

XXIV. Jahrgang
Nr. 7

Berliner

14. Februar 1915
Einzelpreis
10 Pfg.
oder 15 Heller.

Illustrierte Zeitung

Verlag Ullstein & Co., Berlin SW. 68

Copyright 1915, by Ullstein & Co.



Deutsches Unterseeboot auf der Suche nach dem Feind
Zeichnung von Professor Willy Stöwer.



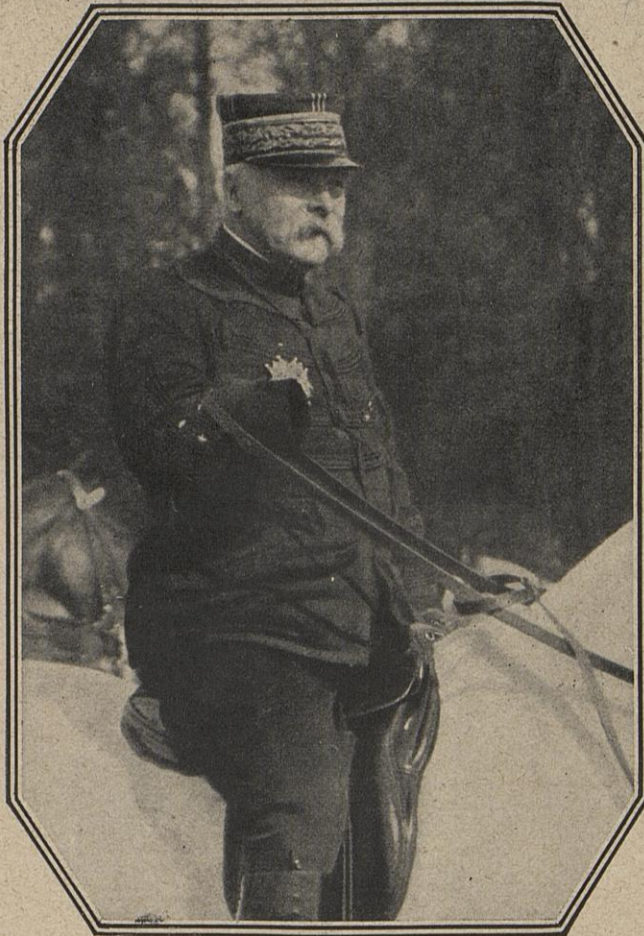
Unsere Kanoniere in Russisch-Polen.



Feldwache in Russisch-Polen.

Der Organisator unserer Flotte.

Nach nahezu 18 Jahren angestrengtester Arbeit kann Großadmiral Alfred von Tirpitz noch im Amte die Frucht seiner Arbeit sehen. Die deutsche Flotte schützt nicht nur Deutschlands Küsten, sondern jagt auch dem Feinde großen Schrecken ein. Wir stehen zwar noch mitten im Weltkrieg, trotzdem darf schon jetzt gesagt werden, daß Tirpitz auf sein Werk stolz sein kann, denn er hat, vom Kaiser gegen manche Anfeindung geschützt und gestützt, die moderne deutsche Schlachtflotte geschaffen. Als er 1897 — damals noch bürgerlich — als Nachfolger Hollmanns das Reichsmarineamt übernahm, hatte er die Aufgabe, durch die Herbeiführung eines Flottergesetzes, das den Schiffsbestand und den Dienstbetrieb der Flotte ein für allemal festlegte, für die Bewilligung der erforderlichen Geldmittel dem Reichstage gewissermaßen eine Marschroute vorzuschreiben. Es gab einen heißen parlamentarischen Kampf, aber Tirpitz siegte, denn er beherrschte schon damals durch seine Klugheit, sein Wissen und seine Energie alle Teile seines umfangreichen Ressorts. Seitdem schritt der Ausbau der deutschen Flotte mächtig voran und Tirpitz mußte noch oft Flottenvorlagen dem Reichstage unterbreiten. Durch seine Energie wurde der Widerstand gegen seine Forderungen allmählich schwächer. England begann das Wettlaufen zur See durch die Erbauung des Riesenlinienschiffes Dreadnaught und Deutsch-



Der französische General Pau,
der als strategischer Berater ins russische Hauptquartier gesandt wurde.
General Pau verlor 1870 den rechten Arm.

