

20. 5. 1916

Stadtbücherei
Eibitz

Deutschland zur See

Illustrierte  Wochenschrift

Zeitschrift des Eingetr. Vereins „Marinedant“, Berlin S 42, Oranienstr. 140/42
Amtsblatt der Reichsmarinestiftung

Herausgeber: Hermann Kirchhoff, Vize-Admiral a. D.



Ein „Wolfschiff“

Unter dem Namen „Wolfschiff“ sind die dreimastigen Segelschiffe gemeint. Unter einem „Wolfschiff“ versteht man ein Segelschiff mit 3 bedeckten Masten, d. h. an jedem Mast befindet sich 2 Mastsegel (Segel an Mastköpfen).

~~VERLEHRE
W. KIRCHHOFF
VERLAG~~

Chronik des Seekriegs

29. März 1916



Obst. Bruno Schöblen, der Kommandant der „U-10“

Wir haben eine richtige Flottenwoche hinter uns. Zwar die große Seeschlacht, von der die Engländer im Anfang des Krieges jafehlten, aber uns bis dato nicht anbieten wagten, ist nicht geschlagen worden. Sie wird wohl auch nicht geschlagen werden, so sehr sie von unseren blauen Jungen erfohrt wird. Aus dem einfachen Grunde nicht, weil die Engländer sich mit ihrer Schlachtflotte nicht aus dem Hafen wagen. Nur englische Hilfskreuzer und Zerstörer riskieren gelegentlich einen

kleinen Vorstoß aus dem rein englischen Gewässern und holen sich dabei mit ziemlicher Regelmäßigkeit ihre Schlappe. Und mit derartigen kleineren Einheiten haben in der letzten Woche ein paar scharfe Zusammenstöße stattgefunden, bei welchen unsere Marine ehrenvoll abschnitt. Auch ein englischer Fliegerangriff auf eine Offizierskaserne in Schleswig-Holstein wurde verlustlos abgewehrt und verheerende feindliche Flugzeuge mußten daran glauben.

In den letzten Wochen wurden verschiedentlich Beförderungen laut, doch wie das Allergewichtigste, das uns unsere U-Bootsflotte beschafft hat, nicht rücksichtslos genug einsetzen, und diese Beförderung verachtete sich sogar zu verschiedenen Anträgen im Reichstag. Die Berichte der letzten

Woche über die Tätigkeit unserer U-Boote können uns wohl darüber beruhigen. Unsere jüngste und erfolgreichste Waffe scheint sogar sehr merkwürdig am Werk zu sein. Einen eigenartigen Fall bildet der Untergang des holländischen Passagierdampfers „Zubantia“, und es sieht ganz so aus, als ob hier echt englische Vertriebe ihre schmerzlichen Finger im Spiele hätte, um einen Konflikt zwischen Deutschland und den Niederlanden herbeizuführen. Einen derartigen Zusammenstoß scheint man auch in einschlägigen Kreisen zu ahnen.

So schreibt der „Meutze Courant“ in einem Leitartikel:

„Wenn die nähere Untersuchung der Regierung ergibt, daß die „Zubantia“ torpediert worden ist, dann wird sie auch gegen den Täter auftreten müssen. Sie wird sich an die beiden Regierungen, die in diesem Falle in Betracht kommen, die deutsche

und die englische, wenden und veruchen müssen, daß man sie in die Lage versetze, alle Gründe und Beweise zu erfahren, auf Grund deren die beiden Regierungen die Tat ableugnen. Die holländische Regierung kann das tun, ohne sich der Verantwortung auszuweichen, einfach auf die bereits abgeworfenen Beförderungen zu verweisen zu werden. Wenn sich Holland an beide Parteien wendet, so ist von vornherein der Verdacht vermindert, daß Mißtrauen nach einer Seite hin besteht. Die Wahrscheinlichkeit einer Abweisung

ist sehr klein. Es muß jeder Regierung, die sich ihrer Sache sicher fühlt, daran gelegen sein, die Richtigkeit ihrer Erklärung dort zu erweitern, wo sie vorher auf Zweifel und Mißtrauen stieß. Bei Deutschland liegt außerdem ein Präzedenzfall vor, denn die deutsche Regierung hatte zum Beweise der Richtigkeit ihrer Versicherung in der „Arabic“-Frage der amerikanischen Regierung verifizierte Zeugenaussagen des Kapitän und der Besatzung des Unterbootes 27 zur Verfügung gestellt. Etliche man aber bei einer der



Die Preis-Mannschaft der „U-10“ auf der „Appam“ in Newport-News

beiden Parteien auf eine Weigerung, während die andere die gewünschte Sicherheit gibt, so könnte man mit Recht daraus Schlüsse ziehen.“

Zufolge ist jedenfalls, daß die deutsche Regierung in aller Offenheit und ohne zweideutige Ausdrücke erklären konnte, daß nach der sofort angefallenen amtlichen Untersuchung weder ein deutsches Unterboot, noch eine deutsche Mine als Ursache für den Unglücksfall in Frage kommen können. Im Gegensatz dazu sang die englische Erklärung sehr gemunden und ließ allerlei Hinter-



Die Offiziere der „U-10“

lärchen offen. Es bleibt nun noch die Möglichkeit, daß es sich um eine losgerissene englische Mine handelt, wie sie ja massenhaft an der holländischen Küste angetrieben werden. Es wäre jedenfalls erfreulich, wenn die eingeleitete Untersuchung des gesunkenen Schiffes durch Taucher Licht in die Sache bringen würde.

Besonderes Entsetzen haben die jüngsten deutschen U-Boot-Erfolge im Kanal in Frankreich erregt. Wenn man bedenkt, daß die Verkehrslande in den französischen Häfen fast immer unbehelligt werden, so ist das verhängnisvoll. Wie über die Schiffe berichtet wird, verfrachtet in 24 Jahre wegen der Zorbedienung der Schiffe im Kanal große Erregung. Der Gemeinderat ersuchte die Regierung dringend, alle Maßnahmen zu ergreifen, um einer Wiederholung der Angriffe vorzubeugen. Die Verantwortlichkeit müsse festgestellt und gegebenenfalls müßten Be-

trafen werden von den Engländern. ... den ganzen Vorfall das strengste Stillschweigen beobachten, von jedem Verleumdung der Außenwelt abgeschlossen. Maßnahmen hiezugehen sind eingeleitet. Der Chef des Admiralsstabes der Marine."

Dagegen meldet Reuters, der bekanntlich nicht im Versuch großer Wahrsamkeit steht, folgendes: "Die Admiralsität berichtet, daß am 29. Februar in der Nordsee ein Gefecht zwischen dem holländischen deutschen Hilfskreuzer 'Dreif', der als norwegisches Kaufschiff maskiert war, und dem englischen Hilfskreuzer 'Alcantara' stattgefunden hat. Der Kampf hatte den Verlust beider Schiffe zur Folge. Der 'Dreif' wurde durch Geschützfeuer in den Grund gebohrt, die 'Alcantara' wahrscheinlich durch einen Torpedo. Fünf deutsche Offiziere und 115 Mann sind getötet und gefangen genommen worden. Man



Reutnant J. G. Berg, der Führer des "Dreif"

der das Beispiel der 'Möwe' nachahmen wollte, gerüstet wurde, ehe es gelang, unsere Patrouillenlinie zu passieren. — Die 'Alcantara' wurde 1913 gebaut. Sie hatte 15 000 Zentner Schießpulver und gehörte nach Belfast. Die 'Alcantara' war mit ihren Geschützen fast in der Minderzahl, doch die Geschützfeuer der Besatzung glückte das wieder aus. Das schwebende friedliche norwegische Kaufschiff entließ seine Kanonen nach Art der Seeräuber. Beide Schiffe schossen wütend. Die 'Alcantara' litt schwer, sie hielt sich jedoch gut, bis sie offenbar durch einen Torpedo getroffen wurde. Die Schiffe schossen sich

gegenseitig kurz und klein. Der 'Dreif' ging zuerst zu Grund und kurz danach sank die 'Alcantara'. Englische Torpedobojen kamen zu Hilfe und nahmen die Abergelassenen auf."

Feststehende Tatsache ist jedenfalls, daß unter Hilfskreuzer 'Dreif' mit starker englischer Abwehrmacht zusammenstieß und bei seinem Untergang den Hauptgegner mit in die Tiefe nahm.

