

XXV. Jahrgang

Nr. 29

Berliner

16. Juli 1916

Einzelpreis

10 Pfg.

oder 15 Heller

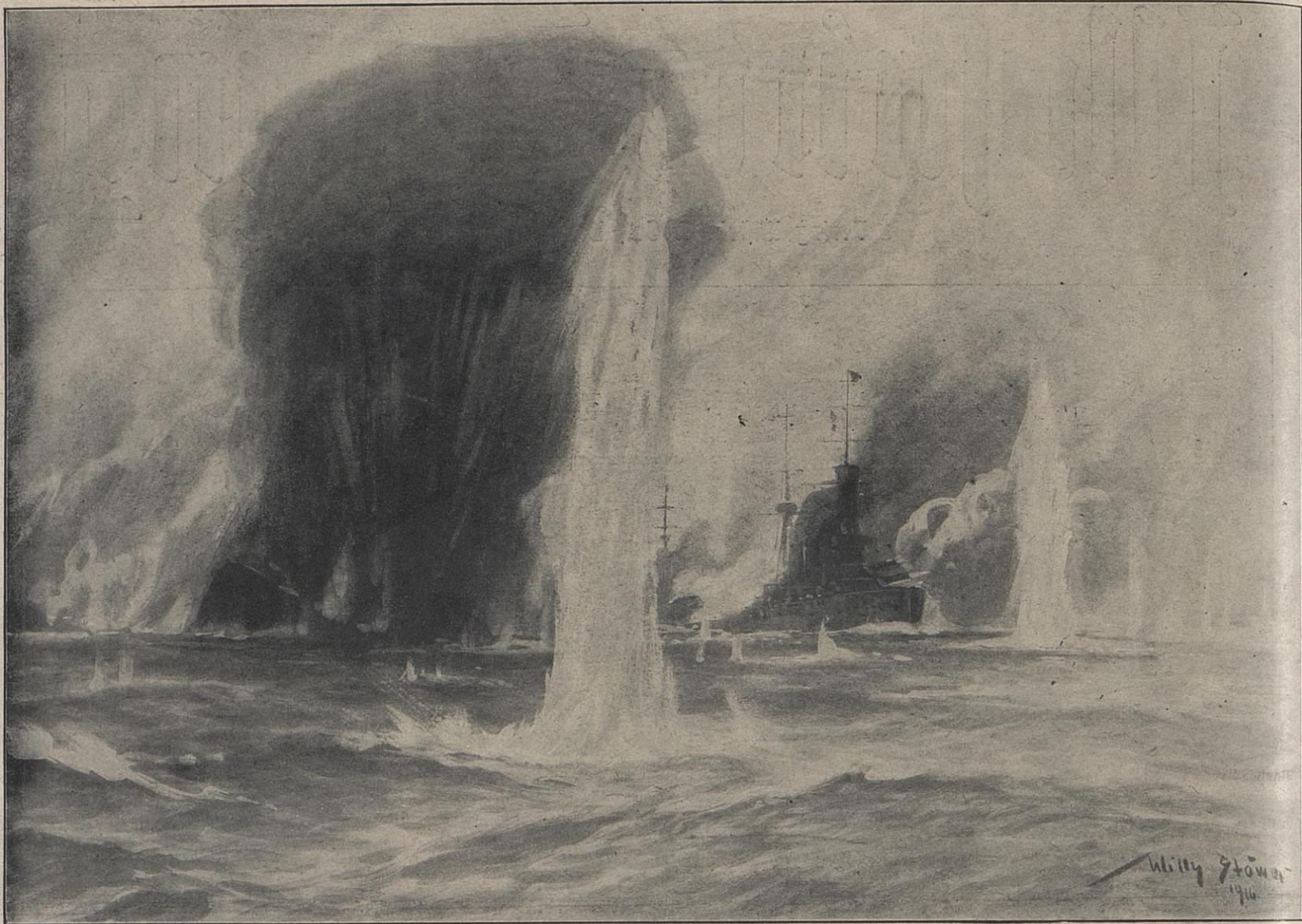
Illustrierte Zeitung

Verlag Ullstein & Co., Berlin SW. 68

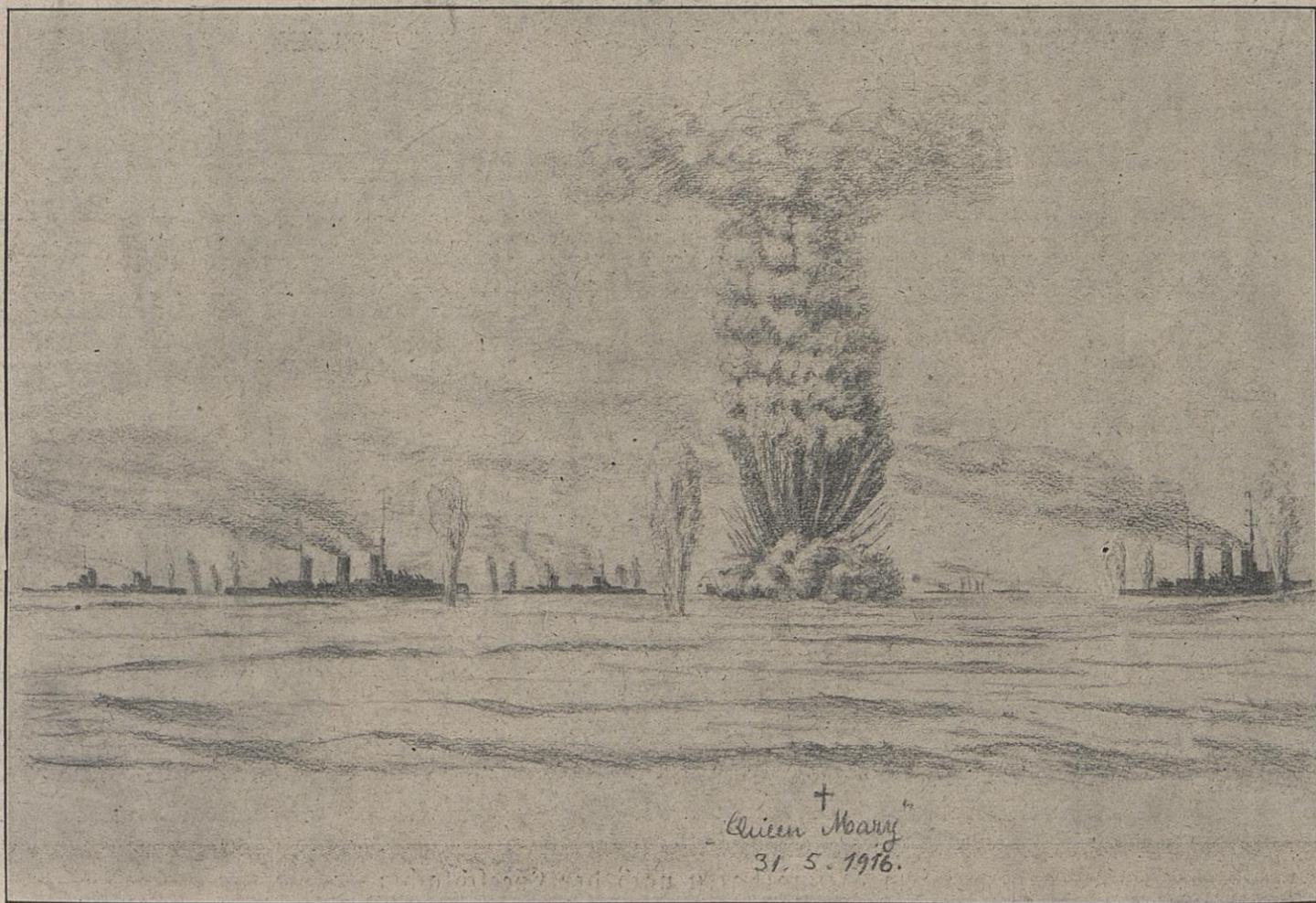


Im Heimathafen nach der Seeschlacht:
 Ein Blick aus einem Bullauge des Linienschiffs „Kaiser“
 Zu dem Artikel „Nach der Seeschlacht“ auf den nächsten Seiten.

Dr. 28
 mer.
 t l
 i n.
 Rabe.
 Sabbat.
 egellad.
 Delphi.
 rachme.
 Cicero.
 rinette.
 hen.
 EN
 ausend-
 uensatt.
 Vimpern
 Mk. 3.—
 CKS
 STR 158
 uck
 16
 te ge-
 zahlen
 Silber
 M. 1.80
 ng
 1916
 mit den
 bulga-
 farben
 M. 2.80
 is echt
 uz und
 icken-
 M. 3.60
 emä-
 wie in
 fürs
 desind
 d von
 t. Bei
 ten wir
 ne des
 r Porto
 r Post-
 ertgeld
 Wunsch
 oh per
 ung der
 ld sind
 s Ring-
 streifen
 essen.
 e wer-
 nehmen
 nit der
 rhalten
 Waren.
 n 1916
 ngmaß
 rtofrei!
 reiben!
 ver
 8
 17-118



Wie der englische Schlachtkreuzer „Queen Mary“ in der Seeschlacht am Skagerrak unterging.
 Nach der Skizze eines Schlachtteilnehmers gezeichnet von Prof. Willy Stöwer.



Wie ein anderer Augenzeuge die „Queen Mary“ untergehen sah.
 Skizze eines Schlachtteilnehmers.

NACH DER SEESCHLACHT AM SKAGERRAK



Admiral Beatty,
der Führer der englischen
Kreuzerflotte.

In dem soeben erschie-
nen *Waffen-Kriegsbuch*
„Skagerrak, ein Ruh-
mestag der deutschen Flotte“,
das eine ausführliche Darstel-
lung der Seeschlacht enthält,
wird der Untergang des stolzen
englischen Schlachtschiffs „Queen
Mary“ dramatisch geschildert:
„In einem Nu ist das stolze
Schiff von einem dröhnenden
Stahlregen zugeheckt. Schuß
neben Schuß. Der ganze Panzer
scheint zu glühen. Mehrere
schwere Explosionen. Wie mit
einem Schlage erlischt das
Feuer. Tiefe, unheimliche Leere
tritt an seine Stelle. Heck und
Vorderteil scheinen sich aufzu-
bäumen. Mittendurch bricht
das Schiff auseinander und
versinkt. Einen Augenblick dar-

