

Kreis-Blatt

für den

Unterlahn-Kreis.

Ämtliches Blatt für die Bekanntmachungen des Landratsamtes u. des Kreis Ausschusses.
Tägliche Beilage zur Diezer und Emser Zeitung.

Preise der Anzeigen:
Die einsp. Beitzelle ober deren Raum 15 Bfg.
Weklamezelle 60 Bfg.

Ausgabestellen:
In Diez: Rosenstraße 56.
In Ems: Admerstraße 95.

Druck und Verlag von J. Chr. Sommer,
Ems und Diez.

Nr. 270

Diez, Freitag den 17. November 1916

56. Jahrgang

Ämtlicher Teil.

I. 5467.

Diez, den 10. Juni 1916.

Bekanntmachung.

Die Bürostunden im Landratsamt, in der Kreisaußschuß- und der Steuerverwaltung werden von heute ab für das Publikum auf 8 Uhr vormittags bis 12 Uhr mittags festgesetzt. Nachmittags sind die Büros für das Publikum geschlossen.

Der Königl. Landrat.
Duderstadt.

An die Herren Bürgermeister des Kreises.

Vorstehende Bekanntmachung ersuche ich wiederholt auf ortsübliche Weise veröffentlichen zu lassen.

Der Königl. Landrat.
Duderstadt.

Bekanntmachung.

Die Beschlusssammer des Königl. Oberversicherungsamts zu Wiesbaden hat nach § 1686 der Reichsversicherungsordnung in Ausführung der Anweisung des Ministers für Handel und Gewerbe vom 21. August 1913 in der Sitzung am 4. November 1916 den prakt. Arzt Dr. Jungermann in Wiesbaden zum Sachverständigen des Oberversicherungsamts bis Ende des Jahres 1917 gewählt.

Wiesbaden, den 8. November 1916.

Der Vorsitzende
des Königl. Oberversicherungsamts.
Dr. von Meißner.
Regierungspräsident.

Bekanntmachung.

1. Es wird hierdurch in Erinnerung gebracht, daß, wer auf einem deutschen Rheinschiff als Schiffsmann, Schiffsjunge oder in anderer Stellung in ein festes Dienstverhältnis treten will, mit einem Schiffs-Dienstbuche versehen sein muß, einerlei, ob er in Deutschland oder im Auslande beheimatet ist.

Die Ausfertigung der Schiffs-Dienstbücher erfolgt für Inländer bei der dafür zuständigen Behörde ihres Wohnortes, für andere bei derjenigen ihres derzeitigen Aufenthaltsortes im Inlande. Schiffsleute, welche im Bezirk des vormaligen Herzogtums Nassau beheimatet sind, haben lediglich die auf Grund der noch gültigen Verordnung des Herzoglich Nassauischen Staatsministeriums vom 14. Mai 1846 (Verordnungsblatt von 1846 Nr. 8) eingeführten Schiffsdienstbücher zu benutzen. Diese werden auf Erfordern von den zuständigen Ortspolizeibehörden des hiesigen Regierungsbezirks kostenfrei erteilt.

2. Während der Dauer des Dienstverhältnisses haben die Schiffsleute ihr Dienstbuch stets bei sich zu führen.

3. Die Führer deutscher Rheinschiffe dürfen, von Notfällen abgesehen, niemand ohne Dienstbuch in Schiffsdienst nehmen oder dazu einstellen.

4. Auch haben sie im Schiffs-Dienstbuche den Tag des Dienst Eintritts sogleich und demnächst auch den Tag des Dienstaustritts zu vermerken, auf Verlangen des Aus tretenden auch ein Führungszeugnis einzutragen.

5. Nach dem Dienstaustritte ist das Schiffs-Dienstbuch von seinem Inhaber ohne Verzug einer zuständigen Polizeibehörde zur Visierung vorzulegen. Bei verspäteter Vorlegung kann die Visierung verweigert werden.

6. Schiffsleute, welche sich Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften über die Führung usw. von Schiffs-Dienstbüchern zu schulden kommen lassen, unterliegen nicht nur den verwirkten Strafen, sondern können sich auch auf Erteilung eines Rheinschiffer-Patents keine Rechnung machen.

