











(Nachdruck verboten.)

## Das Wrack des Grosvenor.

17) Roman von Clark Russell.

Als ich die Thür geöffnet hatte und das Licht des Raumes, aus dem ich eintrat, in die Kajüte fiel, erschreckte mich der Anblick eines Mannes, der aus einem Winkel auf seinen Knien hervorkam.

„O mein Gott, Sir,“ wimmerte er kläglich, „soll auch ich jetzt umgebracht werden? Ach, Sir, in Ihrer Macht liegt es, mich zu retten; Ihnen werden sie gehorchen. Ich habe Frau und Kind zu Haus; ich bin ein elender Sünder und noch nicht bereit zum Sterben.“

Nach diesen Worten brach das erbärmliche Geſchöpf in Thränen aus, rutschte dicht an mich heran und umschlang meine Beine. Es war natürlich der Steward.

„Zurück mit Dir, verbirg Dich, laß Dich weder sehen noch hören,“ stieß ich leise hervor. „Ich kann nichts versprechen, aber ich will mein Bestes thun, Dein Leben zu retten. Schnell fort, zurück in Deinen Winkel, jeden Augenblick können sie herunterkommen. Kerl, sei ein Mann und winsele mir nichts vor. Mit Deinem Gejammer würdest Du den Leuten nur Vergnügen machen. Sei ruhig und mutzig, wenn Du Ihnen gegenüber stehst.“

Er kroch eilig in seinen Winkel zurück. Darauf nahm ich das auf dem Tisch liegende Loggbuch, trug es unter die Lampe in der Kajüte und las dort die Messungen des gestrigen Tages nach; dann brachte ich das Buch zurück und stieg auf das Hüttendeck.

Die Dämmerung brach im Osten an, der Himmel sah noch trübe aus, aber weniger drohend. Die See ging ziemlich schwer, das Schiff aber hielt bei seinen wenigen Segeln ruhige Fahrt. Der Steuermann faulenzte am Rade; einen Arm durch die Spaken gesteckt und die Beine übereinander geschlagen, sah er so recht da wie Einer, der zeigen will, daß Freiheit, Gleichheit und Brüderlichkeit herrsche und er nur aus Gefälligkeit seine Arbeit thäte. Er beobachtete feine um das vordere Oberlicht versammelten Maats und rief ihnen manchmal etwas zu.

In der Mitte der rauchenden, schreienden, gestikulierenden Leute befanden sich der Hochbootsmann und der Zimmermann, den Koch, diese Bestie, bemerkte ich aber nicht, woraus ich schloß, daß er durch den letzten Denzettel, den er vom Zimmermann erhalten hatte, vorläufig zur Ruhe gebracht sei.

Es schien mir nicht klug, mich unter die Leute zu mischen, und deshalb schlenderte ich nach dem Kompaß. Der Mann am Ruder richtete sich aus alter Gewohnheit des Respektes, welche zu stark war, um gleich vergessen zu werden, gerade auf, sah auf die Windrose, dann auf die Segel, gerade wie ein Mann, der beeifert ist, sich seine Pflichten recht angelegen sein zu lassen. Ich redete ihn nicht an, sondern überflog nur den Horizont, konnte aber nichts entdecken, außer die unruhigen Wogen.

Inzwischen hatten mich die Leute bemerkt; den Hochbootsmann und den Zimmermann an der Spitze, kamen Alle miteinander auf mich zu.

Ein Zittern, welches ich nicht zu beherrschen vermochte, durchlief mich, doch schon im nächsten Augenblick hatte ich meine Ruhe wiedergewonnen.

Der Zimmermann rebete mich an: „Die meisten von uns sind der Ansicht, den Steward laufen zu lassen, einige aber verlangen eine Strafe für ihn, weil er sich immer hämisch gezeigt hat, wenn er das stinkige Essen vertheilte und dann auch wider besseres Wissen zu unseren Ungunsten frech log und dem Kapitän zu Munde sprach.“

„Also Keiner von Euch verlangt sein Leben?“ fragte ich die Umstehenden.

„Ach was, sein verdamntes Leben, mag er's behalten,“ tönte es zurück, „uns ist daran nichts gelegen.“

„Gut, wer von Euch fordert Strafe?“

Es entstand eine Pause, dann aber trat Fisch vor und sagte Na, ich bin einer davon.“