Die Engländer haben bekanntlich bis jetzt noch stets Verluste, die sie im Seekampf mit uns erlitten haben, mit dreifacher Einnahme abgeleugnet oder als wenig schwerwiegend, wenn nicht harmlos hingestellt. Im vorliegenden Falle können sie dies um so eher, da die einzigen Zeugen des Kampfes sich in englischer Gefangenschaft befinden. Unter 'Dreif' war allein, während der englische Kreuzer oder Hilfskreuzer nach dem eigenen Verhältnis der Engländer von mehreren anderen Hilfskreuzern und Zerstörern begleitet war.

Wenn auch unter Hilfskreuzer bei dem Kampf ebenfalls zugrunde ging, so ist doch der moralische Erfolg auf unserer Seite, denn der Fall zeigt wieder, daß unter einer Streifkraft immer wieder den Feind in seinen Verstecken aufsuchen und angreifen.



Wachposten d. Schoner (links), der Führer des Marinetorpedos in Flandern, dem Haupt dem Kaiser der Orden Pour le mérite beschieden wurde

strafungen vorgenommen werden. Die jüngsten Ereignisse bedrohen der Landesverteidigung, dem allgemeinen und lokalen Handel den größten Schaden. Die Handelskammer von Le Havre richtete an den Marineminister eine ähnliche Eingabe. — Der 'Tempo' tröstet seine Leser über den Medienausbruch des deutschen Unterseebootkrieges damit, daß die Organisation der Überwachung der Meere um England noch unter Nachwirkung des Winters und der Stürme (1) leide. Die mit Erfolg gegen die deutschen Unterseeboote angewandten Mittel seien infolge des höchsten Wetters (1) geändert worden. Wesentliche Gegenmaßnahmen seien jedoch in Ausführung begriffen. Nordsee und Kanal würden bald die Sicherheit wieder erlangen. Wir wollen's abwarten! — — — — —

glaubt, daß die ganze deutsche Besatzung aus 300 Mann bestand. Die englischen Verluste betragen 5 Offiziere und 80 Mann. Es muß bemerkt werden, daß an der Seite des 'Dreif' die norwegischen Farben aufgemalt waren, der Feind also über diese Farben hinweg feuerte. Diese Nachricht wird jetzt veröffentlicht, da aus der drücklichen deutschen Meldung hervorgeht, daß der Feind erfahren hat, daß der Dampfer 'Dreif'



Im Stabsquartier des Marinekorps in Flandern; in der Mitte Kapitän v. Fischer

Das Gefecht in der Nordsee.

Aber dem oben erwähnten Gefecht in der Nordsee liegt ein gewisses Dunkel. Der deutsche amtliche Bericht vom 24. März meldet:

Nachrichten zufolge, die von verschiedenen Stellen hierher gelangt und neuerdings bestätigt sind, hat am 29. Februar in der nördlichen Nordsee zwischen dem deutschen Hilfskreuzer 'Dreif' und drei englischen Kreuzern sowie einem Zerstörer ein Gefecht stattgefunden. S. M. S. 'Dreif' hat im Laufe dieses Gefechtes einen großen englischen Kreuzer von etwa 15 000 Tonnen durch Torpedoschuß zum Sinken gebracht und sich zum Schluß selbst in die Luft gesprengt.

Von der Besatzung des Schiffes sind etwa 100 Mann in englische Kriegsgefangenschaft geraten, deren Namen noch nicht bekannt sind.

Wie Seeminen ausgelegt werden

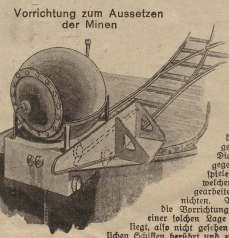
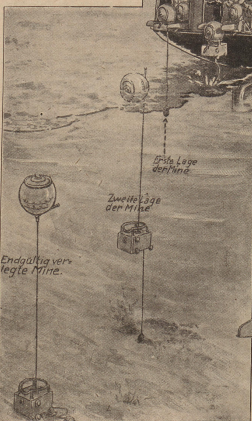
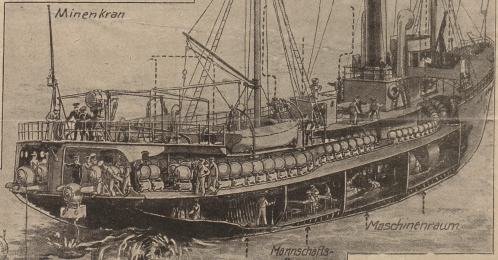
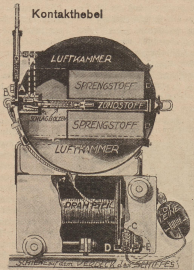
Die Seemine ist bekanntlich eine sehr wirksame Waffe, wenn es gilt, die eigene Flotte gegen feindliche Angriffe zu schützen oder aber die feindliche Küste zu verteidigen. Sie wird auch angewandt, wenn man ein Feindschiff, das von feindlichen Schiffen regelmäßig benutzt wird, unfinder machen will. Wo und wozu Minen gelegt werden, lesen wir tagtäglich in den Zeitungen; wie es gefahren aber nicht, wie das eigentlich gemacht wird.

Unserer einer englischen Zeitschrift entnommenen Abbildungen zeigen nun einen Minenleger, der damit beschäftigt ist, sogenannte Kontaktminen auszuliegen. Die Kontaktminen besitzen als wesentliches Merkmal gegenüber anderen Arten von Minen einen Kontakthebel (oben links in der Abbildung sichtbar). Berührt ihn das feindliche Schiff, so wird er umgelegt und bringt hierbei die in dem Schwimmskörper der Mine enthaltenen Explosivstoffe zur Entzündung. Die in untern Abbildungen dargestellten Kontaktminen haben folgende besondere Einrichtung. Sie bestehen aus zwei Teilen: einem die Explosivstoffe, die Zündvorrichtung und den Kontakthebel enthaltenden Schwimmskörper, und einem Kraken, in welchem ein zum einwärtskommen geeignetes Drahtseil liegt, das die Aufgabe hat, den Schwimmskörper im Wasser zu halten.

Das Verfahren einer solchen Mine geht wie folgt vor sich: Die Mine wird auf Deck gewunden und auf Schienen bis zum überhohen Ende des Decks geführt. Hierbei liegen die beiden Teile der Mine aufeinander, wie dies untern folgenden kleineren Abbildungen

erfennen lassen. Erreicht die Mine den Wasserspiegel, so bleibt der Schwimmskörper auf der Wasseroberfläche liegen, während der die Seiltrommel enthaltende Kraken abwärts sinkt. Am

Dielem hängt eine durch ein Gewicht beschwerte Leine. Berührt dieses Gewicht den Meeresgrund, so heert es mittels der Vorrichtung CDE (siehe die obere Abbildung) die Seil-



trommel, Infolgedessen kann sich das Seil nicht mehr abwickeln, und die weitere Folge ist die, daß der die Seiltrommel enthaltende Kraken bei seinem weiteren Abwärtsfallen den Schwimmskörper mit nach abwärts nimmt. Erst alsdann der Kraken auf dem Meeresboden auf, so befindet sich der die Explosivstoffe enthaltende Schwimmskörper in derjenigen Höhe, in welcher er von feindlichen Schiffen berührt werden muß. Die Führung der Mine wird dadurch bewirkt, daß der Schwimmskörper, wenn er den Körper des Schiffes berührt, in eine drehende Bewegung versetzt wird, wie das in unterm mittleren Bilde anschaulich dargestellt ist. Hierbei schlägt der Kontakthebel gegen die Schiffshaut; er wird hierbei um B gedreht und löst hierbei einen Schloßhebel aus, der die zwischen den Explosivstoffen angebrachte Zündmasse entzündet. — Diese kurze Beschreibung der im gegenwärtigen Strich eine große Rolle spielenden Kriegswaffe läßt erkennen, mit welchem Aufwande an Geldverbruß jetzt gearbeitet wird, um sich gegenseitig zu benehmen. Besonders interessant erscheint uns die Vorrichtung, die dazu dient, die Seemine in einer solchen Lage zu halten, daß sie unter Wasser liegt, also nicht geloben werden kann, jedoch von den feindlichen Schiffen berührt und zur Explosion gebracht werden muß.

