Die Zukunft der Motorschiffahrt.

Unter den fortschrittfördernden Wirkungen des großen Krieges steht die Entwicklung der Verkehrstechnik an erster Stelle. Luftschiffahrt und Tauchbootwesen haben in den verflossenen zwei Kriegsjahren stärkeren Ansporn erfahren als in den zehn vorangegangenen Jahren des Friedens, und mit diesem Ansporn und Aufschwung hat die Verbesserung des Oelmotors Schritt gehalten. So wertvoll sind die Erfahrungen, die man in der kriegsmäßigen Praxis gesammelt hat, daß damit auch die gewichtige Frage der Verwendung des Oelmotors für Großschiffahrtszwecke in Fluß gekommen ist.

Während man früher die Möglichkeit des motorischen Betriebes von Schlacht-, Passagier- und Handelsschiffen wohl als vorhanden wenn auch nicht als wahrscheinlich betrachtete, eben weil die Notwendigkeit zur Schaffung großer Maschineneinheiten nicht zwingend war, ist diese Möglichkeit jetzt durch die Verwendung von Oelmaschineneinheiten von 5000 und mehr Pferdekräften in Tauchbooten mit einem Male in den Vordergrund des Interesses gerückt. Naturgemäß ist der Drang zum motorischen Betriebe im Kriegsschiffbau stärker als im Handelsschiffbau. Im letzteren überwiegen die wirtschaftlichen, im ersteren die militärischen Erwägungen. Die Fähigkeit durch Oelmaschinenbetrieb eine größere Höchstgeschwindigkeit der Großkampfschiffe zu erzielen als durch Dampfbetrieb und einen dreimal größeren Aktionsradius ist für den Uebergang zur erstgenannten Antriebsart bestimmend. Denn Beweglichkeit ist neben Bestückung der ausschlaggebende Faktor im Seekampf.

Der Oelmaschinenbau hatte mit der Durchbildung der Groß-Dieselmaschine eine zeitweilige Höchstgrenze erreicht. Eine Steigerung der Leistung über 4500 Pferdekräfte pro Maschinenwelle ist jedoch bei diesem System aus mechanischen und transporttechnischen Gründen nicht gut angängig. Andererseits verlangen aber die Anforderungen des modernen U-Boot Baues eine noch weitergehende Kraftkonzentration, sowie eine konstruktive und betriebstechnische Vereinfachung des Maschinensystems, soweit solche mit den Ansprüchen einer hohen Wirtschaftlichkeit (Brennstoffökonomie) vereinbar ist. Diesen Anforderungen versucht die von Professor Hugo Junkers, in Aachen, erfundene Großölmaschine gerecht zu werden. Wenn auch ihre mechanische Durchbildung heute noch nicht als abgeschlossen gelten kann, so steht es doch außer Zweifel, daß ihr die Zukunft im Schiffsbetrieb gehört, weil sie da einsetzt, wo der Dieselmotor die obere Grenze seiner Zweckmäßigkeit erreicht. Bei beträchtlicher Gewichtsverminderung, Vereinfachung und größerer Stabilität infolge günstigeren Massenausgleichs gestattet sie eine Höchstleistung bis zu 14000 Pferdekräften pro Welle, wodurch Oelmaschinenanlagen bis zu 45,000 Pferdekräften in den Bereich der Wirklichkeit gerückt sind.

Von den gewaltigen Abmessungen derartiger Schiffsmaschinen kann man sich einen ungefähren Begriff machen, wenn man bedenkt, daß eine Aggregat, von sagen wir 8000 Pferdekräften, aus sechs Zylindern besteht, von denen jeder einen Durchmesser von etwa einem Meter hat, während die in diesem Zylinder hin- und herschwingenden Kolbenpaare zusammen einen Weg von zwei Metern Länge pro Umdrehung bestreichen. Das ergibt bei langsam laufenden Maschinen eine Kolbengeschwindigkeit von drei Metern pro Sekunde, während schnell laufende U-Bootmaschinen Kolbengeschwindigkeiten bis zu fünf Meter pro Sekunde aufweisen.

