

Werk

Titel: Meere

Ort: Berlin

Jahr: 1915

PURL: https://resolver.sub.uni-goettingen.de/purl?391365657_1915|LOG_0179

Kontakt/Contact

[Digizeitschriften e.V.](#)
SUB Göttingen
Platz der Göttinger Sieben 1
37073 Göttingen

✉ info@digizeitschriften.de

in den ersten Anfängen. Die eingeborene Bevölkerung gehört mit Ausnahme vereinzelter Buschleute den Bantus an. Den größeren Osten des Gebietes, vom Kuwangu bis Menonge haben die Ackerbau treibenden Wangangella besiedelt. Entlang dem Kuitu schließt sich an sie das kriegerische Jägervolk der Watschiwokwe, das über die Ackerbauvölker zu seinen beiden Seiten die Vorherrschaft erworben hat und gegenüber der portugiesischen Regierung noch ziemlich unabhängig ist. Am Westrande des Hochlandes wohnen die Ovambu, unter denen die kriegerischen Waganjama die Vorherrschaft besitzen. Bei ihren weitausgedehnten Raubzügen scheuen sie nicht vor Angriffen auf weiße Händler und Regierungsposten zurück, ohne daß die Verwaltung etwas sonderliches gegen diese Räuberbanden unternimmt. Allerdings ist weder das Verwaltungssystem und die Art der Eingeborenenbesteuerung dazu angetan den Portugiesen das Vertrauen der Bevölkerung zu erwerben. Während die nicht den besten Schichten des Heimatlandes entstammenden Beamten und Händler die Eingeborenen vielfach als Objekt für die eigene Bereicherung betrachten, haben die Missionen durch Erziehung der Eingeborenen zur Gewerbetätigkeit und zum Anbau neuer Nutzpflanzen recht Ersprießliches geleistet. Ihre Versuchsfelder zeigen, daß Mais, Bohnen, Hirse, Kartoffel, Weizen, Zuckerrohr, Kaffee und Baumwolle einen guten Ertrag abzuwerfen vermögen. Allerdings ist die Zahl der Missionäre für die große Aufgabe zu gering und östlich des Kuwangu haben sie überhaupt noch keine Station. Neben Eingeborenen und Weißen gibt es viele Mischlinge, die auch in den Handel und in die Staatsstellungen eingedrungen sind. Sie bilden ein politisch recht unzuverlässiges Element, das seit einigen Jahren immer mehr auf die Unabhängigkeit der Kolonie hinarbeitet, ohne daß die Regierung bisher dagegen zielbewußt aufgetreten wäre.

***Nachrichten von Professor Fritz Jäger** melden, daß er und Dr. Waibel sich wohlauf in Grootfontein befinden. Beide haben vor Beginn des Krieges die Erforschung der Etoschapfanne im wesentlichen vollendet. Dann wurden im August 1914 Dr. Waibel als Ersatzreservist zur Schutztruppe und im Oktober 1914 Professor Jäger als Landsturmmann eingezogen. Dr. Waibel kämpfte in 5 Gefechten im Süden der Kolonie, Professor Jäger in einem an der Linie Swakopmund—Tsuneb. Beide sind unverwundet und befinden sich nunmehr in Grootfontein auf freiem Fuße. Sie planen weitere Reisen und wollen womöglich das Otavibergland und Kaokofeld näher studieren. An Expeditionsgut haben sie glücklicherweise keinen größeren Verlust gehabt. Professor Jäger schreibt: Im Krieg haben wir manches gelernt, was uns jetzt nützlich ist. Ich kann z. B. notdürftig kochen und Brot backen. Er teilt ferner mit, daß der Geologe Dr. von Staff vor kurzem am Typhus gestorben ist.

Meere.