land folgte nach. Aber Admiral von Tirpitz ahmte nicht blindlings englische Beispiele nach, sondern wählte vorsichtig nur das Beste. Ebenso vorsichtig und energisch trieb Tirpitz den Ausbau der Marineluftflotte. Als der englische Marineminister Churchill die Formel „16 : 10“ als Verhältnis der Zahl der englischen Linienschiffe zur Zahl der deutschen Linienschiffe in die Debatte über die deutsch-englischen Beziehungen geworfen hatte, lehnte Tirpitz klugerweise die Formel an sich nicht ab, sondern forderte Garantien für ihre ehrliche Durchführung. Inzwischen brach der Weltkrieg aus und Herr von Tirpitz genießt vorläufig den Triumph, daß die von ihm geschmiedete und geschärfte Waffe Deutschlands stärkste Wehr im Kampf gegen England ist . . . Das geschichtliche Verdienst des Kaisers bleibt es, diesen „Roon der Marine“ entdeckt zu haben, denn der gegenwärtige Großadmiral und Staatsminister hat nach seiner Herkunft nicht das Glück gehabt, schon in seiner Jugend die Aufmerksamkeit der maßgebenden Stellen auf sich zu lenken. Exzellenz Alfred von Tirpitz ist der Sohn des Rates am Oberappellationsgericht Rudolf Tirpitz und hat als Marineoffizier die übliche Laufbahn bis zum Kontreadmiral in dem vorgeschriebenen Zeitraum zurückgelegt. 48 Jahre war er alt, als er an die Spitze des Reichsmarineamts berufen wurde, und zeigen konnte, was er zu leisten vermochte. Seither allerdings ist ihm die Gunst des Kaisers in Hülle und Fülle zuteil geworden.



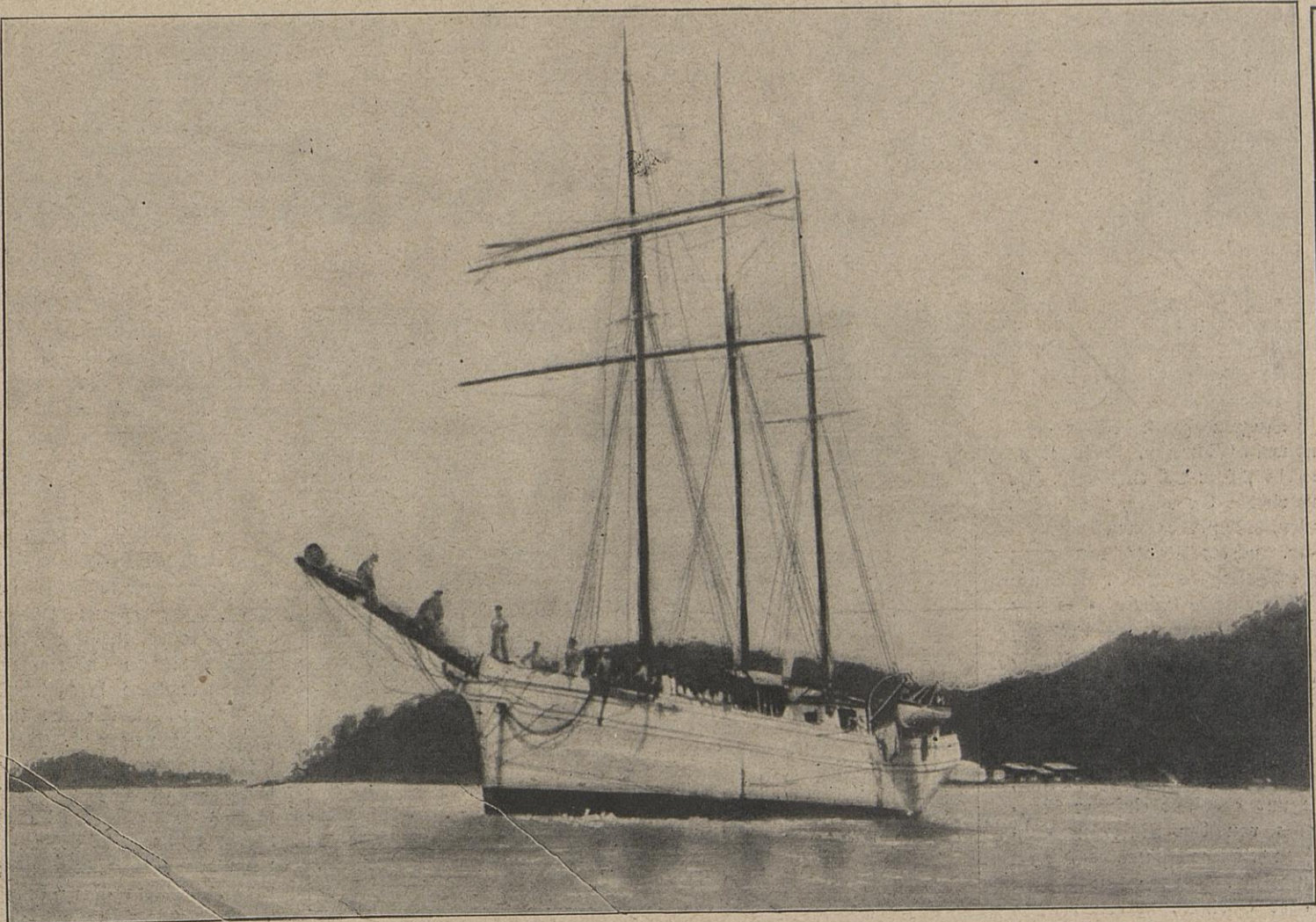
Deutsche Felddruckerei in Frankreich.
Phot. A. Groh.



