

# Ein modernes Geisterschiff auf der Nordsee

Das erste ferngesteuerte Zerstörer der Reichsmarine.

Durch die schweren, aufgeschüttelten Bogen der Nordsee stampft ein Schiff, Bleigrau der Himmel, mächtig der Wind und wild die Wellen, ein harter Tag für alle Nordseefahrer. Aber der Dampfer furcht unerschrocken die Wogenberge, mit unerbittlicher Maschinenkraft fährt es durch die unheimlichen Ziele zu. Ein Kriegsschiff, so stellen die Schiffsführer den Bewohnern der Küste fest, ein deutsches Kriegsschiff! Wer aber in die Nähe des Schiffes kommt, wird ein Grauen beim Anblick dieses durchaus modernen Zerstörers der Reichsmarine nicht los. Nicht ein einziger Mensch ist an Bord zu erblicken, weder auf der Kommandobrücke noch im Kajütenhaus, keine Wache an Deck und keine erregter Mannschaft. Die ausgestorbene liegt es vor uns, dennoch fährt es mit voller Kraft und sein Schwanz, seine Sturvorbedeckung deutet darauf hin, daß etwa hier ein von der Besatzung verlassenes Schiff hilflos durch die Wellen treibt. Plötzlich ändert es seinen Kurs, aber die Bewegung erfolgt so exakt, so sicher, daß jeder sich fragt: „Da müssen doch Menschen das Steuer führen! Aber wo sind sie nur?“

Es ist der „fliegende Holländer“, der da seine Auferstehung gefeiert hat und jetzt die moderne, aufgeschüttete Wucht der Nordsee durchfährt. Aber da ändert das Geisterschiff abermals seinen Kurs, und schräg nach rechts, wie ein Wal, der sich auf die Seite legt, so geht es auch das Geisterschiff über den alten Vintenschiff „Jägerin“ das charakteristische Aussehen eines modernen Kriegsschiffes beibehalten. Aber es mußte auch vor dem Sinken geschützt werden. Dazu baute man neue Schotten in das Schiff, alle Kohlräume aber, die Kojiten und Kambüsen, die Munitions- und Geschütze wurden mit Kork ausgefüllt. Es kann noch so durcheinander werden, wie wird es in den Wellen verschwinden. Die wichtigste Arbeit betraf jedoch die Steuerung. Sie wurde nach dem modernen Prinzip der Fernlenkung umgebaut. Von einem Hilfschiff oder auch vom fernen Land kommen die elektrischen Wellen, die Antenne des Zerstörers fängt sie auf und leitet sie in den Steuerapparat. Die Länge der jeweils gegebenen Stromung wirkt verschieden auf die Vorrichtung ein und überträgt die Veränderung auf das Steuer, so daß das Schiff gezwungen ist, neuen Kurs zu nehmen. Ein Verlegen ist dabei ausgeschlossen; verrichtet die Fernlenkung wirklich einmal nicht ihren Dienst, so ist ein Hilfsgerät vorhanden, das nun getreulich alle Funkbefehle der fernen Steuerer überträgt.

Das Personal der deutschen Marine muß ausgebildet werden. Dazu gehören Schiffsingenieure, für die geeignete Ziele gesucht werden. Da man nicht gut ein Kriegsschiff mit voller Besatzung üben kann, hat man sich bisher mit Zerstörern begnügt, die an Seilen befestigt waren.

Über wenn auch die Scheiben einige Meter über die Wasserfläche ragten, wenn auch eine erhebliche Geschwindigkeit ihrer Fortbewegung erreicht wurde — es war doch nur ein sehr notwendiger Erlaß für die Verhältnisse der Wirklichkeit. Die besonderen Bedingungen des Seesportes mit seinen Geschwindigkeitsveränderungen und Kursänderungen konnten nicht naturgetreu dargestellt werden. Engländer und Franzosen, die beiden Mächte mit den stärksten und vollkommensten Seestreitkräften, waren die ersten, die ferngesteuerte Zerstörer in den Dienst ihrer Flotte stellten. Nachdem nun endlich auch Deutschland die entsprechenden Mittel zum Bau eines derartigen konstruierten Schiffes bewilligt hat, wird die deutsche Marineleitung ihr neues Geisterschiff vom Stapel lassen lassen, zur Freude unserer blauen Jungen, die nun nach Herzenslust ihre Zerstörer am wirklichen Seesport ausprobieren können.