Das Dorado des fernen Ostens

Einiges von den Naturschätzen von Niederländisch-Indien

II.

müssen auch einzelne Distrikte im Binnenlande von Mittel-Selebes gute Ausflüchte für den Kupferbergbau bieten. Bezüglich des Kupferreichthums der Insel Timor sind die Ansichten sehr geteilt, wobei zu bemerken ist, daß bis jetzt für bergmännische Untersuchungen von den Holländern in Indien noch betrübend wenig getan ist. Was die Regierung insbesondere angeht, so sucht sie allein aus dem durch Kaufhaus schon größtenteils ausgebeuteten Zinnminen von Banca sowie indirekt auch aus denjenigen von Billiten und Singkep größeren Nutzen zu ziehen. — Das Vorkommen von Zinn auf Sumatra fand bis jetzt wenig Beachtung. Ebenfalls läßt sich über die Abbaufähigkeit verschiedener Quecksilber-, Antimon- und Wismutvorkommen auf Bornes, Sumatra und einigen kleineren malaiischen Ländern noch sehr wenig sagen.

Silbererze finden sich in einigen Gebieten von Niederländisch-Indien entchieden in großer

Menge, so z. B. Rot- und Brauneisenstein in Südost-Bornes und Süd-Sumatra, während umfangreiche und leicht abzubauen Lager von reinem Zinn und Zinnmagnetiten besonders an der Südküste von Java vorkommen. Letztere werden vielleicht später einmal vorzügliches Material zur Massenherzeugung von Zinnblech abgeben. Brauchbare Manganerze dürften in Verbindung mit älteren Anfechtungen ebenfalls auf Sumatra und Selebes wie auf Java zu finden sein.

Größere Bedeutung würden diese in der Eisen- und Stahlindustrie zur Verwendung kommenden Erze vor allem dann gewinnen, wenn man daran ansetzt, im indischen Archipel selbst Eisenhütten anzulegen. Zughilfskräfte dafür zu erlangen, würde nicht so schwer fallen und im übrigen haben die Sundainseln überhaupt an Kohlen sowohl als an Wasserkräften für die Herstellung von Elektroblech. — Zwar gibt es dort



Javanerin beim Entfüllen von Palmsäften

Die Gewinnung von Zellulose würde sich wohl in verschiedenen Urwaldgebieten des indischen Archipels, die nahe an der Meeresküste liegen, wahrscheinlich als sehr lohnend, und zwar für die Papierfabrikation dortzulande, erweisen. Für die fabrikmäßige Gewinnung von Öl und Pflanzenfetten sind ebenfalls in den in jenem Inselgebiete übrig gebliebenen Erdkräften, Koksöfen und selbst in gewissen Urwaldfrüchten, wie den Singkawangfrüchten, beträchtliche Mengen zu entnehmen. Das gleiche gilt für die Produktion von ätherischen Ölen und die Zelluloseindustrie, welche dort mit Baumwolle, Kapok, Manihotkorn, Kanne oder Kannefrüchten und anderen Gewächserzeugnissen versehen werden kann.

Außerordentlich groß sind vor allem auch die Mineralvorkommen von Niederländisch-Indien, denen von den Holländern bisher aber viel zu wenig Beachtung geschenkt worden ist.

Gold kommt an unlaublich vielen Stellen auf den Sundainseln vor und muß deshalb schon vor Jahrhunderten in sehr großen Mengen gewonnen worden sein. Es tritt sowohl im Argebirge auf, gebunden an Florit, Diabas und sehr alte Schiefer, als auch an ein jungvulkanisches Gestein, den im ganzen Archipel sehr weit verbreiteten Andesit. Als heute noch sehr reich an dem gelben Edelmetall nimmt man mit Recht einzelne Landstriche an der Westküste des Nienelandes Sumatra und im nördlichen Selebes an, während die Goldschätze von Bornes wohl zum großen Teile bereits in der Einzelheit und später vor allem durch die eingewanderten Chinesen gehoben sind. Die geologisch noch verhältnismäßig junge Insel Java scheint nie ein reichliches Goldland gewesen zu sein.

Von eigentlichen Silbererzen weiß man in Niederländisch-Indien bis jetzt nur wenig, doch sind die an Andesit gebundenen Flöze auch oft sehr reich an dem weichen Edelmetall, und es kommen besonders auf Sumatra hier silberhaltige Metakongurze vor. — Platin ist schon seit langer Zeit in Südost-Bornes gefunden worden.

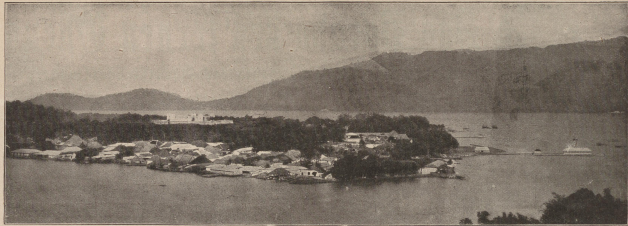
Smalt bis jetzt bekannt, liegen die reichsten Kupfererzlagervorkommen merkwürdigerweise in dem noch jungen Vulkangebiete von N-Borneo, doch



Missions-Niederlassung in der Kesselschicht Tapanuli auf Sumatra



Bahnstrecke im Sukki-Barrisan-Gebirge in Sumatra



Handelsnieberlassung auf den Moluffen

zulande keine eigentlichen Steinöfen, also Mineralöfen vom Alter der Steinzeitperiode oder der geologischen Sekundärität, aber ein nicht unbedeutlicher Teil der auf Sumatra und Borneo so massenhaft zur Verfügung stehenden Mineralöfen, deren Bildung in die früheste Zeiträume fällt, hat ganz den Charakter echter Steinöfen (schwarze Farbe bei leuchtendem Blitzen) und den Abfallgehalt einer guten Kohlenölze. Solche Öfen tritt vor allem auf Sumatra im Zuge des Barisan-gebirges in weit sich hinziehenden mächtigen Höhen auf. Sie sind zumeist nur auf dem Ambliensfelde abgebaut, und zwar in einem nichts weniger als mullerartigen Staubschicht hauptsächlich mit Hilfe von Zugschleppern. Am Gestirft sollen die dort gewonnenen und teilweise selbst zur Heizung von transatlantischen Dampfern verwendbaren Kohlen noch überhitzt werden von denen eines Vorformens unmittelbar an der Öffnung von

lagenbau angelegten Milliarden von Gulden wertig goldene Gräde, in denen ist das Gold verbleiben für die Minneren im indischen Archipel bei weitem nicht mehr so leicht als ebdem. Am große Gewinne zu erzielen, ist, wo immer es auch ist, beizutrage im allgemeinen viel Energie, Wagemut und das Einlegen von reichlichem Kapital nötig, und daran haben es die durch die früher im fernem Osten ihnen fastguten in den Schoß gewordenen Glückspläne verwehnten Holländer während der letzten Jahrzehnte entschieden fehlen lassen. Hierdurch erklärt es sich denn auch, daß ein großer Teil des natürlichen Reichtums, besonders aber der Mineralische des indischen Archipels solange umgeben geliebt hat, der Vergehung anheimgefallen ist. Bergbau ist ein Industriezweig, der selbst unter den günstigsten natürlichen Bedingungen nur dort blüht und Früchte trägt, wo ein in seinem Unternehmungsgeiste auch mit

der weiteren Zukunft rechnendes Volk herr und Meier ist. Hinter der Mäde ist es hundertfach ein altes deutliches Sprichwort, und in der Tat bringt der Bergbau sehr viele Enttäuschungen mit sich. Haben wir doch trotz aller erfolgreichen Verdienste mit der Zinsfußperiode, deren Vorwand jetzt wieder mehr aufkommt, noch kein Mitscheiden, das uns einen Einblick in die an Mineralreichen so reiche Erdentiefe gestattet, inwiefern der Bergmann nicht mit seinen Stollen und Schächten in sie eindringt, aber, wie es in neuerer Zeit mehr üblich wird, mit dem Diamantbohrer ihre Westeinschichten lugend durchschneidet. — Selbst dann, wenn wertvolle Mineralstoffe in abbaubarer Menge aufgedeckt und anschließende Summen dazu verwandt sind, um sie durch unterirdische Bauten auszuge zu fördern, werden des Bergmanns oft große Enttäuschungen. Kann doch z. B. das in der Steinkohle sichfindende Wasser so massenhaft in die getriebenen Stollen und Schächte eindringen, daß dessen Vermeidung mehr Mühe erfordert, als der ganze Bergbau an der betreffenden Stelle einbringt. Desfalls ist denn der Bergbau auch nur ein Gewerbetreibender von beschränkter unternehmensfähiger Bauten, die sich selbst durch längere Mißerfolge und große Enttäuschungen nicht von der Verfolgung ihres Zweckes abhalten lassen.