Diese gewaltigen hin- und herschwingenden Eisenmassen arbeiten in Zylinderräumen, die bei Doppelkolbenmaschinen Verbrennungstemperaturen bis zu 2000 Grad Celsius und Drücke bis zirka 1000 Pfund pro Quadratzoll auszuhalten haben. Deshalb müssen Kolben wie Zylinder ständig durch Wasser oder Oel gekühlt werden, ebenso die Brennstoff- und anderen Ventile, die dazu dienen, Oel und Luft in den Verbrennungsraum zu fördern, wo dieselben ohne Zuhilfenahme künstlicher Zündung nur durch die Hitze der hoch komprimierten Luft unter Druckentwicklung expandieren. Ein Versagen des Kühlungsvorganges oder der Zylinderschmierung verursacht sofortiges Heißlaufen und Stillstand der Maschine. Aber auch bei tadellosem Funktionieren entstehen infolge des Temperaturunterschiedes zwischen den überhitzten Innenwandungen der Zylinder und den gekühlten Außenwandungen sogenannte Wärmespannungen, die zu Zylinder- und Kolbenbrüchen führen können, und ihrerseits die Stillsetzung der Maschine notwendig machen.

Nur die genaue Kenntnis der Materialzusammensetzung und Verteilung verbürgt den Erfolg. Deshalb geschieht es so häufig, daß deutsche Maschinen, die im Auslande nachgeahmt werden, in der Praxis versagen, eben weil Metallurgie und Mechanik, bezw. Guß- und Maschinentechnik nicht zusammenarbeiten. Maschinendefekte entstehen auch durch den Bruch von Pleuelstangen, Kurbelwellen, Ventilen, sowie durch das Schadhaftwerden des Kompressors, der Preßluft von mehr als 1000 Pfund Druck zum Einblasen des Oeles und zum Anlassen der Maschine liefert. Aus diesen wenigen Andeutungen kann selbst der Laie ersehen, welch' ungeheure Anforderungen die moderne Kraftmaschinentechnik nicht nur an den Konstruktionsingenieur stellt, der die Motoren baut, sondern auch an das Betriebspersonal, das dieselben instand zu halten und zu reparieren hat, oft — wie in U-Booten — unter den denkbar schwierigsten Raumverhältnissen.

Nur wenige aber dafür umso hochwertigere Arbeitskräfte sind für den motorischen Betrieb von Schiffen erforderlich. Hand in Hand mit der Verringerung des Mannschaftsbestandes infolge Fortfalls von Kesseln und Heizern geht die Vermehrung des nutzbaren Laderaums und die Möglichkeit der Verwendung billiger Rohöle, die überall in der Welt bezogen und in bequemer Weise übergepumpt werden können, ohne daß Kohlenstationen und Menschenarbeit dazu erforderlich wären. Dabei ist der Aktionsradius einer Tonne Oel etwa dreimal so groß als der einer Tonne Kohle, was bedeutet, daß ein Motorschiff den ganzen Erdball umfahren kann, ohne in Auslandhäfen Brennstoff einnehmen zu müssen.

Ein weiterer Vorteil des Schiffsbetriebs durch Oelmotoren liegt in dem Fortfall des Schornsteins und des Rauches und der damit verbundenen Verschmutzung. Der Auspuff richtig arbeitender Motoren ist fark- und geruchlos, und wenn man heut noch gelegentlich Rußschwaden aus den Abgasleitungen derartiger Motoren aufsteigen sieht, so deutet das nur auf eine fehlerhafte Verbrennung oder übermäßige Schmierung, Uebelstände die sich durch sachgemäße Konstruktion beheben lassen. Ein großer Vorteil liegt auch in der sofortigen Betriebsbereitschaft der Motoren. Beim Dampfbetrieb müssen bekanntlich die Kessel während kurzer Ruhepausen ständig unter Feuer gehalten und lange vor Abgang des Fahrzeuges angeheizt werden, um fahrbereit zu sein. Oelmotore dagegen können augenblicklich an- und abgestellt werden, wobei Preßluft oder Elektrizität zum Antanen zur Verwendung kommt. Natürlich fällt damit auch der Brennstoffverlust während der Betriebspausen fort.