Kontrolle der Einwohner in den besetzten Städten:
Der Bürgermeister von Neufchâtel beim täglichen Appell über die männlichen Einwohner.



Vernichtung eines englischen Handelsschiffes durch ein deutsches Unterseeboot,
das dafür sorgt, daß die englische Mannschaft sich in die Boote retten kann.
Zeichnung von Professor Hans Bohrdt.



Das Segelschiff „Ayesha“ mit dem Rest der Emdenbesatzung in Padang auf Holländisch-Sumatra vor Antritt der Fahrt durch den Indischen
Ozean nach der Türkei, die es inzwischen glücklich beendete. (Text auf Seite 88)



Die Feier am Geburtstag des Kaisers in Lille: Kronprinz Rupprecht v. Bayern an der Spitze der Truppen bei der Rückkehr von der Parade.
Phot. Presse-Zentrale.

Hindenburg-Dorf.

In der Front in Russisch-Polen, wo die österreichisch-ungarischen Truppen gegen die russische „Dampfwalze“ kämpfen, ist in einem Walde ein kleiner Ort entstanden. Es ist eine richtige Siedelung, mit Hütten, Häuschen, Plätzen, Straßen und Straßenschildern. Auch der Ort hat seinen Namen; er heißt „Hindenburg-Dorf“. Das ungarische Infanterie-Regiment, das dem siegreichen Heerführer zu Ehren den Regimentsnamen „Hindenburg“ erhielt, hat die's Dorf angelegt. In festen, wind- und wettersicheren Hütten wohnen Offiziere und Mannschaften, jeder Raum hat Türen, Fenster mit richtigem Glas — drinnen stehen Betten, Stühle und allerhand einfacher Hausrat, alles von den Hindenburg-Infanteristen selbst gezimmert, gehämmert und aufgebaut. Vor manchen Häusern sind sogar Gärtdchen, in denen kleine Bäumchen aus leeren russischen Granathüllen sprießen. Denn das hat „Hinden-



Vor dem Eingang zum „Hindenburg-Dorf“, Kilophot-Wien.
den Wohnhütten, die das ung. Inf.-Regt. „Hindenburg“ im Walde in Polen errichtet hat.

burgdorf“ andern Orten voraus; ein paar hundert Meter davor liegt der russische Schützengraben, aus dem oft genug die Kugeln in die Straßen, Plätze und Häuser geflogen kommen. Auch die Bewohner dieses Dorfes sind besondere Leute; die Mehrzahl hat die Tapferkeitsmedaille, viele sogar die silberne und goldene schon erworben. Nicht etwa nur die Offiziere tragen die Gegenstücke unseres Eisernen Kreuzes; Unteroffiziere weisen dem Besucher mit Stolz das goldene Ehrenzeichen, das ihnen Mut und Geistesgegenwart in schlimmer Lage bezeugt. Die Versorgung und Verpflegung in Hindenburg-Dorf ist vorzüglich. Trotz russischer Granaten kommen zur Essenszeit regelmäßig die Gulaschkannen angerasselt und bringen warme Nahrung, auch warme Kleidung ist reichlich vorhanden. Und wenn das Kriegsglück günstig ist, so wird „Hindenburg-Dorf“ beim nächsten Sturmangriff verlassen und soviel Schritt weiter östlich aufgebaut, als die Russen zurückgetrieben werden.