Bezeichnend für den bergmännlichen Unternehmungsgeist unterer holländischer Stammsverwandten ist ein Ausspruch, den einer der höchsten niederländisch-indischen Regierungsoffiziere geäußert haben soll: „Was du ihm von Amis wegen die Entdeckung der so wertvollen Kohlenlager auf Sumatra gemeldet wurde: „Wagt die Steinöfen nur ruhig dort liegen! Sie haben nun schon so lange dort gelegen, mögen sie auch weiter nach dort liegen bleiben.“

Die Holländer werden auch tun, nach dem Sprüche etwas mehr nach dem Sophistensort zu handeln: „Was du ererbt von deinen Vätern hoch, erwid es, um es zu besitzen.“ Dazu gehört bezüglich Südindien ein lebhafterer Unternehmungsgeist und, falls die Holländer ihre eigenen Kapitalien nicht wagen wollen, härtere Betätigung fremden Kapitals. Dann aber auch — das wird die Holländer der Weltzug gelebt haben — eine bessere militärische Sicherung der wertvollen Kolonien. Was jetzt ist es auf diesem Gebiete recht mangelhaft bestellt. Wenn es jetzt den Engländern oder ihren Zonen, gemessen, den Japanern, einleite, sich unter irgendeinem Vorwand im Handreich der niederländischen Besitzungen zu bemächtigen, so könnte das Mutterland dem kaum etwas entgegensetzen.



Sinarinden-Kultur auf Java



Aufbereitungsanlagen auf einer Kaffeeplantage auf Java

den Moluffen, doch erstreckt sich deren Ausbeutung bis jetzt nur auf Sumatra, Java und Borneo. In der Weltindustrie fand der indische Archipel 1912 mit einer Holzproduktion von etwa 1 1/2 Millionen Zentner raffinierten Petroleum an vierter Stelle.

Auch Goldminen kommen häufig vor. Deren Gewinnung ist aber für die wirtschaftlichen Verhältnisse von Niederländisch-Indien von keiner besonderen Bedeutung mehr. In früheren Zeiten mußten auf Borneo (und zwar sowohl im Nordosten als im Süden), der Besitzstand an Gold sehr abnehmend, sehr viele Diamanten auszuge gefördert worden sein, zumeist aber gehen sich mit dem Diamanten nach und schleifen nur noch wenige Hundert Malaien ab.

Wie allgemein bekannt ist, sind in erster Linie die Naturkräfte seiner stiftlichen Kolonien gewesen, denen Holland in früherer Zeit seinen Preiswertlich gemordenen Reichtum verdankt.

Auch jetzt noch tragen diesen kleinen Lande die dort im Handel und Wan-

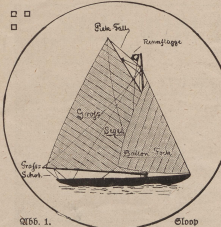


Abb. 1. Sloop

Das Segelschiff

II.

doch wird man im allgemeinen damit auskommen, jedes Boot als Kutter zu bezeichnen, das bei Gaffelstafel- Vorsegel und ein Vorsegel fährt, denn schließlich ist die sogenannte Sloop (Aufbildung 4) nichts anderes als eben eine Spielart des Kutters. Gewissermaßen ein Kutter ohne Vorsegel ist das in Abb. 8 illustrierte, besonders in Amerika sich großer Beliebtheit erfreuende Catboat. Der Mast trägt vorn im Schiff und trägt nur ein ziemlich großes Vorsegel. Ohne hier näher auf Bordlage und Aufsteife einzelner Belegungsformen eingehen zu können, darf man wohl besseren Verstandnis des Lesers doch feststellen, daß an sich, rein theoretisch, die

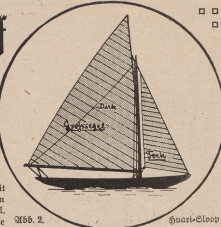


Abb. 2. Quarri-Sloop

Dür das voll entwickelte Segelschiff war die Stafelung das gegebene Sparaterritorium, und es ergab sich hieraus von selbst der Gebrauch, das Fahrzeug nach der Belegung, die es trug, zu benennen. Nur wo dies allein nicht ausreichte, wie zum Beispiel in der Kriegsflotte, ging man noch weiter, und zog auch andere Momente zur genaueren Bezeichnung des Schiffes mit heran. So waren hier Linienschiffe (die wieder in Zwei-, Drei-, und Vierdecker, nach der Zahl der übereinander liegenden Kanonendecks benannt, zerfielen), Freigatten und Korvetten der Belegung nach Vorsegel, aber diese Bezeichnung allein reichte bei der starken Verschiedenheit der Schiffe untereinander eben nicht aus.

Um fernerhin bewährt sich auch auf diesem Gebiet wieder die bekannte Lehre vom Kreislauf aller Dinge, denn während in der Väterzeit der Segelschiffahrt die Schiffe nie mehr als drei Masten besaßen, bei man heute, wie wir noch sehen werden, notwendigste Schiffe mit bis zu fünf, andere aber sogar mit bis sieben Masten. — nur ist dies an sich keine Errungenschaft der Neuzeit, denn das Mittelalter kannte Schiffe mit der gleichen Mastenzahl sehr wohl. — Als der vornehmste Typ der Fahrzeuge mit einem Mast muß der auf Abb. 4 dargestellte Kutter gelten, der allerdings, wie die meisten kleinen Fahrzeuge, eine Reihe kleiner, mehr oder minder wichtiger und charakteristischer Variationen aufweist, die oft ziemlich häufige Grenzen besitzen. Am wesentlichen versteht man unter einem Kutter ein Fahrzeug, dessen einziger Mast aus zwei Teilen besteht, also eine Stenge trägt, und das drei oder vier Vorsegel fährt. Mast und Stenge nun besaßen im Gegensatz der moderneren Stapelmasten selbst bei den größten Schiffen oft aus einem Stück, so daß im wesentlichen die Vorsegel das Bestimmende blieben;

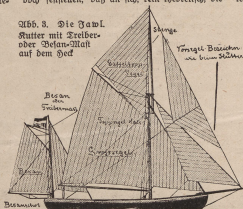
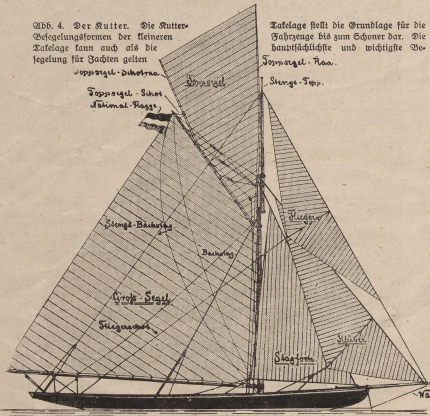


Abb. 3. Die Jaml Kutter mit Treiber- oder Helan-Mast auf dem Deck

um so wirksamer sein muß, je weniger sie unterteilt ist, liegt auf der Hand, und vor dem Vorsegel, das in Abb. 5 und 7 gleichfalls dargestellt ist, hat das Vorsegel in jedem Fall den, durch die Ausspannung zwischen drei Spieren bedingten, besseren Stand voraus. Schaltet man hiernach die Vorsegelstafel aus, die in der Tat nur noch als Vorsegelstafel und bei Güterfahrzeugen, denen es auf große Schnelligkeiten nicht allzusehr ankommt, zu finden sein dürfte (es gibt übrigens hier Lutter mit drei Masten und den Untersegeln gleichen Vorsegel), so haben wir das Catboat als das theoretisch am besten belegte Boot, dem sich der Reihe nach Sloop, Kutter und weiterhin Jaml und Ketch anschließen, je nach der weitergehenden Teilung der Segelfläche. Entschädlich ist diese Theorie bis zu einer gewissen Grenze auch ohne weiteres praktisch richtig. Wenn man für ein gegebenes Boot also beispielsweise 60 Quadratmeter Segelfläche haben, so wird das Fahrzeug wirklich bei Staffelung am besten und bei Ketchbelegung am schlechtesten laufen, und die Folge davon ist, daß man bei

Abb. 4. Der Kutter. Die Kutter-Belegungsformen der kleineren Stafelung kann auch als die Belegung für Boaten gelten



Stafelung stellt die Grundlage für die Fahrzeug bis zum Schoner dar. Die hauptsächliche und wichtigste Be-

Das treffteste Beispiel hierfür dürfte der letzte „Schonard“ des Zweifünftigs Thomas Dixon sein, der kurz vor dem Beginn des Krieges als Benerber um den berühmten America-Bofal rebaut wurde. Das Fahrzeug ist bei einer Länge über Deck von nicht weniger als 23,50 Metern und rund 1000 Quadratmetern Segelfläche als Sloop mit einem Vorsegel und allerdings einem Vorsegel geteilt.

