

Erforschung des Meeres.

Laboratorien an der Meeresküste, die die wissenschaftliche Erforschung des Meeres zum Zweck haben, bestehen an mehreren Punkten, besonders der englischen, französischen und italienischen Küste, schon seit längerer Zeit und wurden gemeinlich als zoologische Stationen bezeichnet, weil zur Zeit ihrer Entstehung gerade die Untersuchung über die Entwicklungsgeschichte der marinen Thiere im Vordergrund des Interesses stand. Die berühmteste und am vollkommensten eingerichtete Station, die zu Neapel, verankert vorzüglich die Energie eines der vorzüglichsten Unterführer der deutschen Regierung in Neapel, ihre Lage an einem außerordentlich hübschen Punkt ist dem Umfange ihrer Aufgabe, daß die Fauna der deutschen Meeresküste, Ost- und Nordsee, als eine weniger reichhaltige bezeichnet werden muß, und daß überdies die Unterführer Riel bereits die Erforschung dieser Meeresabschnitte als ihre natürliche Aufgabe erkannt hatte und darin von der 1870 begründeten Commission zur wissen-

ber Biologischen Anstalt liegt, wie bereits gesagt wurde, auf dem Gebiet der praktisch - wissenschaftlichen Arbeiten im Dienste der Seefischerei. Es ist bekannt, welchen ungeheuren Aufschwung



Aufnehmen des Reges.

die Hochseefischerei in der Nordsee in den letzten fünfzig Jahren genommen und von Jahr zu Jahr steigenden Antheil aus Deutschland an ihr gewonnen hat. Die Möglichkeit einer Ueberfischung der Nordsee als Folge dieser colossalen gesteigerten Befischung namentlich mit dem großen Grundnetz oder Trawl liegt nach dem Urtheil zahlreicher Sachverständiger sehr nahe, und schon beschäftigt man sich in den interessirten Küstenländern, namentlich in England, ernstlich mit der Ermögung, ob nicht durch internationale Schongebiete und rationelleren Betrieb der Fischerei der drohenden Gefahr vorgebeugt werden kann. Dabei erkennt man immer deutlicher, daß eine der ersten und unerlässlichen Vorbedingungen für einen geordneten Betrieb der Hochseefischerei eine genaue, wissenschaftlich begründete Kenntniss der nützlichen Seefische ist, ihrer Ernäh-



Biologische Station.

Schaftlichen Untersuchung der deutschen Meere, die ihren Sitz in Kiel nahm, auf das Thätigste unterführt wurde. Ein Punkt aber im deutschen Meeresgebiete war es, der von jeder das Interesse der deutschen Zoologen und Botaniker auf sich gezogen hatte, die kleine, im englischen Besitz befindliche Insel Helgoland, die an Mannigfaltigkeit und Reichthum der Thiere und Pflanzen alle anderen Punkte weit übertraf. Wenn trotzdem alle Pläne, hier eine ausschließlich wissenschaftliche Meeresuntersuchungs dienende Station in sein Leben zu rufen, immer wieder beiseite gelegt werden mußten, so hatte dies vornehmlich seinen Grund in der Schwierigkeit, die in der Zugehörigkeit zu einem fremden Staate lagen. Als daher Helgoland im Jahre 1890 in deutschen Besitz kam, wurde der alte Plan sofort wieder aufgenommen und mit Unterstützung der Berliner Akademie der Wissenschaften, der Deutschen zoologischen Gesellschaft und des Deutschen Seefischereivereins von der preussischen Regierung glücklich durchgeführt.



Sammeln auf den Klippen.

Die der Biologischen Anstalt zugetheilten Aufgaben gestalten in folgende Reihenfolge der Wissenschaften und folgen der angewandten Meereskunde, das heißt praktisch - wissenschaftliche Untersuchungen im Dienste der deutschen Seefischerei. Die ersten, die rein biologischen Aufgaben, bestehen allgemein in der Untersuchung der Lebensverhältnisse in den deutschen Meeren, für's erste in der Nordsee. Dieser Zweck, in dem weitestgehenden und um-



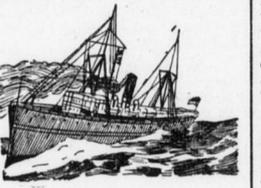
Nordsee - Museum.