Wiesbaden, den 12. November 1892.

Der Königl. Regierungs-Präsident.

J.-Nr. 10253 I.

Diez, den 11. November 1916.

Vorstehende Bekanntmachung wird hierdurch zur allgemeinen Kenntnis gebracht.

Zugleich verweise ich die mit der Ausfertigung der Schiffsdienstbücher betrauten Ortspolizeibehörden auf genaue Befolgung der darin enthaltenen Bestimmungen, namentlich auf die Vorschrift unter Ziffer 1 letzter Abiak, wonach für die innerhalb des vormaligen Herzogtums Nassau beheimateten Schiffsleute nur die auf Grund der Nassauischen Verordnung vom 14. Mai 1846 eingeführten Dienstbücher zu verwenden sind.

Wetter mache ich die Ortspolizeibehörden auch darauf aufmerksam, daß die Führung von sog. Preussischen Schiffsdienstbüchern nach Maßgabe der hier nicht eingeführten Ministerial-Verfügung vom 18. Dezember 1845 durch Angehörige des vormaligen Herzogtums Nassau unzulässig ist und daher etwaige Anträge derselben auf Beglaubigung von Zeugnissen in derartigen Dienstbüchern stets abzulehnen und die Vorzeigenden zur Beschaffung von ordnungsmäßigen, der Nassauischen Verordnung entsprechenden Schiffsdienstbüchern anzuhalten sind.

Der Königl. Landrat.

J. B.
Schön.

III 6 II 6 256 415/6382.

Frankfurt a. M., den 31. 10. 1916.

Betr.: Verkauf von Waffen und Munition.

Verordnung.

Meine Verordnung vom 1. 7. 1915 betr. Verkauf von Waffen und Munition — III 6. Nr. 14 008/6235 — wird, insoweit durch dieselbe der Verkauf an Militärpersonen geregelt worden ist, dahin abgeändert, daß Jagd waffen und Jagd munition an Mannschaften nur verkauft werden dürfen gegen die schriftliche Erklärung der Ortspolizeibehörde ihres Heimortes, daß der Verkauf an sie unbedenklich ist.

Die Erklärung muß Art und Anzahl bezw. Menge der zu kaufenden Gegenstände angeben.

Stellvertretendes Generalkommando. XVIII. Armee Korps.

Der Kommandierende General:
Freiherr von Gall,
General der Infanterie.

I. 10 287.

Diez, den 9. November 1916.

Wird veröffentlicht.

Die angezogene Verordnung vom 1. Juli 1915 ist im amtlichen Kreisblatt Nr. 162 im vergangenen Jahre veröffentlicht worden.

Der Königl. Landrat.
J. B.
Schön.

Nichtamtlicher Teil.

Die Aufgaben der deutschen Flotte im Weltkriege.

von Kapitän zur See H. H. Weg.

II.

Herr Lord George, der größte englische Kriegsschreiber vor und nach Ausbruch des Krieges, und andere für „Recht und Freiheit“ streitende Engländer bedienen sich in die im Weltkriege zur Illustrierung ihrer Volkstreden oft wortreicher Ausdrücke, die der deutsche Geistesmann mit Widerwillen ablehnt. Jeder hat eben seinen Gesichtswinkel, unter dem er die ernsthaftesten Dinge in der Welt ansieht. Nur ein Begriff fehlt immer in diesen Sportreden, der mit wirklichem Sport sonst untrennlich verbunden ist: die „fairness“ in der Beurteilung. Wie ein Block liegen die englischen Inseln nur vor dem Ausgange der Nordsee in den Atlantik. Nicht die englische Flotte, die geographische Lage der englischen Inseln gibt der Seemacht Großbritanniens das entscheidende Übergewicht bei ihrer Abwehrstrategie. Mehr denn doppelt so stark wie die deutsche ist die Zahl der englischen Schiffe und Fahrzeuge. Tradition und Berufserfahrung stehen englischen Seeleuten in hohem Maße zu Gebote. Die politische Konjunktur gestattet England — was der Miskogedanke nie voll einkalkulierte —, daß jetzt die ganze englische Flotte reiflos in der Nordsee konzentriert werden konnte. Diplomatisch und politisch hielsach eine an-