Ich mußte unwillkürlich lachen, denn er sagte das sehr komisch, und mit einem gewissen Humor erwiderte ich: „Fisch, Du hast eigentlich ganz Recht, einen Denzettel verdient der Bursche, er ist auch in meinen Augen ein ganz erbärmlicher Wicht, aber ich will es Euch offen gestehen, ich habe ihn vorher gesehen, er ist vor Todesangst ein heulendes, wimmern-des, altes Weib geworden. Der Mensch ist so elend, daß es sich wahrhaftig nicht mehr der Mühe lohnt, an ihm Rache zu nehmen. Ihr Alle werdet mir Recht geben, wenn Ihr ihn erst sehen werdet. Verachtet und höchstens noch einen Fußtritt dazu, das ist Alles, was der Lump meiner Meinung nach vertragen kann; Fisch, gib ihm einen Fußtritt, aber keinen zu kräftigen, und laße Dir daran genügen, ich bitte Dich darum: sei ein guter Kerl.“

Meine Worte hatten die von mir erwünschte Wirkung erzielt, Alles lachte, als Fisch selbst lachend zurücktrat und sagte: „Na, da will ich ein guter Kerl sein.“

„Uebrigens,“ begann hierauf der Hochbootsmann, „die Sache hat auch noch eine andere Seite. Der Steward ist der Einzige, der mit den Kajütenvorräthen Bescheid weiß; wird uns der Mensch vor Angst blödsinnig, finden wir vielleicht nicht die Hälfte von dem, was da ist. Ich habe dafür gestimmt, daß er uns bedienen, selbst aber nichts Anderes bekommen soll, als das, was er uns bisher austheilte. Die Strafe, meine ich, wird eine ganz gesunde sein.“

Während der Hochbootsmann sprach, sah er mich fortwährend an. Aus seinem Blick las ich, daß ich in ihm einen Verbündeten hatte. Er war der Einzige, der noch von der ersten Schiffsbesatzung stammte, und ich war überzeugt, daß er mir mitgemeutert hatte, um sein Leben zu retten. Mir erschienen seine Worte der Lage ganz angepaßt, und ich fragte deshalb:

„Genügt Euch die vom Hochbootsmann vorgeschlagene Strafe?“

teroen  
nischen  
und  
jaares  
Be-  
örper-  
bewisse  
lugen-  
sfäden  
rauen.  
ungen  
durch  
weiß-  
Augen  
litung  
Das  
h die  
itende  
Stirn  
blecht-  
eil die  
tenden

S die  
nie  
r die  
Kilo-  
Monde  
nerita,  
Affen  
eanien

ngler.  
wogen  
und  
wpon.“  
hörer,  
immer  
wog  
seinen  
schüde  
Mein,  
es Ge-  
s Fuß

iren

ie im  
Kunst  
schaft,  
ein.  
s vor-  
In  
n, die  
pulsirt  
veraus-  
Fülle  
Seiten  
stischen  
4.—  
ments  
halten,  
Paade  
s und

orene  
und  
eine  
eutliche  
Wun-  
r Ge-  
dieser  
erufen  
heudes  
lichten  
wäh-  
unter  
ntbakt  
ir das  
geben  
e bis-  
r will

r. 87.

„Ja doch, die genügt,“ wurde ungeduldig geantwortet, und eine Stimme rief: „Hol' das dumme Luder der Teufel, sprechen wir jetzt endlich von uns selbst, ich frage, wohin soll unsere Fahrt gehen? das scheint mir doch das wichtigste zu sein, ich mag nicht gehangen werden, wenn ich an Land komme.“

Diese vernünftige Bemerkung machte Johnson, und ich stimmte sehr erleichtert gleich bei: „Ja, das ist mir allerdings auch sehr wichtig, laßt uns davon reden. Mr. Stevens, Sie sagten mir, alle Ihre Pläne wären besprochen, wollen Sie mir dieselben mittheilen?“

„Gewiß,“ entgegnete er, „damit Sie aber über Alles Bescheid wissen, muß ich Ihnen zuerst erzählen, wie wir dahin gekommen sind. Sehen Sie, die ganze Geschichte, die sich heute Nacht abgepielt hat, ist einzig und allein eine That der Selbsthilfe gewesen gegen eine Behandlung, die nicht länger zu ertragen war. Hätte der Kapitän ehrlich und menschlich mit uns gehandelt, so würden wir gar nicht daran gedacht haben, zu rebelliren. Er hatte versprochen, anzulegen und andere Lebensmittel für uns zu beschaffen, und sein Wort nicht gehalten. Länger hungern konnten und wollten wir aber nicht, es blieb uns nichts übrig, als uns unser Recht selbst zu verschaffen. Dabei hatten wir durchaus nicht die Absicht, ihn umzubringen; wir wollten ihn bloß betäuben, um uns seiner zu bemächtigen, und schlugen ihn von hinten nieder, weil wir fürchteten, er hätte einen Revolver bei sich. Daß der Schlag zu grob ausfiel, war ein Unglück, weiter nichts. Na und der Andere, der wehrte sich wie ein wildgewordener Stier, anstatt sich zu ergeben, wo so viele über ihn waren; da hat er eben auch zu viel gekriegt und ist durch seine eigene Schuld gestorben. So war es, das ist die reine Wahrheit. Was, Maats! ist es nicht so gewesen?“