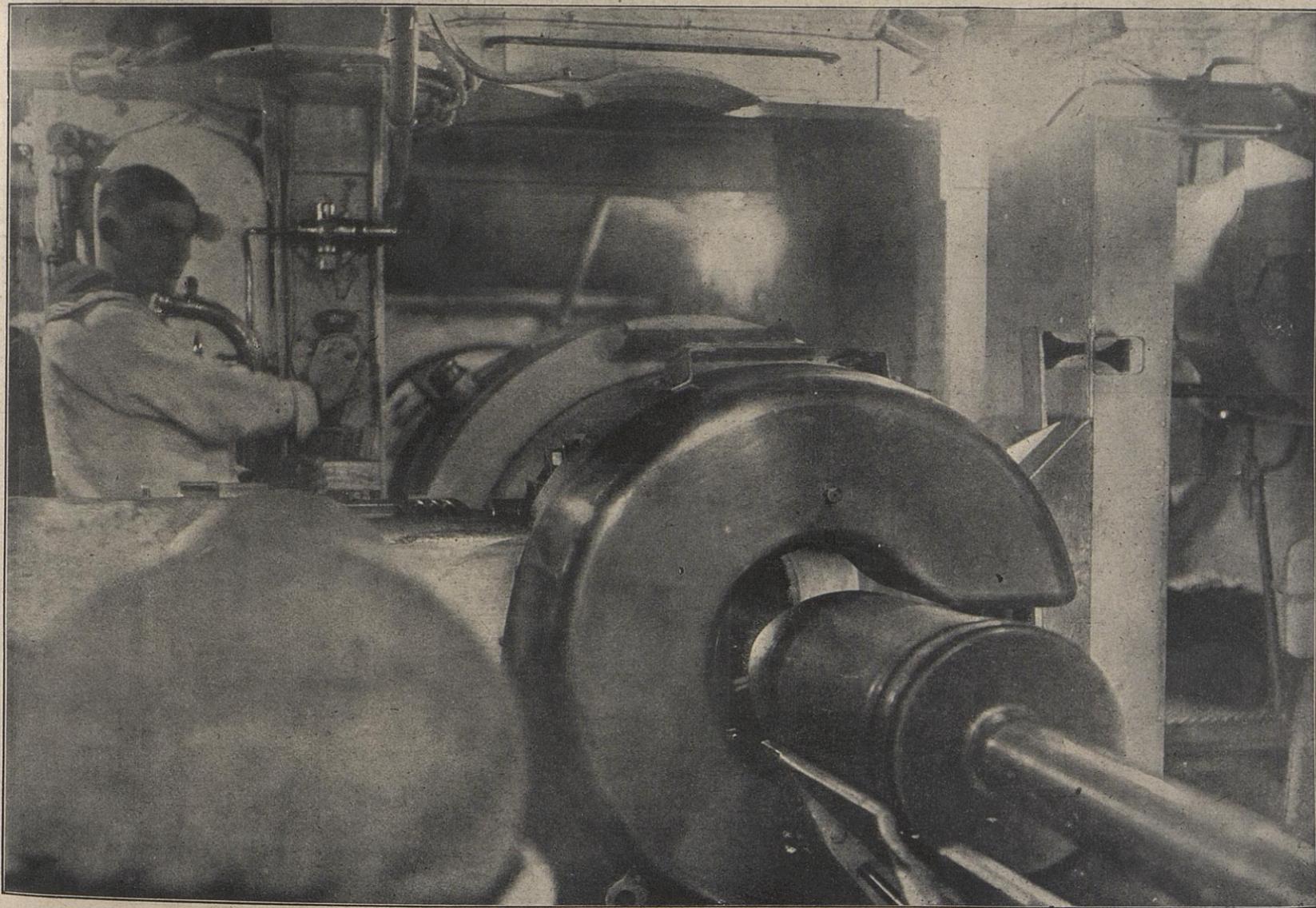


Vize-Admiral Hipper
Vize-Admiral Hipper, Befehlshaber der Aufklärungs-Streitkräfte
in der Seeschlacht am Skagerrak, mit einigen seiner Offiziere.
Phot. A. Grohs.



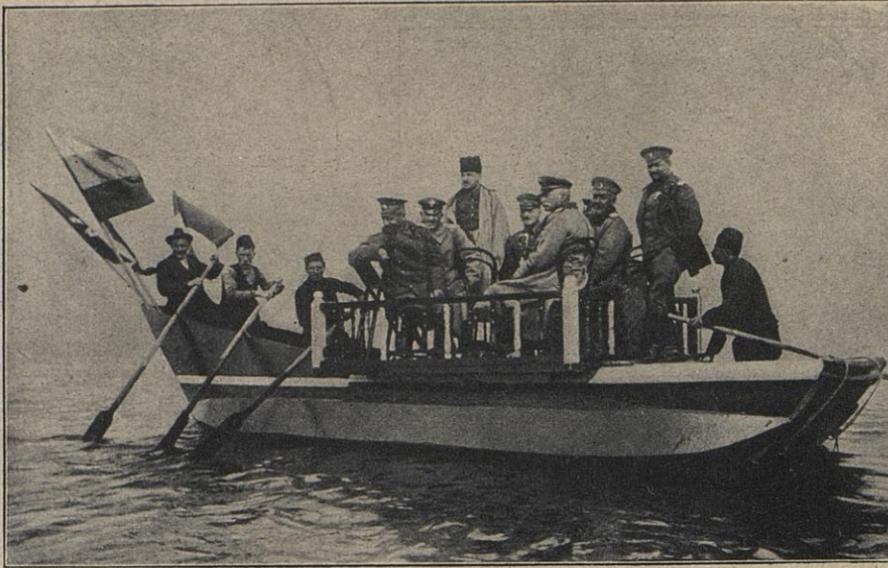
Kapitän v. Trotha,
Chef des Stabes unserer Hochsee-
flotte, der den Orden Pour le
mérite erhielt. Phot. Urbahn.

auf — und die Stelle, auf der
kurz vorher noch eines der mäch-
tigsten Schiffe von Englands
Armada schwamm und feuerte,
ist leer. Einzelne Trümmer nur
schwimmen auf der Oberfläche.
Hilfslos steht ein Arm
in die Höhe. Fast kein Mensch
ist dieser brüllenden Hölle ent-
kommen. Ein japanischer Prinz,
der der Vernichtung der deut-
schen Flotte beiwohnen wollte,
geht mit in die Tiefe. Atemlos,
wie gebannt, starren die Unse-
ren hinüber. — Ein donnerndes
Hurra löst die Nachricht aus,
die sofort an die Geschütze, nach
den Maschinen und unter Deck
gegeben wird. Drüben suchen
sie zu retten, was noch zu retten
ist. Raum lohnt es der Mühe.“



Am 30,5-Zentimeter-Geschütz eines deutschen Großkampfschiffes: Einlegen der Granate.

