

Waldenburger



Wochenblatt.

Erscheint täglich mit Ausnahme der Tage nach Sonn- und Feiertagen. Der vierteljährliche Bezugspreis frei ins Haus beträgt 1 Mk. 70 Pf., bei Zustellung durch den Briefträger tritt hierzu noch das Bestellgeld.

Fernsprecher Nr. 3.

Inseratannahme bis spätestens mittags 12 Uhr. — Preis der ein-spaltigen Zeitzeile für Inserenten aus Stadt u. Kreis Waldenburg 20 Pf., von auswärts 25, Vermietungen, Stellengehuch 15, Reklamezeit 50 Pf.

Täglich erscheinende Zeitung für den Waldenburger Industriebezirk und seine Nachbarbezirke.

Publikationsorgan der städtischen Behörden von Waldenburg, sowie der Amts- und Gemeindevorstände von Ober Waldenburg, Dittersbach, Nieder Herrndorf, Seitendorf, Reußendorf, Dittmannsdorf, Lehmwasser, Bärengrund, Neu- und Altbain und Langwallteradorf.

Verantwortlich für die Schriftleitung: Oskar Dietrich in Waldenburg. — Druck und Verlag von Ferdinand Domel's Erben in Waldenburg.

Französische Stellungen am Courieres- u. am Fosseswalde gestürmt

6 Offiziere, 572 Mann gefangen, 16 Maschinen-, 25 Schnelladegewehre erbeutet.

47 Schiffe mit 91000 Br.-R.-To. versenkt.

Der Brief Zimmermanns an den deutschen Gesandten in Mexiko.

Der Krieg zur See.

47 Schiffe versenkt.

BB. Berlin, 3. März. (Amtlich.) Neuerdings wurden von unseren Unterseebooten 21 Dampfer, 10 Segler und 16 Fischerfahrzeuge mit insgesamt 91 000 Brutto-Register-Tonnen versenkt.

Der Ehe des Admiralsstabes der Marine.

Versenkt und überfällig.

BB. Rotterdam, 5. März. Die englischen Dampfer „Sunisman“, 7460 Brutto-Register-Tonnen, „Clan Barclay“, 5858 Brutto-Register-Tonnen, „Jolio“, 4000 Tonnen, „Donghurst“, 3053 Tonnen, der französische Dampfer „Glor“, 603 Tonnen, die Bark „Lamentire“, 726 Tonnen, das Bollschiff „Sabaja“, 2589 Tonnen, der Schoner „Marie Joseph“, 192 Tonnen, ebenso 11 französische Fischtatter und zwei Fischdampfer wurden versenkt.

Der englische Dampfer „Clearfield“, 4220 Tonnen, sowie der Schoner „Susan E. Inosen“ sind als überfällig gemeldet.

Weshalb „Orleans“ und „Rocheester“ den Hafen erreichten.

Gang, 3. März. Der englischen Presse ist es offenbar sehr unangenehm, daß die beiden amerikanischen Dampfer „Orleans“ und „Rocheester“ auf ihrer Versuchsfahrt nicht versenkt worden sind, und den Engländern scheint jetzt ein Licht darüber aufzugehen, daß die Torpedierung der beiden Dampfer wahrscheinlich aus politischen Gründen unterblieben ist.

Eine sehr unangenehme Statistik.

BB. Bern, 4. März. Das Marineministerium in Paris veröffentlicht eine Note, in der es heißt, die Erfahrung habe gezeigt, daß die Verurteilung der Namen der versenkten Schiffe große Unannehmlichkeiten zur Folge habe. Das Marineministerium habe deshalb die Veröffentlichung einzustellen und jede Woche eine Aufstellung des Ergebnisses des U-Bootkrieges während der Vorwoche bekanntzugeben. Die Aufstellung werde die Zahl der versenkten Schiffe der verschiedenen Kategorien anführen.

Bier Wochen U-Boot-Krieg.

Amsterdam, 3. März. Die Versicherungsfirma Blom und van der Aa verzehlet die 28. Liste der durch den Krieg hervorgerufenen Verluste der Kaufschiffe. Die Liste läuft vom 18. Januar bis zum 15. Februar 1917 und gibt 118 englische, 8 französische, 6 russische, 2 belgische, 2 portugiesische, 41 norwegische, 11 dänische, 5 schwedische, 9 spanische, 4 amerikanische, 9 niederländische, 1 japanisches, 1 peruanisches und 8 Schiffe von unbekannter Nationalität als versenkt an. (Die Liste ist notgedrungen unvollständig, legt aber auch in dieser Form schon bereicheres Zeugnis für die Wirkungen des Raubbootkriegs ab.)