***Lotungen in der Sulusee** wurden in jüngster Zeit durch das Vermessungsschiff „Pathfinder“ des U. S. Coast and Geodetic Survey vorgenommen. Es scheint sich aus ihnen zu ergeben, daß die Sulusee in ein nordwestliches und ein südöstliches Becken zerfällt, welche durch die Reihe

der Cagayanes, Cavilli und Arenainseln sowie der Tubbataha- und Mäanderriffe von einander getrennt sind. Diese Inseln und Bänke, die sich vom Südwestende der Philippineninsel Panay südwestwärts gegen Nordborneo hinziehen, gehören offenbar einem zusammenhängenden steil aus Meerestiefen von 1800—3400 m sich erhebenden unterseeischen Rücken an, dessen Gipfel mit Korallen bedeckt sind. Die Bancoraninsel und das Moyuneriff stellen Erhebungen am Süden des Nordwestbeckens dar. Unter den 214 Tiefseelotungen erreicht eine den Wert von 5575 m. Sie liegt im südöstlichen Becken auf $8^{\circ} 50' N$, $121^{\circ} 50' E$ und stellt zugleich die größte bisher in der Sulusee gemessene Tiefe dar, da vorher — etwas südlicher — nur 4663 m gefunden worden waren. (Bull. Americ. Geogr. Soc., 1915, 7, S. 533—34.)

***Die Wiederentdeckung größerer Inseln in der Hudsonbay** ist R. J. Flaherty auf seiner dritten zu diesem Zwecke ausgerüsteten Expedition gelungen, nachdem die beiden ersten Versuche fehlgeschlagen waren. Es zeigen nämlich ältere Karten, wie z. B. die Karte von Hessel Gerritsz aus dem Jahre 1612, die auf Hudson's Ergebnissen basiert ist, nördlich der Jamesbay in 56° — 68° Nord, größere Inseln, die aber seither nicht wieder besucht worden sind. Flaherty war die Existenz solcher größerer Inseln von Eskimos bestätigt worden und im vergangenen Jahre ist ihm der Nachweis ihrer Existenz gelungen. Im August 1913 brach er mit dem Schoner „Laddie“ von St. John's mit Proviant für 11 Mann für 19 Monate auf. Nach mancherlei Schwierigkeiten in der Hudsonstraße konnte in der Amajuakbai auf Baffinland überwintert werden, während das Schiff unter Kapitän H. Bartlett nach Hause gesendet wurde. Während des Winters wurde eine einmonatliche Schlittenreise nach Kap Dorset unternommen und besonders anthropologische Arbeit betrieben. Da die „Laddie“ erst im August 1914 zurückkehrte, so konnte erst im September die Ausfahrt in die Hudsonbay unternommen werden, wobei schlechtes Wetter und die zahlreichen kleinen Inselchen der Schifffahrt erhebliche Erschwernisse boten. An Stelle der kleinen Inselchen, die unsere Karten zwischen 56° — 60° nördl. Br. und 79° — 81° westl. Länge unter der Bezeichnung „Ottawa Inseln, The Sleepers, King George Inseln, Bakers Dozen, North- und South Belchers zeigen, wurden zum Teil sehr ansehnliche Inseln gefunden, von denen die größte eine Länge von über 160 km besitzt und in der Längsrichtung von 200—250 m hohen Hügelrücken durchzogen ist. Die Gesamtausdehnung der Inseln schätzt Flaherty auf über 10.000 qkm. Sie zeigen eine wellige Oberfläche, besitzen zahlreiche Seen und eine arktische Vegetation. Eskimo wurden nicht gefunden, doch sah man alte Steiniglos auf einer der Inseln. Die Expedition landete schließlich in der Jamesbay und kehrte überland zurück, während das etwas beschädigte Schiff in der Faktorei Moose gelassen wurde.

