sonnenfülle zeichnen sich hart und rein die feingefiederten Palmenkronen, die die Insel überall umkränzen, auf schlanken, glatten Stämmen ab. Das Echo von 21 Schuß Landes salut für die englische Kriegsflagge, die auf den hier stationierten Kreuzern „Emerald“ und „Colombo“ weht, donnert über die verträumte Bucht.

Schon am ersten Tage bildet sich zwischen den englischen und deutschen Seeleuten ein sehr herzliches und kameradschaftliches Verhältnis heraus. Aber „Emden“ geht noch einmal für 4 Tage in See. Vom Wetter sehr begünstigt, werden schnell und reibungslos alle vorgeschriebenen Scheinwerferübungen, Tag- und Nachtkaliberschießen und das Torpedoschießen erledigt.

Nach dem Wiedereinlaufen macht die Kadettendivision einen zweitägigen Ausflug durch den schönsten Teil der Insel Ceylon. Früh am Morgen um 5 Uhr werden die 160 Teilnehmer ausgeschifft und hinein geht's in den Dschungel. Wie eine schier undurchdringliche Wand steht zu beiden Seiten der guten Fahrstraße ein mit dichtem Buschwerk und Schlingpflanzen völlig verfilzter, niedriger Wald. Dann und wann ein primitives Dorf, die Häuser meist nur aus einigen Grundpfeilern bestehend, die durch aufgenähte Matten zu Wänden verbunden sind. Dann erreichen wir das wunderbare Zauberparadies Anuradhapura. Der ausgedehnte Ort ist ein mehrere Quadratkilometer großer Park mit herrlichen Bäumen, schönen Rasenflächen, verträumten Teichen und Seen. Allerorten steigen kleine Monumente empor. Dann tragen uns die Wagen nach Randy. In dem wunderschönen Suisse-Hotel erwartet uns ein kräftiges Abendessen. Auf dem schönen Rasenteppich des Hotelgartens führen die berühmten Teufelstänzer ihre dämonischen, wilden Reigen im Lichte eines Scheinwerfers aus. Dann sinken wir alle todmüde von der Sonne und den vielen geschauten Wundern in einen traumlosen Schlaf. Am Abend des zweiten Tages sind wir wieder an Bord unseres Schiffes. Unvergesslich bleibt das seltsam fesselnde Gesamtbild dieses Landes: Die gewaltige Trümmerwelt vorgeschichtlicher Zeit, der Urwald mit seiner

Der Rüstungsstand der großen Seemächte

Von Korvettenkapitän (E) Gebeschus

Vorbemerkungen:

Die nachstehenden Angaben sind auf Grund der von der englischen Admiralität herausgegebenen „Fleets“ (The British Commonwealth of Nations and Foreign Countries) bearbeitet. Stichtag ist der 1. Februar 1935. Die danach zu erwartenden Änderungen sind an ihrer Stelle vermerkt.

Die Schiffsarten sind eingeteilt in:

„Kriegsschiffe I. Ordnung“: Schlachtschiffe, Flugzeugträger, Kreuzer, Zerstörer, U-Boote.

„Kriegsschiffe II. Ordnung“: Alle übrigen Schiffsarten.

Die Kreuzer sind unterteilt in „Schwere Kreuzer“ (mit Geschützen über 15,5 cm) und „Leichte Kreuzer“ (mit Geschützen bis zu 15,5 cm). *)

Für den überalterten Schiffsraum sind die vertraglichen Altersgrenzen zugrunde gelegt, und zwar für

Linienchiffe	20 Jahre
Schlachtkreuzer	20 „
Flugzeugträger	20 „
Kreuzer	16 „
Flottillenführer und Zerstörer ..	12 „
U-Boote	13 „

Für Kreuzer, die nach dem 31. Dezember 1919 und für Flottillenführer und Zerstörer, die nach dem 31. Dezember 1920 auf Stapel gelegt wurden, ist die vertragliche Lebensdauer 20 bzw. 16 Jahre.