T O R P E D O S

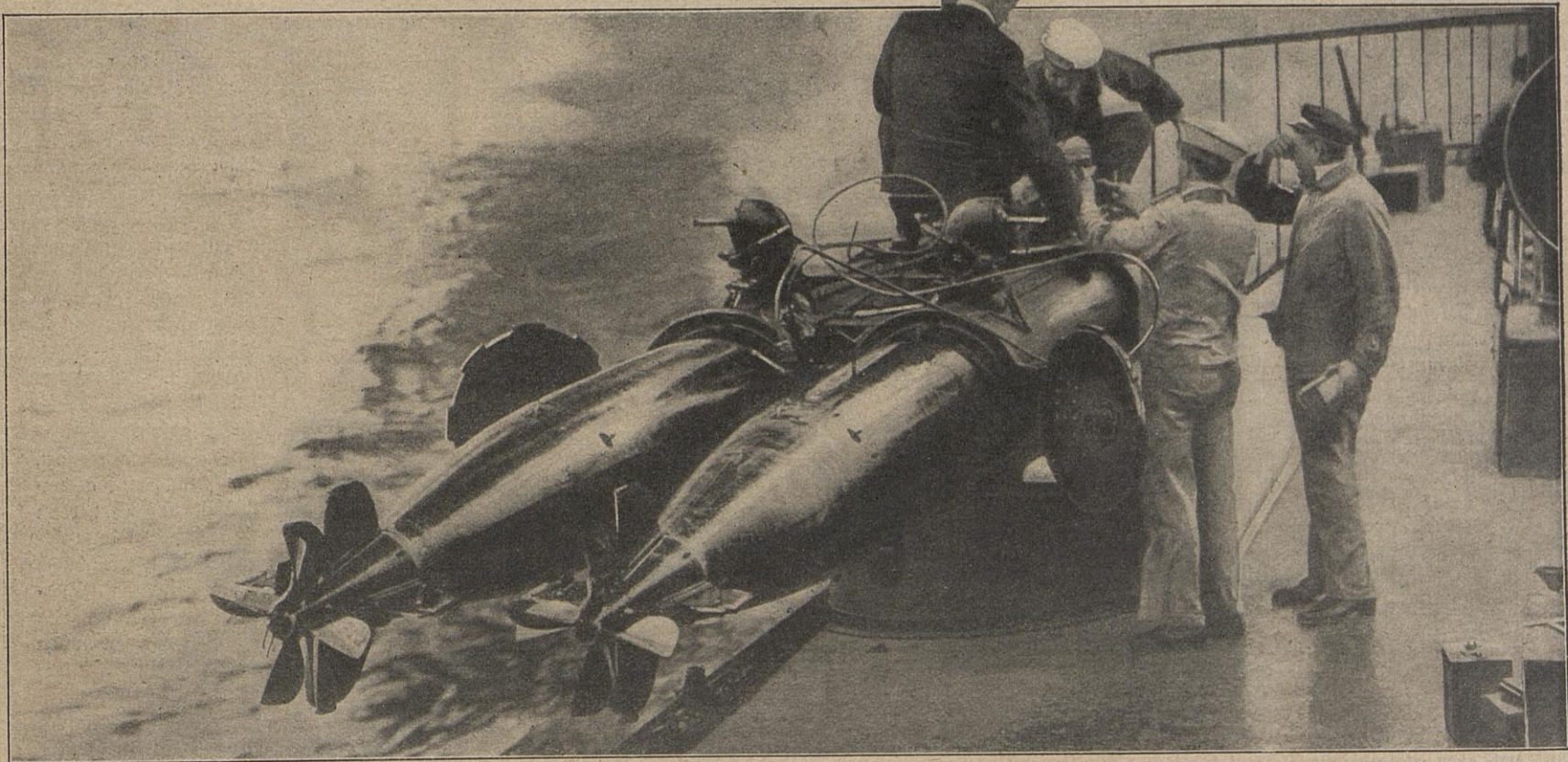
Ein umheimlicher Gesell, der unter der Wasseroberfläche dahin fährt, unsichtbar, mit eigener Kraft, unbeirrt von allen äußeren Einflüssen seinen Weg beibehält, stets dieselbe Tiefe innehält und schließlich am Ziele angelangt, eine gewaltige Sprengwirkung äußert — das ist der Torpedo. Im Jahre 1897 feierte er sein hundertjähriges Jubiläum, denn schon im Jahre 1797 erbaute Fulton, der Erfinder des Dampfschiffes, zur Abwehr der englischen Blockadeschiffe von der französischen Küste ein Tauchboot, das mit Sprengkörpern ausgerüstet war, die beim Anstoßen an andere Körper explodierten. Die Sprengkörper nannte Fulton „Torpedos“, nach dem gleichnamigen Fische, welcher bei Berührung elektrische Schläge erteilt. Später wurden die Seeminen Torpedos genannt, und erst Mitte des 19. Jahrhunderts wurden die ersten Torpedos mit Eigenbewegung hergestellt, aus denen sich allmählig die heutigen Torpedos entwickelten. Sie unterscheiden sich von allen anderen Zerstörungsmitteln dadurch, daß sie eine „Eigenbewegung“ besitzen. Sie haben eine zigarrenförmige Gestalt, vorn und hinten spitz zulaufend, und sind aus Bronze oder Stahl hergestellt. Ihre Länge beträgt etwa 5—7 m. Am Kopf befindet sich die Sprengladung, die aus nasser Schießwolle besteht. Um sie zur Entzündung zu bringen, ist in den Kopf die sogenannte „Pistole“ eingeschraubt, die