erkenntnisreiche englische Stellung. Aber ist es „fair“, sich dieser militärischen Überlegenheit zu rühmen und bei all diesen Vorteilen von der deutschen Flotte noch zu verlangen, daß sie zum Schlagen in die englischen Gewässer kommt? Mit verbrauchten Brennstoffvorräten dort wartet, bis die überlegene englische Flotte ihr die Ehre antut. Sie zuerst durch die Hilfsmittel des Kleinrieges zu schwächen und dann auf große Entfernung mit überlegener Macht an Zahl und Geschützkaliber risikolos niederknallt? Nein, Herr Churchill, so dumm sind die deutschen Führer nicht! Im Oktober hat man in London mit großem Gepränge den Traualgartag gefeiert. Freilich, die von Manchem erwartete Verhöhnung der englischen Flotte für ihren „Zustandstief“ durch Titel, Geldlohnungen und Medaillenschlag, wie sie die englische Tradition kennt, ist dabei ausgeblieben. Was würde aber ein Nelson sagen, wenn er, der als Grenze des Machtbereichs seiner Schiffe nur die Küsten des Feindes anerkennen wollte, dessen Offenherzigkeit seine beste Eigenschaft war und vorbildlich für jeden Befehlshaber wirkte, der einen Sieg als unvollständig bezeichnete, wenn 10 feindliche Schiffe genommen und eins entkommen war, was würde er dazu sagen, wenn er heute Kenntnis nähme von der Ausweich- und Versteckspiel-Strategie, hinter der sich die militärische Ohnmacht der „Grand fleet“ vor dem Bern und dem Ehrgeiz der öffentlichen englischen Meinung verbergen muß! Die deutsche Flotte wirkt ihrer Größe entsprechend und den geographisch-strategischen Verhältnissen angepaßt, als ständiges Risiko für die englische Flotte, als Damoklesschwert, als „fleet in being“. Sie ist da, in steter Bereitschaft, hält die eigenen Küsten frei und die Häfen offen. Das aber sichert uns die ständige Durchführung unseres Handelskrieges. Sie zwingt weiter die englische Flotte zur steten Wachsamkeit, nötigt Großbritannien dazu, einen Schutzapparat zu unterhalten, den kein Friedensbudget in England vorfand, der der Armee, dem Handel, der Industrie, der Fischerei große Menschenmassen entzieht und der zu den täglichen Kriegskosten von 100 Millionen Mark nicht wenig beiträgt. In Ablehnung der Churchill'schen Renommistereien schreibt daher auch die englische Zeitung „Globe“ vom 31. 