Die Wasserverdrängung ist bei den Hauptseemächten in Standard-Tonnen (voll ausgerüstet, aber ohne Brennstoff und Kesselspeisewasser) angegeben, bei den kleinen Marinen in Gewichtstonnen, soweit die Standard-Wasserverdrängung nicht bekannt ist.

Durch die Verträge von Washington und London sind die großen Seemächte: Britisches Reich, Vereinigte Staaten, Japan, Frankreich und Italien in der Rüstung ihrer Marinen wie folgt beschränkt:

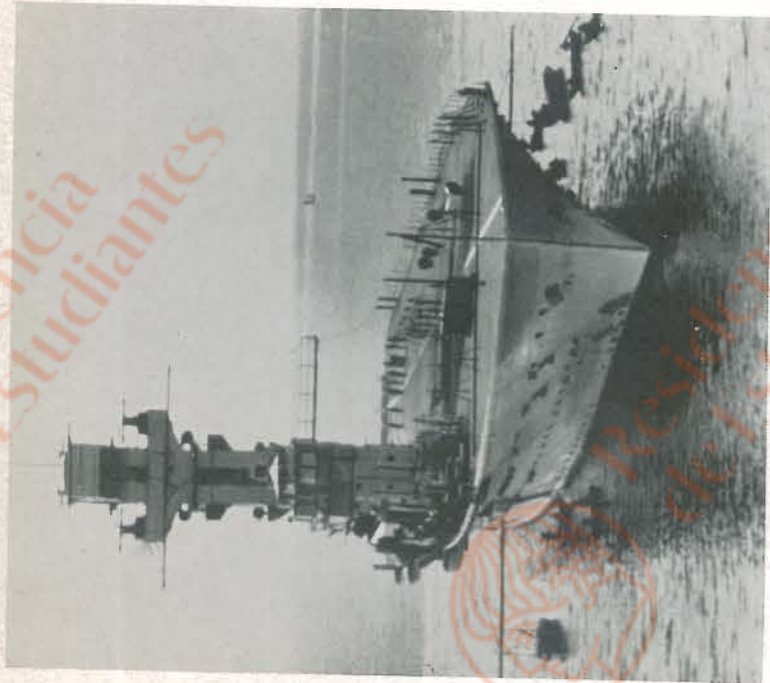
*) Diese Unterteilung entstammt dem Flottenvertrag von London 1930 und geht auf englische Wünsche zurück, jedoch hatten sich die Begriffe schon wieder ein wenig verschoben, seit in Japan und Amerika „halbschwere“ Kreuzer, von 9000—10000 t mit 15,5cm-Geschützen entstanden sind.