Folgenden Sinne, der in den Worten liegt, von ihr als Programm angenommen, umfaßt eine Reihe besonderer Aufgaben. Zunächst wurde die systematische Erforschung der Fauna und Flora des Helgolander umgebenden Meeresabschnittes in Angriff genommen und, soweit es die zur Verfügung stehenden Mittel bisher erlaubten, auch auf die Thier- und Pflanzenwelt der benachbarten Küstenstriche ausgedehnt. Nach der systematischen Bearbeitung des Materials, gleichmäßiger der Inventuraufnahme, die entsprechend dem geringeren Formenreichtum hier weniger Zeit in Anspruch nehmen wird wie in Neapel, kann dann jenes unerwünschte Gebiet betreten werden, das die Fragen der speziellen Morphologie und Anatomie, der Entwicklungsgeschichte, der allgemeinen Biologie, der Physiologie und des Artbegriffes in sich faßt. Um von der Mannigfaltigkeit dieser Aufgaben eine Vorstellung zu geben, sei nur erwähnt, daß eine allgemeine Biologie die Fortpflanzung, die Entwicklung und Ernährung, die Abhängigkeit von äußeren Bedingungen, die Lebensdauer, die Wanderungen von Thieren und Pflanzen, den Wechsel der Fauna und Flora in den verschiedenen Jahreszeiten, die Anpassung der Organismen und vieles andere zu berücksichtigen hat. Zu der Erforschung der marinen Lebensverhältnisse gehören aber auch die Fragen nach der physikalischen und chemischen Beschaffenheit des Meerwassers, nach den Meeresströmungen und dem geologischen Bau des Meeresbodens. Zu den bemerkenswerthen Aufgaben der Biologischen Anstalt ist ferner die Beforschung von lebenden und conservirten Seethieren und Pflanzen für wissenschaftliche Institute, Museen, Schulen und so weiter zu rechnen. Der Verband von solchen wissenschaftlichen Material hat in den letzten Jahren einen recht bedeutenden Umfang erreicht.

Der zweite und in Zukunft immer wichtiger werdende Theil der Arbeiten

Reparaturen auf See.

Einzig in seiner Art ist das zum Geschwader des Admirals Sampson gehörende Schiff „Vulcan“. Weder Schiffschiff noch Kreuzer, weder Monitor noch Torpedoboot, ja für den Kampf überhaupt nicht bestimmt, ist dieses Fahrzeug doch von großer Bedeutung, denn seine Bestimmung besteht darin, alle Reparaturen, welche an Admiral Sampson's Kriegsschiffen notwendig werden sollten, sofort auf hoher See auszuführen. Die Ausführung dieses eigenartigen Fahrzeuges ist auf die Empfehlung des Chef-Ingenieurs Melville zurückzuführen. Wohl vertraut mit den vielfachen Eventualitäten, welche einem Kriegsschiffe im Kampfe zu stoßen können, und in richtiger Erkenntnis der Thatsache, daß häufig nur sofortige Reparaturen ein Schiff fähig machen, empfahl Chef-Ingenieur Melville schon vor dem Ausbruch des Krieges die Anschaffung und Ausrüstung von zwei Reparaturtschiffen. Das Marine-