Ein bestimmendes Gemurmel lief durch den ganzen Haufen und Einer schrie: „Ja, genau so war's, mir wollte er die Augen ausdrücken und die Zunge ausreißen; er hatte mich schön in der Mache und das litten doch die Andern nicht. Da war es kein Wunder, daß ihm schließlich der Pust ausging.“

„Also,“ nahm der Zimmermann wieder das Wort, „das wollte ich bloß vorausschicken, um Ihnen zu zeigen, daß wir uns rein nur in der Nothwehr befanden und nicht morden wollten. Da das Unglück nun aber geschehen ist, müssen wir sehen, daß es uns nicht weiter schadet. Wir haben darüber gesprochen, wie es sich am besten machen ließe, und sind darauf gekommen, irgend eine Küste anzulassen. Einer schlug Florida vor, ein Anderer den Golf von Mexiko, ein Dritter die Südküste von Afrika, ein Vierter Baffinsland u. s. w., wir konnten aber nicht weiter einig werden, als darüber, daß Amerika doch wohl das Bescheideste sein würde, weil das doch ein großes Land ist, in dem es Einem wohl gelingen könnte, sich zu verstecken.“

Hierüber lachten einige Leute, der Zimmermann ließ sich aber nicht stören und fuhr ruhig fort: „Um nun zu einem Beschlusse zu kommen, wollen wir durch das Loos bestimmen, nach welcher Küste Sie uns bringen sollen. Wenn wir noch eine Tagereise entfernt sind, besteigen wir die Boote und rudern ans Land; was wir dort thun und sagen, ist vor der Hand noch nicht so genau durchgesprochen, jedenfalls sind wir aber schiffbrüchige, hilflos und entlöst von Allem. So ist unser Plan.“

„Ja, das ist unser Plan, aber nicht der ganze,“ bemerkte Einer. „Du hast noch nicht Alles gesagt, Maat.“

„Höre Bill,“ entgegnete der Zimmermann aufgebracht, „entweder führe ich das Wort, oder ich thue es nicht. Wenn Du weiter sprechen willst, so brauchst Du es nur zu sagen,

damit wir wissen, woran wir sind. Aber entweder Du oder ich, nur Einer kann der Wortführer sein. Das ist meine Meinung, verstehst Du mich?“

„Herr Gott, ich will ja gar nichts sagen,“ brummte der als Bill' angeredete Mann, „ich will Dir ja gar nicht dreinreden; ich dachte nur, Du hättest was vergessen, und da fuhr mir das so raus.“

Was es war, was der Zimmermann verschwieg, ahnte ich nicht, aber neugierig wollte ich mich auch nicht zeigen und deshalb that ich, als ob ich gar kein Gewicht auf die Auseinandersetzung zwischen den Beiden legte. Meine Sache war es nur, zu hören, wachsam zu sein und den Umständen nach zu handeln, um vor Allem das Leben des alten Mannes, das seiner Tochter und das meinige zu erhalten.

Ich wartete ab, ob vielleicht noch irgend Einer etwas sagen würde, da aber nunmehr Alles still blieb, erwiderte ich:

„Ich weiß nun, was von mir gewünscht wird, und je eher eine Einigung über den Ort der Landung stattfindet, um so besser wird es für uns Alle sein.“

„Können Sie uns keinen Rath geben?“ fragte ein Mann. „Nennen Sie uns einen Punkt, der leicht zu erreichen ist.“

„Ich war niemals an der Küste von Nord-Amerika,“ antwortete ich.

„Thut nichts, Amerika ist nicht der einzige Ort in der Welt,“ meinte Fisch.

„Die meisten von uns wünschen aber in Amerika an Land zu gehen, und damit ist die Sache abgemacht,“ entschied der Zimmermann mit scharfem Ton.

„Das meine ich auch,“ rief Johnson, „und ich denke, das Beste wird sein, südlich zu steuern. Wenn wir New-Orleans erreichen können, so finden wir da jeden Tag eine Menge Schiffe, die den Hafen verlassen und gute Feuer zahlen.“

„Ja, ja, so soll's sein, Jeder kann dann thun, was er will,“ stimmten Mehrere ein.