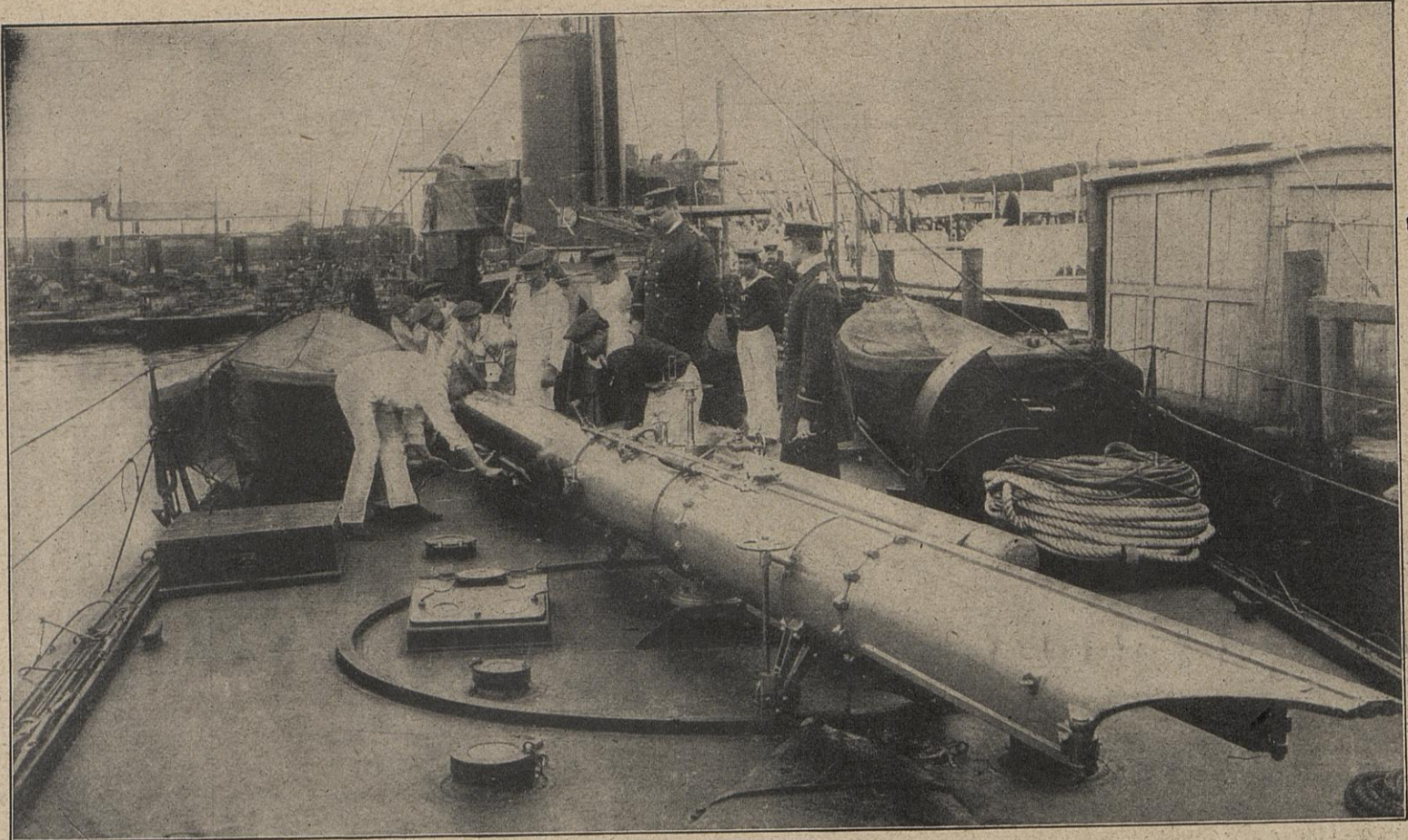
Deutsches Torpedoboot auf hoher See.
Phot. A. Renard.