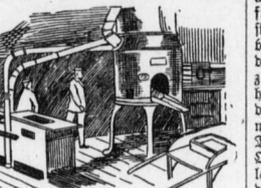


„Vulcan.“

Departement verhielt sich anfänglich dem Projekte gegenüber ablehnend und erst nach langen Erörterungen gab es seine Zustimmung zur Ausführung derselben - wenigstens theilweise. Der Dampfer „Charham“ wurde angekauft und nachdem er den passenden Namen „Vulcan“ erhalten hatte, in ein Reparaturtschiff umgewandelt. Eigentlich bedt diese Bezeichnung die große Vielseitigkeit des Fahrzeuges nicht, denn es gleicht mehr einer schwimmenden Maschinen - Bauanstalt als einer Reparaturwerkstätte. Dem entsprechend ist der auf die Einrichtung des Schiffes verwendete Aufwand nicht gering, belaufen sich doch die Kosten für Anschaffung der nöthigen Maschinen, Werkzeuge u. s. w. auf die Summe von \$300,000. Wer jemals die Werkstätten einer modernen Schiffswerft besucht hat, kann sich eine annähernde Vorstellung von der Einrichtung des Reparaturtschiffes „Vulcan“ machen. Da giebt es Waagen zum Wiegen von Platten, und Waagen, welche mit Vorrichtung einseitige Stahlbleche schneiden oder durchlöcheren können. Drehbänke, Hobel- und Bohrmaschinen, Vorrichtungen zum Schneiden von Röhren und Bolzen, Schleifsteine und Schmelzen befinden sich an Bord, ja es fehlt nicht an einer Gießerei, in der das zur Herstellung von schweren Gußstücken erforderliche Metall geschmolzen werden kann. Zwei Dampfmaschinen mit 10 Fuß langen Armen sind für das Heben

Gefahren des Meeres.

Zu den gefährlichsten Feinden des Seemanns gehört der Nebel, der sein Schiff wie mit einer unsichtbar machenden Larntappe bedeckt und die furchtbare Gefahr eines Zusammenstoßes mit anderen Fahrzeugen, Eisbergen u. s. w. heraufbeschwört. Aus diesem Grunde ist die Oceanfahrt zwischen Amerika und Europa verhältnißmäßig sehr gefahrlos, trotzdem die besten Schiffe den Vortheil der Dampferkraft und die Reize von kurzer Dauer ist. Aber auf dem atlantischen Ocean, besonders an den Newfoundland - Küsten, machen oft die Nebel den Ausweg unmöglich und wehe dem Schiffe, das in solch unbedingender Gefahr in den Gurs eines anderen Fahrzeuges geräth. Eine Collision, deren Folgen meist furchtbar sind, ist unausbleiblich. Einem solchen Unglück ist der prächtige Dampfer „La Bourgogne“ zum Opfer gefallen, der 60 Meilen südlich von Seale Island von dem englischen Segler „Gromatshire“ angegriffen wurde und sofort sank. An 550 Menschenleben fielen der größten Katastrophe zum Opfer. „La Bourgogne“ war im Jahre 1886 in La Seyne in der Nähe von Toulon gebaut und hatte ein Brutto - Deplacement von 7630 Tonnen; ihre Maschinen konnten 8100 Pferdekräfte entwickeln. Was immer an Material beim Bau des Dampfers verwendet worden war, war Prima Qualität; Stahl und Eisen kamen von den bestannten

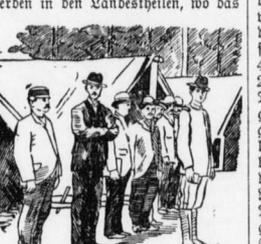


Gießerei.

Maschinen, Kesselschmiede, Formner, Gelbgießer, Elektriker, Schiffsbauer, Zimmerleute sowie Kupferschmiede haben, und mit Arbeitern, welche diese Gewerbe von Grund auf verstehen, muß das Schiff ausreichen versehen sein, soll es seiner Bestimmung genügen können. Aber Voraussetzung nach wird der „Vulcan“ keine Vorarbeiten erbringen wie die Banzerlose des Admirals Sampson, allein die wirklichen Gelben sind nicht immer auf dem Quartierdeck zu finden. Niemand denkt der rüthigen Gefellen, die in dem erfindenbeizigen Schiffsrumpf die Maschinen bedienen, ohne welche die Fahrzeuge hilflos Klotze sind, und der Raum wird nur den Männern zu Theil, welche an dem wirklichen Kampfe theilnehmen. Letztlich ist es mit der Bemannung des „Vulcan“, der nicht selten unter schwierigeren Verhältnissen als der goldbetriebe Officier im Beobachtungsturm oder der schneige Matrose am Geschütz, ihre Pflicht erfüllen mögen.

Immune Freiwillige.

