Vermischtes.

Die Nachricht von dem Verkauf der spanischen Insel Fernando Po an Deutschland war verfrüht, dagegen scheint sich Deutschland das Vorkaufsrecht gesichert zu haben für den Fall, daß Spanien später einmal den Verkauf dieser der deutschen Kolonie Kamerun gegenüberliegenden Insel beabsichtigen sollte.

Alle Bemühungen, das Stammhaus der Familie Rothschild in Frankfurt a. M. nach dem Tode des einzigen Inhabers der Bankfirma, Baron Willy Rothschild, zu erhalten, haben nicht zu dem erhofften Resultate geführt. Die Auflösung des Hauses ist definitiv beschlossen worden. Die Berliner Disconto-Gesellschaft wird infolge dessen in Frankfurt eine Niederlassung errichten.

Das kleine Belgien ist verhältnißmäßig der größte Industriestaat der Welt. Das Ländchen, mit seinen sieben Millionen Einwohnern, exportirte nach dem Berichte unseres Konsuls in Lüttich im Jahre 1900 Waaren im Werthe von $350,000,000, während der Import sich auf 400 Millionen Dollars bewerthete. Die Ver. Staaten betheiligten sich an dem Import in einer Höhe von $56,000,000, während wir von Belgien Waaren im Werthe von $13,000,000 kauften.

Aus London wird gemeldet, daß der Herzog von Marlborough wahrscheinlich der Nachfolger des jetzigen General-Gouverneurs von Canada werden würde. Die Gemahlin des Herzogs ist Consuela Vanderbilt von New York. Während also eine Amerikanerin schon Vice-Königin von Indien ist, hat die andere die besten Aussichten, in Kürze eine ganz ähnliche Stellung in Canada einzunehmen.

Mit sehr gemischten Gefühlen muß England auf die Resultate der chinesischen Expedition blicken. Sein Handelsverkehr hat ganz ungeheuer dabei gelitten. Der Leiter einer der ersten Banken in Berlin gab dem Korrespondenten der „N. Y. St. Z." die Versicherung, daß England infolge des Krieges rund drei Milliarden Dollars eingebüßt habe. Rechne man dazu die kolossalen Verluste, welche der Krieg in Südafrika mit sich gebracht, so sei eine Finanzkrisis in England keineswegs unwahrscheinlich.

Daß die Generäle Buller und French in die Hände der Buren gefallen sind und Urfehde schwören mußten, war bekannt, und Frau Botha hat diese Thatsachen in Europa bestätigt; auch bestätigt, daß General French sein Ehrenwort, nicht mehr gegen die Buren zu kämpfen, gebrochen habe. Und nun wird in Baltimore von Baron Henry L. de Ginzberg vor einem Friedensrichter eidlich erhärtet, daß auch dem großen Roberts dasselbe passirt, daß auch er Gefangener der Buren gewesen ist. So erklärt sich allerdings der plötzliche Abgang des Feldmarschalls vom südafrikanischen Kriegsschauplatze.

Erfahrene englische Finanziers erblicken in der Geschäfts-Depression und den Banktrachen in Deutschland und Rußland den Beginn einer Periode schwerer Zeiten, von denen früher oder später die ganze Welt betroffen wird. Die Kaufkraft Deutschland's und Rußland's sei bereits geschwächt, sagen sie, und dies werde eine Rückwirkung auf England und Amerika äußern. In England werde sich dieselbe schon in 12 bis 18 Monaten bemerkbar machen, in Amerika aber erst in zwei bis drei Jahren. Der Aktien-Markt sei jedoch glücklicherweise nicht so überschwemmt, als vor der Panik in 1893, und die Krisis werde in Folge dessen auch keine so schwere sein — aber kommen werde dieselbe sicherlich.