10.: „Die Auslassungen Mr. Churchill's über die deutsche Flotte lassen die Schlussfolgerung zu, daß sie eine Null in diesem Kriege bedeutet. Demgegenüber wollen wir einige Tatsachen aufzählen, die die deutsche Marine zustande gebracht hat. Sie hat uns gezwungen, unsere Ausgaben für die Flotte zu verdreifachen, 300 000 Mann im Marinendienst zu unterhalten, Hunderte von Dampfern und Tausende von kleineren Booten ihrer gewöhnlichen Beschäftigung zu entziehen und für die Marinewecke zu beschlagnahmen, den Bau von Handelsschiffen trotz unserer großen Verluste fast ganz aufzugeben, um unsere Hereschaft zur See zu sichern, Hunderttausend Mann in die Marine einzustellen, die sonst in der Armee kämpfen würden. Vor allem aber zwingt sie uns, die deutsche Küste unbesetzt zu lassen.“ Diesen englischen Ausführungen wäre höchstens hinzuzusetzen, daß die darin angegebenen Zahlen sehr klein gehalten sind, und daß sich noch manche andere Dinge aufzählen ließen, die den Engländern durch das „Jum“, das ihnen die deutsche Flotte ständig zuruft, aufgedrängt werden. Man frage sich einmal, wie es stände, wenn die deutsche Flotte heute nicht da wäre. Stehen wir für diese Frage die beste Lehrmeisterin, die Geschichte, heran. Als vor 100 Jahren die Vereinigten Staaten, durch das freche Verhalten der Engländer zum Neuhörsen getrieben, durch die Draufgänger des neutralen Handels und durch Eingriffe in ihre natürlichen Rechte sich nach langem Zögern zum Kriege mit England entschließen mußten, trotz ihrer geringen Stärke zur See und trotz der Preisgabe der wirtschaftlichen Vereinigungsmöglichkeiten, die ihnen auch damals ihre Neutralität weitbott machten, blockierten die Engländer ungeachtet des tapferen Eingreifens der wenigen vorhandenen amerikanischen Fregatten die amerikanische Küste auf engste. Der lebhafteste Kreuzerkrieg, den die Amerikaner als „Privatteers“ führten, konnte auf die Dauer nicht durchgeführt werden, weil es den Engländern, bei dem Fehlen aller Verteidigungsmittel auf amerikanischer Seite, nach und nach gelang, die Ausgangstore dieser Seemerkkriegsführung zu schließen. Die ganze amerikanische Atlantikküste wurde dann verbrannt, Washington geblindert und verbrannt, die Offiziere und Mannschaften der aufgebrachtten Handelszerstörer auf das Schändlichste u. Unwürdige mißhandelt. Und was war, an der Hand dieses Beispiels gemessen, das Schicksal unserer Handelsstädte der ganzen Ost- und Nordseeküste, des „Kielkanals“, der sonst immer als das erste und wichtigste Angriffsziel eng-