Das Auftreten des gelben Fiebers an der Golfküste im Staate Mississippi lenkt die Aufmerksamkeit auf ein Freiwilligen - Regiment, das seines Gleiches bisher noch nicht gehabt hat. Officiell heißt dasselbe das 2. Regiment der St. Freiwilligen - Infanterie, aber im Süden, wo es gebildet wird, heißt es allgemein Immunes - Regiment. Diese Bezeichnung, welche einem jeden Südländer verständlich ist, mag im Norden befremden und bedarf daher einer Erklärung. „Immun“ werden in den Landesheilen, wo das



Gruppe von Recruten.

gelbe Fieber auftritt, solche Leute genannt, welche von dieser furchtbaren Krankheit ergriffen waren, dieselbe aber überstanden haben. Das Regiment wird mithin aus Soldaten bestehen, welche gegen die Seuche immunisiert sind. Cuba ist bekanntlich eine Brutstätte des gelben Fiebers und zu seiner Jahreszeit ist die Insel frei von demselben. Im Hinblick auf diese Thatsache sah Colonel Duncan Norbert Hood, ein Sohn des conföderirten Heerführers John Bell Hood, den Plan, für den Garnisondienst auf



Col. Hood.

Cuba nach Beendigung des Krieges nach aus Immunen in Stärke von 1038 Mann zu bilden, und nach Annahme eines entsprechenden Gesetzes seitens des Congress erhielt er das Patent als Colonel unter der Bedingung, daß er selbst das erste Immunes - Regiment bilden sollte. Nach Ueberwindung mancher Schwierigkeiten konnte Col. Hood seine Aufgabe erfüllen und das Regiment liegt jetzt im Camp Caffery am Bonchartain - See, St. Tammany Parish, La. Das Officierscorps des Regiments setzt sich ausschließlich aus Reuten zusammen, welche entweder West Point oder ein Privatcollegium besucht haben.

Erweihes genaue Lehrer: „Schulze, wann ist die beste Zeit, Kessel zu sammeln?“ - Schüler: „Herz Lehrer, sobald der Bauer nicht zu Hause und kein Hund in der Nähe ist.“

Gefährlicher Boden. - „Wo haben Sie denn eigentlich Ihre Frau kennen gelernt, Herr Anführer?“ - „Auf der Eisbahn.“ - „Ja, ja, da hat sich schon Mancher was geholt!“

Was hast du? - „Gedaupte!“ - „Laufen Sie, ich habe auf meinen Gastreifen nur erste Rollen gepiekt.“ - Director: „Das glaube ich, auf die zweite hat man gewiß gerne verzichtet.“

De beese Sieben.

Zumoreste von B. Steel. De Frau Kalkelatern war sehr avergleinisch in d'rum hatte sie auch for d'r beesen 7 an dämisch's Dampf. War b'r 7. im Monat, so hat'n sie nich zehn Färde aus'n Hauje trieg'n ten'n. - 's hätt'r' woos bassier'n ten'n. Es nahm sich auch an so an Tage reene gar nicht for, 's hätte änen läsch geg'n ten'n. Wenn ärgendwo solche gesamm't war'n un se tam d'ru, da riße als Nummer 7 glei wie'd'r aus. Au woll't's Unglück, daß g'rade von ihrer besten Freundin, d'r Dvermeestern, ihr Gebortstag 'n 7. Juli war. Almal schriebe da äne Karte un schickte ä Blum'nsträußchen mit an de Dvermeestern, aber selwer hin, - teene Böhne, 'n 7. un ooch noch'n 7. Monat, - nee! Ae eneg's Mal ließ se sich aver cho' Fried'n, un das tam am so.

Es war am 7. Juli, also am Gebortstage d'r Frau Dvermeestern, die se schon am Tage vorher, als se ihre Freundin traf, zu an Schälchen Dösch'n un 'n Schidel Kuchen einglab'n hatte. De wech, meine gute Dvermeestern, hatte se da gemeint, 's thut mer sehr leed, aver ich kann unmeeglich komm'n.

„Ae was,“ unnerbrach se da de Dvermeestern, „unmeeglich is gar nicht! Du mit Deiner eßal'n gen 7. Das is ooch ä Tag wie jeder and'r, mache nur teene Mähre, un wenn de m'r an Korb gibst, bin'ch d'r dieamal wärtlich beefe!“

Damit war'sche gegang'n. Au öble'r' freilich nicht and'r's leedig als hingugeh'n, denn de Freundin hatte fon d'r Dvermeestern wollt'se nich einbießen.