aus einem Aufschlagzünder mit dahinter befindlicher trockener Schießwolle besteht. Trifft die Spitze des Torpedos auf das Ziel auf, so wird die trockene Schießwolle durch den Zünder zur Detonation gebracht, und dies bewirkt wiederum die Detonation der nassen Schießwolle. Hinter dem Kopf befindet sich ein leerer Raum, die Schwimmkammer, die dem Torpedo die Schwimmsähigkeit verleiht. Ohne diese würde er infolge seiner großen Schwere sofort versinken. Es folgt dann der aus Nickelstahl gefertigte Luftkessel, der die zum Treiben der Maschine notwendige bis zu 150 Atmosphären komprimierte Luft enthält. Die erforderliche Preßluft wird an Bord durch kräftige Kompressoren hergestellt. Die Luft tritt beim Abfeuern des Torpedos in die Maschine, nachdem sie durch einen besonderen Regulierapparat gegangen ist, der dafür sorgt, daß nur Luft von bestimmter Spannung in den Maschinenraum gelangt. Sie treibt einen Motor an, der eine Welle bewegt, an deren Ende eine Doppelschraube angebracht ist. In neuester Zeit sind auch Dampf-

torpedos gebaut worden, und die neuesten japanischen Torpedos sollen durch einen Explosionsmotor angetrieben werden. Bei neueren Konstruktionen entfalten die kleinen Maschinen eine Leistung bis zu 150 Pferdestärken. Ehe die Luft in die Maschinen eintritt, wird sie noch angewärmt. Man läßt sie durch einen Heizapparat strömen, wo sie



Fertigmachen des Torpedos.



Phot. A. Renard.

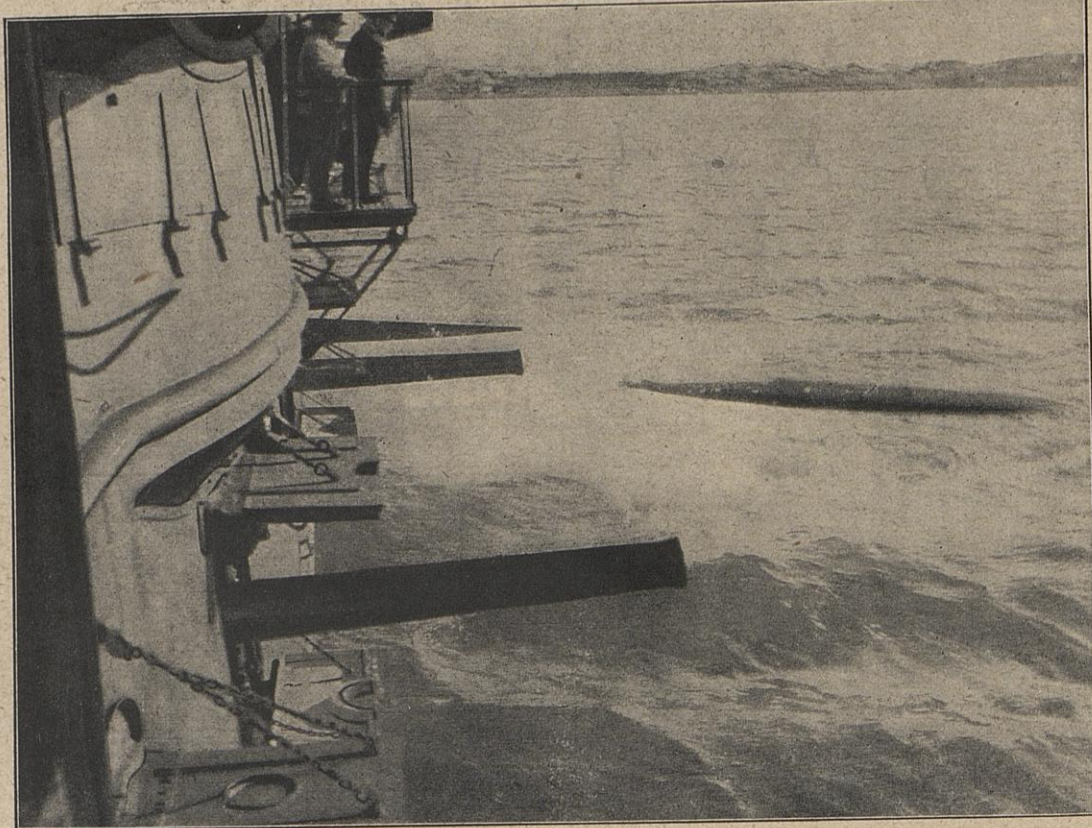
Torpedolanzierrohr.