Die „Revue des deux mondes" bringt folgende Anekdote: Ludwig der Fünfzehnte hielt einst eine Revue über seine reitenden Grenadiere; in seinem Gefolge befand sich auch der englische Gesandte. Der König machte vor einem Grenadier Halt, dessen Gesicht von Narben gänzlich zerfetzt war, und sagte zu dem Engländer: „Bekennen Sie, mein Herr, daß es diesen Leuten auf dem Gesicht geschrieben steht, daß sie die bravsten Truppen in Europa sind." „Aber Sire," erwiderte der Engländer, „was werden Ew. Majestät von denen sagen, welche diese Wunden schlugen?" Der König von der treffenden Antwort überrascht, schwieg betreten. Da brach der Grenadier das militärische Schweigen und murmelte unwillig zwischen den Zähnen: „Die sind todt!"

Der ehemalige italienische Staatsschatzminister Luzzatti ist, wie aus Rom gemeldet wird, mit dem Plan hervorgetreten, daß Italien die Initiative ergreifen soll, nebst den Handelsverträgen mit anderen Staaten auch Verträge, betreffend die Arbeit, abzuschließen. Die italienische Regierung möge die Anregung zu internationalen Conventionen über die Arbeitsbedingungen und den Schutz der Arbeit geben, in welchen über die Altersgrenzen, Kinderarbeit im In- und Auslande, Theilnahme ausländischer Arbeiter an den Unfall- und Altersversicherungs-Anstalten u. s. w. Vereinbarungen zu treffen wären. Eine theilweise Verwirklichung dieses Gedankens stehe nahe bevor, indem zwischen Italien, Oesterreich-Ungarn und Deutschland der erste derartige Vertrag, betreffend die gegenseitige Gleichstellung ihrer Staatsangehörigen in Bezug auf Unfallversicherung, abgeschlossen werden soll.

Von der amerikanischen Lederconkurrenz in Deutschland schreibt der amerikanische Consul Schumann in Mainz: „Von Jahr zu Jahr wird die deutsche Leder-Industrie unprofitabler und zwar fast ausschließlich infolge americanischer Concurrenz. Kaum eine andere deutsche Industrie hat unter schärferem Wettbewerbe von dieser Seite zu leiden und es werden daher lebhafte Anstrengungen gemacht, amerikanisches Leder aus den deutschen Märkten durch Zollgesetzgebung auszuschließen. Die deutschen Lederfabrikanten wollen jedoch den wahren Grund nicht zugestehen, warum amerikanisches Leder ihnen ihren eigenen Markt streitig macht. Sie behaupten, der niedrige Einfuhrzoll trage allein Schuld daran. Thatsächlich haben die niedrigen Zollsätze nichts mit dem starken Absatz von amerikanischem Leder in Deutschland zu thun. Die wirkliche Erklärung dafür liefert die Ueberlegenheit des amerikanischen gegerbten und fertigen Leders. Jeder Fabrikant von feinen Schuhwaaren giebt dem amerikanischen vor dem deutschen Leder unbedingt den Vorzug, denn ersteres ist weich und fügsam, letzteres dagegen dick und grob. Auch in Lackleder findet seitens der Schuhmacher, sowohl für Damen- als für Herrenschuhe, hauptsächlich das amerikanische Produkt Verwendung." — Die von dem Consul Schumann betonte Ueberlegenheit des amerikanischen Leders beruht auf der überlegenen amerikanischen chemischen Gerbmethode.

Vexirbild.

Angenehmes Sommerbild. — Wo ist der Schlittschuhläufer?

Die Seekrankheit.

Von Dr. Med. Georg Korn.

Die Freude an dem Leben des Meeres und seinen Schönheiten, an den gesundheitlichen Vorzügen von Seebad und Seeluft, an Seereisen und Marintreiben ist in den letzten Jahren ganz erheblich und mit Recht gestiegen. Aber noch weit höher würde die Zahl solcher Erholungsreisender anwachsen, wenn nicht eine böse Vorahnung oder auch Erfahrung vielen den großen Genuß einer Seereise im Voraus vergällen würde: die Furcht vor der schrecklichen Seekrankheit.