„S hatte g'tade dreie geschlagen, da trat se in d'r Dvermeestern ihre Schtume wo schon fier Klatschboßen in d'r Quaberei war'n. Se mußt'n g'tade de Kalkelatern in d'r Klobbe gehab't ham'm, denn als se reintam, word's uff eamal meischensichle; 's konnte aver ooch sin, daß se iever den aufgewöhnlichen Besuch heite uffschuh'g geworden war'n. Un gab's ä allgemeines Gegrieße, ei, wie ging'n da de Weiler fon'n Sechsen wie Dredschleibern.

Wie se nu so in 'n scheenigen Gebortstagsquatsche drinne sin, binmell't uff eamal. D'r Kalkelatern klatschte for Schred' glei ä Stidel Kuchen in de Staffredei'n ein. „S wärd doch nich etwa noch eene komm'n“, dachte se faum so halb laut for sich hin, - rich'schend. Das Promenadedeck war 492 Fuß lang. Das Schiff war mit 22 Rettungsbooten versehen. Der Dampfer war auf's luxuriöseste ausgestattet. Er hatte einige ungemein grobe Rabinen, sogenante Cabines de lury, un welche sich das reisende Publikum geradeweg riß. Für eine jede dieser Rabinen waren für die letzte Reife 22 Applikationen eingelaufen. Das ganze Kajüten - Deck wurde eingenommen von den Salons, den Speisemümmen un den Kajüten erster un zweiter Klasse. Der große Salon war 49 Fuß lang. Er wurde durch ein bis zum Promenadedeck reichendes immenses Oberlicht erhellt; der Dampfer hatte 85 Kajüten erster Klasse. Im Ganzen konnte das Schiff 1200 Passagiere aufnehmen. Die „Bourgogne“ hatte einen doppel-



La Bourgogne.

Sieheereten in Terre Raite, un das verwendete Holz stammte von den mächtigsten Ulmen un Thetabäumen Canadas. Das Schiff war durch Quarzschoten in 11 wasserdichte Compartments getheilt, welche sich vom Kiel bis zur Höhe des zweiten Deckes erstreckten. Der Dampfer hatte vier Haupterbed, Kajüten- un Zwischendeck. Das Promenadedeck war 492 Fuß lang. Das Schiff war mit 22 Rettungsbooten versehen. Der Dampfer war auf's luxuriöseste ausgestattet. Er hatte einige ungemein grobe Rabinen, sogenante Cabines de lury, un welche sich das reisende Publikum geradeweg riß. Für eine jede dieser Rabinen waren für die letzte Reife 22 Applikationen eingelaufen. Das ganze Kajüten - Deck wurde eingenommen von den Salons, den Speisemümmen un den Kajüten erster un zweiter Klasse. Der große Salon war 49 Fuß lang. Er wurde durch ein bis zum Promenadedeck reichendes immenses Oberlicht erhellt; der Dampfer hatte 85 Kajüten erster Klasse. Im Ganzen konnte das Schiff 1200 Passagiere aufnehmen. Die „Bourgogne“ hatte einen doppel-



Capt. Deloncle.

ten Boden, wodurch Gelegenheit geboten wurde, 650 Zons Wasser als Ballast mitzuführen. Das Schiff war 508½ Fuß lang un 59½ Fuß breit; der Vorderraum hatte eine Tiefe von 38 Fuß 4 Zoll un der Tiefgang wird mit 24 Fuß angegeben. Der Dampfer war mit drei von einander unabhängigen Maschinen ausgerüstet. Die Baustoffen der „La Bourgogne“ ohne innere Einrichtung beliefen sich auf \$1,700,000, nochu noch Ausgaben für Deforetoren etc. im Betrage von \$75,000 kamen. Das Unglückschiff land unter dem Befehl des erst 40 Jahre alten Capitäns Deloncle, der daselbe erst seit 6 Monaten führte. Mit seinem Schiff fand Capt. Deloncle ein Grab in den Fluthen.