Weitere wirtschaftliche Schäden für Brasilien.

BB. Bern, 4. März. Wie „Temps“ aus Rio de Janeiro meldet, erklärte der Präsident des Staates Pêre de Janeiro, Pécanha, in einem Rundschreiben an Londoner Bankiers, daß die englischen Einfuhrbeschränkungen für Kaffee, Kakao usw. für das Wirtschaften Brasiliens angeht, der infolge der Blockade der Älteren gegen die Mittelmächte bereits bestehenden großen Schwierigkeiten noch eine weitere

Schädigung bedeuteten. Durch die Beeinträchtigung der brasilianischen Ausfuhr könne die ganze Finanzlage des Landes in Frage gestellt werden. Der Präsident hofft deshalb, die englische Regierung werde Entgegenkommen zeigen.

Erfolgreicher Kampf gegen eine U-Boot-Falle.

BB. Berlin, 4. März. Ueber das in der amtlichen Veröffentlichung des Admiralsstabes vom 2. März gemeldete Zusammentreffen eines unserer U-Boote mit einem als U-Bootfalle hergerichteten Tankdampfer und über den Kampf des U-Bootes mit einem U-Bootjäger der „Foglobe“-Klasse werden nachstehende Einzelheiten bekannt:

Das U-Boot sichtete am 22. Februar gegen 2 Uhr nachmittags an der irischen Südküste einen Tankdampfer von zirka 3000 Brutto-Register-Tonnen. Als der Dampfer unter Artilleriefener genommen wurde, stoppte er und ließ Dampf ab, worauf die Besatzung in zwei Booten das Schiff verließ. Das U-Boot tauchte und ging unter Wasser an den Dampfer, bei dem zunächst keine Bewaffnung zu erkennen war, heran. Als die Boote sich etwa 1000 Meter von dem Dampfer entfernt hatten, tauchte das U-Boot so auf, daß sich diese zwischen ihm und dem Dampfer befanden. Die Schiffsbote waren bestrebt, von dem U-Boot wegzurudern. Wählich eröffnete der Dampfer das Feuer aus vier Geschützen, wobei das sofort wegtauchende Boot einige Treffer erhielt. Außerdem wurden aus den Schiffsböten des Dampfers zwei Wasserbomben geworfen, die im Verein mit den vorerwähnten Treffern Beschädigungen und Störungen an einigen wichtigen Apparaten auf dem U-Boote zur Folge hatten. Infolge der entstandenen Havarien war es dem Boot nicht möglich, sich auf die Dauer unter Wasser zu halten. Es tauchte deshalb kurz nach 3 Uhr wieder auf. Die Geschütze des U-Bootes wurden sofort besetzt.

Die U-Bootfalle, die zu diesem Zeitpunkt etwa 2500 Meter entfernt war, eröffnete erneut das Feuer. Die Geschosshautschläge lagen rings um das U-Boot herum. Das Feuer wurde sofort erwidert. Als die Entfernung zwischen U-Boot und der Falle 5000 Meter betrug, kam an der Steuerbordseite des U-Bootes ein feindlicher Zerstörer in Sicht, welcher auf 8000 Meter in das Gesicht einoriff. Der Zerstörer, welcher als zur „Foglobe“-Klasse gehörig erkannt wurde, begann bald den Geschosshautschläge des U-Bootes auszuweichen, erhielt zwei Treffer und vergrößerte die Entfernung. Während des Gefechtes gelang es, den Kommandoturm des U-Bootes abzuschießen und allmählich die Geschützfürungen zu beseitigen. Verfolgt von dem Zerstörer, ließ das U-Boot mit südlichem Kurs von der irischen Südküste ab, während der Tankdampfer allmählich aus Sicht kam. Dank der vorgenommenen Reparaturen war das U-Boot wieder imstande, nordwärts tauchen zu können. Nachdem eine Zeit lang der Verfolger infolge zu großer Entfernung das Feuer eingestellt hatte, eröffnete er, auf 7000 Meter herangekommen, es kurz vor Sonnenuntergang wieder. Bei der Gegenwirkung erzielte das U-Boot einen weiteren Treffer auf den Zerstörer. Darauf drehte dieser ab und kam 8 Uhr nachmittags mit einbrechender Dunkelheit aus Sicht. Das Boot hat dann den Heimmarsch angetreten und ist unbelästigt in seinem Stützpunkt zu kurzer Wiederinstandsetzung eingetroffen.