Daß dieses Uebel thatsächlich existirt und sich höchst unangenehm geltend machen kann, wird nun auch der wohlwollendste Freund des Meeres nicht leugnen können. Freilich giebt es viele seebefahrene Leute — und zu ihnen darf sich der Verfasser zählen — die selbst bei stürmischem Wetter und auf längeren Seefahrten inmitten der schmerzlich bewegten Passagierschaft gesund und munter geblieben. Es sind meist solche Naturen, die große Freude an der See und dem Seeleben haben, an die Seefahrt gewöhnt sind und ohne Aengstlichkeit sie antreten. Aber auch diese seefesten Personen sind keineswegs für immer gefeit; bei sehr stürmischem Weter können auch sie gelegentlich dem Meeresgott ihren Tribut zollen. Andererseits giebt es Schiffskapitäne, die bereits jahrelang gefahren sind, und doch jedesmal auf einer längeren Reise die ersten Tage seekrank werden; selbst Seehelden, wie Nelson und Tegetthoff wird dies nachgesagt.

Die Disposition für die Seekrankheit ist also sehr verschieden. Manche Reisende werden davon nie belästigt, andere gewöhnen sich leicht an das Meer, sind vielleicht einen oder zwei Tage im Anfang der Reise krank, klagen über Schwindel, Erbrechen, Kopfweh, Unfähigkeit zu essen und zu gehen, werden aber dann vollkommen wohl, bekommen sehr starken Appetit und fühlen sich besser, als vor der Krankheit. Manche Menschen aber werden stets seekrank, sobald das Meer auch nur einigermaßen stürmisch ist, während sie bei ruhigem Meere sich behaglich fühlen. Noch andere sind stets seekrank, sobald sie eine kleinere oder größere Seefahrt unternehmen, können fast gar keine Speisen nehmen, und werden durch eine lange Seefahrt in wirklich gefahrdrohender Weise erschöpft. Ja, Sir Hermann Weber in London berichtet von zwei Personen, die nach vierwöchentlicher und sechswöchentlicher Reise, bis zum Skelett abgemagert, so erschöpft in London ankamen, daß der Tod durch Herzschwäche erfolgte. Man spricht oft in scherzhafter Weise von der Seekrankheit; aber der Arzt sollte nie vergessen, daß es viele Fälle giebt, in denen die Seekrankheit den Kranken erhebliche Nachtheile bringt, und sollte in jedem Falle vor Empfehlung einer langen Seereise sich womöglich davon überzeugen, ob der Patient nicht zu denen gehört, die diese Art von unerträglichem Widerwillen und reizbarer Schwäche bei der Bewegung des Schiffes haben.

Aus den Erfahrungen der Schiffsärzte geht hervor, daß Frauen für die Seekrankheit besonders empfänglich sind, wie sie sich überhaupt auch bezüglich der Ernährung und der ganzen Art des Schiffslebens weniger für Seereisen eignen als Männer und oft in einen beklagenswerthen Zustand gerathen. Dagegen sind Säuglinge und auch Greise auffallend wenig der Seekrankheit ausgesetzt.

Die Erscheinungen der Seekrankheit sind charakteristisch und bekannt genug. Empfindliche Leute fühlen schon ein leichtes Unbehagen, bevor deutliche Schwankungen des Schiffes eintreten. Den weiteren Zustand wollen wir von einem Dichter schildern lassen, der zugleich Naturforscher war, und als solcher eine Weltreise machte, von Adalbert von Chamisso.