Phot. A. Grohs.



Generalfeldmarschall von Mackensen und General Bojadjeff auf einer Fahrt auf dem Ohridasee an der serbisch-albanischen Grenze.



Fürst von Wedel, der Vorsitzende des neugegründeten „Deutschen National-Ausschusses für einen ehrenvollen Frieden“.
Hofphot. E. Bieber, Berlin.

Nacht auf der Lauer waren. Am frühen Morgen, in Gegenwart einer zahlreichen Zuschauermenge auf den Hafenkais, fuhr das U-Boot mit brennenden Lichtern und der gesamten Mannschaft an Deck unter Hochrufen auf Spanien ab. Entgegen der Erwartung der Zuschauer tauchte das Boot nicht unter; noch lange waren die Lichter sichtbar, bis sie endlich am Horizont verschwanden. Es gelang die Kette der feindlichen Schiffe zu durchbrechen. Ueberdies hat das U-Boot auf der Heimreise noch den bewaffneten französischen Dampfer „Sérault“ versenkt und ein Geschütz erbeutet. Nach den spanischen Meldungen haben nicht weniger als 40 feindliche Kriegsschiffe auf „U 35“ Jagd gemacht.



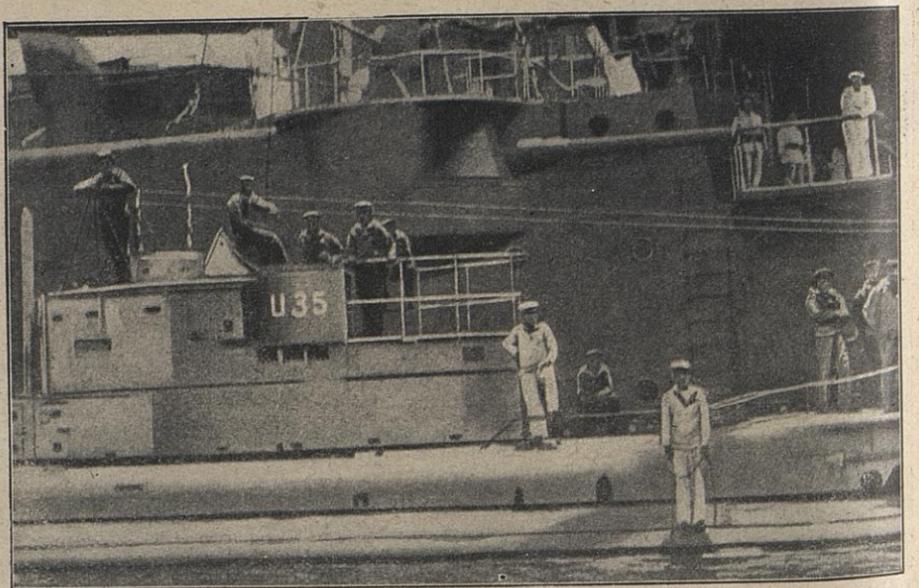
Englisches Internierungslager auf der Insel Malta.

Die Fahrt des Unterseeboots 35

Das Unterseeboot „U 35“, das ein Dankschreiben des Kaisers an den König von Spanien für die freundliche Aufnahme der in Spanien internierten Kamerunkämpfer sowie Arzneimittel für die kranken Deutschen nach Spanien gebracht hatte, kehrte nach erfolgreicher Fahrt am 5. Juli nach der Heimat zurück. Das unter dem Befehl von Kapitänleutnant von Arnould de la Perrière stehende U-Boot war am 21. Juni in der spanischen Hafenstadt Cartagena eingelaufen. Sobald die feindlichen Flotten von der Ankunft des deutschen Unterseebootes Kenntnis erhielten, begaben sich zahlreiche Einheiten nach Cartagena, wo sie vor dem Hafeneingang Tag und



Kapitänlt. von Arnould de la Perrière, Führer des U-Bootes 35.



Das deutsche U-Boot „U 35“ längsseit eines spanischen Kriegsschiffes im Hafen von Cartagena. Das Boot überbrachte bekanntlich einen Brief des Kaisers an den König von Spanien und Arzneimittel für die Deutschen aus Kamerun.



Wasserflugzeug der österreichisch-ungarischen Marine mit Fregattenleutnant Klimburg und Fregattenleutnant Nitschel zum Aufstieg bereit.

Das Wasserflugzeug

von Konteradmiral z. D. Kalau vom Hofe



Die schnelle Entwicklung, die das Flugwesen in den letzten Jahren vor Ausbruch des Krieges nahm, beruhte wesentlich auf der Erkenntnis der

