

# DIE GEFAHR DER SEEMINEN...



Eine an der belgischen Küste angeschwemmte Mine.

Die Erfindung der Seemine führt zurück ins Jahr 1800. Als Kriegswaffe scheint sie jedoch erst im amerikanischen Bürgerkrieg (1861—65) gebraucht worden zu sein. Eine nennenswerte Rolle spielte sie eigentlich erst bei der Belagerung von Port-Arthur, 40 Jahre später, um dann im Weltkrieg eine außer-gewöhnliche Bedeutung zu erlangen, während sie im gegenwärtigen Krieg wahrscheinlich noch größeren Wert haben wird.

Man unterscheidet treibende Minen, die jedoch wenig gebraucht werden, weil sie auch für den Minenleger gefährlich sind, und Senkminen, die auf dem Meeresboden verankert werden. Eine Mine besteht aus einer kugelförmigen Metallhülle, in welcher sich eine große Menge Sprengstoff befindet, und einer Zündkapsel, während nach außen verschiedene hohle Kapseln — eine Art Fühlhörner — angebracht sind, die galvanische Elemente in Glasröhren mit Chromsäure enthalten. Stößt nun ein Schiff gegen diese Fühler, dann bricht die Glasröhre ent-

zwei, deren Inhalt in das Element läuft und einen elektrischen Strom auslöst. Dieser bringt den Sprengstoff zur Explosion; dies alles geschieht sehr rasch, und das Schiff wird beinahe stets in den Grund gebohrt.

Bedingungen sind: einwandfreie Zündung sowie eine Verankerung, die jedem Unwetter standhält, und endlich der richtige Abstand von der Wasseroberfläche. Sie soll vom Flugzeug aus nicht sichtbar sein, jedoch auch nicht zu tief schwimmen, da sonst das Schiff darüber gleitet; Ebbe und Flut stören oft die Berechnung, besonders für Minen in der Nähe der Küste. Diese Art Minen wird übrigens oft durch eine elektrische Leitung vom Strand aus im richtigen Augenblick zur Explosion gebracht, ist deswegen nachts wieder unwirksam.

Außer der Stahlhülle sind die eisernen Kabel und die Anker wichtige Bestandteile

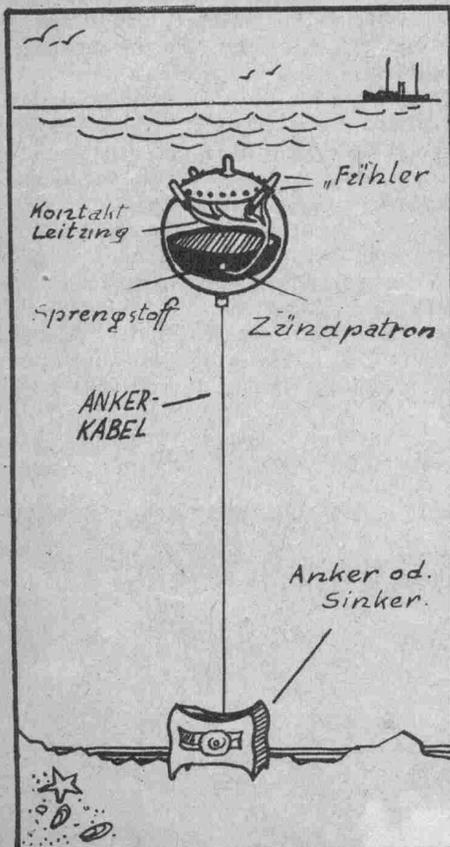
der Seemine. Das Kabel verbindet Anker und Mine und regelt deren Abstand vom Wasserspiegel. Die im Weltkrieg von Deutschland verwandte Karbonitmine war vor dem Krieg England angeboten, aber dort als zu kostspielig abgewiesen worden. England wählte leider eine kleinere Mine, die den vierten Teil kostete, aber viel schlechter funktionierte, was England zum Nachteil gereichte. Der besondere Unterschied zwischen beiden Minen bestand in der Art der Verankerung. Die Engländer brachten die Mine in die gewünschte Tiefe und ließen dann den Anker fallen. Wenn dieser den Boden erreichte, wurde er durch eine Vorrichtung festgehakt.