„Ganz, wie Ihr wollt,“ bemerkte nun ich, „nur entschließt Euch bald, damit ich das Schiff in seinen Kurs bringen kann.“

Mit diesen Worten stand ich von dem Gitter auf, auf welchem ich gesessen hatte, und schritt nach dem anderen Ende des Hüttendeckes. Nachdem ich die Stimmung der Leute erkannt hatte, war mir viel leichter ums Herz. Es stand außer Frage, daß sie erschrocken waren über das, was sie gethan hatten, und hierin lag eine Bürgschaft, daß keine weiteren Unthaten begangen werden würden. Ihr Plan, das Schiff zu verlassen und an Land zu rudern, sobald wir in die Nähe desselben gelangt sein würden, war ausführbar und daß sie sich für schiffbrüchige Seeleute ausgeben wollten, war schlauersonnen, denn einmal erst am Lande, in alle Winde zerstreut, oder an Bord anderer Schiffe verheuert, wurde es schwer, wenn nicht unmöglich, des Einen oder Anderen habhaft zu werden, falls ein durch irgend einen Umstand aufgetauchter Verdacht zu Nachforschungen Anlaß geben sollte.

Was mich betraf, so bezweifelte ich, daß sie mir erlauben würden, das Schiff zu verlassen, denn sie mußten befürchten, daß ich sie am Lande sofort zur Anzeige bringen würde. In dessen vorläufig zwang ich mich noch, alle Sorgen für die Zukunft zu verbannen. Meine Aufmerksamkeit mußte auf die unmittelbare Gegenwart gerichtet sein, um den Gefahren, die diese brachte, zu begegnen.

(Fortsetzung folgt.)

# Ein Besuch auf der kaiserlichen Werft in Kiel.

(Schluß.)

Manch anderes Fahrzeug liegt noch hier im Baubassin, das Erinnerungen weckt aus den ersten Zeiten der neuen deutschen Flotte, das mancherlei zu erzählen hätte von einem wechselfollen Dienst auf den auswärtigen Stationen, aber unser Interesse wird gefangen genommen durch einen ungeheuren, alles überragenden Schiffsrumpf, aus dem ohrenbetäubendes Hämmern und Klopfen dringt — das ist unser erster, einziger Panzerkreuzer Fürst Bismarck. Schon seit Langem steht die ganze Werft unter dem Zeichen dieses gewaltigen Baues, und seit seinem Stapellauf im September v. J. fängt die Arbeit daran eigentlich erst recht an. Denn bei den neuen Schiffen so großen Tonnengehaltes muß man sich damit begnügen, den leeren Rumpf zu Wasser zu lassen, da unsere Hellinge ein völlig ausgerüstetes Kriegsschiff von mehr als 10 000 Tonnen nicht zu tragen vermögen. Panzerung, Kessel, Maschinen, Artillerie, alles wird erst in den schon schwimmenden Rumpf eingesetzt. Es war ein Ereignis für die Kieler Werft nicht nur, sondern für das Reich und seine Marine, als der Kiel für „Griaz Leipzig“ — unter diesem Namen wurde das Schiff bis zur Taufe in den Risten geführt — gestiftet wurde. Seit den Tagen der alten Panzerkorvette „Sansa“ haben wir keinen gepanzerten Kreuzer mehr übers Wasser schicken können, seit Jahren machte sich das Fehlen dieses wohl zukunftsreichsten Typus aller Kriegsschiffe um so peinlicher in unserer Flotte bemerkbar, als alle andern Seemächte, auch Japan, Chile, Argentinien, uns darin immer mehr überholten. Nun hat sich endlich die Volksvertretung bereit erklärt, die erforderlichen 13 1/2 Millionen nach und nach zu bewilligen; im Jahre 1900 soll der erste deutsche Kreuzer von wirklich erster Klasse fertig sein. Seit dem Stapellauf hat sich an seinem Äußern noch nicht viel geändert. In der 2,5 Meter breiten Kute, die tief eingeschnitten unter der Wasserlinie um den ganzen Rumpf läuft, sind bereits zwei von den Gürtelplatten eingesetzt. Es sind ungeheure Nickelstahlplatten von 20 Centimeter Stärke, die nach geheimem Verfahren bei Krupp und in den Dillinger Werken hergestellt werden. Hier auf der Werft geschieht nur ihre Bearbeitung, Anpassung, Biegung und Vernietung. Aus dem Innern des gewaltigen Körpers von 120 Meter Länge, 20 Meter Breite und 7,9 Meter Tiefe ertönt ununterbrochen lautes Getöse. Auf schwanker Holzbrücke betreten wir das Deck und steigen hinunter in die schwarz gähnende Tiefe. Ohrenbetäubendes Hämmern dröhnt von den stählernen Wänden wider, man versteht nicht sein eigen Wort. Ein Gewirre von flüchtig gemauerten hölzernen Böden, Treppen, Latten, Brücken theilt den Kistenraum in viele einzelne Gemächer, die dem Beschauer die Uebersicht über die ganze Anlage zwar sehr erschweren, ihm aber einen Einblick gestatten, in die Fülle der Einzelarbeiten, aus denen in langer, mehrjähriger Thätigkeit endlich der fertige Panzer hervorgehen soll. Große elektrische Bogenlampen, kleine Glühlichter in vorläufiger Aufhängung mit großen Reflektoren beschreiben eigenthümliche Bilder: hier hoch eine Gruppe ruhiger Eisenstücke um einen kleinen Ofen, auf dem kleine Stücke gewalzten Rundstahls zur Glühbige gebracht werden; dort, an der Eisenblechwandung eines Querschotts, schlagen muskelftarke Arme mit gewaltigem Schläg die rothglühenden Nietzapfen ein. Ganz unten in der Last werden die bisher fertiggestellten Schiffstücke der Schraubenwellen zusammengesetzt, deren das Schiff wie alle unsere neuesten Kreuzer drei erhält, mit denen die drei Phosphorbronze-Propeller eine Fahrgeschwindigkeit von 19 Knoten erzielen sollen. Gegen den Bug zu und an entsprechender Stelle achtern prüfen bei flackerndem Kerzenlicht erfahrene, graubärtige Vorarbeiter die Festigkeit des Unterbaues für die massiven Panzerthürme, in denen die Hauptkampfmittel des Kreuzers, die beiden Paare 24-Centimeter-Kingkanonen von 40 Kaliberlänge, mit ihren hydraulischen Drehvorrichtungen ihren Platz finden. Tugende von jüngern Arbeitern sind mit dem Ablichten der Schottenwandungen, die den ganzen Raum in 26 voneinander wasserdicht abgeschlossene Abtheilungen zerlegen, beschäftigt und hämmern, als ob's das Leben gälte, an den Panzerungen für Kommandoelemente und Munitionskammern, daß in den engen Zellen Alles dröhnt und zittert. Trepp auf, Trepp ab, bald im Batteriedeck bequem aufrechtgehend, bald in den untern Decken nur mühsam gebückt vorwärtschleichend, folgen wir unserm uner müßlichen Führer, der mit dem Spür-