Fremde Kriegsflotten / England

Schlachtschiff „Rodney“



Schlachtschiff „Valiant“,
Schlachtkreuzer „Hood“
und „Renown“

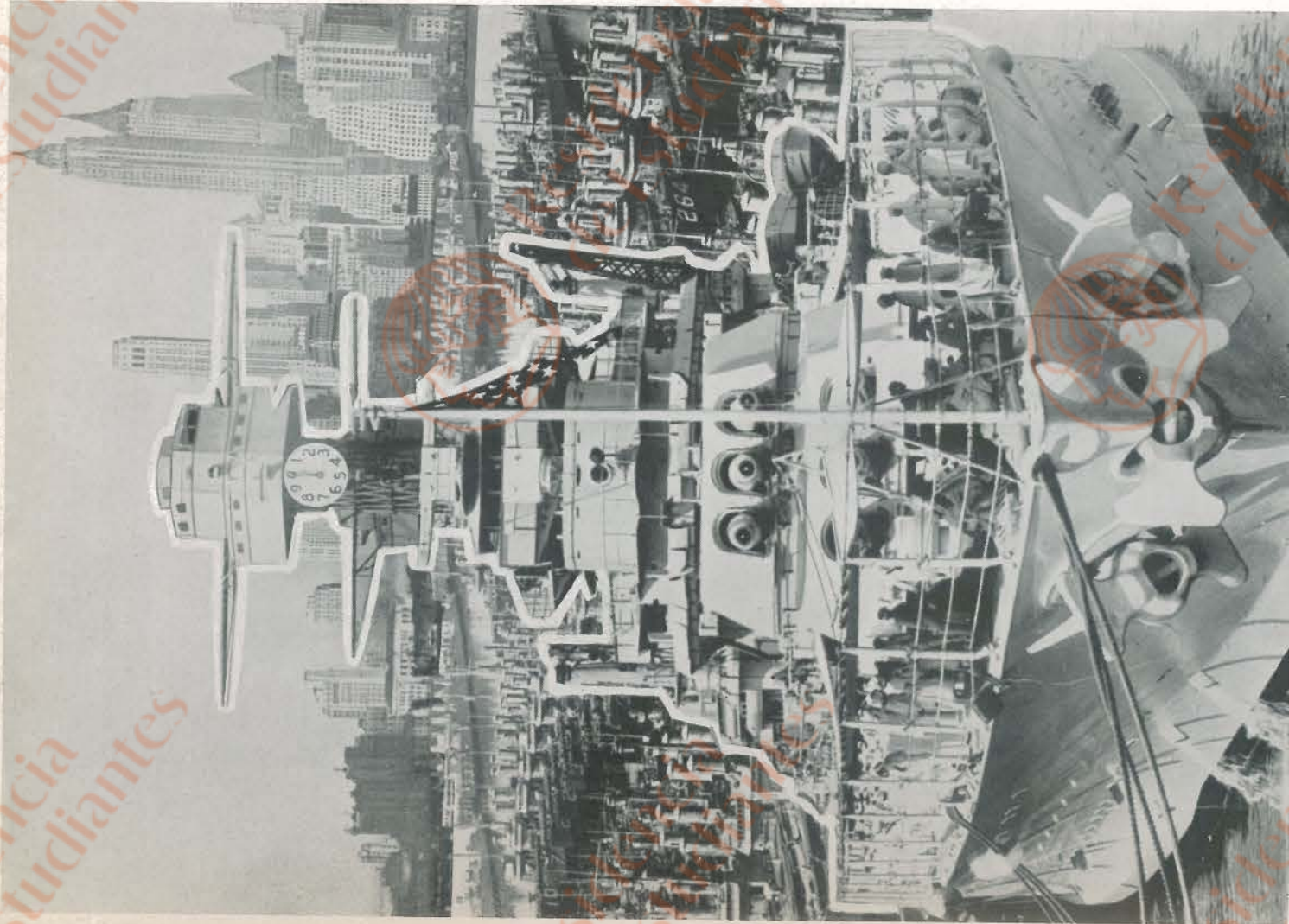


England

Flugzeugträger „Dermes“



Englische U-Boote



Amerikanische Armada

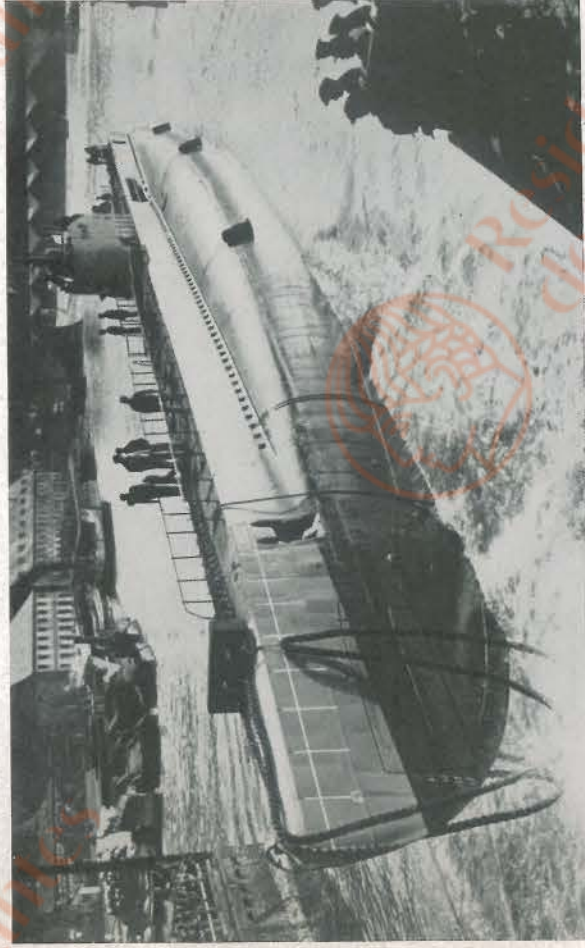
Granfreich



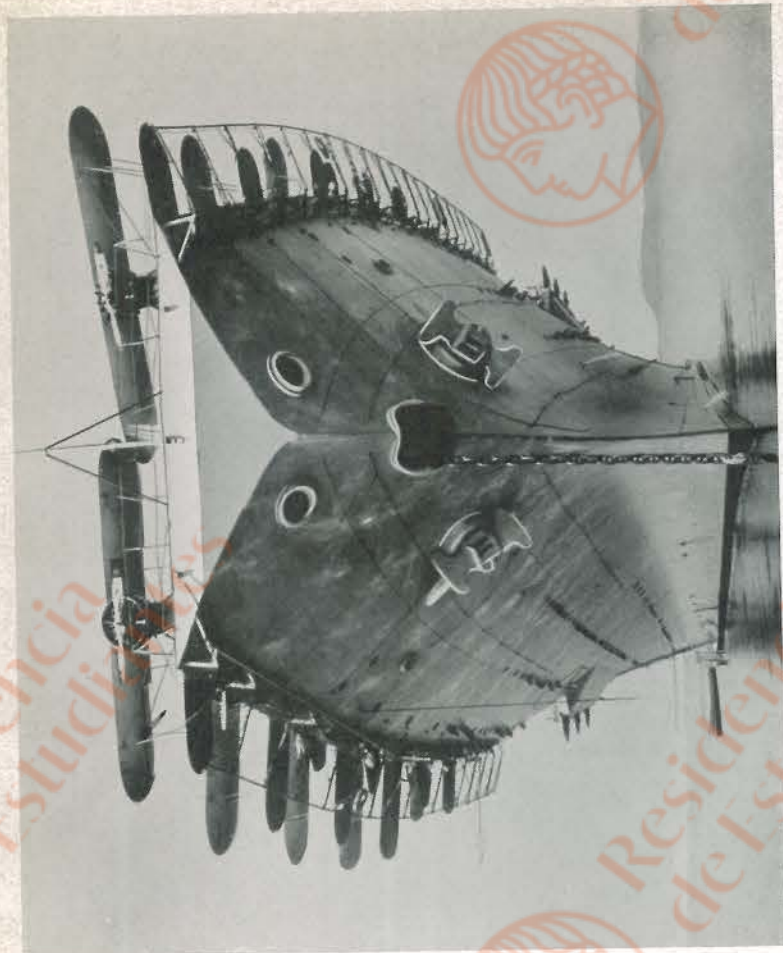
Kreuzer „Jeanne d'Arc“



Flottenführer „Bismarck“



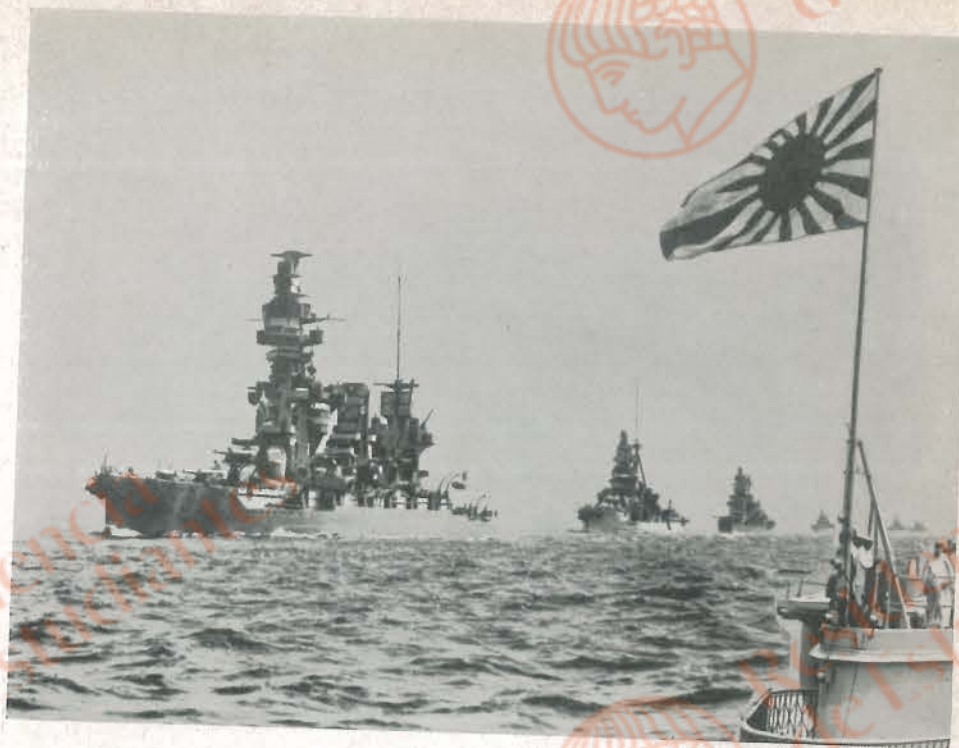
U.S. Boot „Enterprise“ läuft von Stapel



Der amerikanische Flugzeugträger „Lexington“



U. S. A. größtes Unterseeboot V 5



Japanisches Erstes Geschwader



Russische Zerstörer

Schiffsart	Britisches Reich		Vereinigte Staaten		Japan		Frankreich		Italien	
	Anzahl	t	Anzahl	t	Anzahl	t	Anzahl	t	Anzahl	t