*** Ein neues deutsches Forschungsschiff.** Seitdem die Zoologische Station in Rovigno im Jahre 1911 durch die Munifizienz von Dr. P. Schottländer in die Hand der Kaiser-Wilhelm-Gesellschaft zur Förderung der Wissenschaften übergegangen war, machte sich mit den gesteigerten Anforderungen an die Station als Forschungsinstitut immer mehr die Forderung fühlbar, den wissenschaftlichen Apparat systematisch auszubauen. Unter der Leitung von Dr. Th. Krumbach wurde ein physiologisches

und ein chemisches Laboratorium eingerichtet, welches letzteres auch mit den wichtigsten Apparaten und Instrumenten für die ozeanographische Forschung ausgestattet ist, es wurde ein wertvolles Aquarium angelegt und die Grundlage für einen kleinen Pflanzengarten geschaffen. Ganz ungenügend erwiesen sich die Fahrzeuge der Station, da sie nur über ein kleines offenes Motorboot und den alten kleinen Dampfer „Rudolf Virchow“ verfügte, der aller modernen Einrichtungen entbehrte und nicht mehr seetüchtig war. Wie für die ozeanographische Einrichtung, so erwies sich besonders für die Aufgabe, ein allen Anforderungen der Station entsprechendes Forschungsschiff zu bauen, die Beziehung der Station zum Institut für Meereskunde besonders wertvoll. Denn es erklärte sich der Technische Beirat des Institutes, der Professor des Schiffbaues an der Technischen Hochschule in Charlottenburg, Professor W. Laas, bereit die Bearbeitung der Aufgabe zu übernehmen. Seinen unermüdlichen Bemühungen ist es gelungen trotz aller Schwierigkeiten für Rovigno ein den Spezialaufgaben der Station trefflich angepaßtes, modern eingerichtetes und seetüchtiges Fahrzeug, den „Albatros“ zu schaffen, das nach wohlgeplanter Probefahrt nur mehr des Kriegsendes harret, um an seinen Bestimmungsort geschaffen zu werden.

Den soeben veröffentlichten Mitteilungen von Prof. W. Laas (Zeitschr. Ver. deutsch. Ing., 1915, S. 517 ff.) über die technische Durchführung des Problems entnehmen wir in der Hauptsache folgende Angaben: Das Schiff wurde nach den Vorschriften des Germanischen Lloyds gebaut und hat 18.2 m Gesamtlänge, 4 m größte Breite, 2.7 m Höhe und 2 m Tiefgang. Mit Rücksicht auf das warme Klima und die felsigen Küsten des Arbeitsgebietes wurde Holz als Baumaterial verwendet. Um das Achterdeck für die biologischen Arbeiten frei zu haben, wurde der Motorraum und der Führerstand nach vorn gelegt. Dadurch ergab sich auch eine gute Einteilung der Wohn- und Arbeitsräume. Mittschiffs, hinter dem Motorraum liegt der 2.6 m lange und 4 m breite Hauptwohnraum mit Schlafsofas für 5 Personen. An ihn schließt sich auf der Backbordseite der schöne nach den Dispositionen von Dr. Krumbach entworfene Arbeitsraum, der außer zwei weiteren Betten einen großen Arbeitstisch, sowie zahlreiche Schränke und Laden besitzt, in denen sich alle für die biologischen und hydrographischen Arbeiten an Bord erforderlichen Apparate, Instrumente und Chemikalien sicher und übersichtlich unterbringen lassen. Die Bünne zur Aufnahme der Fänge ist nicht nur von Deck sondern auch von diesem Raume aus zugänglich. Der kurze Verbindungsgang zwischen Wohn- und Arbeitsraum ist als Waschraum und Dunkelkammer eingerichtet. Von Deck aus gelangt man über eine Stiege, unter der sich eine Kammer für die größeren ozeanographischen Instrumente befindet und durch einen auf der Steuerbordseite gelegenen Gang mit Kocheinrichtung und Proviantverschlagen zu den beschriebenen Räumen. Hinter der erwähnten Bünne befindet sich ein Raum für Segel und Netze, der vom Achterdeck aus durch einen kleinen Aufbau mit Lucke zugänglich ist. Der Maschinenraum enthält neben der Hauptmaschine, die im Konstruktionsbureau von Professor Junkers in Aachen durchgearbeitet wurde, einen vierferdigen Hilfsmotor von Benz u. Co. Von ihm aus wird eine Transmission angetrieben, die eine Dynamomaschine von Siemens-Schuckert für elektrische Beleuchtung und