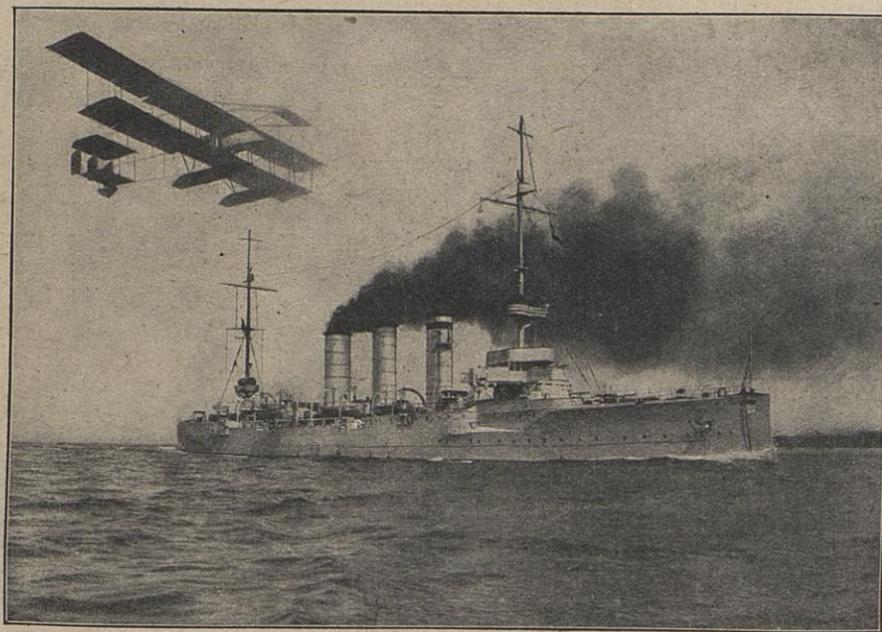
die Leistungen Vorgänge beim

daß ein für Marinezwecke brauchbares Flugzeug befähigt sein müsse, sich auf die Meeresoberfläche niederzulassen und von ihr wieder aufzusteigen. Zu diesem Zweck gab man den Flugzeugen an Stelle der Räder zwei Schwimmkörper (Hauptschwimmer) und einen Hilfschwimmer unter dem Schwanz, oder aber man verband das Gerüst des Flugzeuges mit einem Bootskörper, in dem auch die Maschinen aufgestellt wurden. Die erstere Methode kam sehr bald aus dem Versuchsstadium heraus; die Wasserflugzeuge

schwammen wie die Enten. Für die Brauchbarkeit dieser Wasserflugzeuge war es von der höchsten Bedeutung, daß es der Motorenindustrie gelang, zuverlässige und kraftvolle Maschinen herzustellen, die das vermehrte Gewicht heben und das prompte Loslösen der Schwimmer von der bewegten Wasseroberfläche gewährleisten. Glücklicherweise für uns ist die heimische Industrie hier ganz besonders erfolgreich gewesen, wie sich jedermann an der Waterkante überzeugen kann, wenn unsere Wasserflugzeuge, nach-

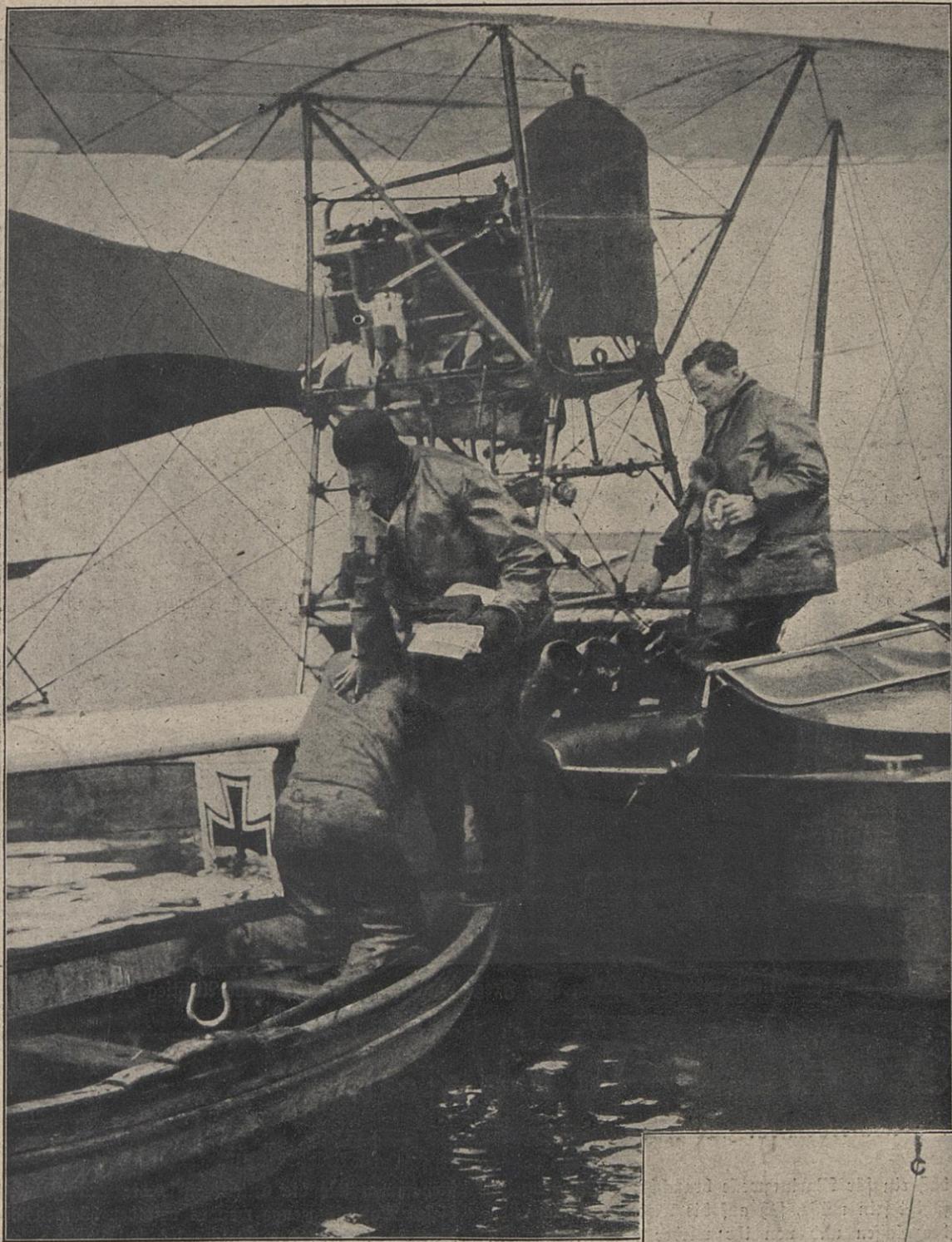
dem sie aus ihrem Schuppen auf einem fahrbaren Untergestell oder auf einer Gleitbahn zu Wasser gebracht, nach kurzem Anlauf sich in die Lüfte erheben und bei der Rückkehr im Gleitflug ohne Schwierigkeit auf die Wasseroberfläche sich niederlassen. Heutzutage vermögen die Wasserflugzeuge mit verhältnismäßig großer eigener Sicherheit weite Meeresflächen gründlich aufzuklären, da es dort keine Berge, Wälder und Ortschaften gibt, wo sich der Feind verstecken und mit Schnellfeuer sie überfallen kann. Sie leisten diese Arbeit in der Regel schneller als die schnellsten Kreuzer, denen sie ja an Geschwindigkeit und Weitblick bedeutend überlegen sind. Aus einer Höhe von 500 Metern können sie einen Umkreis von sehr großem Durchmesser überschauen. Es liegt auf der Hand, daß eine Anzahl von Wasserflugzeugen, die von verschiedenen Küstenpunkten planmäßig aufsteigen, innerhalb weniger