Die neue Doppelkolben-Junkersmaschine ergibt als weiteren Vorteil die Möglichkeit anstatt der üblichen stehenden Maschinen infolge günstigeren Massenausgleichs liegende Maschinen für den Schiffsbetrieb verwenden zu können. Außer der dadurch erzielten Raumersparnis, des Fortfalls der hohen Maschinenschächte, etc. werden Einbau und Ausbau der Maschinenteile erleichtert, und die Fundamentgewichte werden geringer. Im Vergleich zu Dampfturbinen — die sich bekanntlich wegen des hohen Kohlenverbrauchs im Schiffsbetrieb sehr teuer stellen — ermöglicht der motorische Betrieb eine bessere Ausnutzung der Schiffsschraube. Dampfturbinen entwickeln nämlich ihren besten Wirkungsgrad bei sehr hohen Tourenzahlen, während die Höchstleistung der Schiffsschrauben bei weit niedrigeren Drehzahlen liegt. Deshalb wird bei Turbinenschiffen Kraft verloren, ein Verlust, der sich auch durch Einschaltung von Zwischengetrieben oder Elektromotoren nicht vermin' - 1331, weil diese Getriebe ihrerseits Kraft verbrauchen. Großoelmotoren dagegen erreichen ihre beste Leistung bei 120 bis 150 Touren pro Minute, wobei ein mittlerer Druck von 100 bis 150 Pfund im Zylinder herrscht. Diese Zahlen kommen denen der günstigsten Schraubengeschwindigkeit näher, wodurch der Gesamtwirkungsgrad des Motorbetriebes gegenüber dem Dampfturbinenbetriebe günstiger gestaltet wird.

Betrachtet man insbesondere den Antrieb von Kriegsschiffen, so ergeben sich folgende allgemeine Gesichtspunkte: Der Einbau und die Verteilung großer siedender Maschineneinheiten unter dem Panzerdeck von Schlachtschiffen ist mit mancherlei Schwierigkeiten verbunden, weil der Oberteil dieser Fahrzeuge für Geschütztürme, Munitionsaufzüge, Hilfsmaschinen und dergleichen benötigt wird. Hier bietet die Verwendung liegender Maschinen besondere Vorteile. Besonders auch in bezug auf die Unterteilung des Schiffsraumes durch wasserdichte Schotte. Dies ist ein sehr wesentlicher Punkt im Kriegsschiffbau, wie man auch in der Seeschlacht am Skagerrak wieder beobachten konnte. Eine zweckmäßige Schottenunterteilung hätte es den beiden nachträglich gesunkenen deutschen Kampfschiffen ermöglicht trotz äußerlicher Verletzungen den Heimathafen zu erreichen. Maschinenräume und Munitionskammern sind die vitalsten Organe eines Kriegsschiffes. Auf ihre Sicherung und Intakterhaltung hat der Konstrukteur das Hauptaugenmerk zu richten. Liegende Maschinen erfordern niedrigere Räume, die weit unter der Wasserlinie liegen und daher besser geschützt sind. Sie ermöglichen eine Vermehrung der Querschotte, die in Verbindung mit besonderen Festigkeitsschotten günstiger sind als die üblichen Längsschotten. Schon deshalb weil im Falle Leckwerdens durch Geschoßeinschlag sich nur ein unwesentlicher Trimm des Schiffes ergibt, der die Feuerwirkung der Geschütze weniger beeinträchtigt als die Schlagseite.

Die durch Motorenbetrieb erzielte Raumersparnis kann zur Erhöhung der Gefechtsleistung des Schiffes benutzt werden, indem entweder die Geschwindigkeit oder die Bestückung (Angriffs- und Verteidigungsarmierung) vermehrt, oder die Panzerung verstärkt wird. Bei den immer wachsenden Ansprüchen an das Kaliber der Schiffsgeschütze und an die Munitionsmengen, kann der frei werdende Raum auch zur Vergrößerung der Munitionskammern und Schächte, der Brennstoffbehälter und ev. zum Einbau eines dritten Schiffsbodens benutzt werden, der den vitalsten Räumen einen zusätzlichen Schutz gegen die Sprengwirkung von Torpedos gewährt. Dazu ergibt sich eine übersichtliche, symetrische Bauform, und infolge Fortfalls der Schornsteine — die das beste Zielobjekt sind — sowie der Kesselraumentlüftungsschächte und Ventilatoren eine gute Deckübersicht für das Kommando und ein großer Bestreichungswinkel für die Geschütze.

Die beistehende Abbildung zeigt ein Motorschlachtschiff von 25,000 Tonnen Wasserverdrängung, einer Maschinenleistung von 36,000 Pferdekräften und einer Geschwindigkeit von 22 Knoten. Die Bestückung besteht aus 12 großen, 19 mittleren und 12 kleinen bezw. Abwehrgeschützen, sowie 5 Torpedolanciergrohren. Neben den Tauchkreuzern sind Motorschlachtschiffe dieses Typs berufen in zukünftigen Seekriegen eine entscheidende Rolle zu spielen.