Wider Kriegsführung genannt wurde, geworben, wenn nicht die deutsche Flotte als Wächter dieser Werte vorhanden gewesen wäre? Was ist aus all den Renommistereien geworden, die die Vernichtung der German Fleet in Aussicht stellte, noch ehe die Kriegserklärung überreicht war! Was aus der angekündigten Niederbrennung Hamburgs? Was aus der Churchillschen Redensart, „vom Ausgraben der deutschen Ratten aus ihren Löchern?“ Was von all dem, was als selbstverständliches Kriegsziel Englands hingestellt wurde, ist bisher erreicht worden? Man ist bescheidener geworden in England und sieht heute die Aufgabe des kostspieligen Kriegsinstrumentes, das die Flotte darstellt, nur in der wirtschaftlichen Wipperfurthung Deutschlands. Das Ziel hätte sich vielleicht billiger erreichen lassen. Unsere Achtung vor den militärisch-seemännlichen Eigenschaften der englischen Seemannschaft, die wir in ihrer Gesamtheit mit den feigen „Baralong“-Märkern nicht identifiziert sehen wollen, ist so groß, daß wir bezweifeln, ob ein großer Teil von ihnen bedauert lebhaft die Rolle, die die Politik ihres Landes die tapferen englische Flotte verurteilt. Die englische Rechnung seit Beginn des Krieges ist leicht zu übersehen. Im Anfang glaubte man, die russische Dampfwalze und der französische Glanz würden sehr bald genügen, um das Deutsche Reich durch die plumpe Uebermacht, der Zahlen zu Boden zu zwingen. Den Einsatz der kostbaren englischen Flotte, die man als Druckmittel für die noch neutralen Entente-Freunde brauchte, wollte man sich lieber sparen. Man dachte, wie in früheren Kriegen, billig und mit dem kleinen Einsatz der englischen Expeditionsarmee in Nord Frankreich davonzukommen. Als Hindenburgs Siege die Alliierten hörten und die Dampfwalze stillstand, mußte Italien mit der Flotte sollte weiter geschont werden. Es begann seinen „Vertheidigungskrieg“ gegen das von Rußland, Serbien und Montenegro schwer bedrängte Oesterreich. Die englische Seemacht wurde dann auf den Rat des Herrn Churchill zu den Laienten eingeseht. Dort schien ein großer Erfolg riskloser erreichbar, als in der Nordsee, wo die deutsche Flotte den Vorwächter spielte. Das Ergebnis ist bekannt und schon oben erzählt. Die englische Land- und Seemacht holte sich bei den tapferen türkisch-deutschen Dardanellenverteidigern die schwerste Niederlage, die ihre Geschichte kennt. Das englische Prestige im fernsten Osten wankte. Um dem starken russischen Drängen auf Hilfe zur See zu entsprechen, half man sich mit der Entsendung einiger weniger U-Boote in die Ostsee. Nach wenigen Anfangserfolgen hat man von ihren Wirkungen kaum noch etwas gehört. Der dem Durchbruch von Gallipoli folgende Siegesmarsch der deutschen Armeen durch Polen und Rußland schuf dann eine neue Lage. Ungeklärt drängten die Bundesgenossen Englands zum wirklichen Einsatz von Kräften. England mußte Entschlüsse fassen. Marshall-Pläne, der Außenwelt verborgene maritime Pläne wurden gewälzt — wie die „grand fleet“, nun endlich militärisch für den Krieg nutzbar zu machen sei. Aber das Risiko ihres Einsatzes schien schrecklich den englischen Staatslenkern wieder zu groß. England wählte einen anderen Weg. Es stieg, untreu allen seinen Traditionen, mit Volkshereen an das Land, die allgemeine Wehrpflicht kam, die Flotte blieb so erhalten. Während das gemeine Kriegshandwerk früher den heissen, hannoverschen und portugiesischen Soldaten überlassen geblieben war, mußte jetzt kostbares englisches Blut eingesetzt werden. Es ist berechnet worden, daß die Verluste der verschiedenen Heereskörper bis Mitte 1917 betrugen: Bei Rußland 31,3 Prozent, bei Frankreich 36 Prozent, bei England 12 Prozent, wobei zu beachten ist, daß die 12 Prozent Engländer-Verluste meist weiße oder schwarze Kolonialtruppen betreffen werden. Heute, nach der Sommer-Offensive, werden die Zahlen anders stehen. Diese Verlustzahlen bedeuten aber noch mehr. Die Armee, die England ausbringen mußte, weil es kein anderes Wagemittel, die Flotte, schonen wollte, kostet Millionen an Geld, entzieht der englischen Volkswirtschaft die Arbeiter, hindert den geldbringenden Export und macht dadurch den Krieg für England zu einem schlechten Geschäft. In jedem seiner gescheiterten Kriege hat bisher England wenig Menschen eingesetzt und viel Geld verdient. Heute ist das Gegenteil vorhanden. Frachtraummangel und Menschenmangel machen den Krieg auch für England sehr verlustreich. England wird die Wirkungen des Krieges später noch lange am eigenen Leibe ernsthaft zu fühlen haben. Das ist zu einem erheblichen Teile die Herleitung der deutschen Ueberlegenheit. Englands Ueberlegungen gehen ferner dahin, daß es auch nach diesem Krieg, in dem sich nach bekannten historischen Mustern die Völker Europas auf Groß-