sinn eines Marksheiders und der Sicherheit eines Oberstlegers seine Strecke abgeht und uns aus grell elektrisch beleuchteten Arbeitskammern in stockfinstere Schotten führt, zu deren Begehung wir dem ersten besten Arbeiter seine Kerze ausspannen müssen. Wir überzeugen uns von der Vollenbung der beiden Panzerdecke, von denen das untere noch einmal dicht über der Wasserlinie eine nickelstählerne Schutzdecke ausbreitet über Maschine, Kessel, Schraubenwellen, Drucklage, Kurbelwellenlager und was sonst noch tief unten in der Last angebracht. Wir sehen die Situationspumpen schon an ihrem Platz und den Podest eingebaut für die starke Dynamomaschine, mit der gegen vierzig kleinere Hilfsmaschinen gespeist werden sollen, wie ja auf den neueren Kriegsschiffen so viel Arbeit wie möglich durch Maschinenkraft verrichtet wird, so zum Beispiel das Drehen der Panzerthürme, das Nichten der großen Geschütze, das Heissen von Geschossen und Munition, so das Nieren der Beiboote, Ausschwingen der Backspieren, Nieren der Anker, Förderung der Kohlen und Entleeren der Mische und unzählige andere, größere und kleinere Kraftleistungen mehr. Wir besichtigen die noch kaum erkennbaren Vorarbeiten für die Geschütsstände der reichhaltigen, vortrefflich vertheilten Artillerie, geben pflichtschulbigst alle 22 Munitionskammern ab, überzeugen uns von dem Vorhandensein der sechs Torpedorohre, von denen nur eines, das am Heck über der mittleren Schraube, nach alter Weise noch über Wasser liegt, und gewinnen endlich wieder das Tageslicht.

Anstrengend war der Rundgang, mühsamer als das Befahren eines Abbaufollens, aber es lohnt sich der Mühe denn wir nehmen die Ueberzeugung mit uns fort: hier wird ein deutsches Kriegsschiff gebaut, das die Stärke unserer ersten Schlachtschiffe mit der Schnelligkeit und Ausdauer unserer besten Kreuzer verbindet und dereinst als Flaggschiff des Kreuzergeschwaders stolze Genugthuung bei allen Deutschen draußen, Neid und Bewunderung bei allen Fremden wecken wird.