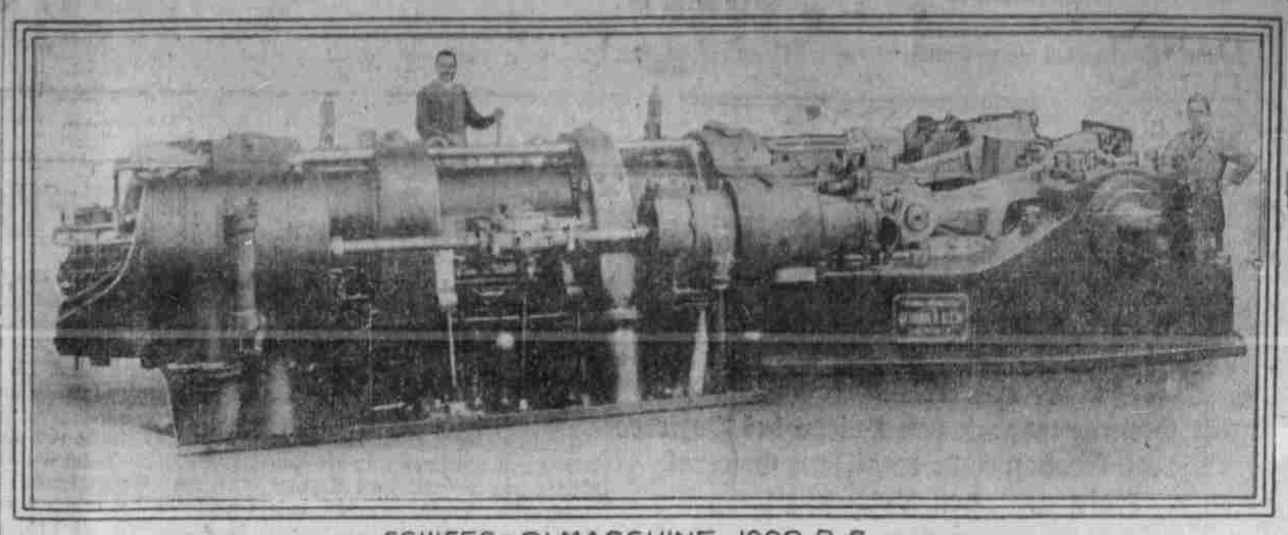
Was den Handelsschiffbau anlangt, so sind, wie schon gesagt, bei der Frage ob motorischer oder Dampfbetrieb zweckmäßiger ist, die wirtschaftlichen Erwägungen maßgebend. Vor allem der Vergleich der Bau- und Betriebskosten. Bezüglich der ersteren ergeben sich trotz Fortfalls der Kesselanlagen keine wesentlichen Ersparnisse, weil sich Oelmaschinen pro Pferdekraft teurer bauen als Dampfmaschinen. Außerdem ist zu berücksichtigen, daß auch bei motorischem Betriebe eine kleine Hilfskesselanlage vorhanden sein muß, um während des Stillstandes der Hauptmaschinen den Dampf für die Raumheizung und für verschiedene kleinere Kraftbetriebe, Winden, Pumpen usw. zu liefern.

Dagegen ergibt sich eine nicht unerhebliche Ersparnis an Raum und Gewicht. Vergleicht man beispielsweise die Gewichte einer Kraftanlage von 30,000 Pferdekräften, wie sie sich für ein Passagier- und Handelsschiff von 35,000 Tonnen Wasserverdrängung berechnen, so ergibt sich für die Motoranlage einschließlich Brennstoff gegenüber dem Dampfbetrieb ein Gewinn von rund 3200 Tonnen bei Ankunft und Abfahrt in Bremerhafen, wobei sich die Brennstoffkosten (Rohöl) bei den heutigen Preisen auf ca. 50,000 Mark pro Fahrt belaufen. Was das Betriebspersonal anlangt, so ergibt sich, selbst wenn die Zahl der Maschinisten, Assistenten und Schmierer erhöht wird, eine Ersparnis von rund 120 Heizern, was einem Jahresgewinn von etwa 120,000 Mark gleichkommt. Bei schnellen Schiffen ist dieser Gewinnposten natürlich noch wesentlich höher.