Seemacht durch die Welt vertheilen müssen, fast keine unheimlichen Seemacht den Reichthümern erreichen wird, der ihm gestattet, der Welt die Gesetze selbst zu diktiert. Inwiefern diese Rechnung richtig ist, wird sich bei Ausgang des Krieges zeigen. Die deutsche Flotte besitzt bei diesem englischen System der Schonung seiner maritimen Kräfte ungeachtet weiter und darin scheint ein großer englischer Rechenfehler zu liegen. Jenseits der Ozeane entstehen im Kriege neue mächtige Flotten, die schon durch ihre Existenz die absolute Seemacht Englands in der Welt bestreiten. Neue politische Probleme tauchen überall auf, die der englischen Staatskunst harte Nüsse zu knacken geben werden. Die durch den Krieg geschulte, kriegserfahrene deutsche Flotte wird auch nach Beendigung des Krieges ihr Wort in der Welt mitzusprechen haben.

Ihr Vorhandensein wird auch alle die Raketenpläne zu Schanden machen, die ein Herr Leberton Herrs empfiehlt, wonach nach Friedensschluß allen deutschen Handelsschiffen die Schlenstationen Englands verschlossen sein und alle deutschen Handelsschiffe gekapert werden sollen, bis die im deutschen Kreuzerkrieg rechtmäßig versenkten Schiffe ersetzt sind. WTB.

Schiffsgröße und Ladefähigkeit.

Bei der Versenkung feindlicher Schiffe wird in der Regel der Bruttotonnengehalt der versenkten Fahrzeuge angegeben. Diese Angaben beziehen sich also nicht auf den Frachtraum, der stets wesentlich geringer ist, als der Bruttoraumgehalt. Da diese Unterscheidung nicht allgemein bekannt ist und oft zu irrigen Vorstellungen führt, dürfte die folgende Erklärung am Platze sein:

Bei einem Schiff ist zu unterscheiden, seine Größe nach dem Hohlraum (Rauminhalt) und seine Fähigkeit, Gewichte zu tragen. Für die Bezeichnung des Rauminhaltes bedient man sich der Begriffe Brutto- und Netto-Registertonnen. Eine Registertonne ist gleich 2,833 Kubikmeter. Der Bruttoraumgehalt eines Schiffes umfaßt die sämtlichen inneren Räume und die fest auf ihm angebrachten Aufbauten. Für die Berechnung des Netto-Registertonnengehalts bestehen verschiedene Systeme. Das gebräuchlichste ist das englische, das seit 1895 auch von uns übernommen ist. Nach diesem kommen von Bruttoraumgehalt in Abzug: 1. bei allen Schiffen die zum Gebrauch der Schiffsmannschaft und zur Navigierung der Schiffe dienenden Räume und 2. bei Dampfschiffen der für Maschinen, Dampfessel und Kohlenbehälter benötigte Raum nach bestimmten Prozentsätzen des Bruttoraumgehalts. Bei Frachtdampfern beträgt im allgemeinen der Rauminhalt der Netto-Registertonnage 62 bis 64 Prozent der Brutto-Registertonnage. Bei Passagierschiffen kommen natürlich ganz andere Zahlen heraus. So besitzt z. B. der 22 bis 23 Seemeilen laufende Schnelldampfer Kronprinzessin Cecilie des Norddeutschen Lloyd's bei rund 19500 Brutto-Registertonnen nur rund 6000 Netto-Registertonnen gleich 33 Prozent. Die englische Mauretania hat bei 32000 Tonnen Bruttoregisterraumgehalt sogar nur 8000 Netto-Raumgehalt, gleich nur 28 Prozent! Der große Hamburg-Amerika-Dampfer Vaterland hat bei rund 54300 Brutto-Registertonnen nur 23500 Netto-Registertonnen gleich 43 Prozent, und der mit den beiden vorgenannten Schiffen gleichfalls im Hafen von New York liegende, aber nur 14 Meilen laufende Passagierdampfer des Norddeutschen Lloyd's Barbarossa bei rund 11000 Brutto-Registertonnen fast die gleiche Netto-Raumtonnage, wie die doppelt so große Kronprinzessin Cecilie, nämlich rund 6500 Netto-Registertonnen, gleich 64 Prozent. Die Tragfähigkeit eines Schiffes wird gerechnet zu englischen Tons von je 1016 Kg.; sie beträgt durchschnittlich 220 bis 250 Prozent der Netto-Registertonnage. Natürlich ist es von dem spezifischen Gewicht der Ladung abhängig, ob die Tragfähigkeit eines Schiffes voll ausgenutzt werden kann oder nicht. Bei schwerer Ladung, wie Erz, Salpeter, ist das möglich; bei leichter Ladung, z. B. Baumwolle, wird der Rauminhalt des Schiffes gefüllt sein, bevor das Schiff so tief wegsinkt, daß seine Tragfähigkeit voll erreicht ist. Damit erklären sich die stets wechselnden Verhältniszahlen zwischen dem Brutto-