hohen militärischen Bedeutung, die der Flieger für die Aufklärung der Gegner während der Manöver gehabt hatten, indem sie die Meldungen der Kavallerie aufs beste ergänzten und unter Umständen bedeutend an Schnelligkeit und Reichweite übertrafen. Es wurden sehr bald auch Schritte getan, um ihre Leistungen für die Seekriegführung auszunutzen, wo bei der Schnelligkeit der Ortsveränderung, deren die modernen Flotten fähig sind, eine weitreichende Aufklärung fast ein noch dringenderes Bedürfnis geworden war als am Lande. Die Landflugzeuge wurden auf Gleitbahnen, die entweder vorn oder hinten auf Kriegsschiffen hergerichtet waren, ohne besondere Schwierigkeit zum Aufsteigen gebracht; aber das Landen, d. h. die Rückkehr zu ihren Gleitbahnen auf den Schiffen und damit der Erfolg des ganzen Unternehmens blieb unsicher. Derartige Versuche fanden in den Jahren 1910 bis 1912 in der amerikanischen und englischen Marine statt und ergaben,



Der deutsche Kreuzer „Köln“, begleitet von einem Wasserflugzeug.

Phot. A. Renard.



Das Wasserflugzeug: Rückkehr eines österreichisch-ungarischen Wasserflugzeugs von einer Aufklärungsfahrt.

Stunden über der Ostsee beide Bälte, den Sund und das Kattegat oder im Nordseegebiet die deutsche Bucht, das Dreieck, Vorkum—Sylt—Ruhaven absuchen und Meldungen erstatten können. Ganz ähnlich liegen die Verhältnisse bei unseren Bundesgenossen bei der Adria und am Bosporus und den Dardanellen. Jedoch sind deshalb die Aufklärungskreuzer nicht entbehrlich geworden, da die Flugzeuge bei dickem Wetter und in der Nacht von oben nichts sehen, auch