Man kann sich vorstellen, daß einmal die Bedienung solcher Segel bei dem fastlosen Winddruck zu einer, selbst die Kräfte einer starken Belagung überlegenden Aufgabe werden kann, und daß zum andern Bootkörper und Spieren bei zulegendem Winde bis an die

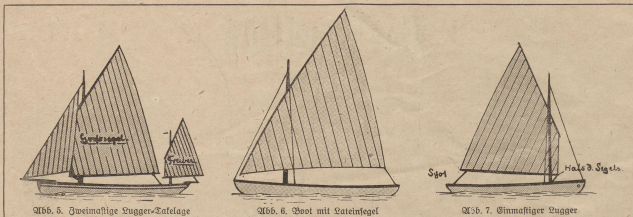


Abb. 5. Zweimastige Yagter-Zafelage

Abb. 6. Boot mit Lateinsegel

Abb. 7. Einmastiger Yagter

Grenzen des Möglichen und nur allzu leicht darüber hinaus beansprucht werden müssen.

Unter normalen Verhältnissen wird man also zu einer Unterteilung der Segelfläche schreiben müssen, sobald die Größe des Fahrzeuges selbst, und damit auch die der Segelfläche wächst, und man kann dies um so eher, als trotz allem die Vorsüge der ungeteilten Segel nicht absolut und unter allen Umständen bestehen. — So ist, um nur dies zu erwähnen, der große Kutter oder gar das Gattboot bei einigem Seegang vor dem Windelaufen vieler kleiner sonstigen Vorsüge ledig.

Jawl (Abb. 8) und Reif (Abb. 9) sind gemäßigteren Fahrzeuge, denen man die Vorsüge der einfachen Kutterzafelage nach Möglichkeit erhalten wollte, unter Berücksichtigung mit der größeren Handlichkeit und Sicherheit der vorerwähnten Segel, und dies Problem ist bei ihnen in der Tat mit bestem Erfolg gelöst, daß sie in verschiedenen Formen und Größen sowohl als kleine Tourenboote im Segelboot, wie als Fischer- und kleine Frachtfahrzeuge viel in Gebrauch sind. Es sei hierbei eingeschoben, daß die vielgehörten Bezeichnungen „Ruff“, „Tall“, „Over“ u. a. m. im wesentlichen lokale Namen für Boote sind, die ihrer Zafelage nach meist Kutter, Jawl oder Reifchen sind. Eine eingehendere Betrachtung dieser Fahrzeuge selbst würde jedoch an dieser Stelle zu weit führen. — Die Jawl ist, wie die Etage zeigt, ein Kutter, dessen Großsegel etwas vergrößert ist, und die, als Urfah des so entfallenen Segels, ein zweites, kleineres Großsegel hinter dem Großsegel auf dem Mast erhalten hat.

Der verbleibende Kuttermast wird auf diese Weise zum Großmast, während der neue Traub- oder Befanmast heißt. Zeichnet man die Verstärkung des Kuttersegels weiter, so daß der Befanmast seinen Platz vor dem Ruder (seemannisch fast Steuer) erhalten kann, so nennt man das so erhaltene Fahrzeug Reif. Die naturgemäß vorhandene größere Fläche zwischen der Gasse des Befanmastes und diesem selbst gibt meist Anlaß, bei der Reifchen auch ein Befan-Loppsegel anzubringen. Bemerkenswert sei, daß tatsächlich die nachträgliche Umwandlung größerer Kutter in Jawls oder Reifchen häufig genug vorkommt, wie man auch für größere Rennkutter, die außerhalb der Wettfahrten als Tourenboote benutzt werden sollen, zwei Zafelungen (davon die letztere als Jawl) beifügt.

Die seemannischen Vorsüge von Reifchen und Jawl sind im wesentlichen in der Verstärkung der Spieren und der größeren Leichtigkeit der Bedienung der erhöhten

kleineren Segel gegeben. Die selbst mit noch vollen Untertagen fahrende Jawl oder Reifchen kann im Notfall durch Bersten des Großsegels von einem einzigen Mann in kürzester Zeit unter Sturmflagge gebracht werden, und bei der letzteren vollends steht auch der Befanmast so

Sie sind aber auch die besten und bequemsten Boote für den Tourensegler, der mit möglichst wenigen Leuten an Bord längere Reisen in See unternehmen will.

Aber die Belegung kleinerer Boote, von denen oben verschiedene Formen skizziert sind, ließe sich eine Menge angeben, was hier zu weit führen würde, und vielleicht ein anderes Mal an dieser Stelle behandelt wird. Die Zahl der möglichen und hier und da auch zur Verwendung kommenden Spielarten ist zu groß, um uns nicht allzueinig von dem eigentlichen Thema abzulenken. Wohl aber wollen wir, bevor wir uns den Zafelungen für größere Fahrzeuge zuwenden, dem sogenannten Latein-Segel noch einige Worte widmen.

Wir haben in diesem Heft, heute in unsern nördlichen Gewässern wohl sehr seltenen Segel, das schon die Ovaleen und Piraten das alte Rom trugen, und das geradezu charakteristisch für das Mittelmeer genannt werden muß, den historischen Vorkäufer des heutigen Großsegels vor uns, und noch die Schiffe des spätern Mittelalters tragen an Stelle der letzteren unter ihren Raafeln mehr oder minder große Lateinsegel, und wir finden dort auch bereits Schiffe, deren Belegung der heutigen darf, die wir weiterhin noch kennen lernen werden, entspricht, und die gleichfalls die gebogene Raaf des Lateiners

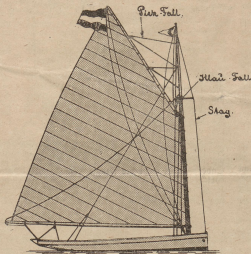
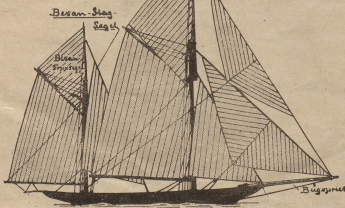


Abb. 8. Gattboot

weit am Heck, daß alle notwendigen Arbeiten mit denkbar hoher Sicherheit ausgeführt werden können. Die Fahrzeuge sind unter diesen Umständen die gegebenen Fischerboote für die raube und launische Nordsee, mit der sie sich auch unter allen Verhältnissen abfinden müssen.

Abb. 9. Reifchen. Die Reifchen heißt das, bevor der Zweimastler sich Vergrößerung des hinteren wickelt, den wir im Folgenden

die letzte Spielart des Kutters durch eine noch weitergehende Maßes zum Schoner entdennennen lernen werden.



„Soz wird die Flagge schwarz-weiß-rot“

(28. Fortsetzung)

Seetriegsroman von Alfred Junke

Klaus Neues, der als Bootmann auf einem Waren-Transporter der Westküste fährt, hat sich nach dem Ende der Reise nach New York begeben. Er hat sich dort mit dem Kapitän des Dampfers „Soz“ verabredet, um dort ein neues Schiff zu bekommen. Er hat sich dort mit dem Kapitän des Dampfers „Soz“ verabredet, um dort ein neues Schiff zu bekommen. Er hat sich dort mit dem Kapitän des Dampfers „Soz“ verabredet, um dort ein neues Schiff zu bekommen.

„Soz“ war ein Dampfer, der als Bootmann auf einem Waren-Transporter der Westküste fährt. Er hat sich dort mit dem Kapitän des Dampfers „Soz“ verabredet, um dort ein neues Schiff zu bekommen. Er hat sich dort mit dem Kapitän des Dampfers „Soz“ verabredet, um dort ein neues Schiff zu bekommen.