und Netto-Tonnengehalt von Schiffen und dem Gewicht ihrer Ladung. Aus demselben Grunde wäre es unpraktisch, die Größe eines Kauffahrteischiffes, etwa wie es bei den Kriegsschiffen geschieht, nach der Wasserverdrängung zu bezeichnen. Es kann z. B. ein Frachtdampfer von 5000 Brutto-Registertonnen einmal eine Wasserverdrängung von über 10 000 Tonnen und einmal eine solche unter 4000 Tonnen haben. Für die Bezeichnung der Größe der Kauffahrteischiffe ist es fast überall als das praktischste befunden worden, die Größe nach Brutto-Registertonnen anzugeben. Diese Angabe gibt den besten Begriff von der Größe an sich, wie sie für die äußere Erscheinung, den benötigten Raum für Vergeplak, Passieren von Schleusen usw. in Frage kommt. Würde man z. B. ein Schiff wie die Kronprinzessin Cecilie, entsprechend ihrer Netto-Registertonnage, nur als einen 6600 Tonnen-Dampfer bezeichnen, so bekäme man ein völlig falsches Bild. So sind bei allen Angaben über die vorhandene Welttonnage und die Tonnage der einzelnen Schifffahrttreibenden Nationen fast durchweg Brutto-Registertonnen angegeben. Anders ist es bei den Statistiken über Hafenverkehr usw., weil für diese natürlich der nutzbare Rauminhalt allein die entscheidende Rolle spielt. Daher werden derartige Zusammenstellungen stets nach Netto-Registertonnen aufgestellt.

Die Präsidentenkrankheit.

Ueber diese seltsame „amerikanische Krankheit“, deren Diagnose schon Karl Schurz gegeben hat, plaudert Kurt Faber in der „Lese“:

Das Ziel seiner Wünsche ist erreicht. Er ist Präsident. Aber glücklich ist er nicht. Denn von Stund an steht er unter dem Banne jener eigentümlichen Gemütsverfassung, die schon der selige Karl Schurz als die Präsidentenkrankheit bezeichnet hat. Die Arbeit, die er es sich hatte kosten lassen, daß er das ganz natürliche Bestreben hat, daran festzumachen, um diesen Kosten zu erlangen, war so übermenschlich groß, zuhalten, solange wie nur irgend möglich. Vom Tage seines Einzuges ins „Weiße Haus“ ist er fasziniert von dem Gedanken an seine Wiederwahl. All sein Tun und Lassen, von der kleinsten Privathandlung bis zur größten Staatsaktion mit fremden Mächten ist beeinflusst von diesem einen Gedanken. Alles, was um ihn lebt und weht, ist ihm nur ein Stein auf dem Schachbrett der künftigen Wahlen.

Aber selbst wenn durch ein Wunder einmal ein anders gearteter Präsident zu dem hohen Amte käme, so könnte er doch gar nicht anders handeln, selbst wenn er wollte. Er könnte sich nicht frei machen von all den Geistern, die er selbst herbeigerufen. Der Geldmann, der seine Wahl finanziert hat, der Politiker, der das Gewicht seines Einflusses für ihn in die Waagschale warf, und vor allem der allmächtige und allwissende Bos steht hinter seinem Stuhle wie Bancos Geist.

Das aber ist der Schlüssel des Rätsels für uns Europäer, wenn die Wege eines amerikanischen Präsidenten uns zuweilen recht wunderbar vorkommen. Er leidet eben an der Präsidentenkrankheit.

Unzubarmachung der Brauereihese zur menschlichen Ernährung.

Von Dr. phil. H. Kraus, Direktor des Chemischen Untersuchungsamtes des Land- und Stadtkreises Neuß.

Die bei der Bierbereitung in den deutschen Brauereien im Ueberschuß erzeugte Hefe, deren Menge zu Friedenszeiten von sachverständiger Seite auf 70 Millionen Kilogramm (Frishese*) geschätzt wurde, wird zwar bereits zum Teil in Hefetrocknanstalten zu Futterhefe verarbeitet, zur menschlichen Ernährung wird sie jedoch bisher nur in beschränktem Umfange herangezogen.

*) entsprechend 10 Millionen Kilogramm Trockenhefe.