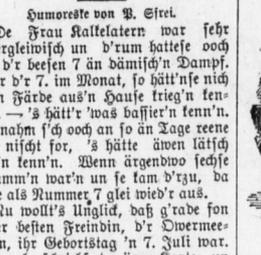
Verplappert. Hausfrau: „Hier unter diesem Baume hat mich mein Mann zum ersten Male getüht!“ - Dienstmädchen (überträchlich): „Wäich auch!“

Kein Wunder. A.: „Du, die Anna leidet ja an Herzerweiterung.“ B.: „Seit wann denn?“ A.: „Seitdem sie den viden Müller in ihr Herz geschlossen.“

Zweifellos. „Und er hat Dich wirklich getüht? Warum schreist Du denn nicht?“ - „Wie einfüllig Du bist. Ich konnte doch nicht vorher wissen, daß er mich tüsten wollte, nun und während des Küffens konnte ich doch nicht schreien - un nachher - was hatte das noch für 'n Zweck.“

Erklärlich. Gastwirth: „Sie stehen ja rathlos da.“ Fremder (dem während seiner Anwesenheit in der Wirthschaft draußen das Biucle gestohlen worden ist): „Weil ich - tabulos bin.“

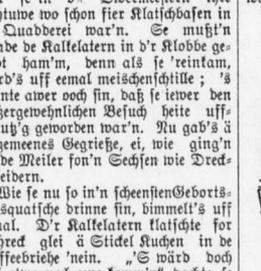
Erkannt.



Berschnappt.

Zufünftige Schwiegermutter (des Barons): „Na, Jean, Sie sähen es auch wohl lieber, wenn Sie Herr Jeth noch nicht betrautete?“

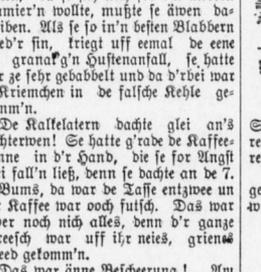
Diner (eilig): „D ja... un wenn ich noch 'n halbes Jahr auf den Lohn warten müßt'!“



Opposition.

Schlächtermester (wüthend): „Wie die Leber soll schlecht sein, hat der Herr Doktor gesagt?... was versteht der davon?“

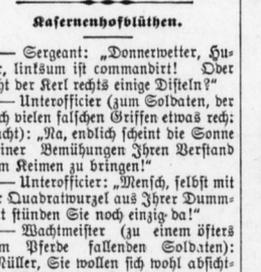
Spezialist (beleidigt): „Ob; wir nicht doch Experimenten für Leberkrankheiten!“



Unvorhergesehen.

Sie: „Weißt Du noch, an dieser Stelle hast Du mir vor manzig Jahren ewige Liebe un Treue geschworen!“

Er (zufällig): „Ja, ja - wer hätte gedacht, daß das so lange dauern würde!“



Der Kunst = Proß.

„Eise, bleib' nicht so lang' stehen, sonst glauben die Leit', mer sein's erste Mal in 'r Ausstellung!“

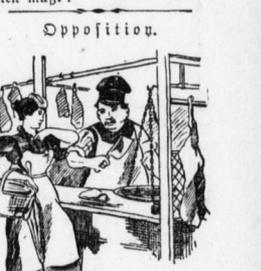
Liebesgehen.



Liebesgehen.

„Die Genji vom Hofrath mich doch lieben - sie hat mir eine Rose geschenkt!“

„Da liebt sie mich schon mehr! Ich hab' eine Wurst von ihr bekommen!“



Liebesgehen.

„Darum. A.: „Der Herr Meier läuft ja seit einigen Tagen immer in der Angströhre herum!“ B.: „Der hat - geheiratet!“

„Grob. Schaufpieler (ebenso unbedeutend als aufgeblasen): „Ihr Essen ist nicht berühhm. Wirth: „Ihr Spiel auch nicht.“



Liebesgehen.

„Logisch begründet. Frau: „Sie lassen Ihren Mann alle Abend ausgehen, ohne ihm den Schlüssel zu geben?“ - Frau: „Wogu auch? Er findet ja obnehm niemals das Schlüssel, wenn er kommt.“

„Vor'schlag zu'r Güte.“ - Weiber: „Zeh' halt Du mir eine Waack.“ - Weiberin: „Du bringst meinem Mann kein Bier!“ - Weiber: „Da werb' t halt die Waack holen un das Bier selber trinken!“