

Überblickt man die bei den zuletzt besprochenen Albvorbergen vom Hohenzollern bis zum Ipf gefundenen Verhältnisse, so läßt sich mit Bestimmtheit sagen, daß ihre heutige Existenz stets mit der besonderen tektonischen Lage ihrer Schollen im Zusammenhang steht, dergestalt, daß einerseits die relative Tiefenlage der Schichten die lange Erhaltung der harten widerstandsfähigen Kalkbänke des Weißen Juras und damit auch der darunterliegenden weicheren Juraschichten begünstigt, und daß andererseits der Verlauf tektonischer Linien zwischen dem Albmassiv und dem nachmaligen Vorberg und die dadurch hervorgerufene raschere Wirksamkeit der Erosion entlang diesen Linien die Herausschälung und Abtrennung dieser hochragenden Weißjurarelikte vom Albplateau bewirkt hat. Jedenfalls wird sich niemand der Tatsache verschließen können, daß die diese Außenlieger stets auf mehreren Seiten umziehenden tektonischen Störungen den wesentlichsten Einfluß auf deren Bildung gehabt haben. Dafür sprechen die hier beigegebenen, nach genauen kartographischen Aufnahmen angefertigten Abbildungen zu deutlich, auf denen die Vorberge stets durch Verwerfungen mit z. T. beträchtlicher Sprunghöhe von der Alb abgetrennt sind. Dabei ist noch zu berücksichtigen, daß in weiten Gebieten Württembergs nur dann und wann Gebirgsstörungen von meist geringem Ausmaß auftreten und daß tektonische Linien mit Sprunghöhen von fünfzig und mehr Metern oft meilenweit fehlen.

15. Über Meteoritenfälle an Bord von Schiffen.

Von Herrn ARTH. WICHMANN.

Utrecht, den 8. April 1913.

Gelegentlich der Besprechung des 1809 an Bord eines auf offenem Meere fahrenden Schiffes gefallenem Meteoriten hatte ich übersehen, daß auch andere Fälle bereits in der Literatur Erwähnung gefunden haben¹⁾. Da die Angaben

¹⁾ Ein verschollener Meteorit aus dem Jahre 1809. Diese Zeitschrift 59, 1907, S. 220.

z. Th. noch an Unsicherheiten leiden, mögen auch diese Vorkommnisse einer Erörterung unterzogen werden.

1. JOH. BECKMANN hatte bereits der Reisebeschreibung des JOH. SIEGM. WURFFBAIN die Angabe entnommen, daß nach einem von Blitz begleitenden Gewitter auf Deck felsenharte Steine gefunden worden seien¹⁾. Diese Notiz wurde von E. F. F. CHILADNI übernommen und dabei zugleich das Ereignis in das Jahr 1643 oder 1644 verlegt²⁾. Aus dem erwähnten Journal geht aber hervor, daß es am 23. April 1645 stattfand, und zwar auf der am 12. desselben Monats auf dem Schiffe „Wesel“ von Surat aus angetretenen Fahrt nach Batavia. WURFFBAINS Erzählung lautet folgendermaßen: „Den 23.³⁾ hatten wir guten Fortgang, obschon sehr trübes Wetter, ungefahr aber 2. Stund vor der Sonnen-Aufgang wurde es ganz still, darauf bekam sie einen schweren Blitz und starken Donnerschlag, durch ein Geschütz-Loch an der lincken Seite des Schiffes hinein, welcher wie ein schmaler Stral Feuers den großen Mastbaum hinauflieff, als er nun ungefahr 3 Klaffter Höhe erreicht, hat er sich weit mit einem großen Knall zerspreuet, den Mastbaum angezündet und seinen Lauff bis zum äußersten Ende des Fahnensteckens verfolgt, wodurch vermeldeter Mast von unten an biß an das große Zwerg Holz zerschmettert, der große Stang oder anders oben aufstehende Mastbaum ganz zerrissen und unbrauchbar gemacht, der Fahnenstöcke wie ein Geröhr zerknicket, der Knopff aber desselben gar hinweggeföhret worden, solcher Brand nun wurde bald nechst Göttlicher Hülffe gelöscht, als es aber Tag ward, hat man so wohl auf dem Schiff als in dem Mastbaum unterschiedliche Felsen-harte Steine gefunden, welche dieser erschrückliche Strahl mit sich geföhret hat⁴⁾.“

Die letztere Angabe beruht, wie bereits aus dem Text hervorgeht, lediglich auf Vermutung. Es ist natürlich ausgeschlossen, daß die Steine einen derartigen Weg eingeschlagen haben könnten.

2. Der zweite Fall ist ebenfalls zuerst durch JOH. BECKMANN weiteren Kreisen bekannt geworden, jedoch abermals ohne Anführung der Jahreszahl. Er hatte der Reisebeschreibung von O. E. WILLMAN die Angabe entnommen, daß eine 8 Pfund

¹⁾ Litteratur der älteren Reisebeschreibungen I. Göttingen 1808, S. 96.

²⁾ Über Feuermeteore. Wien 1819, S. 227.

³⁾ Das Schiff befand sich unweit der vorderindischen Küste, etwa zwischen 10° und 12° N.

⁴⁾ Vierzehn Jährige Ost-Indianische Krieg- und Ober-Kauffmanns-Dienste. Nürnberg 1686, S. 193.

schwere Kugel auf ein Schiff mit vollen Segeln gefallen sei und dabei zwei Mann getötet habe¹⁾. Es dürfte kaum einem Zweifel unterliegen, daß alle späteren Erwähnungen auf diese Notiz zurückgehen²⁾, wie denn auch CHLADNI das Ereignis in die Zeit zwischen 1647 und 1654 — der Dauer der Reise — verlegt³⁾. J. C. POGGENDORFF konnte denn auch die Bemerkung nicht unterdrücken, daß die Angabe in der mitgeteilten Form wenig Glaubwürdigkeit habe, und daß es daher wünschenswert sei, sie im Original nachlesen zu können⁴⁾.