Auch in zahlreichen anderen Werkstätten der Werft steht zur Zeit „Fürst Bismarck“ im Vordergrund des Interesses. Die gewaltige Cylinderbohrmaschine arbeitet seine Dampfzylinder, in der Maschinenbauwerkstatt sieht man seinen Kondensator in der Behandlung, andere wichtige Armaturstücke fallen in anderen Werkstätten sofort durch ihre Größenverhältnisse auf. Daneben sind es vor Allem die Maschinen- und Kesselthale der „Sachsen“, die unsere Aufmerksamkeit fesseln. „Baden“ und „Bayern“, die unweit entfernt dieser Panzergruppe 3. Klasse, sind bekanntlich vor Kurzem auf den Werften von Krupp und Schichau mit ihrem Umbau fertig geworden, jetzt sollen auch „Sachsen“ und „Württemberg“ an Stelle ihrer veralteten Niederdruckmaschinen und Hoferkessel, die man ihnen vor zwanzig Jahren gab, dreifach expandirende Hochdruckmaschinen und Dürrsche Wasserrohrkessel erhalten, damit das Sachsengeschwader wieder auf die Höhe der Zeit kommt und beim Manöver wenigstens einigermaßen mit der Brandenburgklasse Schritt halten kann. Leider ist augenblicklich an der Umbau der „Württemberg“ noch nicht zu denken, da die Ausbesserungen nach dem kürzlichen Zusammenstoß mit der „Brandenburg“ noch Monate in Anspruch nehmen, vielleicht überhaupt Außerdienststellung zur Folge haben werden.

Dreherei, Kesselschmiede, Klempnerei und zahlreiche andere Werkstätten bieten nichts sonderlich marinemäßig Interessantes, wir wenden uns daher sofort zu den Anlagen der siebenten Abtheilung, des Torpedoreports, das vor Anderen den Nimbus des Geheimnißvollen voraus hat. Hier ist dem Publikum der Eintritt verwehrt, aber der schon durch den Fernsprecher übermittelte Befehl des Oberwerftdirektors öffnet unserer Karte Thür und Thor, und bereitwilligst geleitet uns der dienstthuende Torpedo-Ingenieur durch sein Reich. Zahlreiche kleinere Gebäude werden uns als Torpedobootskammern genannt, das heißt Aufbewahrungsstellen des genannten Ausüstungsmaterials außer Dienst gestellter Torpedoboots. Genau so hat jedes andere zur Zeit außer Dienst gestellte Kriegsschiff eine Kammer, die sein gesamtes Inventar und Zubehör verwahrt. Dann geht es an der Werkstat für Torpedoboots-Maschinenbau und Reparatur vorbei zur Ausbesserungsstelle für die Sprenggeschosse selbst. Nach jeder Uebung des Geschwaders mit seinen Torpedoboots-Divisionen, nach jeder Uebungsfahrt einzelner Schiffe giebt es hier Arbeit über Arbeit. Ein Torpedo ist ein so empfindliches Werkzeug, daß jedes Berühren in der Handhabung, jedes rauhe Zuareifen ungeübter Hände die zarten Maschinenteile verlegen kann. Ist aber irrend ein Theil des verwickelter



Mechanismus aus seiner Lage gebracht, verbogen, verbeult, dann leidet die gleichmäßige Bewegung und damit die Treffsicherheit des Geschosses. Es wird dann in dieser wichtigen Reparaturwerkstatt auseinandergenommen, auf die erlittenen Beschädigungen untersucht und aufs Sorgfältigste wiederhergestellt. Der Torpedo, dessen neueste Konstruktionen — und es giebt zahllose Arten und Warten — sich noch immer in Grundgedanken an die erste Erfindung des englischen Marine-Ingenieurs Whitehead in Fiume anschließen, birgt eine solche Fülle maschineller Vorrichtungen auf engstem Raume, daß Alles mit peinlicher Gewissenhaftigkeit hergestellt und behandelt werden muß. Bei Fabrikation und Reparatur wird mit Zehntel Millimetern und Milligrammen gerechnet. Bekanntlich bewegt sich der Torpedo, sobald er das Ausstoßrohr des Schiffes oder der unterseeischen Küstenbatterie verlassen hat, durch eigene Kraft vorwärts. Sein Luftstößel ist auf 100 Atmosphären gespannt, ein Reduzirapparat muß diese gewaltige Kraft etwa auf 30 Atmosphären beschränken, damit die kleine dreizylindrige Brotherhood-Maschine mit dieser Kraft die beiden Flügelsschrauben treiben kann. Ein ungemein sinnreich erdachter Apparat ermöglicht dem in unterseeischer Fahrt befindlichen Geschoss, selbstthätig sich auf die vorgeschriebene Tiefe und die beabsichtigte Entfernung einzustellen, und so sicher arbeiten diese kleinen, vollständig aus Aluminium oder Phosphorbronze hergestellten Maschinen, daß schon nach einem Lauf von weniger als 100 Meter Richtung und Tiefe richtig eingestellt ist. Um diese Zuverlässigkeit zu erzielen, müssen mit jedem einzelnen Torpedo langwierige Schießversuche, natürlich ohne Sprengladung angestellt werden, und auch im Lagerraum hat man die Maschine und Rudervorrichtung in kleinen Zeitabständen regelmäßig nachzuprüfen. In langen Sälen liegen in einem eignen Magazin für alle außer Dienst gestellten Schiffe die vorgeschriebenen Vorräthe an Torpedos fertig, jeder genau numerirt und mit Angaben über Einschließen, Ausbesserungen u. s. w. versehen. Die Köpfe mit der Sprengladung, die bei den großen Kalibern von 4 Meter Länge und 45 Centimeter Durchmesser bis zu 90 Kilogramm Schießbaumwolle beträgt, werden indessen zur Sicherheit nicht hier, wo Tausende von Menschen arbeiten, sondern in Diedrichsdorf aufbewahrt, der kaiserlichen Munitionsfabrik auf dem Ostufer der Hörde. Einige Schiffe, wie der zum Schutz der Hochseefischerei abkommandirte Aviso Zetben, der ja kaum in die Lage kommen wird, sich seiner Haut mit so tödtlichen Waffen wehren zu müssen, sind noch mit ganz alten Konstruktionen dieser fürchterlichen Sprengwaffe ausgerüstet; die neuen Schlachtschiffe und Kreuzer führen nur die vorgeschrittensten Arten mit, deren neueste seit einiger Zeit die bisherige beschränkte Schussweite von 400 Meter schon beträchtlich überschreiten. Jenseits von 600 Meter fängt der Lauf des Torpedos an, unsicher und unberechenbar zu werden. Es herrscht aber bei allen Seeoffizieren und Ingenieuren der ganzen Marine ein so lebhaftes Interesse an dieser zukunftsreichen Waffe, daß der Ruhm der deutschen Flotte, das beste Torpedowesen der Welt zu besitzen, durch nie rastende Versuche und immer größere Vervollkommnungen uns erhalten bleiben wird.