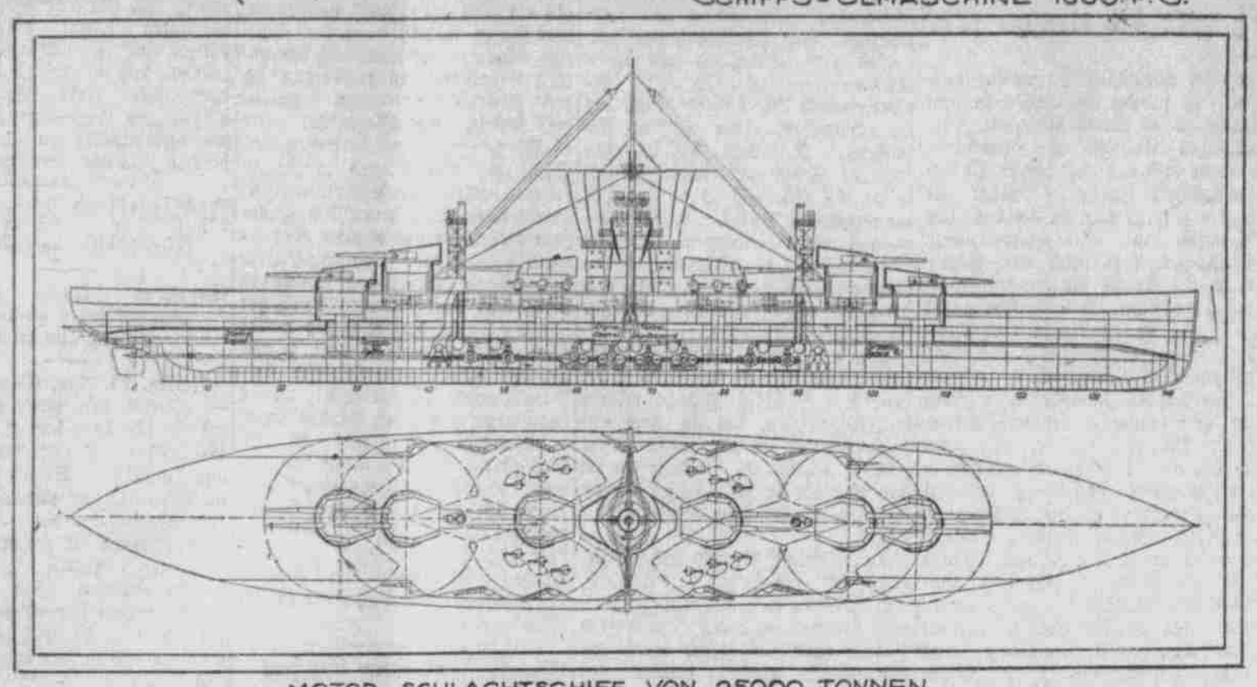
Die Mehreinnahmen, die sich aus der Vergrößerung des Fracht-, bezw. Passagierraumes ergeben, entziehen sich der zahlmäßigen Berechnung, können jedoch erhebliche Beträge ausmachen, wenn man bedenkt daß nicht nur die Maschinenräume kleiner werden, sondern auch die Wohnräume für 120 Heizer fortfallen und etwa 1300 Tonnen Brennstoff weniger zu verstauen sind. Bei dem Mangel an Schiffsraum und den hohen Frachtsätzen, wie sie nach dem Kriege unzweifelhaft für geraume Zeit zu erwarten sind, werden Ersparnisse wie die obigen schwerer in die Wagschale fallen als je zuvor, und werden daher auch im Handelsschiffbau die Entschließungen der Konstrukteure zugunsten des motorischen Antriebes beeinflussen.

Beistehende Abbildung zeigt den Entwurf eines schnellen Passagier-Motorschiffes von 50,000 Tonnen Wasserverdrängung, einer Kraftanlage von 100,000 Wellenpferdekräften und einer Geschwindigkeit von 27 Knoten. Die gesamte maschinelle Ausrüstung eines solchen Schiffes, einschließlich Hilfsmaschinen, Schrauben, Wellen usw., wiegt etwa 9000 Tonnen, der Brennstoffverbrauch für eine Hin- und Rückfahrt zwischen Hamburg und New York beläuft sich auf etwa 6400 Tonnen Rohöl, und die Gesamtzahl der zur Bedienung aller Maschinen erforderlichen Leute beträgt nur 80 Mann. Die Entwicklung der Technik drängt unaufhaltsam zur Ersetzung der Menschenarbeit durch die Maschine. Der europäische Krieg hat uns diesem Ziel ein gut Teil näher gebracht, indem er uns zwang, den wesentlichsten Faktor der modernen Bewegungstechnik: den Oelmotor, zur höchsten Leistungsfähigkeit zu entwickeln. Der dadurch erzielte Fortschritt wird es der deutschen Nation ermöglichen, in Zukunft an der Spitze der seefahrenden Völker zu marschieren.