Unter den wenigen Kriegsschiffen der einzigen stolzen deutschen Marine, die uns der von Hof distanzierte Vertrag von Versailles ließ, befindet sich die „Jägerin“, ein Schiff von 11.800 Tonnen Wasserverdrängung. Als Kriegsschiff ist es nicht mehr zu verwenden. Nach reiflicher Überlegung der Marineleitung sollte ein Zerstörer aus ihm entstehen. Erst einmal wurde dem alten Vintenschiff „Jägerin“ das charakteristische Aussehen eines modernen Kriegsschiffes beibehalten. Aber es mußte auch vor dem Sinken geschützt werden. Dazu baute man neue Schotten in das Schiff, alle Kohlräume aber, die Kojiten und Kambüsen, die Munitions- und Geschütze wurden mit Kork ausgefüllt. Es kann noch so durcheinander werden, wie wird es in den Wellen verschwinden. Die wichtigste Arbeit betraf jedoch die Steuerung. Sie wurde nach dem modernen Prinzip der Fernlenkung umgebaut. Von einem Hilfschiff oder auch vom fernen Land kommen die elektrischen Wellen, die Antenne des Zerstörers fängt sie auf und leitet sie in den Steuerapparat. Die Länge der jeweils gegebenen Stromung wirkt verschieden auf die Vorrichtung ein und überträgt die Veränderung auf das Steuer, so daß das Schiff gezwungen ist, neuen Kurs zu nehmen. Ein Verlegen ist dabei ausgeschlossen; verrichtet die Fernlenkung wirklich einmal nicht ihren Dienst, so ist ein Hilfsgerät vorhanden, das nun getreulich alle Funkbefehle der fernen Steuerer überträgt.

stellt, wie sie im Seesport tatsächlich eintreten. Die Ausbildung der Marineoffiziere wird einbringlicher als bisher auf die Wirklichkeit abgestellt, es bedarf der ganzen Kunstfertigkeit der Bedienungsmannschaften an den Geschützen, um das Ziel zu treffen. Die Lenker des Zerstörers werden ihre helle Freude daran haben, wenn sich erst einmal herausstellt, daß die Geschützmannschaft geschickter und fähiger von Übung zu Übung das Ziel erreicht, das sie mit Hilfe der Funkwellen dem Anprall der Geschosse entgegen wollen. Wem aber der seinen Sommer am Strande der Nordsee verbringt, wird das Geisterschiff leben und in dankbarer Erinnerung an die Großtaten der einzigen deutschen Flotte der jungen Marine Götter wünscheln.

## Als „Spion“ in Rußland

(Fortsetzung von Seite 9)

Der Kapitän befindet sich seinen Augenblick „Als ich in Rußland getrieben habe, das liegt von der ersten Minute meines Auftritts bis zu meiner Verhaftung in Baviern und Urteilen vor. Deshalb habe ich ein ehrliches Geständnis zu machen. Freilich aber will ich mich nicht! Der Professor versteht, hier ist ein handstreichlicher Diebstahl, der für russische Kräfte zu anfänglich ist. Er verabschiedet sich mit Dankbarkeit. Für den Kapitän aber beginnt eine neue Lebenszeit. Alle Bergleistungen und Erleichterungen fallen fort. Verleumdungen der Angehörigen treffen mit viersöcherlicher Verbitterung oder gar nicht ein. Würde soll er gemacht werden, so mühe, daß er sich ein Geständnis zusammenläßt, durch das seine Entlassung als berechtigt hingestellt wird.

Der Kapitän wird nicht müde, er wird bloß müde. Er schreibt dem russischen Justizminister einen Brief, der sehr höflich, aber auch sehr deutlich ist. Er wird dem jugendlichen Untersuchungsrichter, der ihn auf seine zu dem berühmten Geständnis bewegen will, mehr als deutlich, so daß dieser sich mit dem Worten: „Wir werden einen internationalen Standpunkt nicht scheuen“ und einem —

„Ja habe ein ehrlich Geständnis zu machen“ ruft Kapitän Berner ihm nach.

Da — am 26. Oktober 1927 gegen 1 1/2 Uhr nachmittags — wird der Kapitän wieder zum Professor gerufen.