Unsere Zeit ist zu Ende, es schlägt sechs Uhr, und das bedeutet „Auscheiden“ mit aller Arbeit auf der Werft. Gern hätten wir noch die echt fernmännischen Arbeitsstätten im Ausrüstungs-Resort besichtigt, sowie das eine oder andere Gebäude der Abtheilungen für Schiffsbau oder Maschinen. Was wir aber unter der Führung unserer sachmännischen Begleiter gesehen haben, erfüllt uns mit Bewunderung für die großartige Organisation der gewaltigen Anlage, für den Fleiß, der hier die Seele dieser Welt voll Arbeit zu sein scheint, für das Wohlwollen und die weitgehende Fürsorge und menschliche Theilnahme, die die Arbeitgeber für ihre fast sechstausend Arbeitnehmer an den Tag legen, nicht nur im täglichen Dienst, sondern in der dauernden Sorge für deren Gesundheit und sorgloses Alter.

## Allerlei.

**Zur Vorgeschichte des Menschenhaares.** In einem Aufsatze der Wiener Klinischen Wochenschrift spricht Professor Erner die Ueberzeugung aus, daß der Mensch von gänzlich behaarten Affen abstamme und daß, sobald Haarmuth an Körper als Schönheit empfunden wurde, die Bevorzugung weniger behaarter Männchen zur Entfernung des Haares führte. Es wird angenommen, sagt Erner, daß die Haare ursprünglich modifizierte

Sinnesorgane sind, die aber meist allen Zusammenhang mit Nerven verloren haben. Es sei wahrscheinlich, daß beim Urmenschen die Vertheilung des Körperhaares unregelmäßig war und daß die Länge, Farbe, Struktur und Dike des Haares mit den Funktionen wechselte, die es erfüllte. Die Behaarung, welche der Entwicklungsprozeß auf zahlreichen Körperstellen übrig gelassen hat, erfüllt dort bestimmte Zwecke. Gewisse Haare fungiren noch jetzt als Tastorgane, besonders die der Augenwimpern, deren Haarzwiebeln von einem Netzwerk von Nervenfasern umponnen werden, in geringerem Grade auch die der Augenbrauen. Beide dienen den Augen als Schutzorgane, denn da sie Empfindungen vermitteln, warnen sie vor Gefahr, so daß sich die Augen durch Reflexbewegung schließen. Die Augenbrauen halten auch Schweißtröpfchen und die Wimpern fliegende Unreinigkeiten von den Augen ab. Bei Thieren dient der Haarpelz zur Erhaltung und Regulirung der Körperwärme, beim Menschen dient diesem Zwecke nur das Kopfhaar. Als schlechter Wärmeleiter an sich und durch die in seinen Zwischenräumen gefangene, ebenfalls schlecht leitende Luft eignet sich das Haar hierzu besonders. Von der Stirn wurde das Haar aber durch das Schönheitsbedürfnis der geschlechtlichen Zuchtwahl entfernt und konnte hier entbehrt werden, weil die Stirnbogen selbst einen für Wärmeveränderungen schlecht leitenden Bau besigen.