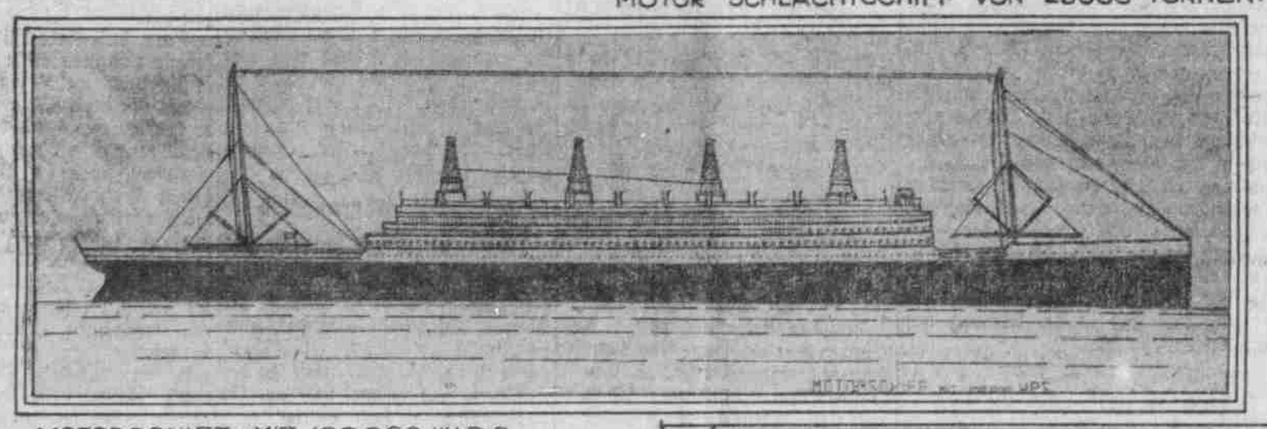
Dr. Franz Erich Junge.



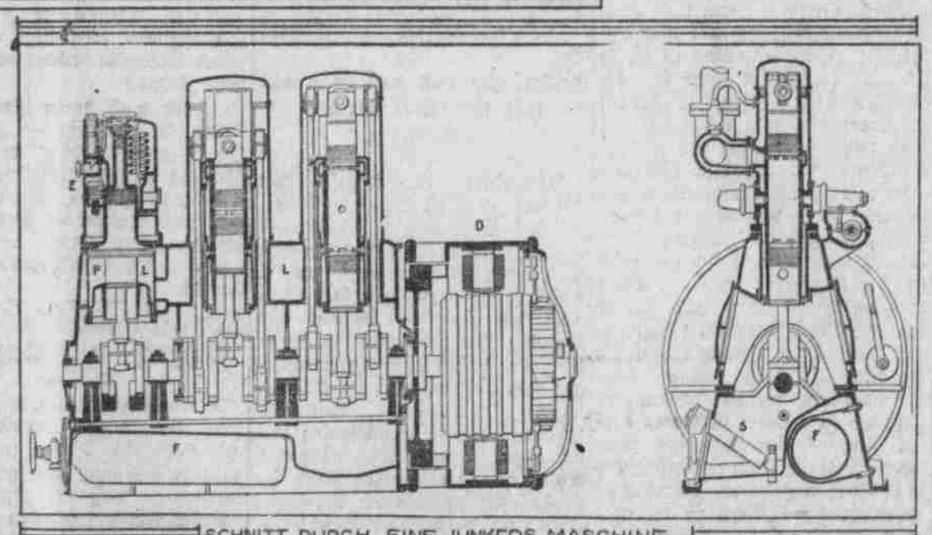
SCHIFFS-OLMASCHINE 1000 P.S.



MOTOR SCHLACHTSCHIFF VON 25000 TONNEN.



MOTORSCHIFF MIT 100.000 W.P.S



SCHNITT DURCH EINE JUNKERS MASCHINE.

Frankreichs Aderlaß.

Christiania, 22. Juni.