„Soz“ war ein Dampfer, der als Bootmann auf einem Waren-Transporter der Westküste fährt. Er hat sich dort mit dem Kapitän des Dampfers „Soz“ verabredet, um dort ein neues Schiff zu bekommen. Er hat sich dort mit dem Kapitän des Dampfers „Soz“ verabredet, um dort ein neues Schiff zu bekommen.

„Soz“ war ein Dampfer, der als Bootmann auf einem Waren-Transporter der Westküste fährt. Er hat sich dort mit dem Kapitän des Dampfers „Soz“ verabredet, um dort ein neues Schiff zu bekommen. Er hat sich dort mit dem Kapitän des Dampfers „Soz“ verabredet, um dort ein neues Schiff zu bekommen.

„Soz“ war ein Dampfer, der als Bootmann auf einem Waren-Transporter der Westküste fährt. Er hat sich dort mit dem Kapitän des Dampfers „Soz“ verabredet, um dort ein neues Schiff zu bekommen. Er hat sich dort mit dem Kapitän des Dampfers „Soz“ verabredet, um dort ein neues Schiff zu bekommen.

Gefahr war in Charleston fremd geblieben bis auf diesen Tag. „Soz“ bin das Heimweh nie los geworden, und wenn ich es noch so gut hier im Hause hatte, wo es mir an nichts fehlt, so sehne ich mich doch Tag für Tag zurück an unsere Elbe, zu unserem Dorf, zur Heimat, und nun bist du hier, Klaus Neues, du bist ein Mann!

Durch die einfachen Worte des blonden Mädchens blieb unendliche Zuerstlichkeit und der Glaube an den Mann, der wortlos angehört und nur immer wieder ihre Liebesglocke durchschlug.

„Du gehörst nun zu mir, und muß es auch noch eine Weile dauern, bis wir zurück kommen an unsere Elbe, so wird der Tag doch kommen. Ich lasse dich nun und mehr. Du bist nun meine Braut, und ich will dich sehen, der es uns wehren will, im Vaterlande ein glückliches Paar zu werden! Heute morgen habe ich noch primig der Zeit gedacht, die wir verbringen müssen. Ich habe mich hinausgesetzt auf die freie See. Aber jetzt lieh, daß wir als ein Willen gehend und denkbar sein müssen, den man nicht immer versteht. Ist es nicht ein Wunder, daß wir gerade diesen Hafen aufsuchen mußten? Ist es nicht wunderbar, daß ich dich hier finde?“

Klaus Neues sah ganz ernst und nachdenklich in ihre Augen. Sie nickte.

„Und wie wir einzelnen und armligen Menschen über diesen mächtigen Fluss über uns hinweg, liebe Gesehe, so herrscht er auch über Völker und Mächte. Glaube sicherlich, daß er es auch mit unserem deutschen Volk bereits hinausführen wird. Sie haben uns in ihre Hände genommen, wie die Fische in Öl und Wein. Aber sie ist an der Grenze geblieben und wird wehen bis an den Welt Ende. Stolz weht die Flagge schwarz-weiß-rot!“

Es klopfte an der Tür. Der Bruder steckte den Kopf herein.

„Vater? Wie wird es mit dem Fräulein, Gesehe?“

„Da kam auch der Leutnant und sah lächelnd auf das Paar.“

„Man darf wohl Glück wünschen, Bootsmann Neues?“

„Danob, Herr Leutnant, wir sind nun klar.“

„Ich will sehen nun auch in Amerika bleiben, wenn Sie von Bord abgemittelt haben?“

„Herr Leutnant, meine Braut und ich werden zurückgehen an den Strand, wo wir geboren sind. Die Fremde ist für uns nichts.“

„Na, Gott sei Dank, Neues! Leute von Ihrem Schlosse können wir brauchen. Das Vaterland, besonders die Flotte, die ich nun mein vater Herr Weisers, holen Sie mal die beste Flasche Wein, die Sie haben! Aber deutscher Wein muß es sein!“

X.

Leutnant Pütter war auf dem Wege vom Verlobungsfrühstück bei Gesehe's Vater zu seiner Laune. Seinen Bootsmann hatte er natürlich noch mit der Braut gelassen.

„Das wäre ja etwas Kommunistisches, wenn ich ihn heute zum Dienst kommandieren wollte!“ überlegte der Kommandant der „Golchesser“ und sah sich einmal nach den beiden schwarzen „Kaufabovs“, den Gelegenheitsarbeitern und, die hinter ihm einen Sandfaren tragen, auf den mehrere Fässer verladen waren.

Seine blauen Augen werden blaugrau machen, wenn ich ihnen die Äußern an Bord vorsetze!“ freute sich Pütter. „Alle Saegel und Schößen! Ich habe in meinem sünderhaften Dasein auch schon manche Sorte Äußern ausgesetzt und mit einem guten Tropfen hinausgeführt in den Raum, von den Dames bis zur Poliketten. Aber solche Jamosen und blühigen Dinger, wie Sie dieser Weisers aufweist, sind geradezu aufzusammlend.“

wie die Hammelfleisch und blühig wie Redensarten. Wenn wir noch lange in diesem Dase liegen müssen, werden Sie feurer werden, denke ich. Am toll'st nicht liegen! Sie, Jimmy, ein bißchen runter, mein schwarzer Liebling! Nicht von den heimischen Gaudien träumen!“

Die Äußerung grübeln über das ganze Gesicht und setzen sich in Trab. Die Leute auf der Straße aßen nach. Besonders der farbige Pöbel, der hier arg vertreten war; gewisse „Streulinken“, die in Wirklichkeit auch nichts anderes waren als arisanische „Demisse“ verwesteter Ausgabe, glotzten ihrer frugalen Mäuler und riesigen Fehrdäse genau so bumm wie die alten, weisheitsreichen Regemitter, die hinter ihren Oßbüden hockten und ihre Pfeife qualmten.

Amerikanische Politiken hielten überall den Weg frei, wo Leutnant Pütter ging. Sie grüßten sehr höflich und hatten auch, daß die kleinen „German“ nicht verdrübe. Sie hätten sonst in Teufels Küche gekommen.

Leutnant Pütter wurde von seinem Boot, das an Kai wartete, sofort an Bord gefahren, wo er dem Wachtabenden schnell die Ereignisse des Tages mitteilte.

„Dem Adler ist für Sie Befehl zu einer Verlesung vom Kommandanten gekommen. Für heute ist das genug.“

„Gut! Da können wir ja noch ein bißchen Freiheit genießen. Alles in Ordnung an Bord?“

„Zu Befehl, ja.“

Leutnant Pütter wollte seine Kammer aufsuchen, als ihm auf dem Ein Mann in Zivil in den Weg trat. Er sah aus, als er annehmlich und kurz meldete: „Marose Lammers meldet sich zum Dienst.“

Der Offizier sah den Mann erst einmal präsent an. Der Mann war seiner Sprache nach echter Deutscher. Sein Äußeres aber verriet den Aufenthalt in den Vereinigten Staaten. Die Schirmmütze, das glatte Gesicht, die Kleidung, die den amerikanischen Schmitt zeigte, bemerkte es.

„Haben Sie Ausweisepapiere?“

„Zu Befehl. Meinen Militärpaß.“

Lammers reichte dem Leutnant den Paß, und dieser stellte mit wenigen Blicke fest, daß der Mann sich ordnungsmäßig bei den Konfulaten des Deutschen Reiches als Weisheitsfugiger der Flotte gemeldet hatte.

„Gut, Lammers. Sie können gleich an Bord bleiben. Ich freue mich, daß Sie Ihr Vaterland und den Kaiserlichen Dienst höher schätzen als das Leben in der Fremde.“ Aber Sie bedenken wohl nicht, daß wir unter Umständen noch lange hier in Charleston liegen müssen. Die Schirmmütze, das glatte Gesicht, die Kleidung, die den amerikanischen Schmitt zeigte, bemerkte es.

„Haben Sie Ausweisepapiere?“

Lammers reichte dem Leutnant den Paß, und dieser stellte mit wenigen Blicke fest, daß der Mann sich ordnungsmäßig bei den Konfulaten des Deutschen Reiches als Weisheitsfugiger der Flotte gemeldet hatte.

„Gut, Lammers. Sie können gleich an Bord bleiben. Ich freue mich, daß Sie Ihr Vaterland und den Kaiserlichen Dienst höher schätzen als das Leben in der Fremde.“ Aber Sie bedenken wohl nicht, daß wir unter Umständen noch lange hier in Charleston liegen müssen. Die Schirmmütze, das glatte Gesicht, die Kleidung, die den amerikanischen Schmitt zeigte, bemerkte es.