Schlachtschiffe	15	525 000	15	525 000	9	315 000	1)	175 000	1)	175 000
Flugzeugträger	—	135 000	—	135 000	—	81 000	—	60 000	—	60 000
Schwere Kreuzer	15	146 800	18	180 000	12	108 400	—	2)	—	2)
Leichte Kreuzer	—	192 200	—	143 500	—	100 450	—	2)	—	2)
Zerstörer	—	150 000	—	150 000	—	105 500	—	—	—	—
U-Boote	—	52 700	—	52 700	—	52 700	—	—	—	—
Gesamt:	—	1 201 700	—	1 186 200	—	763 050	—	—	—	—

1) Frankreich und Italien sind in der Anzahl der Schiffe nicht beschränkt, jedoch bezüglich der Wasserverdrängung auf 175 000 t.

2) Der Londoner Vertrag, der Zugeständnisse in diesen Kategorien festsetzte, wurde von Frankreich und Italien nicht ratifiziert.

Britisches Reich

In den Jahren nach dem Kriege war die englische Schiffbaupolitik weniger von nationalen Notwendigkeiten als von außenpolitischen und abrüstungs-technischen Rücksichten diktiert worden mit dem Erfolg, daß bis zur Mitte des Jahres 1933 die Rüstungen zur See auf einen bisher unerreichten Tiefstand gesunken waren. Im Vertrauen auf die Flottenverständigung mit Amerika und das gesicherte Verhältnis zu Frankreich glaubte namentlich die Regierung McDonalds, die sich stark auf die kriegsabgeneigten Kreise der Linken zu stützen hatte, an den Rüstungen sparen zu können. Die Folge war die wiederholte Hinausschiebung und zögernde Vergebung der Ersatzbauten, immer in der Hoffnung, daß eine neue Flottenkonferenz die Stärken der Kriegsfлотten allgemein weiter herabsetzen würde.