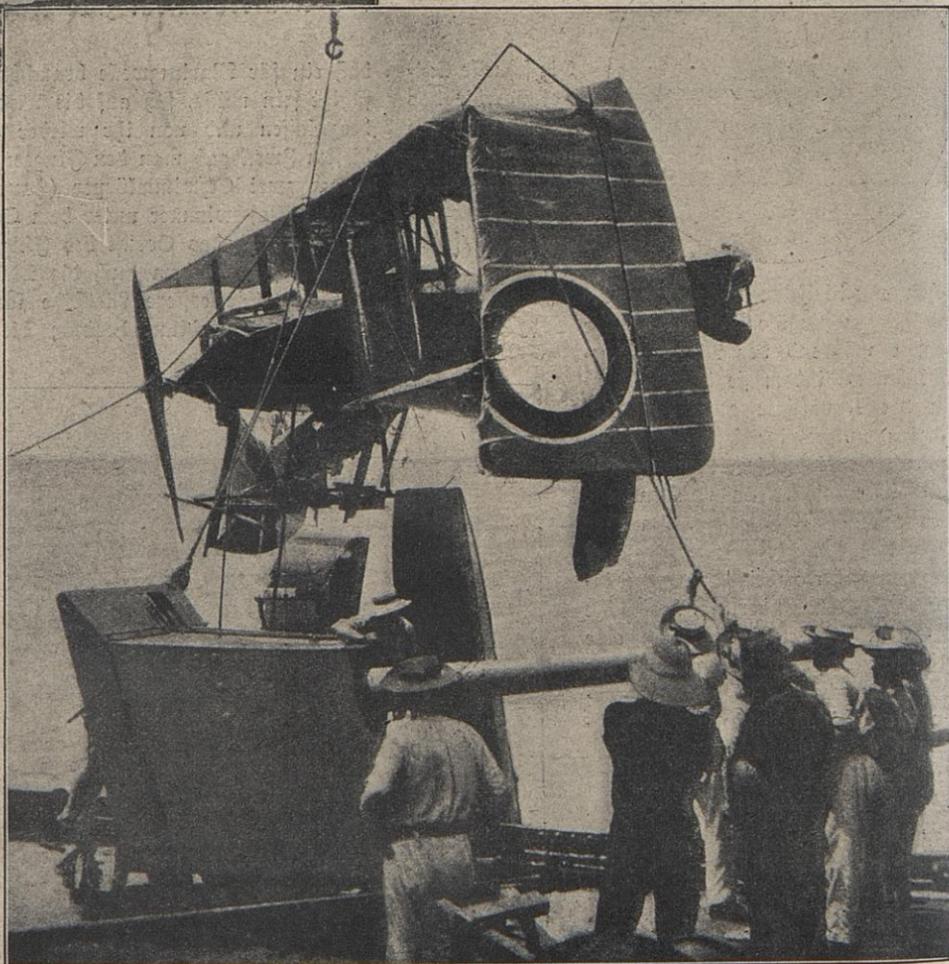


Schiffsleutnant Konjodie mit Schiffsleutnant Hell, den er vor Durazzo aus einem heruntergeschossenen Wasserflugzeug rettete.



Ausbesserung der Gleitbahn für Wasserflugzeuge durch einen Taucher in einer Flugstation der österreichisch-ungarischen Marine.

sich nicht so lange Zeit unterwegs halten können wie Kriegsschiffe. In letzterer Hinsicht leisten die Luftschiffe zweifellos mehr, die auch sichere Ortsbestimmungen machen und mittelst Funkentelegraphie noch während der Fahrt Meldungen zur Flotte oder nach dem Land senden können. Jeder der drei für die maritime Aufklärung bedeutsamen Faktoren: die Kreuzer, die Luftschiffe und die Wasserflugzeuge hat zwar seine besonderen Vorzüge für gewisse Aufgaben; im planmäßigen Zusammenwirken aber unter dem Befehl des Führers der Aufklärungsschiffe wurden die besten und, was Ausdehnung des gleichzeitig zu überblickenden Seegebietes anbetrißt, sehr erstaunliche Resultate erzielt. Natürlich sind die Wasserflugzeuge ebenso



Herablassen eines englischen Wasserflugzeugs auf das „Mutter-schiff“. Englische Photographie.



Von der Leichenfeier für Generalfeldmarschall v. d. Golz-Pascha in Konstantinopel: Die Ausbahrung.
 Phot. Jussuff Razi Bey.

wie Landflugzeuge mit Maschinengewehren ausgerüstet und zum Bombenwerfen eingerichtet; auch über dem Meere finden Kämpfe zwischen Fliegern statt. Wie die Unterseeboote, so haben auch Wasserflugzeuge Handelschiffe angehalten, wobei der Befehl zum Beidrehen im Vorbeifliegen mit dem Sprachrohr (Megaphon) gegeben wurde, sich dann neben ihnen niederlassen, die Schiffspapiere, die der Kapitän längsleit brachte, revidiert und gegebenenfalls die Fahrzeuge versenkt. Gegen Kriegsschiffe sind sie mit Bombenwurf oft erfolgreich gewesen, wem schon sie sich, um das schmale Ziel zu treffen, in den wirksamen Bereich des feind-



Leutnant Kuberg, der im Bericht der Obersten Seeresleitung als Führer der Pioniere bei der Erstürmung von Fort Baug genannt wurde.



Der König von Bayern beim Kronprinzen.

lichen Geschütz- und Gewehrfeuers begeben mußten. Ihre Spezialität aber ist der Kampf gegen feindliche Unterseeboote, die sie, wie die Raubbögel die Fische, entdecken, während sie noch unter Wasser dahinschleichen, um sie, im Begriff des Auftauchens, mit Bomben anzufallen. Da man von einer gewissen Höhe über Wasser von der Spiegelung der stillen oder bewegten Oberfläche freien Einblick in die Tiefe hat, so eignen sich bei klarem Wetter die Wasserflugzeuge sehr gut zum Absuchen der Seegebiete nach ausgelegten Minen. Unsere Wasserflugzeuge leisten in dieser Hinsicht ganz Hervorragendes zum Schutz unserer Hochseeflotte.



General Brusiloff, der vielgenannte Führer der russischen Offensive.

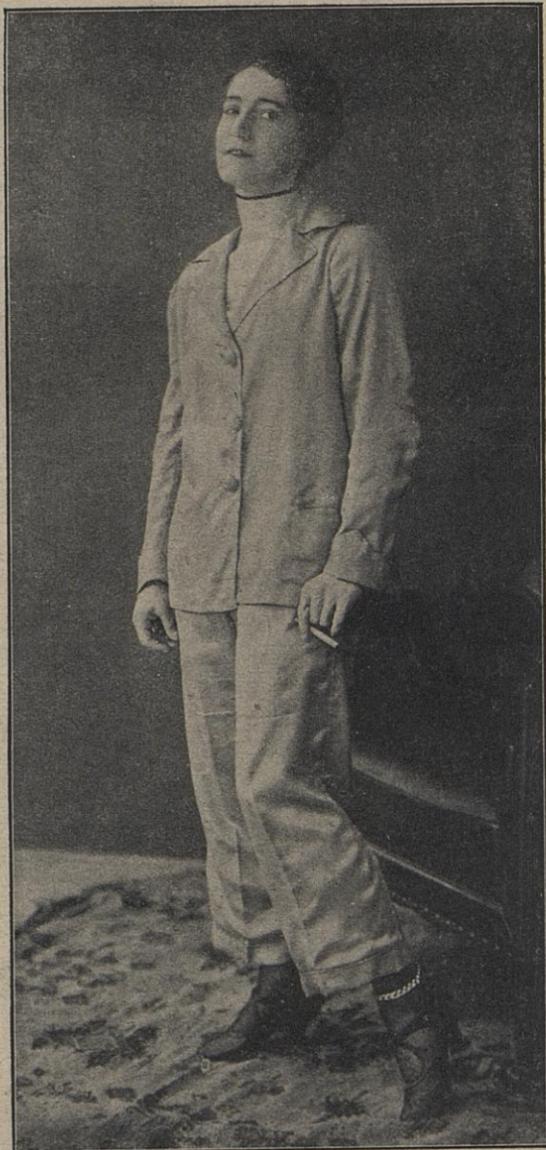
VON DEN BÜHNEN



Frau Böhm van Endert als „Boccacio“ in der neuen Aufführung der Sappeschen komischen Oper im Charlottenburger Opernhaus. Phot. A. Binder.