Die durch sorgfältige Reinigung und Trocknung der Bierhefe gewonnene Nährhefe stellt nach den durch neue Untersuchungen bestätigten Literaturangaben ein gehaltreiches, für die menschliche Ernährung vorzüglich geeignetes Nahrungsmittel dar, welches eine chemische Zusammensetzung von rund

- 54 Prozent Eiweiß,
- 5 Prozent Fett,
- 7 Prozent Mineralbestandteilen,
- 28 Prozent stickstofffreien Extraktstoffen und
- 8 Prozent Wasser

besitzt und dessen Nährstoffe nach vorliegenden Stoffwechselversuchen vom menschlichen Organismus in hervorragendem Maße ausgenutzt werden.

Da überdies sowohl die Trockennährhefe selbst, als auch die unter Zusatz von Nährhefe hergestellten Suppen, Tinkturen, Gemüse- und Kartoffelgerichte von besonderem Wohlgeschmack sind und gut bekömmliche Speisen darstellen, so ist namentlich im Hinblick auf die derzeitige Fleischknappheit die restlose Verarbeitung der in den Brauereien entfallenden Ueberschußhefe zu einem eiweißreichen Nahrungsmittel von weitgehender Bedeutung.

Trotz des eingeschränkten Betriebsumfanges sind die deutschen Brauereien zur Zeit noch in der Lage, 5–6 Millionen Kilogramm Nährhefe mit über 50 Prozent Eiweißgehalt im Jahre herzustellen und der direkten menschlichen Ernährung nutzbar zu machen. Bei angemessener Preisfestsetzung der Nährhefe wird der Kleinhandelspreis der Nährhefe sich auf etwa 2 Mark für das Pfund belaufen. Hierbei handelt es sich alsdann um trockene, bei der kochen-gemäßen Zubereitung der Speisen zur Erhöhung des Eiweißgehaltes und des Wohlgeschmackes bestimmte und in der Verwendung sparsame Krafthefe.

Die fertige Trockennährhefe besitzt, wie an von uns vor mehreren Jahren hergestellten Proben nachgeprüft werden konnte, eine vorzügliche Haltbarkeit und stellt je nach der bei der Trocknung innegehaltenen Temperatur ein hellgelbes oder dunkleres Pulver von eigenartigem, angenehmem Geruch und kräftig-würzigem Geschmack dar.

Da hier durch experimentelle Versuche die Möglichkeit der Verwertung der Bierhefe zur menschlichen Ernährung sowohl nach den in der Fachpresse bekannt gegebenen, als auch nach eigenen Entbitterungsverfahren nachgeprüft wurde, so kann bestätigt werden, daß die insbesondere auch vom Institut für Gärungsgewerbe in Berlin geförderten Bestrebungen zur umfangreicheren Erzeugung von Nährhefe gerade in der gegenwärtigen Zeit für die Volksernährung von größter Bedeutung sind. Diese Bestrebungen können ohne größere Schwierigkeiten verwirklicht werden, weil die gewerbliche Erzeugung der Nährhefe sich bei Großbrauereien leicht angliedern läßt und für kleine Brauereien die Möglichkeit der Verarbeitung in einer gemeinsamen Anlage gegeben, oder aber die Nährhefe an eine Nährhefetrocknerei veräußert werden kann.

Auch aus anderen Nebenzerzeugnissen der Lebensmittelindustrie können noch wesentliche Mengen von vom nahrungsmittelchemischen und hygienischen Standpunkte einwandfreien Nahrungsmitteln gewonnen werden.

Vom Büchertisch.

Die Gea-Sonderkarte von Rumänien, Maßstab 1:1 000 000, Bildgröße: 36:60 cm, zeigt im Westen Risch, Osten Odessa, Norden Czernowiz, Süden Barna. Sie ist außergewöhnlich reich beschriftet, farbig für das Gebirge und die Befestigungen gedruckt. Die klar gehaltene handliche Karte kostet 40 Pfg und wird sowohl für die Verfolgung der Kriegsberichte von Wert sein, wie von unseren Feldgrauen draußen gern empfangen werden.

Verantwortlich für die Schriftleitung Richard Hein, Bad Gms.