Seit etwa 2 Jahren hat sich jedoch ein grundsätzlicher Kurswechsel vollzogen und diejenigen Kräfte haben die Oberhand bekommen, die unter Herausstellung der lebenswichtigen Bedeutung des Handelschutzes seit langem die Abrüstungs- und Sparpolitik der Regierung kritisiert haben. Die Admiralität ist bestrebt, energisch und planmäßig das Versäumte nachzuholen und im Rahmen der am 31. Dezember 1936 ablaufenden Verträge das noch aus dem Kriege stammende überalterte Schiffsmaterial zu ersetzen. Schiffszahlen, Schiffsgrößen und Mannschaftsbestand bewegen sich in aufsteigender Linie und besonders die Flottenluftwaffe wird ihrer Bedeutung entsprechend entwickelt.

	Fertig					
	Neuere		Überalterte		Zusammen	
	Anzahl	t	Anzahl	t	Anzahl	t
Kriegsschiffe I. Ordnung						
Linienfahrzeuge	11	337 550	1	31 100	12	368 650
Schlachtschiffe	3	106 100	—	—	3	106 100
Flugzeugträger	7	120 150	1	6 800	8	127 050
Schwere Kreuzer	18	173 400	1	9 996	19	183 396
Leichte Kreuzer	16	89 550	15	65 700	31	155 250
Flottillenführer	7	10 165	11	16 460	18	26 625
Zerstörer	44	59 914	99	101 445	143	161 359
U-Boote	34	42 434	17	9 675	51	52 109
Kriegsschiffe II. Ordnung	85	95 887	—	—	85	95 887
Gesamt:	225	1 035 150	145	241 276	370	1 276 426

	In Bau		Bewilligt	
	Anzahl	t	Anzahl	t
Kriegsschiffe I. Ordnung				
Linienfahrzeuge	—	—	—	—
Schlachtschiffe	—	—	—	—
Flugzeugträger	1	15—20 000	—	—
Schwere Kreuzer	—	—	—	—
Leichte Kreuzer	13	93 800	3	27 000
Flottillenführer	3	4 425	1	1 475
Zerstörer	23	31 625	8	11 000
U-Boote	9	9 760	3	3 250
Kriegsschiffe II. Ordnung	14	16 701	11	4 965
Gesamt:	63	171 311	26	47 690

Personalstärken 1935/36:

Marine

Offiziere	5 468
Andere Dienstgrade und Mannschaften	79 179
Zusammen	84 647

Seefoldaten (Royal Marines)

Offiziere	392
Andere Dienstgrade und Mannschaften	9 443
Zusammen	9 835

Marine und Royal Marines Gesamtstärke

Marinehaushalt 1935/36: Der Marinehaushalt in Höhe von £ 60 050 000 übersteigt den Haushalt 1934/35 um £ 3 500 000. An dieser Erhöhung ist die Flotte mit £ 2 553 604 (hauptsächlich zur Modernisierung der Schlachtschiffe) beteiligt.

Vereinigte Staaten

Im Vordergrund aller die Vereinigten Staaten bewegenden machtpolitischen Probleme steht die Vorherrschaft im Stillen Ozean. Im Vertrage von Washington war 1922 die Flottenparität mit England und eine Überlegenheit über die japanische Flotte im Verhältnis 5:3 erreicht worden. Die amerikanischen Bestrebungen gehen heute dahin, bis zum Ablauf der Verträge am 31. Dezember 1936 das obige Stärateverhältnis zu erreichen.

Hand in Hand mit dem Ausbau der Flotte geht der des Flugwesens. Für die Marine sollen im Laufe von 5 Jahren 1184 neue Flugzeuge hergestellt werden.

	Fertig					
	Neuere		Überalterte		Zusammen	
	Anzahl	t	Anzahl	t	Anzahl	t
Kriegsschiffe I. Ordnung						
Linienfahrzeuge	12	375 300	3	80 100	15	455 400
Schlachtschiffe	—	—	—	—	—	—
Flugzeugträger	3	80 500	1	11 500	4	92 000
Schwere Kreuzer	15	142 425	1	7 350	16	149 775
Leichte Kreuzer	10	70 500	—	—	10	70 500
Flottillenführer	—	—	—	—	—	—
Zerstörer	2	27 100	225	247 200	227	249 910
U-Boote	43	45 600	41	24 420	84	70 020
Kriegsschiffe II. Ordnung	51	43 670	11	13 622	62	57 292
Gesamt:	136	760 705	282	384 192	418	1 144 897