Von Geständnis und weiterer Untersuchung ist nicht die Rede. Die Sache kommt nicht vors Gericht, sondern vor D. G. P. II. Kollegium. Wie die Geschichte erlähmt werden, gebe den Kapitän nichts an. Er solle nur den Schein unterschreiben, auf dem nichts weiter stehe, als daß er anerkennend, stets gut behandelt worden zu sein. Jawohl, er könne sich darauf verlassen, daß auf dem Schein, den er, der Kapitän, nicht lesen könne, nichts weiter stehe. Im übrigen sei er frei und habe mit dem 4.10. Uhr-Jahre über Larkau nach Hamburg Ausflucht zu verlassen.

Das alles sagt der Professor dem Kapitän. Der unterschreibt, nimmt seine Sachen in Empfang, soweit sie nicht aus beschlagnahmten Papieren bestehen, verabschiedet sich von seinen Mitgefängenen, fährt mit dem besten deutschen Volkswagenrat danksend die Hand, fällt aufwartend auf die Stoppelster und fährt nach 9-monatiger Haft und Qual der Heimat zu, nach Hamburg, nach Deutschland. Frei, endlich frei!

Was diesen Hamburger Kapitän angeht, ist das ist auch den deutschen Ingenieuren, die in Rußland unter der Anschuldigung von Spionage und Sabotage stehen, angeht worden. A. — sie sind das Opfer der Spindel der g. — men russischen Staatspolizei. Auch sie — ein schuldig gemacht werden, damit — Prestige dieser höllischen Geheimnisse, die es in der Welt hoffentlich nur in einem Exemplar gibt, nicht leidet.

— Es heißt nicht umsonst „An den Augen ablesen“ oder „Bon Mund ablesen“ — nämlich, das Unausgesprochene zu entlocken und zu erfüllen, das ist das eigentliche Wesen der Spionage. Und es ist das tiefste Glück jenseits im Reinen wie im Geheben, von dieser echten Liebe betroffen zu werden.

## Deutsche Flugspende zu Ehren der Transozeanflieger!

(Amtlich genehmigt.)

Der glückhafte Europa-Amerika-Flug des Zerstörersflugzeuges „Bremen“, unter Führung des Hauptmanns A. Kochl und seiner Begleiter Fitzmaurice und von Günfeldt, hat das ganze deutsche Volk mit Dankbarkeit und Stolz erfüllt und die ganze Welt zur Bewunderung hingezogen. Wir sind dankbar den Männern, die ihr Leben einsetzten zur Förderung des Luftfahrtgedankens. Wir sind stolz darauf, daß es einem deutschen Flugzeuge mit deutschem Motor gelang, zum ersten Male in der Geschichte des Flugzeuges, den Nordatlantik von Ost nach West zu überfliegen.

Es gilt nunmehr, auf dieser Tat weiterzubauen und dem deutschen Flugsport, der trotz aller Demurrungen seine Lebensfähigkeit bewiesen hat, zur Förderung sportlicher Flüge, zur Ausbreitung von Freizeiten und zur Fortbildung besonders begabter, junger Sportflieger die unentbehrliche finanzielle Grundlage zu schaffen. Wir glauben, daß eine solche Sammlung gleichzeitig die schönste Ehrung für die tapferen Ozeanflieger darstellt.

Wir wenden uns deshalb an das gesamte deutsche Volk und an die Auslandsdeutschen mit der Bitte, daß jeder nach seinem Können sein Scherlein beiträgt zum Ausbau des deutschen Flugportes und damit zur Förderung der deutschen Luftfahrt und zur Fortführung der Mission des Flugzeuges als Werkzeug friedlicher internationaler Zusammenarbeit.

Der Deutsche Luftfahrt, die von der Regierung und den Sportverbänden der Heimat anerkannteste oberste Sportmacht für den gesamten deutschen Flugport, hat die Aufsicht über die Sammlung übernommen und wird die Verwendung der Erträge überwachen.

Dem vorstehenden Auszug aus dem Auftrags des

## Die Oberfläche des Mondes

Der ewige Wechsel von entsetzlicher Kälte bis zur Seidigkeit.

Wenn wir uns, dem Beispiele des berühmten Astronomen Kepplers folgend, auf den Mond verlegen, so würden wir, wie Professor Dr. J. Neumann in der neuen Ausgabe „Weltallkunde“ der Bonner Buchgemeinde schreibt, folgendes zu sehen bekommen.