auf etwa 200 Grad erhitzt wird. Der „Tiefenapparat“ sorgt dafür, daß der Torpedo stets dieselbe Tiefe behält, die gewöhnlich 3 m unter der Wasseroberfläche beträgt, weil die Schiffe in dieser Tiefe keinen Panzer mehr tragen und das Wasser bereits mit großer Kraft in ein geschlagenes Leck einströmt und das Leckverstopfen erheblich erschwert. Dafür daß der Torpedo die ihm beim Abfeuern gegebene Richtung beibehält, und sich nicht aus seiner Bahn drängen läßt, sorgt der Obrv-Apparat, eine Erfindung des österreichischen Ingenieurs Obrv. Mit seiner Einführung in den 90er Jahren wurde der Torpedo erst eine kriegsbrauchbare Fernwaffe. Dieser „Gradlaufapparat“ besteht in der Hauptsache aus einem Kreis, der im Schwanzstück des Torpedos angebracht ist und im Augenblick des Abfeuerns in äußerst schnelle Umdrehungen versetzt wird. Ein solcher schnell rotierender Kreis hat die Eigenschaft, daß er die ihm einmal gegebene Achsenrichtung stets beizubehalten sucht. Die Verbesserungen, die der Torpedo in den letzten Jahren erfahren hat, bestehen zunächst in einer Vergrößerung des Kalibers. Das Hauptkaliber war früher allgemein 45 cm, es ist aber allmählich gesteigert worden. Bei einigen Marinen sollen auch schon Versuche mit einem 60 cm-Torpedo angestellt sein. Damit im Zusammenhange konnte auch die Sprengladung gesteigert werden. Sie beträgt jetzt bis zu 150 kg. Der größere Luftfessel gestattete gesteigerte Geschwindigkeit und beträchtlichere Laufstrecken. Letztere beträgt jetzt durchschnittlich 6—7000 m, bei neueren Modellen, die z. B. in Japan in Versuch gewesen sind, sollen Schußweiten bis zu



Richten des Torpedos.

10,000 m erreicht sein. Die Geschwindigkeit beträgt auf kurzen Entfernungen bis zu 40 Knoten, nimmt aber bei größeren Entfernungen ab. In den Vereinigten Staaten sind Versuche mit Turbinenantrieb gemacht. Ueber ihren Ausfall ist bisher nichts bekannt geworden. Zum Abfeuern sind auf den Schiffen besondere Lanzierrohre vorhanden, die teils über, teils unter dem Wasser liegen. Das Torpedo wird mit einer schwachen Pulverladung abgefeuert. Sie dient aber nur dazu, den Torpedo aus dem Lanzierrohr herauszustößen. Sowie er das Rohr verlassen hat, arbeiten seine eigenen Maschinen und geben ihm die notwendige Bewegung. Das Zielen mit dem Lanzierrohr kann nicht wie bei einer gewöhnlichen Kanone geschehen, denn diese Rohre liegen fest im Schiffskörper. Es ist deshalb das abfeuernde Schiff selbst, das dem Ziel entsprechend gerichtet werden muß. Eine eigenartige Konstruktion ist der Davische Geschosstorpedo, bei dem der Kopf nicht eine Sprengladung, sondern eine kurze Kanone trägt, die beim Auftreffen ein Geschos in das feindliche Schiff schießt. Auch an der Lösung des Problems, einen Torpedo elektrisch mit Hilfe drahtloser Telegraphie zu steuern, wird an vielen Stellen gearbeitet. Man ist dabei aber noch nicht über das Stadium der Versuche hinausgekommen. Um den Torpedo unschädlich zu machen, wenn er sein Ziel verfehlt haben sollte, wird durch ein einstellbares Zählwerk ein Ventil geöffnet, durch das Wasser in den Torpedo dringt, so daß der Torpedo versinkt. Für Übungszwecke im Frieden ist eine andere Einrichtung getroffen, daß der Torpedo nach



Abgeschossenes Torpedo vor dem Untertauchen.