„Haben Sie Ausweisepapiere?“

Lammers reichte dem Leutnant den Paß, und dieser stellte mit wenigen Blicke fest, daß der Mann sich ordnungsmäßig bei den Konfulaten des Deutschen Reiches als Weisheitsfugiger der Flotte gemeldet hatte.

(Fortsetzung folgt.)



Was der Seemann erzählt

Der schnellste Flieger auf dem Meere.

Der zu den Ruderfischen, wozu auch der Kormoran und Pelikan gehören, zu rechnende Fregattogel ist in seiner ganzen äußeren Erscheinung einer gewaltigen Schwalbe vergleichbar. In seinem Flugvermögen und Raubvogelcharakter ähnelt er mehr einem Adler, wie auch sein zoologischer Name *Tachypetes aquila* andeutet. Er besitzt einen ziemlich langen, balantförmigen Schnabel und farsch, teilweise befiederete Füße, die mit breit ausgedehnten Schwimmhäuten und kräftig gekrümmten, spitzigen Krallen bewehrt sind. Das glatt anliegende, auf Kopf, Hals und Rücken glänzende Gefieder ist beim erwachsenen Männchen bräunlichschwarz, auf Kopf, Nacken, Rücken, Brust und Seite metallisch grün und purpurfarblich schimmernd, auf den Flügeln mehr grau und auf den Oberarmflügeln und Steuerfedern bräunlich, bei dem Weibchen aber minder glänzend und lichter gefärbt, dabei auf der Brust mehr oder weniger weiß gefärbt.

Der Fregattogel ist unbeschränkt der schnellste Flieger auf dem Meere, und damit steht es auch im Zusammenhang, daß der 1,08 Meter lange und nicht weniger als 2,30 Meter flatternde Segler der Rüste ein derartig mit Luft erfülltes Knochengewölbe besitzt, daß er nur wenig über $1\frac{1}{2}$ Kilo wiegt. Außerdem ist ihm ein weitreichendes Luftballonsvermögen eigen und insbesondere ein häutiger Kehlrad, der beliebig mit Luft gefüllt und entleert werden kann.

Der flatternde Vogel ist ein Strohhauber der tropischen Meere, welcher sich, wie der ihm verwandte Tropfenvogel, nur selten aus den Gegenden zwischen den Wendekreisen in die der gemäßigten Zone verfliegt. Man hat den Fregattogel 70 bis 100 geographische Meilen von der nächsten Küste entfernt beobachtet, dabei aber noch niemals schwimmend oder auf dem Wasser ruhend gesehen. Gewöhnlich hält er sich indessen in der Nähe der Küste auf, zu welcher er auch bei jeder Veränderung des Wetters zurückzukehren pflegt. Wenn der Morgen anbricht, verläßt er seinen Schlafplatz auf dem Lande, zieht, bald in hoher Luft seine weiten Bahnen ziehend, bald dem Winde entgegenfliegend, dem Meere zu und geht auf den Fischfang aus, wozu ihm die Schärfe seiner Sinne in hervorragender Weise befähigt. Schon in den Nachmittagsstunden kehrt er mit gefülltem Magen zu seinem Schlafplatze zurück, gewöhnlich in einem Baume mit genügendem Spielraum zum Abfliegen, und ruht hier bis zum nächsten Morgen.

„So bebende auch die schnellsten Flieger des Meeres, Seeschwalben und Möwen sind,“ schreibt Audubon, „ein ausgezeichneter Kenner der Seebögel, „so verurteilt es doch dem Fregattogel seine Mühe, sie zu überholen. Der Habicht, der Wander- und der Gorfalke, die ich für die

schnellsten Falken halte, sind genötigt, ihr Opfer zuweilen eine halbe englische Meile weit zu verfolgen, bevor sie sich bestelzen bemächtigen können; der Fregattogel hingegen fängt sich aus seiner Höhe mit der Schnelligkeit eines Adlers hinunter auf den Gegenstand seiner Verfolgung, den sein klünes Auge vorher gesehen hat, schreibt ihm jeden Ausweg ab und zwingt ihn, die verschlangene Beute, die er just gefangen, wieder vorzutreiben. — Pelikane und Raubfische beschaffen er unabhänglich, kreucht über sie hin, wenn sie die fliegenden Fische verfolgen, und wirft sich, sobald diese das Wasser verlassen, unter sie, um einen im Fluge wegzunehmen, oder verfolgt sie hochschauend noch in die Tiefe. Einen Fisch, den er gefangen hat, läßt er zwei-, dreimal fallen, wenn er ihn nicht in erwünschter Weise mit der Schnabel gefaßt hat, fängt ihn nach, singt ihn jedesmal, noch ehe er das Wasser berührt, und bringt nunmehr, ihn in eine günstige Lage zu bringen. Zuweilen treiben Fregattogel stundenlang in hoher Luft mit der Leichtigkeit und der Behaglichkeit der Veier und Adler, zuweilen verfolgen sie sich spielend unter den wundervollen Schwüngen und Windungen; nur beim Fortellen schlagen sie langsam in den Schwingen.“ Auf dem festen Boden wissen sie sich nicht zu benehmen und auf dem Wasser scheinen sie nicht viel gefähiger zu sein; wenigstens hat man sie noch niemals schwimmen gesehen. Von dem Verderbe eines Schiffes vermögen sie sich nicht zu erheben, und auf einem flachen Meer ohne Felsvorsprünge sind sie verarmen.

Sinen eigenartigen Glanz zeigen sie durch ihre leuchtende Farbe auf den Fregattogel auszubilden. So erzählt Od. von Chamisso, daß einige von ihnen auf die bunten Wimpel seines Schiffes bei der Beute losstießen, und daselbe verhierten auf andere Fischer.

Angegriffene Fregattogel verteidigen sich wütend und wissen, wie von Schuß erlitten, selbst starken Hund zu beugen.

Die leuchtenden Tiere des Meeres.

Mögen faulende organische Substanzen, wie heute noch einige Forscher annehmen, auch jene betannte glänzende Erscheinung, welche wir als

Meeresleuchten bezeichnen, begünstigen, so sind sie doch kaum dessen unmittelbare Ursache. Nach den in der Neuzeit gesammelten Erfahrungen müssen lebende Wesen das Meeresleuchten verursachen. So wie nämlich die Johanniswürmchen oder Leuchtfliegen am hinteren Ende der Bauchoberen Seite ihres Hinterleibes in der Nacht einen phosphoreszierenden Lichtschein ausstrahlen, den unter der Herrschaft des Abendsterns sieht und durch die Bewegung der Tiere erhellt wird, ebenso phosphoreszieren manche Seetiere entweder mit ihrer ganzen Oberfläche oder nur an einzelnen Stellen des Körpers und können willkürlich das Leuchten vermehren oder vermindern. Man kennt heute beinahe aus jeder einen Klasse der Seebewohner glühreiche Arten, welche sich in prächtige Leuchtfarben zu hülsen vermögen.

So besitzen die Leuchtflöhe oder Scopellinen am Unterrande und zuweilen auch vorn in der Nähe des Mundes wie hinten am Schwänze phosphoreszierende Flecken, und ähnlich ist es bei den schuppenlosen Silberleuchtfliegen. Unter den Streeben sind es besonders die Caprellinen, die in herrlichen blaugrünen Adeln leuchten, und ebenso zeichnen sich verschiedene Burmaniden des Meeres durch ein befändiges leuchtbares Glänzen ihrer Rückenhaut aus. Unter der Klasse der Manteltiere sind es vor allem die sogenannten Feuerleuchte oder Feuerwürmer, welche ein derartig hartes bläulich-grünes bis an Wohlgehalt erinnerndes Licht ausstrahlen, daß man beim Schwimmen von einigen dieser kleinen Leuchtfliegen, die man in einem Gefäße mit Wasser aufgefangen hat, ganz bequem lesen kann. Im Meere der Tropen erhalten diese Tierchen oft das Wasser auf weite Strecken und bis in die Tiefe von mehreren Metern. Von den Einachseltiern schwimmen manche Schlangentierchen bei ihren Bewegungen mit ihren Armen in gelbgrünem magischen Lichte, während ihr Körper dunkel bleibt. Aus dem Kreise der Pflanzen oder darmlosen Tiere, wozu die Quallen und Korallenentwürmer gehören, sind als leuchtende Seebewohner besonders einige Schirm- und Rippenquallen, Korallenentwürmer und phosphoreszierende Seepollen zu nennen.