Scheinwerfer, sowie eine Netzwinde mit 30 m/min. Seilgeschwindigkeit und eine Ankerwinde mit 8 m/min. Kettengeschwindigkeit in Bewegung setzt. Endlich befinden sich im Maschinenraum noch ein mit dem Hilfsmotor durch Kuppelung verbundener Hilfskompressor, eine Feilbank und die Behälter für ungefähr 2000 kg Öl, die für 5 Tage ununterbrochener Fahrt ausreichen. Es kann daher das Schiff auch zu großen Exkursionen im Mittelmeer, mit 5—6 Forschern an Bord benützt werden. Der kräftige Hauptmotor, der aus Rücksicht auf Feuersgefahr und Billigkeit für Rohölbetrieb eingerichtet ist und 100 Pferdekräfte als Höchstleistung ergab, gestattet nicht nur gegen schwere See aufzukommen, sondern bei ruhigem Wetter auch die beträchtliche Geschwindigkeit von 10 Sm. zu erreichen. Darauf wurde besonderer Wert gelegt, da der Albatroß in erster Linie als Stationschiff dienen und als solches einen möglichst großen Aktionsradius besitzen soll. Wegen der Beengtheit des Raumes und der großen Zahl der Hilfsmaschinen erwies sich die konstruktive Durcharbeitung des Maschinenraumes als recht schwierig. Sie wurde von Professor Romberg, dem Fachmann für Schiffsmotoren an der Charlottenburger Hochschule übernommen. Vor dem Maschinenraum befindet sich der Mannschaftsraum mit zwei Klappbetten und den Ketten und ein kleiner Stauraum. Das Deck ist durch den etwa 11 m langen und fast $\frac{1}{2}$ m hohen Aufbau über Arbeits-, Wohn- und Maschinenraum gegliedert. Mittschiffs steht ein 2,5 m langes und 2 m breites Kartenhaus, das außer den Handrädern für Umsteuerung und Kupplung einen Mikroskopiertisch und ein Schlafsofa enthält. Von hier aus kann man, was bei schlechtem Wetter wertvoll ist, direkt in den Maschinenraum gelangen. Hinter dem Kartenhaus ist auf dem Aufbau der Scheinwerfer und das Rettungsboot, vor dem Kartenhaus der Schornstein mit dem Auspuff angebracht. Auf dem Heck, dem Hauptarbeitsplatz der Biologen, befindet sich der erwähnte Aufbau für den Netzraum, auf dem in bequemer Weise die Fänge untersucht und sortiert werden können. Außer einem abnehmbaren Regelkompaß sind hier die beiden Rollen für das Netzseil angebracht, das aus dem Maschinenraum kommt, am Aufbau entlang zum Heck geführt wird und hier zur Bedienung der großen Netze dient. An der Reling, die 60 cm hoch ist und durch ein über Stützen geführtes Drahtseil noch erhöht werden kann, sind Mittschiffs an B.B.S. und St.B.S. je drei Davits für die kleineren Planktonnetze und die hydrographischen Handwinden angebracht. Auf dem Vorderdeck befindet sich die Ankerwinde und die Tiefseelotmaschine. Die Ankerwinde ist mit Hilfe einer im Maschinenraum befindlichen Drahtseiltrommel für das Ankern in mehreren hundert Metern Tiefe eingerichtet. Diese Neuerung ist für die Vornahme von Strommessungen, die ein immer größeres hydrographisches Interesse gewinnen, von besonderem Werte. Von der Ankerwinde aus wird die für 4000 m Tiefe eingerichtete Lotmaschine, die 60 cm Durchmesser besitzt, angetrieben; sie vermag gegenwärtig allerdings nur 10 m/min. Draht aufzuholen, was für größere Tiefen einen bedeutenden Zeitaufwand beanspruchen würde. Doch scheint gerade in dieser Beziehung eine Verbesserung leicht möglich zu sein. Neben dem Antriebsmotor besitzt das Schiff auch noch eine Takelung nach Art der Hochseefischer. Die Bedienung des Großsegels wird allerdings durch das Kartenhaus und den Schornstein beeinträchtigt. Die Segelfläche beträgt 104 qm.