WILLMAN war am 11. Juli 1648 auf einem holländischen Kompanieschiff in Batavia eingetroffen. Sein Journal, eine sehr selten gewordene Schrift, enthält über das letzte Vierteljahr ausschließlich die folgende Eintragung⁵⁾:

„Vthi Octob : Novemb : Decembri kommo äthskilliga Skieppe effter i från Hollandh / iblandh hwilka een Skieppeare på Skieppet Malacca berättade medh heek Skiepsfolcket / att thet the segladhe vthi Wilda Hafwet / är een 8. Pundig Kuula kommen in vthi Skieppet / slaändes 2. Båtmän dödz i allas åsyn⁶⁾.“

Es stellt sich also heraus, daß es mit der Angabe von BECKMANN seine Richtigkeit hatte, daß aber leider WILLMAN nicht selbst der Beobachter war. Da aus seinen Aufzeichnungen hervorgeht, daß er ein sehr gewissenhafter Mensch war, so dürfen wir auch in diesem Punkte seinen Angaben Glauben schenken.

3. Nach den Mitteilungen eines Gärtners, namens CARL RITTER, der an der Fahrt teilnahm, befand sich das Schiff „Esher“, Kapt. JOHN SMART, am 5. April 1820 unter 20° 10' N, 51° 50' W, als während eines Platzregens ein etwa 1/2 Pfund schwerer Stein auf das Deck fiel und sogleich in

¹⁾ a. a. O. I. 1808, S. 272.

²⁾ J. B. EYRIÈS: Notice sur un recueil de voyages imprimés à Wisingsoe, en Suède. Ann. des Voyages XII. Paris 1810, S. 290. — Pierres méloriques. C. R. Acad. des Sc. II. Paris 1836, S. 620.

³⁾ a. a. O. S. 228.

⁴⁾ Meteorsteinfall auf ein Schiff. POGGEND.-Annal. 38, Leipzig 1836, S. 402.

⁵⁾ OLOFF ERICSSON WILLMAN: Een kort Beskriffningh på een Reesa till Ostindien och förbeskreffne Japan, in dem Sammelbände: Een kort Beskriffning uppå Trenne Resor och Peregrinationer / samt Konungsryket Japan. Wisingsborgh 1667, S. 196.

⁶⁾ Wirklich wird unter dem 4. Dezember 1648 die Ankunft des Schiffes „Malacca“ in Batavia berichtet (Dagh-Register gehonden int Casteel Batavia . . . Anno 1647—1648. ²s Gravenhage 1903, S. 171). Wie mir Herr Dr. J. DE HULLU freundlichst mitteilte, ist das Journal der „Malacca“ im Reichsarchiv im Haag nicht vorhanden.

mehrere Stücke zersprang¹⁾). Es stellte sich aber heraus, daß RITTER das Opfer einer Täuschung geworden war, denn P. PARTSCH²⁾ und FRIEDR. HOFFMANN³⁾ berichteten übereinstimmend, daß der in Rede stehende Stein ein Kalkstein, also kein Meteorit sei.

16. Über ein feldspatreiches, knollenartiges Mineralaggregat der Luanza-Pipe im Kundelungu (Katanga, Belgisch-Kongo).

Von Herrn O. STUTZER.

Freiberg i. S., den 10. April 1913.

Im Kundelungu-Gebirge des Landes Katanga, Belgisch-Kongo, sind seit kurzem mehrere bluegroundführende Pipes bekannt. Dieselben haben dort sedimentäre Schichten unbekanntes Alters röhrenartig durchstoßen. Bruchstücke des Nebengesteins (vor allem Kundelungu-Sandstein) enthalten sie eingeschlossen. Von diesen Pipes wurde im Jahre 1911 und 1912 die „Luanza-Pipe“ aufgeschlossen. Der Inhalt dieser Pipe erwies sich als typischer Yellow Ground mit seinen charakteristischen, bunten Mineralien: Ilmenit, Granat, Diopsid, Olivin. Seltener fand man im Setzgut auch Zirkone. Diamanten sind ebenfalls vorhanden.

Im Juli 1912 besuchte ich zum letztenmal jene Stelle und fand bei dieser Gelegenheit in einem Haufen des dortigen Setzgutes (Tailings) auch ein knollenartiges Mineralaggregat von etwa Walnußgröße. Derartige (z. T. viel größere) Knollen sind im Blueground der bekannten Diamantgruben Südafrikas allgemein verbreitet und des öfteren beschrieben worden.

Schon makroskopisch ließ sich die Knolle durch ihren Granatgehalt als eine „eklogitähnliche Knolle“, ein sogenannter „Griquait“, bestimmen. Die mikroskopische Untersuchung bestätigte dieses, zeigte aber zugleich eine von den bisher be-

¹⁾ JON. Lhotsky: Fallen eines Meteorsteins an Bord eines auf hoher See segelnden Schiffes. Zeitschr. f. Phys. u. Mathem. VII. Wien 1830, S. 253–256.

²⁾ Berichtigung eines Irrthums. Ibid. S. 282–383.

³⁾ POGGENDORFF: Noch einige Nachrichten über Meteorsteine. POGGEND. Ann. XVIII, 1830, S. 318.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Zeitschrift der Deutschen Geologischen Gesellschaft](#)

Jahr/Year: 1913

Band/Volume: [65](#)

Autor(en)/Author(s): Wichmann Arthur

Artikel/Article: [15. Über Meteoritenfälle an Bord von Schiffen. 223-226](#)