Die Haltung der Nordamerikanischen Union.

BB. Washington, 3. März. (Reuter.) Im Senat beantragte Stone, der Vorsitzende der Kommission für auswärtige Angelegenheiten, in dessen Heimatstaat Missouri viele Deutsche anässig sind, ein Amendement gegen die Bewaffnung von Handelsschiffen.

BB. Washington, 4. März. (Reuter.) Im Senat fragte Senator Brandegee, ob die Amerikaner noch weiter ruhig zusehen würden und sich von dem deutschen Ungehörigen rücksichtslos zertampeln lassen wollen. Der Krieg sei sicher, falls amerikanische Handelsschiffe deutschen U-Booten im Sperrgebiet begegneten. Inwiefern bestesse bereits seit dem 1. Februar, als Deutschland den Krieg an die ganze Welt erklärt habe, ein Kriegszustand. Die Vereinigten Staaten hätten über die Frage der Lösung auf hoher See schon zulange Worte gemacht. Der Kongreß müsse der Frage mit Mannlichkeit und ohne Zweideutigkeiten und Ausreden ins Auge sehen.

Die Flotten der neutralen Staaten.

Amerikanische Kriegskredite.

BB. Washington, 3. März. (Reuter.) Der Senat hat die Vorlage angenommen, die 150 Millionen Dollar Bonds für den Aushilfsfonds, 115 Millionen für den Präsidenten zur Beschleunigung des Schiffsbauens und 35 Millionen für Vermehrung der Unterseeboote vorlegt.

Spanien verkauft Schiffe.

Bern, 3. März. Laut „Temps“ melden die Madrider Blätter, daß heute ein Erlaß veröffentlicht wird, der den Verkauf von spanischen Handelsschiffen an Ausländer gestattet. Für den Verkauf gelten gewisse Einschränkungen. So dürfen nur Schiffe abgegeben werden, die keine Ueberseefahrten machen können.

Eine Schweizer Handelsflotte.

BB. Bern, 3. März. Wie die Blätter melden, ist die Bildung einer Schweizerischen Kriegesgesellschaft für Schaffung einer Schweizerischen Handelsflotte beschlossene Sache.

Von den Fronten.

Der Meeresbericht vom 4. März.

BB. Großes Hauptquartier, 4. März, vormittags.

Westlicher Kriegsschauplatz.

Dunkiges Wetter hielt fast durchweg die Gesichtstätigkeit in mäßigen Grenzen. An mehreren Stellen waren eigene Unternehmungen erfolgreich. Bei Ghilly (zwischen Somme und Aisne) wurden 18 Engländer, an der Straße Glain—Verdun über 100 Franzosen, beiderseits Dollar (Ober-Eisak) 37 Franzosen gefangen eingebracht.

Oestlicher Kriegsschauplatz.

Keine Kampfhandlungen von Belang; noch immer starke Kälte.

Mazedonische Front

Die Lage ist unverändert.

Der Erste Generalquartiermeister. Ludendorff.

Westen.

An Somme und Maas rege Gefechtsstätigkeit.

BB. Berlin, 4. März, abends. In den Morgenstunden rege Gefechtsstätigkeit nördlich der Somme und auf dem Ostufer der Maas, zahlreiche Luftkämpfe.

Aus den letzten Kampftagen.

Berlin, 3. März. Im Westen wurden zahlreiche Patrouillen-Unternehmungen unfruchtbar und läßt ausge-

Rastenberg Besitzer der reichen Grasschaft Lehn-

dorf und dieses herrlichen Schlosses geworden. Prinz Herbert war der einzige Erbe des Fürsten, und als solchem würden ihm einst nicht nur die Lehnndorf'schen Güter gehören, sondern er würde später auch Herr über die in Oesterreich gelegenen fürstlichen Besitzungen seines Vaters sein.