**Die Telegraphenlinien der Erde** erreichen bereits die Gesamtlänge von rund 1782 000 Kilometern. Da nun jede Linie drei bis fünf oder noch mehr Drähte zählt, so ergiebt sich für die Telegraphendrähte eine Gesamtlänge von mehreren Millionen Kilometern, mit der man etwa zwanzig Mal von der Erde zum Monde reiten könnte. Die meisten Telegraphenlinien besitzt Amerika, nämlich 873 000 Kilometer; dann folgen Europa mit 690 000, Asien mit 107 200, Afrika mit 33 400, Australien mit 26 000 und Ozeanien mit 24 000 Kilometern.

**Anglerlatein.** „Vor zehn Jahren,“ erzählte ein alter Angler, „ging ich hier einen Barich; er konnte etwa zwei Pfund gewogen haben. Als ich ihn aber aufnehmen wollte, zerriß die Schnur und mein Fisch schwamm mit dem Haken und dem Schnurende davon.“ — „Und fünf Jahre später,“ unterbrach den Erzähler sein Zuhörer, „fügen Sie den Fisch wieder, und er hatte noch immer den Haken mit dem Schnurende im Maul und wog jetzt mindestens zehn Pfund!“ Der alte Angler sah bestürzt seinen Zuhörer an, der ihm die Pointe seiner schönsten Geschichte so schnell vom Munde weggenommen. Aber schnell gefaßt erwiderte er: „Mein Herr, der Barich wog jetzt kaum noch zwei Unzen. Sein ganzes Gewicht war aufgezehrt worden von der Schnur, die dafür 28 Fuß 2 3/8 Zoll lang gewachsen war.“

## Vom Büchertisch.

An dieser Stelle werden alle eingehenden Bücher und Broschüren veröffentlicht. Besprechungen nach Auswahl vorbehalten.

— In der zeitgenössischen Zeitschriften-Literatur nimmt die im 14. Jahrgang siebende deutschrealistische Halbmonatsschrift für Kunst und Literatur „Die Gesellschaft“ (Verlag der Gesellschaft, Hermann Haacke in Leipzig) eine hervorragende Stellung ein. Unter der Leitung M. G. Conrad's und Ludwig Jacobowski's vereinigt sie wie bisher die angesehensten Kräfte unserer Literatur. In den Novellen, Gedichten, kritischen Abhandlungen, Betrachtungen, die in der „Gesellschaft“ niedergelegt sind, sprudelt so viel Leben, pulstirt so viel Kraft, daß diese realistische Zeitschrift getrost das Urtheil herausfordern darf. Trotz der außerlesenen Güte und der Fülle des Gebotenen — jedes Heft umfaßt 64—80 Seiten gr. Oktav und ist meist mit dem Bilde eines zeitgenössischen Schriftstellers geschmückt — ist der Abonnementspreis von M. 4,— pro Quartal (6 Hefte) ein verhältnismäßig billiger. Abonnements auf die „Gesellschaft“ nehmen alle Buchhandlungen, Postanstalten, sowie die Verlagsbuchhandlung Verlag der Gesellschaft Hermann Haacke in Leipzig entgegen, die auch auf Verlangen Probehefte gratis und franco versenden.

— Ritz, Herm., **Was muß der Schöffe oder Geschworene bei Ausübung seines Amtes wissen?** Ein praktisches Hilfs- und Handbuch für den Schöffen- und Geschworenenstand. Mit einer ausführlichen Darstellung des gesammten Strafrechts für das Deutsche Reich, nebst Angabe der Verjährungsfristen. 2. Aufl. Leipzig, Guttav Wigand. Bei der Wichtigkeit des Amtes eines Schöffen oder Geschworenen ist es sehr zu wünschen, daß diejenigen, welche zu dieser verantwortungsvollen Mitwirkung in der Strafrechtspflege berufen werden, über ihre Thätigkeit genauestens orientirt sind. Vorliegendes Handbuch giebt in kurzer, sachlicher Weise Auskunft über die Pflichten der Schöffen und Geschworenen, sowie darüber, wer zu diesen wichtigen Ämtern berufen werden soll und kann, und wenn und unter welchen Voraussetzungen eine Ablehnung möglich ist. Ferner enthält es eine ausführliche Darstellung des gesammten Strafrechts für das Deutsche Reich, sowie Angabe der Verjährungsfristen für Vergehen und Verbrechen. Ein ausführliches Werkchen dieser Art erzielte bislang nicht, sodaß es allen Schöffen und Geschworenen ein sehr willkommenes Lesebuch sein dürfte.

Verantwortl. Redakteur: Dr. Walter Gebensleben. Redaktionsdruck und Verlag von Otto Ehieler, Halle (Saale), Leipzigerstr. 87.