„Ich lernte erst die Seekrankheit kennen," so erzählt er, „mit der ich unausgesetzt rang, ohne sie zu überwinden. Es ist aber der Zustand, in den diese Krankheit uns versetzt, ein erbärmlicher. Theilnahmslos, mag man nun in der Koje liegen oder oben auf dem Verdecke, am Fuße des großen Mastes, sich vom Winde anwehen lassen, wo näher dem Mittelpunkte der Bewegung dieselbe unmerklicher wird. Die eingeschlossene Luft der Kajüte ist unerträglich, und der bloße Geruch der Speisen erregt einen unsäglichen Ekel. Obgleich mich der Mangel an Nahrung, die ich nicht bei mir behalten konnte, merklich schwächte, verlor ich dennoch nicht den Muth. Ich ließ mir von andern erzählen, die noch mehr gelitten als ich, und von Nelson, der nie zur See gewesen, ohne krank zu sein." Aber bald hatte es den Aermsten wieder, bei hohem Sturm: „Meine Freunde, ich lag nach entleertem Magen stille, ganz stille in meiner Koje, mich um nichts in der Welt bekümmernd und kaum auf den Lärm merkend, den Tische, Stühle, Schubkasten um mich her vollführten, die nach der Musik und dem Takte, die oben auf dem Verdeck geblasen und geschlagen wurden, unruhig auf ihre eigene Hand durch die Kajüte hin- und herfegten. Was der seekranke Mensch für ein erbärmliches Thier ist, entnehmet daraus, daß unser guter Doctor, sonst eifrig und gewissenhaft in seiner Pflicht, wie nicht ein anderer, zur Hilfe eines verwundeten Matrosen gerufen, geholt, commandirt, stille, ruhig und regungslos in seiner Koje liegen blieb, bis alles vorüber war."

Vielen wird der Genuß der ersten Cigarre mit seinen Folgen eine Vorstellung von der Seekrankheit geben können. Schwindel, Müdigkeit, Abspannung, Theilnahmlosigkeit, Willenlosigkeit und Erbrechen (seltener eigentliche Kopfschmerzen), Appetitlosigkeit und Verdauungsbeschwerden, oft von Angstanfällen begleitet, suchen die Seekranken heim. Trägheit und grenzenlose Blasiertheit, eine gestigerte „Katerstimmung", die vergeblich anfangs mit renomistischer Sicherheit gegen die eigene Kraftlosigkeit ankämpft, wirkt unwillkürlich komisch, wenn sie allmählich zur demüthigen Ergebung, zur völligen Gleichgiltigkeit gegen alle Gesetze der gesitteten Gesellschaft wird. Selbst feinerzogene und zartfühlende Damen werden unter dem Druck der Seekrankheit rücksichtslos gegen ihre Umgebung und bekümmern sich nicht um ihre Stellungen und Lagen, die häufig, um mit dem bekannten Gesetzesentwurf zu reden, „ohne direct unzüchtig zu sein, das Schamgefühl gröblich verletzen". Von der Veränderung des Blutdrucks kann man sich überzeugen, wenn man bei schönem Wetter durch die geschlossenen Augenlider blickt; wo sonst ein rosiger Schein sichtbar ist, ist jetzt eine leichenblasse Färbung vorhanden.

Ueber das Wesen der Seekrankheit sind ganze Bücher geschrieben worden, so jüngsthin eines von mehreren hundert Seiten von dem Breslauer Professor O. Rosenbach, ohne daß man zur völligen Aufklärung ihrer Erscheinungen gekommen wäre. Wahrschinlich wird durch die Bewegung des Schiffes, das Auf und Ab („Rollen"), das Hin und Her („Stampfen") in seitlicher Richtung, vor allem aber durch das ungleichmäßige „Schlingern", das beide Arten von Pendelbewegung verbindet und starke Schaukelbewegungen bei stürmischem Wetter hervorruft, eine Zerrung der Eingeweide und ihrer Nerven erzeugt, die wieder weiter auf den übrigen Organismus wirkt. Die Vorstellung und Einbildung spielt zwar zweifellos eine gewisse Rolle bei der Seekrankheit, und man hat versucht, durch Suggestion in der Hypnose, wobei Schaukelbewegungen zugleich vorgenommen wurden, die Seekrankheit zu bannen. Aber schon der Umstand, daß man im Schlaf seekrank werden kann, und daß auch Thiere von der Krankheit befallen werden, zeigt ihren im wesentlichen mechanischen Ursprung.