Alle diese Tiere treten aber mit wenigen Ausnahmen selten in solchen Massen auf, daß sie ein weitverbreitetes Meeresleuchten in die Erscheinung rufen könnten. In den meisten Fällen des Seeleuchtens kann man mit freiem Auge in dem schimmernden Wasser kein Tier erkennen, unter dem Mikroskop gesehen aber belebt sich der funtfeindewasserkörper mit unzähligen winzigen kleinen glühenden Tierchen. Schon Ehrenberg, der berühmte Forscher der Antarktis oder Aufgipfeler, erkannte in diesen mikroskopisch kleinen Seebewohnern die eigentliche Ursache des Meeresleuchtens. —

Wines von ihnen



Die fremdländischen Gefangenen der „Möwe“

die ich für die



Die Besatzung der „Möwe“

das nur ungefähr ein Fünftel-Millimeter im Durchmesser groß ist, hat sich durch sein häufiges Vorkommen und durch sein zahlreiches Vorkommen der besondern Namen Leuchtsternen (Noctiluca) erworben. Von ihm gibt es in den Meeren der tropischen und der gemäßigten Zone mehrere Arten, die meist in ungeheuren Scharen erbsen- und oft auf weite Strecken auf der See eine bei Tage milchig aussehende trübliche Oberfläche erzeugen, die während der Nacht phosphoresziert.

Das Leuchten dieser Tierchen hängt wie bei allen phosphoreszierenden Seetieren von einem äußeren Reiz ab und nimmt mit dessen Stärke zu. Bewegung der Tiere vermehrt die Intensität des Lichtes.

Bringt man Leuchtsternen in einer Glaschale gesammeltes Seewasser an einen dunklen Ort, so nimmt die Phosphoreszenz in der Ruhe ab und verschwindet endlich ganz. Schüttelt man aber, so erscheint der Inhalt der Glaschale als eine feurige Masse, deren Leuchtstärke allmählich wieder abnimmt. Urtweilen löst sich solches Wasser tagelang aufbewahren, ohne die Eigenheit, beim Schütteln zu leuchten, zu verlieren; in anderen Fällen hört aber diese Fähigkeit bald auf, indem die aus einer schleimigen Masse bestehenden kleinen Tiere bald zugrunde gehen. Auch scharfe Flüssigkeiten, wie Spiritus, Äthern usw., rufen Leuchten hervor, solange die Tiere durch diese Substanzen nicht getödtet werden.

Filteriert man Seewasser im Dunkeln durch ein doppeltes Leinwandgewebe, so bleiben leuchtende Punkte auf dem Filter zurück; das filtrirte Wasser dagegen leuchtet nicht mehr, man mag schütteln, wie man will. Beobachtet man im Dunkeln unter dem Mikroskop ein Leuchtsternen, so sieht man bei 150facher Vergrößerung zahlreiche Funken an abwechselnden Stellen des Körpers hervorspringen.

Die Leberschildkröte.

Diese eine besondere Familie für sich bildende Schildkrötenart besitzt nicht wie alle übrigen Vertreter ihrer Ordnung einen aus einem gewölbten Rücken sowie einem flachen Brust- oder Bauchschild gebildeten, mit einem hornigen Übergange, dem sogenannten Schildpat, bedeckten Panzer, sondern einen sanft gewölbten, vollständig verhorn-

ten Rückenpanzer und einen unbeweglich durchgehenden Bauchpanzer, der weich und biegsam ist und längs Längsrippen zeigt. Der Rückenpanzer ist vorn ziemlich abgerundet, hinten schirmartig zugespitzt und durch sieben scharf ausgeprägte Längsrippen in sechs Felder geteilt. Der Kopf, der Hals und die Füße sind bei den Jungen wie bei den übrigen Schildkröten auch noch im Alter mit Schildchen bedeckt. Die aber nach und nach verschwinden, so daß die Haut bei den herangewachsenen Exemplaren glatt erscheint und nur der Kopf noch kleine Schilder zeigt. Die vorderen sowie die nur halb so langen hinteren Gliedmaßen sind zu Rudern umgestaltet, denen die Nägel fehlen, obwohl die Finger des Vorderfußes stark verlängert erscheinen. Auch fehlen den Finger- und Zehngliedern jealige Klauen. Die Färbung des sonderbaren Weibchens ist ein buntes, liches oder gelb geflecktes Braun.

Obgleich die Weibchen der Leberschildkröte jährlich viermal 14 bis 20 Eudern Eier legen, ist die Art doch wegen der vielen Feinde, welche der jungen Brut durch verschiedene Raubfische drohen, im Aussterben begriffen, und man findet sie nur selten in Sammlungen.

Die Leberschildkröte lebt in allen Meeren der Tropenzone, doch macht sie gelegentlich auch Streifzüge über die Wendekreise hinaus, so daß man sie hin und wieder auch an den asiatischen Küsten Europas und der Vereinigten Staaten angetroffen hat.

Die Nahrung des riesenhaltigen Tieres, welches eine Länge von fast 2 Metern und ein Gewicht von 500 bis 600 Pfd., also von mehr als 1000 Pfund erreicht, besteht aus Fischen, Krebsen und Weichtieren der See.

Wie klar diese Riesenschildkröte ist, geht aus einem Berichte des Naturforschers Zittel hervor, nach welchem ein ausgewachsenes Exemplar, das am 1. Februar des Jahres 1862 an der Küste von Teneriffen erfaßt wurde, von 6 Fischen nicht überwindlich werden konnte. Die Beute wurden vielmehr von dem riesigen Weibchen dem Aufbruch hinabgeschleppt und wären fast im Meere ertrunken. Erst nachdem andere Fischer zu Hilfe geeilt waren, gelang es, der Schildkröte nach verzweifelltem Kampfe Herr zu werden und sie an harten Treckstangen festzubinden. 10 bis

12 Mann waren erforderlich, die schwere Last in das nahe Dorf zu tragen. — Von einer Leberschildkröte, die am 4. August 1729 bei Nantes erbeutet wurde, erzählt de la Font, daß sie ein entsetzliches, auf eine Viertelmeile weit hörbares Geräusch erlos, als man ihr mit einem eisernen Haken den Kopf einschlug. Das Fleisch dieser Schildkrötenart wird nicht gegessen; die Bewohner der Bahamas-Inseln halten es sogar für giftig.

Eine großartige Erfindung.

Der alte Fischer Klaus Nielsen brachte sein Fahrzeug mit gutem Fang und daher früher als sonst heim. Dies hatte zur Folge, daß er die Flut abwarten mußte, um seinen Liegeplatz zu erreichen. So setzte er denn sein Boot auf den Strand und begann gemächlich das eingesammelte Wasser auszupumpen, eine Arbeit, die er sonst nach dem Fehlschlagen zu verrichten pflegte. Ein am Strande entlang bummelnder Badegast, der die See erst vor einigen Tagen kennen gelernt hatte, sah seinem Tun interessiert zu. Mittlerweile hatte die Flut eingeseigt, so daß das Boot freischwamm und Fischer Klaus es heimbringen konnte. Kopfsteifend und staunend sah der Badegast ihm noch lange nach. Er war der Meinung, daß der alte Fischer durch das Pumpen ein Steigen des Wassers veranlaßt hatte, um so sein Boot an Ort und Stelle bringen zu können.

Er braucht nicht alles zu wissen.

Der Matrose Peter Kleinigkeit ist von Beruf Fischer und hatte es in der Kunst des Lezens und Schießens nur zu dem Erfolg gebracht, daß er gerade mit Mühe und Not seinen Klammern schweben konnte. Nachdem er dabei einen Brief aus der Heimat, so mußte ihm diesen sein Jutimus, ein Berliner, beschaffen. So war es auch heute. Fremdbestäubung kam Peter zu seinem Freunde und erzählte ihm, daß er einen Brief von seiner Frau bekommen hätte, das er aus dem mit bunten Bildern besetzten Briefbogen erfah. Beide setzten sich in eine unbesauliche Gasse, und aufmerksam hörte Peter dem Vorleser zu. Vöblich sprang er auf, und mit den Worten: „Zeh man 'n läst beien, wat 'n kümmt, brufft nich to hør'n.“ dank er ihm seinen biden klauen Schal fest um die Hüften.