Fürst Rastenberg lebte schon seit Jahren fast ausschließlich auf Schloß Lehnndorf. Er ging nur jedes Jahr einige Wochen nach Rastenberg, um dort nach dem Rechten zu sehen. Bei dieser Gelegenheit zeigte er sich dann jedesmal in Wien bei Hofe, wo er stets mit Auszeichnung aufgenommen wurde. Hatte er dann seine gesellschaftlichen Verpflichtungen erfüllt, so kehrte er stets wieder nach dem herrlich im Walde gelegenen Schloß Lehnndorf zurück.

Seit fünf Jahren war Fürst Rastenberg verwitwet. Seine Gemahlin, eine zarte Erscheinung, war sehr rasch an einer Lungenentzündung gestorben, die sie sich in Wien nach einem Hofball zugezogen hatte.

Auch Prinz Herbert war von Geburt an ein sehr zartes, anfälliges Kind gewesen, dessen Gesundheit dem Fürsten stets große Sorge gemacht hatte. Als er im zehnten Lebensjahre stand — damals war die Fürstin bereits nicht mehr am Leben — begann Prinz Herbert zu kränkeln. Ohne daß man den Sitz des Leidens ergründen konnte, wurde er von Woche zu Woche matter und kraftloser. Die Aerzte waren ratlos, und Fürst Botho von Rastenberg lebte in fortgesetzter Besorgnis, seinen Sohn und Erben zu verlieren.

Auf den Rat eines Freundes berief er den berühmten Professor Bernd an das Krankenlager seines Sohnes. Die anderen Aerzte zuckten die Achseln. Professor Bernd war zwar ein hervorragender Chirurg, aber was sollte er in diesem Falle helfen können?

Trotz solcher Zweifel ließ sich Fürst Rastenberg nicht beirren. Auch er hatte freilich nicht viel Hoffnung gehabt, aber er wollte nichts unversucht lassen.

Professor Bernd kam aus der herzoglichen Residenz nach Lehnndorf und brachte gleichzeitig eine Krankenpflegerin mit, Schwester Maria.

Ihr vertraute er die Pflege und Beobachtung des Prinzen für die ersten Tage an, bis er in der Lage war, seine Diagnose mit Sicherheit zu stellen. Schwester Maria arbeitete schon längere Zeit in seiner Klinik, und er wußte, daß er sich unbedingt auf sie verlassen konnte.

So war Schwester Maria nach Schloß Lehnndorf gekommen.

Nach acht Tagen erklärte Professor Bernd, daß nur ein Prinz Herbert am Leben erhalten und ihm die volle Gesundheit wiedergeben könnte — eine Bluttransfusion.

Fürst Botho von Rastenberg hatte unbedingt Vertrauen zu Professor Bernd. Sofort er-

klärte er sich bereit, sich selbst für diese Operation zur Verfügung zu stellen. Aber nach kurzem Ueberlegen schüttelte der Professor den Kopf. Er brauchte einen jugendlichen, lebenskräftigen Organismus.

Da sagte Schwester Maria:

„Ich bin jung und kräftig und gern bereit, mich für die Operation zur Verfügung zu stellen.“

Der Professor musterte die jugendkräftige Gestalt der Schwester.

„Wollen Sie es wirklich tun, Schwester Maria?“ fragte er.

„Ja, Herr Professor.“

„Es ist aber nicht ohne Gefahr für Sie.“

„Wenn ich nur helfen kann, ich fürchte mich nicht.“

„Gut, Schwester, ich bin einverstanden — die Erlaubnis des Fürsten vorausgesetzt.“

Die Bluttransfusion wurde kurze Zeit darauf vorgenommen und war glänzend gelungen. Prinz Herbert war durch Schwester Marias Opfermut gerettet worden!

Zwei Jahre waren seit dieser Operation verfloßen; Prinz Herbert war ein kräftiger, gesunder Knabe geworden, der sich mit jedem Atemzuge des neugeschenkten Lebens freute. Schwester Maria wurde, nachdem sie sich nach der Operation von dem Blutverlust erholt hatte, die Pflege des jungen Prinzen übergeben, da es Fürst Rastenberg dringend gewünscht hatte.

Voll Hingebung, jeden Dank zurückweisend, pflegte sie den Prinzen, und dieser hing bald mit rührender Liebe an der schönen, sankten Freundin, die ihn so unermüdet umsorgte. Und als er dann endlich das Bett verlassen konnte, wollte er nichts davon hören, daß Schwester Maria wieder von ihm aing.