Mein aus England und Frankreich zurückgekehrter neutraler Vertrauensmann berichtet mir: Die Moral und Haltung der französischen Soldaten sei vorzüglich, ebenso die Disziplin und das Verhältnis zwischen Offizieren und Mannschaften. Daß unter ihnen vor Verdun, wo eigentlich die gesamte waffenkundige Mannschaft des Landes im ewigen deutschen Feuer steht, nicht gerade Siegesstimmung herrsche, sei begreiflich, angesichts der täglichen furchtbaren Verluste an besten Kerntruppen, die nicht nur körperlich, sondern auch seelisch das Entsetzlichste durch das ununterbrochene deutsche Artilleriefeuer durchmachen. Gewiß müßte auf deutscher Seite Beträchtliches geopfert werden, bis Verdun gefallen sei, aber die französischen Verluste seien viel größer als die deutschen, und bald werde kein vollwertiger Nachschub mehr zur Verfügung stehen. Wer die Verwundetenzüge und Karawanen mit Toten von Verdun nach dem Innern Frankreichs nur zwei Wochen mitangesehen hat, wie mein Gewährsmann, der wisse, daß noch kein Volk seit Anfang der Weltgeschichte einem derartigen Aderlaß zum Opfer gefallen sei, wie das französische seit dem Kriegsbeginn, mit der entsetzlich steigenden Kurve, die jetzt vor Verdun ihren Höhepunkt erreicht habe. Wie ein Alp läge über Frankreich die ewige Unkenntnis aller Verluste, man frage jetzt gar nicht mehr, sondern beginne endlich die Bekanntgabe und Veröffentlichung von Verlustlisten zu fordern. Nirgends in Frankreich hörte man so anerkennende gerechte Worte über die Deutschen, wie an der Front. Die wenigen deutschen Gefangenen, die mein Gewährsmann dort gesehen hat, machten einen vorzüglichen Eindruck, und würden ehrenvoll von den Franzosen behandelt. Sie seien durchweg verschlossen, und es sei direkt unwahr, daß jüngste Jahrgänge knabenhaften Alters, wie die Pariser und Londoner Hetzpresse schreibt, sich darunter befänden. Ein höherer französischer Offizier äußerte sich, die deutsche Front sei mit den besten Truppen des großen Korsen vergleichbar.

Hinter der Front konnte mein Gewährsmann riesige Munitionsvorräte feststellen, die unter dem horrenden, ans Unglaubliche grenzenden stündlichen Verbrauch unablässig ergänzt werden müssen. Gleiches stellte er hinter den britischen Linien fest, wo die Vorräte vielleicht noch größer seien, ein Erfolg der britischen Waffen den feuergewohnten deutschen Sturmkolonnen gegenüber sei aber nur dann möglich, wenn auf britischer Seite ein wirklich numerisches Uebergewicht an Artillerie, Munition und Fußvolk vorhanden sei. Bis jetzt habe man auf englischer Seite jedoch einräumen müssen, daß die englischen Linien den deutschen gerade die Wage halten könnten. Nicht zu leugnen sei, daß man in englischen Offizierskreisen allmählich an eine vom englischen Obertommando beabsichtigte Offensive glaube. Diese Annahme bekräftigte man meinem Gewährsmann in London.

Der englische Soldat sei der bestangezogene Soldat der Welt, es fehle ihm an nichts. Aber das Verhältnis zwischen dem gemeinen Soldaten und dem Offizier lasse sehr viel zu wünschen übrig. Ein französischer Offizier faßte sein Urteil über den Engländer im Angriff dahin zusammen, er sei gut, eine Vorwärtsbewegung betrachte er vom rein sportlichen Standpunkt, aber so wie sich ihm zu große Hindernisse in den Weg stellen oder aber sowie statt einem Vorgehen ein Rückwurf eintrete, verlöre er jegliche Fühlung mit seinem Offizier, auf die es doch schließlich ankäme. Von mehr als 1½ Millionen britischen Kampftruppen könne keine Rede sein. Alles in allem mit Reserven läge wohl maximal 2¼ Millionen Mann in Frankreich, dessen nördliche Provinzen, soweit sie nicht von den Deutschen okkupiert sind, vollständig unter englischer Verwaltung stehen. Städte wie Rouen, Reims, Calais und auch Le Havre, seien völlig englisiert. Die Frage unter der französischen Zivilbevölkerung, wohin man auch in Frankreich komme, sei überall dieser: Wie lange erlaube Joffre noch das Verbluten des französischen Heeres allein unter dem deutschen Sturmanprall.

Mein Gewährsmann traf zufällig mit einem französischen Offiziersflieger zusammen und erfuhr von diesem über den jetzt toten Helden Immelmann folgendes: Himmelmann nannten ihn die Franzosen; er sei im Angriff immer oben gewesen, mit mädchenhafter Gewandheit hätte er stets so manövriert, daß sein Gegner unter ihm kam. Mit der „Emden" weltberühmten Kapitän Müller und mit Weddigen verglichen ihn seine Gegner. Sobald er sah, daß sein Gegner, wie der französische Offizier wörtlich sagte, „ihm nicht gewachsen sei", ihm das Spiel zu leicht machte, oder aber durch einen Maschinendefekt schachmatt gesetzt wäre, habe dieser Himmelmann großmütig jedesmal das Spiel aufgegeben und so manchem verblüfften Gegner das Leben geschenkt. Er habe in den Lüften den Ritterschlag erhalten.