„Am die Zeit des Neumondes herum mögen wir auf dem Rande des Nordpols oder eines anderen großen Kraters stehen. Um uns ist Dunkelheit. In ungeheurer Arbeit dagegen erstrahlt der nächtliche Himmel, denn seine Atmosphäre verstrahlt das Sternennetz. Neugierig langam gehen die Sterne auf und unter, genau wie bei uns. In unseren Sphären aber leben wir die glänzende Erdscheibe, ein Durchmesser über dreimal größer, als uns der Mond erscheint. An Größe also etwa das Sechsfache. Die Wellen, die weite Teile der Erde bedecken, haben etwa die siebenfache Albedo der Mondoberfläche, so daß insgesam von der Erdscheibe sehr viel mehr Licht herunterstrahlt, als von der Bolldmond uns gibt. Kein Wunder, daß das Gelände unserer Umgebung merklich dröhelt, so hell, daß wir diesen Schein als das sogenannte abgrauze Licht kurz vor oder nach Neumond von der Erde aus bei unserem Trabanten wahrnehmen können. Zeit geht von unserem Standpunkt aus die Sonne auf, nicht gebäugt durch die Dünne am Horizont, sondern in unverträglich Arbeit. Sofort beginnt sich die Wirkung ihrer Wärmestrahlung fühlbar zu machen. Das Gestein wärmt eben noch — 100 Grad Celsius Temperatur, erreicht aber nach wenigen Erdentagen den Gefrierpunkt des Wassers und steigt rasch weiter an. Wie der Meer eiszeitlich auch durch eigene Überladung sinken wird, wird zur Zeit des ersten Viertels des Mondes auch unsere Erde vom Monde aus nur mehr zur Hälfte sichtbar sein. Wir sehen uns jetzt in unserer Umgebung um. Nach der einen Seite hin erstreckt sich sanft abgedacht der Aufenteit unterer Kraters und verliert sich am Horizont. Nach seinem Innern hin stürzt er in steilen Wänden ab, um den Boden eines riesigen Kraters zu erreichen. Der Gebirgswall steigt sich nach links und rechts von unserem Standpunkt aus fort, um jenseits der Kratermitte infolge der starken Krümmung der Mondoberfläche uns nur als ein fernes, mächtig hohes Gebirge zu erscheinen. Zur Zeit des dritten Vollmonds steht die Sonne von unserem Standpunkt aus genau fast genau hinter der Erde. Diese verrät sich nur als große dunkle Scheibe. Das Gestein unserer Umgebung aber ist unerschrocken hell, über 100 Grad Celsius geworden. In den Tagen darauf wird die Erde wieder als schmale Sichel sichtbar, als halbe Scheibe, wenn die Sonne untergegangen ist. Und nun kann das Spiel von neuem beginnen.“

Diese Kraft der Insozialität ist heute allein tätig, die Mondoberfläche zu verändern und zu zerstören, da alle Wirkungen von Wasser und Luft fehlen.

Ein Buch, das in dieser Form die Arbeitsweise und Ergebnisse der heutigen Kosmologie darstellt, ist eine durchaus willkommene Gabe für die

**TURRET**  
fine cut Virginia TOBACCO

Sammeln Sie die eingelegeten Karten Gut für wertvolle Geschenke

Turret fein geschnittener Virginia Tabak

**Darmen zu verkaufen in allen Distrikten**

Schreiben Sie sofort um nähere Auskunft.

**Simon & Oberhoffner**

Schiffkarten-Agentur und Reiseführer — Rotare — Real Estate.  
Beratungen — Gebirgsaufstiege — Reise in Europa — Anleihen.

1717 Eleventh Ave. Phone 8034 REGINA, Sask.

**DREWRY'S STANDARD LAGER**

No wonder it's good There's 50 years' experience behind it.

This pure Lager is manufactured by the original Drewry process from the choicest Canadian malt and imported hops. Ask for it by name.