Fürst Rastenberg selbst wünschte seinen Sohn auch fernerhin der Obhut der bewährten Pflegerin anzuvertrauen, die ja für seinen Sohn mehr als Pflegerin geworden war und an dem verworsten Knaben wirklich Mutterstelle vertret.

„Du und ich, wir gehören zusammen! Du bist mir eine zweite Mutter geworden, und Du darfst nie wieder fortgehen von mir“, hatte der junge Prinz damals gesagt, und über das schöne Gesicht seiner Pflegerin war ein halb wehmütiges, halb glückliches Lächeln gealitten.

Dies Lächeln lag auch jetzt auf ihrem Gesicht, als sie am Fenster ihres Zimmers stand und in den alten Schloßpark hinaussah, über dem der Mond stand. Aber dies Lächeln ver schwand und mochte einem traurigen, wehen Ausdruck Platz. Wie ein tiefes, namenloses Leid lag es jetzt auf ihren Zügen und ihre Augen blickten müde wie nach schweren inneren Kämpfen.

Ein tiefer Seufzer hob ihre Brust.

„Ich muß fort — ich darf nicht länger hierbleiben“, sagte sie vor sich hin. Und in einem Sessel sinkend, barg sie das Gesicht in den Händen und weinte leise vor sich hin.

Sie gedachte der Vergangenheit, die ihr so vieles schuldig geblieben war und ihr auch das genommen hatte, was sie als Glück empfunden und besessen hatte. Sie dachte daran, wie sie mit müder, wunder Seele, eine Schiffbrüchige im doppelten Sinne des Wortes, zu Professor Bernd gekommen war, nur noch mit dem einzigen Bestreben, ihr Leben dem Dienste der Kranken und Elenden zu weihen.

Langsam hatte sie dann den Frieden wiedergefunden, hatte Vergessen gesucht in eifriger Pflichterfüllung.

Und dann kam sie nach Lehnndorf.

Neben der mütterlichen Liebe zu Prinz Herbert zog da langsam ein ungewolltes und doch so mächtiges Gefühl in ihre Seele. Am täglichen Verkehr mit Fürst Botho von Rastenberg lernte sie diesen zuerst verehren in seiner echt menschlichen Güte und seiner vornehmen, geschäftigen Art. Seine aufopfernde Liebe für seinen Sohn rührte sie, seine ritterliche Gesinnung bestrickte sie. Und so sehr sie sich dagegen wehrte — eines Tages erkannte sie, daß sie den Fürsten liebe.

(Fortsetzung folgt.)

Zur Vorgeschichte des Unterseebootes.

Von M. Krasta.

(Nachdruck verboten.)

In Gegenwart Kaiser Karl V. wurde von zwei Griechen in Cadix der Beweis erbracht, daß Menschen mit Hilfe der Taucherglocke unter Wasser leben und atmen können. Damit war der Weg bereitet, den Kampf zur See nicht nur über dem Wasser, sondern auch unter demselben zu führen und naturgemäß waren es die Engländer als Beherrscher des Weltmeeres, welche als erste danach trachteten, diese Idee in die Wirklichkeit umzusetzen.

Das erste Unterseeboot dürfte im Jahre 1774 von Day gebaut worden sein. Der erste praktische Versuch bei Plymouth fiel unglücklich aus. Das Schiff versank und sein Erbauer fand den Tod in den Fluten. Das hinderte die anderen Erfinder nicht, in ihren Versuchen fortzufahren. Nur wenige Zeit später erprobte Amerikaner Bushnell ein Unterseeboot, welches deshalb interessant ist, weil es für Kriegszwecke dienen sollte. Der Erfinder wollte es benutzen, um von unten her einen Sprengkörper an den Boden des unterfahrenen feindlichen Kriegsschiffes zu befestigen und dieses so in die Luft zu sprengen. Das Fahrzeug hatte nur einen kleinen Umfang, sollte in primitiver Weise durch Ruder fortbewegt werden, zeigte aber insofern ein Verständnis für die drohenden Gefahren, als neben dem zum Tauchen nötigen Wasserballast Gewichte an der Außenseite des Bootes gedacht waren, die von innen her losgelöst werden konnten, um so im Falle des Untergehens das Fahrzeug wieder an die Oberfläche schmeißen zu lassen. Es ist begreiflich, daß die Versuche die gewünschten Resultate nicht ergaben und die Erfindung bald wieder vergessen wurde.

Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, daß ungefähr um die gleiche Zeit (1788) mit vollem Erfolge die

Taucherglocke zum Bogen submariner Minen von den Engländern Halley und Smeaton verwendet wurde.

Aber auch der Erfinder des Dampfbootes, Robert Fulton, beschäftigte sich mit dem Gedanken des Unterseebootes. Die treibende Kraft war ein Rad, welches von Menschenhänden in Bewegung gesetzt wurde. Auch dachte er schon daran, zur Verlängerung des Unterwasseranfehthaltes komprimierte Luft anzuwenden. In Frankreich, wo er bekanntlich sein erstes Dampfboot auf der Seine hatte laufen lassen, fand er keine Unterstützung für seine kühne Idee. Er wandte sich nach England und der Entwurf kam zur Ausführung. Aber die Probefahrten auf der Themse ergaben ein so kümmerliches Resultat, daß der Gedanke wieder fallen gelassen wurde.

Doch immer wieder tauchte die Idee des U-Bootes von neuem auf und mit dem Fortschreiten der Technik kam es zum Bau von Fahrzeugen, die, wenn sie auch ihren Zweck noch nicht erfüllten, doch schon den Stempel des Brauchbaren trugen und damit den Keim zur weiteren Entwicklung legten. 1882 wurde in Frankreich ein U-Boot konstruiert, bei welchem die Triebkraft statt der Menschenhände komprimierte Luft war. Zum ersten Male kam hier die Schiffschraube in Verwendung und zwar gleich in doppelter Form. Neben der gewöhnlichen zur Fortbewegung dienenden Schraube befand sich eine zweite wagerechte auf dem oberen Teile des Schiffes, welche das Auf- und Absteigen bewirken sollte. Auch diese Konstruktion versagte in der Praxis.

Immerhin war der Gedanke des U-Bootes bereits so gefestigt, daß im amerikanischen Bürgerkrieg herartige Fahrzeuge zur Verwendung kamen. Die Resultate waren meist sehr unglücklich. Die Boote sanken und die Mannschaft fand den Tod.

Die Einführung der Elektrizität als treibende Kraft schenkte dem Unterseeboot der Erfüllung nahe zu bringen. Wieder waren es England und Amerika, welche sich an das Problem heranmachten. Es sind seitdem fast dreißig Jahre verfloßen.

Ueber ein im März 1886 von Babbington in Liverpool gebautes Fahrzeug schreibt eine damalige Zeitschrift:

„Der Porpoise — das war der Name des U-Bootes — wird als das erste praktisch durch Elektrizität getriebene Schiff bezeichnet. Das Boot ist 37 Fuß lang, hat sechs Fuß im Durchmesser, verjüngt sich nach beiden Enden zu, hat ein Türmchen und eine wasserdicke Klappe. Wasserballast dient zum Unterbauchen des Schiffes bis unmittelbar unter die Oberfläche; die vollständige Untertauchung dagegen bewirken seitliche Gewichte, während selbsttätige horizontale Ruder hinten angebracht sind und das Schiff horizontal halten. Inoventlich wird der Porpoise mit einem neuen elektrischen Motor versehen und es werden an demselben Einrichtungen zur Anbringung zweier Lokomotivpedalos getroffen, welche in Klauen hängen, die von innen geöffnet werden können, den Torpedo lösen und ihm gleichzeitig seine Richtung erteilen. Auf beiden Enden des Bootes befinden sich große Compartements zur Aufnahme von komprimierter Luft. Vier Mann haben sich drei Stunden lang im Innern des Fahrzeuges aufgehalten, ohne die geringste Unbequemlichkeit zu empfinden.“

Das erscheint uns heute, wo deutsche Unterseeboote das Weltmeer beherrschen und im Bismarck den Schrecken der Schifffahrt bilden, freilich lächerlich, aber dennoch blühte es für die damalige Zeit schon einen Rekord: vier Mann, die drei Stunden ohne Unbequemlichkeit unter Wasser blieben.“ Und diese Zeit liegt erst 30 Jahre zurück.

Kast gleichzeitig baute die Barrrow Ship Building Company ein von Nordenflet konstruirtes hundert Fuß langes Unterseeboot, welches drei Menschen sechs Stunden lang unter Wasser zu halten vermochte und angeblich 18 Knoten lief.

Die Tätigkeit auf dem Gebiete des Unterseebootbaues war damals überhaupt recht roge. Interessant ist, daß