Gegen das „Schweigen des Todes".

Bern, 23. Juni.

Von glaubwürdiger Seite erfahre ich, daß in den letzten Tagen in Paris Straßenkundgebungen stattgefunden haben, die nicht etwa gegen die Lebensmittelteuerung gerichtet waren, sondern ausgesprochen politischen Charakter zugunsten eines schleunigen Friedensschlusses trugen. Diese Kundgebungen, an denen sich bemerkenswerterweise auch Frontsoldaten beteiligten, wandten sich insbesondere auch gegen Poincaré persönlich. Die französische Presse erwähnt die Vorfälle noch nicht, aber es können damit andere auffällige Vorkommnisse in Verbindung gebracht werden, so die sich häufenden Brände im Hafen von Marseille, die offenbar auf das zurückzuführen sind, was man vor der Erfindung der "Union sacrée" (Burgfrieden) mit Sabotage zu bezeichnen liebte. Ferner die Erschießung eines französischen Stabsarztes auf offener Straße durch einen angeblich betrunkenen madagassischen Soldaten. Ueber die Stimmung des Landes gibt das Blatt „Rappel" in einem Artikel des Abgeordneten Roux Costadau aufsehenerregenden Aufschluß. Nach einem großen Zensurstrich beginnt der Artikel mit den Worten: „Selbst wenn sich aus der Unterhaltung der Abgeordneten und Minister eine unangenehme Wahrheit ergeben sollte — besser eine laute und harte Wahrheit, als das tödliche Schweigen, das wie Blei auf der Seele liegt." Mit scharfen Worten umgrenzt der Verfasser dann die Verantwortung, die auf den Abgeordneten laste, und er fährt dann fort: „Der Tag wird kommen, wo die Nation Rechnung verlangen wird. Sie wird die Rechnung nicht direkt den Ministern, Generälen, Diplomaten vorlegen, sondern denen, denen sie ihre Stimme gegeben hat. Werden die Abgeordneten zu ihrer Entschuldigung antworten, daß Wertlosigkeit, Unwissenheit, Leichtgläubigkeit notwendig war, um zum Triumph der Armeen beizutragen? Mögen sie sich in acht nehmen. Man wird ihnen das Argument von den leichten Kartieren an den Kopf werfen, die sich in einer tragischen Epoche fortgesetzt haben, wo es mehr als je ihre Pflicht war, alles zu sehn, alles zu können, um die höchste Summe von Vorsicht und Kraft hervorzubringen. Bald werden sie nicht mehr an ihre Sitze, sondern an ihre Köpfe denken müssen. Die Bedingung des Sieges ist nicht grobe Nachahmung tyrannischer Methoden. Die Diktatur des Schweigens kann in einem Reiche angebracht sein, dessen Untertanen eine Herde Sklaven sind, sie ist unmöglich in einer Demokratie, sie schädigt ihre Kraft, sie trennt die Seele vom Körper Frankreichs. Ein Unbekannter schreibt mir: Das Regime des Schweigens beginnt, unsere Bevölkerung zu entnerven. Man hält es für ein Zeichen von mangelnder Voraussicht und von Unfähigkeit. Es hat niemals Erfolg gehabt. Keine Regierung wird es auf die Dauer einem freien Land auferlegen, wenn es sich für dieses um Leben oder Tod handelt. Ein anderer Brief drückt in wenigen Sätzen die allgemeine Ansicht aus: Ein Parlament, das nichts weiß und nicht handelt, ist nichts, und wenn es nichts ist, so soll es sich packen. Das ist," schreibt Roux, „die Stimme des gesunden Menschenverstandes und der Logik, das ist die Stimme des Volkes."

— Der durch seine erfolgreichen Ausgrabungen und seine berühmten Skelettfunde in der Dordogne bekannte Basler Prähistoriker Otto Hauser ist dieser Tage mit einer glänzend begutachteten Dissertation „La Micoque", Die Kulturen einer neuen Diluvialrasse" von der philosophischen Fakultät Erlangen zum Doktor promoviert worden.

— Ueber exorbitant hohe Eisenpreise in Italien berichtet die „Frankfurter Zeitung". Für Kernschrot biete Italien in der Schweiz 200 Franken, und für Handelseisen stelle sich der Preis in Italien auf 950 bis 1000 Franken per Tonne.