Karl Schönherr, dessen neues Drama „Balk in Rot“ im Wiener Deutschen Volkstheater mit großem Erfolg aufgeführt wurde.



Frau Lilly Wedekind als Lulu im „Erdgeist“ beim Wedekind-Gastspiel in den Berliner Kammerspielen. Phot. Zander & Labisch.

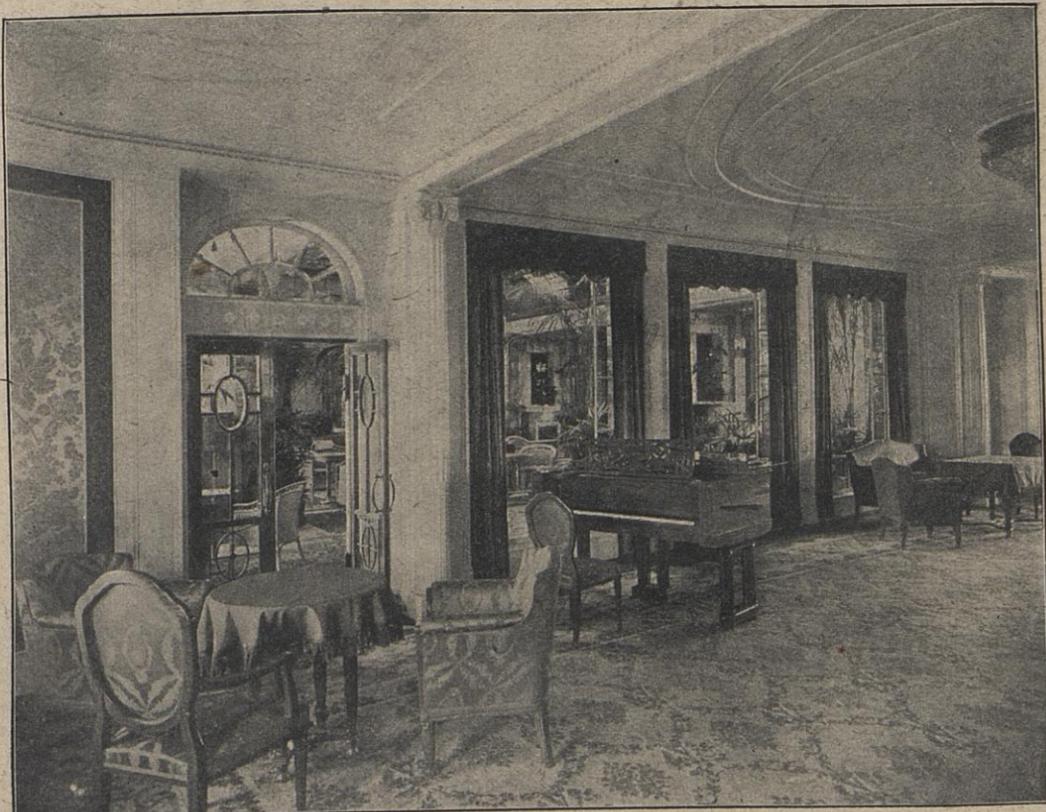
Als Hilfskreuzer sank im Herbst 1914 an der argentinischen Küste der Dampfer der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft „Kap Trafalgar“. Kürzlich ist das Ersatzschiff der Gesellschaft mit dem Namen „Kap Polonio“ fertig geworden. Es ist ein Dreischrauben-Schnelldampfer von 21,500 Tonnen, auf der Werft von Blohm & Voß in Hamburg erbaut. Auch die anderen deutschen Schiffahrtsgesellschaften sind trotz des Krieges mit ungeminderter Kraft an der Vermehrung der Flotte tätig. So baut die Ham-

burg-Amerika-Linie gegenwärtig den „Bismarck“, das größte Schiff der Welt mit 56,000 Tonnen, das Turbinenschiff „Tirpitz“ von 32,000 Tonnen und drei andere

Schiffe von je 22,000 Tonnen. Der Norddeutsche Lloyd baut zwei Schnelldampfer von je 35,000 Tonnen, „Columbia“ und „Hindenburg“, neben anderen Großschiffen. Auf der Tecklenborgwerft sind zwei Riesenfrachtdampfer von je 17,000 Tonnen für den Panamakanal fertiggestellt. Weiter wurden seit Kriegsausbruch noch mehr als ein halbes Dutzend große Ozeandampfer in Deutschland gebaut.



General v. Wachs †, der Leiter der militärischen Jugendvorbereitung für die Provinz Brandenburg.



Auf dem neuen deutschen Riesendampfer, der in der Kriegszeit gebaut worden ist: Musiksalon auf dem 21,500-T.-Dampfer „Cap Polonio“ der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Phot. Koppmann.



Geh.-Rat Prof. A. Fränkel †, der hervorragende Diagnostiker und Direktor des Berliner Urban-Krankenhauses.