	In Bau		Bewilligt	
	Anzahl	t	Anzahl	t
Kriegsschiffe I. Ordnung				
Linienfahrzeuge	—	—	—	—
Schlachtschiffe	—	—	—	—
Flugzeugträger	2	40 000	—	—
Schwere Kreuzer	3	30 000	—	—
Leichte Kreuzer	7	70 000	2	17 100
Flottillenführer	—	—	—	—
Zerstörer	44	69 500	—	—
U-Boote	10	13 020	—	—
Kriegsschiffe II. Ordnung	2	4 000	—	—
Gesamt:	68	226 520	2	17 100

Öl und Kohle für Schiffe

Von Vizeadmiral (Ing.) a. D. Berndt

Bis zum Weltkriege wurde der Brennstoffbedarf an Bord zum weitaus größten Teil durch die Kohle gedeckt. In den Kriegsmarinen, auch der deutschen, war man zwar vereinzelt schon zur Anwendung der Heizölfeuerung an den Schiffskesseln übergegangen; England hatte im letzten Vorkriegsjahrzehnt große Teile seiner Flotte auf diese Feuerungsart umgestellt. Allgemein fanden diese Vorgänge aber nur sehr zögernd Nachahmung, und im besonderen die Handelschiffahrt blieb lange Zeit zurückhaltend gegenüber der Neuerung. Wie in vielen anderen Dingen, bedurfte es auch hier erst des kräftigen Anstoßes durch den Weltkrieg und seine Folgeerscheinungen, um einen grundlegenden Wandel herbeizuführen. Auf den Kriegsschiffen ist inzwischen die Kohle als Brennstoff fast völlig durch das Öl — in seinen beiden Formen als Heizöl und Treiböl — verdrängt worden; die deutsche Marine fährt nur noch auf den ihr durch das Friedensdiktat belassenen veralteten Linienschiffen, Torpedobooten, Minensuchfahrzeugen und kleinen Tendern ganz oder teilweise mit Kohle. Der Zwang, angesichts der gänzlich veränderten Welthandels- und Wettbewerbsverhältnisse nach dem Kriege die Kauffahrteiflotten neu aufzubauen bzw. den hochgestiegenen neuzeitlichen Ansprüchen anzugleichen, hat auch hier viele Widerstände gegen den Übergang zum Öl als Brennstoff beiseitegeschoben. Heute stehen Kohle und Öl an Bord auf der ganzen Linie in hartem Wettstreit miteinander, und das Öl erobert sich ständig zunehmend immer neue Anwendungsgebiete in der Schifffahrt. Wurden 1914 noch 88,8 v. H. des Gesamtschiffsraumes der Welt mit Kohle und 3,1 v. H. mit Öl (für Kessel und Motoren) angetrieben, während der Rest auf Segelfahrzeuge entfiel, so beträgt i. Z. der Anteil der Kohle nur noch 51,7 v. H., der des Öles dagegen 46,4 v. H. und der der Segelschiffe 1,9 v. H.

Die mit der Kohle als Brennstoff an Bord verbundenen mancherlei Unzulänglichkeiten nahm man von jeher als notwendiges Übel in Kauf: Verschmutzen der Decks und Aufbauten durch Ruß und Asche; immer wiederkehrende zeitraubende und mühsame Kohlenübernahmen; schwere körperliche Arbeit des Kohlentrimmers und Heizers; Abfall der Kesselleistung durch Verschladen der Feuer, infolgedessen häufiges Feuerreinigen und zeitweilige Behinderung der Schiffsführung in der Ausnutzung der Maschinenkraft, umständliches Beseitigen der Rückstände; Brandgefahr durch Selbstentzündung der Bunkerbestände. Eine überaus lästige Begleiterscheinung des Kohlebetriebes an Bord ist die Rauchentwicklung aus den Schornsteinen, die im besonderen in den Kriegsmarinen sich verhängnisvoll auswirken kann. Sie verrät das Schiff dem