Szene aus einer besetzten Stadt in Frankreich: Transport von französischen Gefangenen, denen die Bevölkerung Schwarzwaren zuwirft.
Auf einer Reise zur Front gezeichnet von Fritz Koch-Gotha.

einer bestimmten Laufstrecke des Steuers, an die Oberfläche kommt und leicht aufgefunden werden kann. Die Kosten eines Torpedos neuester Konstruktion betragen 14,000—15,000 Mark. Hauptträger der Torpedowaffe sind das Torpedoboot und das Unterseeboot, aber auch die Linienschiffe, sowie die großen und kleinen Kreuzer sind mit Torpedos und Lanzierrohren ausgerüstet. Die Torpedoboote, ursprünglich nur für die Küstenverteidigung bestimmt, sind im Laufe der Zeit zu Hochseetorpedobooten ausgestaltet worden. Sie sind im Displacement ständig gestiegen und erreichen jetzt Größen bis zu 1100 t Wasserverdrängung, mit Geschwindigkeiten von über 30 Knoten. Bei den Torpedobootszerstörern der ausländischen Marine tritt durch eine wesentliche Verstärkung der Artillerie die Bestimmung

zum Kampfe mit anderen Torpedobooten mehr in den Vordergrund. Sie führen deshalb in der Regel nur 2 Rohre, während die größeren, reinen Torpedoboote mindestens 3—4 Rohre führen. Die englischen Torpedobootszerstörer sind mit 10,2 cm Geschützen ausgerüstet. Die Linienschiffe führen bis zu 6 Rohre. Als Schutz gegen die Torpedos sind in vielen Marinen Schutzneze eingeführt, die mit einem gewissen Abstand um das ganze Schiff ausgelegt werden können. Die Ansichten über die Zweckmäßigkeit dieser Maßregel sind sehr verschieden und haben auch in den einzelnen Marinen im Laufe der Zeiten vielfach gewechselt. Weitere Schutzmaßnahmen bestehen in einer weitgehenden Zelleneinteilung im Schiffe in Verbindung mit Längschotten.



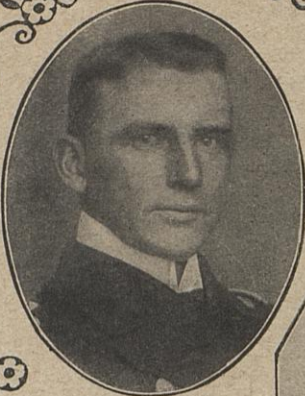
Graf Zeppelin im Felde.
Phot. A. Grohs.



Hermann Ridder,
Verleger der New-Yorker Staatszeitung, einer der eifrigsten Vorkämpfer für das Deutschtum in Amerika.



Kontradmiral Hipper,
der Kommandant des deutschen Geschwaders in der Seeschlacht bei Selgoland.
Hofphot. Urbahns.



Kapitänleutnant
von Mücke,
der das Segelschiff
„Ayescha“ mit dem Rest
der „Emden“-Besatzung
7000 km weit glücklich
nach Arabien führte.
Phot. Urbahns.

Als die „Emden“ im vorigen Jahre bei einem Versuch, die drahtlose Station auf den Kokosinseln zu zerstören, von der „Sidney“ vernichtet wurde, war damit die „Emden“ doch nicht verschwunden. Ein Teil der Besatzung unter Führung des Kapitänleutnants von Mücke, der die Telefunkenstation zerstören sollte, konnte nicht mehr an Bord gelangen und entging so der Gefangennahme. In der Nähe lag ein englisches Segelschiff „Ayescha“, das die paar Emdenleute nahmen und damit in See gingen. Allein dieser Handstreich bewies die Zähigkeit unserer Seeleute, aber noch mehr die Fahrten



Zahn-Atelier im Felde.



Exzellenz Abdies †,
der langjährige
Oberbürgermeister von
Frankfurt a. M.
Phot. Blum.

Dieser „Emden II“, die nun im indischen Archipel umhersegelt und englische Handelschiffe zerstörte. Aus dem Brief einer Deutschen, die das Schiff in Padang in Sunda-Inseln - Sumatra sah, erfährt man, daß die tapfere Besatzung ein Robinsonleben führte, daß den Leuten jede Behatzlichkeit fehlte und daß sie dennoch mutig weitersegelten. Unter dem Gesang von „Deutschland über Alles“ führen die 50 Emdenleute in den Indischen Ozean hinaus. Das war am 28. November; jetzt ist die „Emden I“ bei Soeida in Arabien wohlbehalten eingetroffen. Diese 7000 Kilometer weite Fahrt ist des ruhmvollen Namens der „Emden“ würdig.



Sonntagmorgen im Felde.

Hofphot. Eberth.