Die deutsche Mine wurde einfach sinken gelassen, Mine, Kabel und Anker. Auf dem Seeboden hielt ein Saugpfropfen die eigentliche Mine eine zeitlang, genügend, um den Minenleger in Sicherheit zu bringen. War dann der Pfropfen geschmolzen, so kam die Mine nach oben. Beim neuesten englischen Modell der Firma Vickers Armstrong läßt man erst ein Gewicht niedersinken auf die gewünschte Tiefe, während bei den sog. Tiefenminen, gegen Tauchboote Antennen, die an Kabeln über der Mine treiben, den Kontakt zustande bringen.

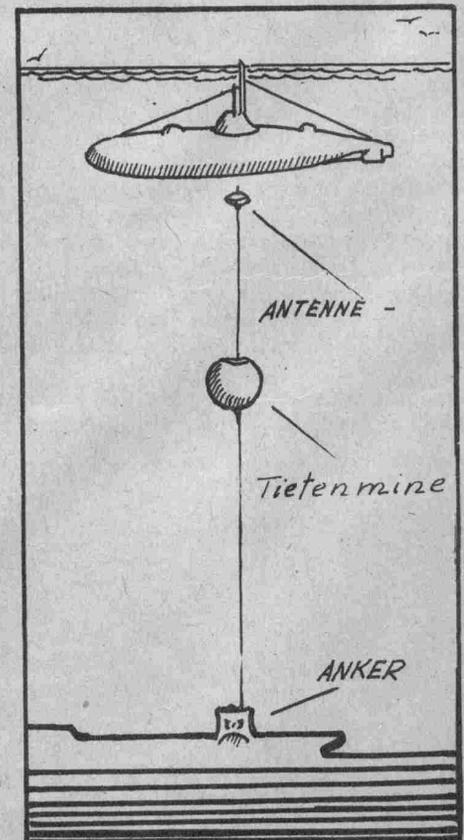
Der internationale Gerichtshof vom Haag hat für den Weltkrieg eine Konvention geschaffen, welche bestimmt, daß Seeminen ausschließlich in den territorialen Gewässern gelegt werden dürfen. Doch bereits in den ersten Stunden des Krieges wurde die Bestimmung übertreten; das offene Meer wurde damit übersät.

Eine Forderung, die immer mehr gestellt wird, ist, daß Minen, die sich von der Verankerung losreißen, automatisch gefahrlos werden; aber das ist nicht immer der Fall und es wird auch nicht darauf geachtet. So hat manche Mine schon ein Schiff der eigenen Partei versenkt.

Eine einzige Minenlinie scheint für die Absperrung gegen feindliche Schiffe nicht zu genügen. Man legt deshalb verschiedene Linien im Zick-Zack. Speziell konstruierte Maschinen garantieren für die richtige Lagerung, was für die spätere Weg-räumung nach Friedensschluß wichtig ist. Im Anfang wurden die Minen durch gewöhnliche Schiffe gelegt, die meist als Kauffahrteischiffe kamuliert waren. Später bediente man sich spezieller Minenleger-tauchboote. Diese haben verschiedene Roh-re, aus welchen durch Preßluft die Minen gestoßen werden. Ein deutsches U-Boot des Jahres 1917 konnte 36 Minen mitführen. Das deutsche Schiff „Wolf“ durchbrach im selben Jahr den Kordon der englischen Patrouillier-schiffe mit 458 Minen in seinem Laderaum und durchfuhr 15 Monate lang ungehindert die Meere: am Kap vorbei durch den Indischen Ozean nach Süd-Australien, Neu-Seeland u. den Fidji-Inseln, auf der Rück-fahrt längs Neu-Guinea, Nied. Ostindien, umfuhr nochmals das Kap und erreichte den Kattegat. Auf allen



Die am meisten gebrauchte Minenart, die durch Verankerung in einem gewünschten Abstand unter der Oberfläche gehalten wird.



Eine durch die britische Admiralität viel gebrauchte Tiefmine mit Antenne. Diese Mine ist vor allem gegen U-Boote gerichtet.