THE DREWRY'S LIMITED  
WINNIPEG  
Phone 57 221

**QUALITY Makes it WORTH MORE**

Buy Cream of Malt To-Day

PLAIN OR HOP FLAVORED

2 1/2 LBS. AT YOUR DEALERS \$1.75

CREAM OF MALT LIMITED  
44-46 PEARL ST. TORONTO, CANADA

**Neuer direkter Passagierdienst von Lloyd Dampfern zwischen MONTREAL und BREMEN**

Überlassen Sie uns, die Überfahrt von Freunden und Bekannten von irgend einem Teil Europas nach Kanada zu bewerkstelligen

Ebenfalls regelmäßige Verbindungen sowohl nach Halifax wie zwischen New York und Europa

**LLOYD**  
NORDEUTSCHER  
MONTREAL WINNIPEG EDMONTON  
der Lok Agent

**Die Oberfläche des Mondes**  
Der ewige Wechsel von entsetzlicher Kälte bis zur Seidigkeit.

**Ameisen als Schützer von Kakaopflanzungen**  
Immer eindringlicher zeigen alle Fortschritte der Forschung Zusammenhänge in der Natur auf, denen zufolge häufig die Kleinwelt unter den Lebewesen zum Schutze der größeren auftritt. So haben erst kürzlich, wie die Frankfurter „Umschau“ berichtet, zwei holländische Forscher von der Meer Mohr und van der Goeel den Nachweis erbracht, daß die sogenannte schwarze Kakaoflechte allein auf Java ermöglicht. Ohne schwarze Ameisen kein Kakaoflechte, ist die Aufsicht in holländischer und japanischer Sprache am Eingange einer großen Kakaopflanzung in Mitteljava. Eine Windwiese aus der Gattung Helvetia, welche aus der Tertiärauszeit, ein Chinarenbaum schädigt, muß als gefährlicher Schmarotzer des Kakaobaumes bezeichnet werden. Wenn aber die oben genannte Ameisenart angewendet ist, so treten Schädigungen durch das Zaugen der Wanzen an den Zweigen des Kakaobaumes nicht direkt an. Man darf aber wohl annehmen, daß schon das lebhafte Treiben der Ameisen und der Wanzen unheimlich macht. In ihrem Gehen tragen aber die Ameisen wieder die weißen Kakaoflechte, die auf den Fruchtstängeln der Kakaos liegen. Wahrscheinlich bekommen sie von diesen irgendwelche süße Absonderungen, wie dies auch in dem Verhältnis der heimischen Ameisen und Blattläuse der Fall ist. Die Leitung der Pflanzungen läuft von den Eingeborenen jährlich für einige tausend Gulden schwarze Ameisen, um sie in den Kulturen an geeigneten Stellen auszuheben. Die Japaner hängen in der Nähe der Ameisenheerde Kisten aus Pananenblättern auf, die dann von den Ameisen aufgefressen werden. Diese Pananenblätter werden mit Ameisen gefüllt von den Pflanzern gekauft. So benötigt eine solche Pflanzung jährlich rund vier Millionen Ameisenheerden. Diese gefüllten Kisten bringen man an den Kakaobäumen neben ähnlichen Kästen aus Kakaoblättern an, die haltbarer sind. In diese überfließen dann die Ameisen. Die Kakaobäume werden durch Pananenblättern verbunden, damit ein freier Verkehr der Ameisen von Baum zu Baum möglich ist. Der Bericht wäre aber nicht vollständig, wenn man nicht

**Die Familie der „Stammhalter“**  
Eine Familie, in der das männliche Geschlecht in stark ist, daß durch Generationen keine einzige Tochter geboren wurde, ist zu San Pedro in Kalifornien entdeckt worden. Dieses kalifornische Geschlecht stammt von einem Deutschen her, der der Jungfrau von 19 Söhnen war. Er selbst hatte 12 Söhne. Einer von diesen heiratete eine Engländerin; aus der Ehe entsprang ein Sohn, der wieder heiratete und 3 Söhne hat. So sind im ganzen in vier Generationen 35 Söhne entstanden und nicht eine einzige Tochter.

**Recher Weg zur Vermehrung eurer Lebenskräfte**  
Männer und Frauen, welche schwach und erschöpft, nervös und unruhig sind und deren Lebenskräfte nachzulassen beginnen, sollten das Buch „Recher Weg zur Vermehrung eurer Lebenskräfte“ kaufen. Dieses Buch enthält die besten Mittel, um die Lebenskräfte zu erneuern und die Gesundheit zu stärken. Es enthält auch viele Rezepte, um die Gesundheit zu erhalten und die Lebenskräfte zu erneuern. Das Buch ist in deutscher Sprache geschrieben und ist für alle Menschen geeignet, die ihre Lebenskräfte erneuern wollen.