Öl und Kohle



Früher: Kohlenübernahme mit „Alle Mann“



Heute: Schlauffüllen mit wenig Mann

Flottenübung



Linien Schiff „Schleswig-Holstein“ vom Flottentender „T 157“ gesehen



Kreuzer „Leipzig“ vom Flottentender „Hela“ gesehen

Gegner schon auf weite Entfernungen, beeinträchtigt vor allem beim Fahren im Verbande die Sicht und den freien Überblick über die Lage und vermag im Gefecht die wirksame Ausnutzung der Angriffswaffen empfindlich zu behindern. Sie erfordert daher besondere, oft nur schwer oder gar nicht mögliche Rücksichtnahme bei der taktischen Anlage und Durchführung von Übungen und Kriegshandlungen. Ihre Bekämpfung und Ausschaltung durch geeignete Feuerführung in den Kesseln verlangt beständige mühevollen Ausbildungsarbeit an dem Kesselbedienungspersonal und hat andererseits eine Beeinträchtigung der Lebensdauer der dabei immer hochbeanspruchten empfindlichen Schiffskessel zur Folge.

Die Wirtschaftlichkeit des Feuerungsbetriebes mit Kohle schließlich hängt in ausschlaggebendem Maße mit von der Geschicklichkeit und Aufmerksamkeit des Kesselbedienungspersonals ab. Körperliche Kraft und Ausdauer des einzelnen Heizers, verständnisvolles Beobachten aller Vorgänge und rasches, zweckmäßiges Handeln der Aufsichtspersonen sind unerlässlich, soll der Kesselbetrieb jederzeit ausreichend und ohne Brennstoffvergeudung der geforderten Maschinenleistung sich anpassen. Diese Voraussetzungen sind trotz Ausbildung und Übung angesichts der menschlichen Unvollkommenheit nicht immer in idealer Weise vorhanden. Man versucht daher auch, die Kohleverbrennung durch Einschalten mechanischer Vorrichtungen zu verbessern. Das Beschicken der Feuer von Hand wird vielfach durch selbsttätige Zeitzeigengeber und genaues Abwägen der jeweils aufzuwerfenden Brennstoffmenge geregelt. Man ist auch vereinzelt zu selbsttätigen „Wurffeuern“ übergegangen, ohne indessen voll befriedigende Ergebnisse damit zu erzielen.

Andere Bestrebungen zum Vervollkommen der Kohlefeuerung gehen dahin, die in Landbetrieben verbreitete und unter bestimmten Voraussetzungen recht brauchbare Kohlenstaubfeuerung auf die Bordverhältnisse zu übertragen. Leider sind auch mit diesem Verfahren an Bord beträchtliche Schwierigkeiten verknüpft. Der Gedanke, die Kohle etwa schon an Land zu vermahlen und in Staubform in den Bunkern zu lagern, scheitert wegen der Explosions- und Brandgefahr des Kohlenstaubes und sonstiger praktischer Unzuträglichkeiten aus. Man muß daher auf den Schiffen selbst besondere Mahlanlagen einbauen, die die jeweils erforderliche Brennstoffmenge laufend herstellen. Solche Anlagen bedingen nicht unbedeutende Anschaffungs- und Unterhaltungskosten, zumal sie starkem Verschleiß unterliegen; sie verlangen Raum und stellen tote Gewichte dar; sie beanspruchen auch zusätzliche Instandhaltungsarbeit. Die bisherigen Ergebnisse der in den Handelsflotten verschiedener Länder, auch Deutschlands, durchgeführten längeren Versuche mit dieser Feuerungsart haben in betrieblicher und wirtschaftlicher Hinsicht zwar im allgemeinen befriedigt, die Erfolgsaussichten im ganzen sind jedoch je nach Dampfertyp, Kohlenverhältnissen der jeweiligen Reisehäfen, Art der Mahlanlagen usw. recht unterschiedlich. Zu einer verbreiteteren