Ein specifisches Mittel gegen die Seekrankheit giebt es auch heute noch nicht, obgleich alljährlich mit Posaunenstößen der Reclame solche angepriesen werden. Bei kleineren Seefahrten, z. B. durch den stürmischen Canal, können wohl durch narkotische und einschläfernde Mittel die Erscheinungen der Seekrankheit hintangehalten werden, so durch vorherige Einverleibung von Cocain, von Opium oder Morphium und von Brompräparaten. Für weitere Fahrten versagen auch diese Palliativmittel. Das beste Vorbeugungsmittel ist noch immer das alte, bewährte, auf dem Verdeck möglichst in der Mitte zu bleiben, ruhig und mit geschlossenen Augen auf einem langen Verdeckstuhl ausgestreckt zu liegen und womöglich etwas leichte Nahrung zu nehmen. Etwa eine Stunde, bevor man an Bord geht, thut man gut, kräftig, aber nicht übermäßig reichlich und nicht unter Einnahme großer Alkoholmengen zu essen. Der Magen soll im normalen Zustande, also nicht überladen sein; er erleichtert dann beim etwaigen Anfall von Erbrechen durch das dem Meergott gespendete Opfer die Genesung. Im Uebrigen sind neuerdings Eukalyptus-Plätzchen bei diesen Magenbeschwerden mit guter Wirkung angewandt worden; gegen das Erbrechen kommt auch Brausepulver, Champagner, Eis, kalter Kaffee u. s. w. in Betracht. Durch eine fest angezogene Bauchbinde werden häufig die Brechbewegungen und Verdauungsstörungen eingeschränkt; manche Personen suchen auch durch beständige Bauchlage die Störungen abzuwenden. Ja, neuerdings hat man gerathen, schwere Koffer auf die Magen- und Unterleibsgegend der liegenden Personen zu legen, und eine jüngst erschienene Abbildung in einem illustrirten Blatt zeigte diese Methode in der Anwendung, allerdings ein Anblick von grotesker Komik!

Man hat auch Apparate hergestellt, an denen sich die künftigen Seereisenden vor Antritt ihrer Reise an die Schiffsbewegungen und das Schaukeln gewöhnen sollen, etwa wie an Rauchen und Alkoholgenuß. Karussellartige Vorrichtungen sollten durch ihr Schaukeln ihnen den Vorgeschmack der Seekrankheit beibringen. Indessen sind ihre Schwingungen und ihre Wucht viel zu klein gegenüber denen eines großen Schiffes auf bewegter See, und auch die gesammten Verhältnisse des Lebens an Bord eines Oceandampfers können nicht nachgeahmt werden, ganz abgesehen von der verhältnißmäßig kurzen Zeit solcher Uebungsstunden. Andererseits ist eine Construction von Schiffen, die die Seekrankheit erheblich einschränken könnte, bisher der Technik nicht möglich gewesen.

Das einzige spezifische Mittel gegen die Seekrankheit bleibt somit das Betreten des festen Landes, das den eigenen Qualen der Seekranken, den Spöttereien der Gesunden und dem Anblick der Mitkranken mit einem Schlage ein Ende macht, vorausgesetzt, daß nicht eine „Lästerallee", wie früher in Helgoland, die neuen Ankömmlinge noch einmal Spießruthen laufen läßt. Aber auch an Bord des Schiffes pflegt bei längeren Fahrten das Leiden bald vorüberzugehen und sogar bei vielen einen unbestimmten und heilsamen Einfluß auf den Organismus auszuüben, der dann durch die reine Seeluft noch gesteigert wird und sich durch einen kräftigen Appetit äußert. Es werden deshalb größere Seereisen mehr und mehr von den Aerzten als Heilmittel empfohlen, wobei allerdings eine sorgsame Auswahl der Fälle nothwendig ist. So sollten schwächliche Lungenkranke von Oceanreisen abgehalten werden, nur kräftigere, die das Seeleben gern haben oder wenigstens gut vertragen, werden Nutzen davon haben; ebenso ist Personen, die an Störungen der Unterleibsorgane leiden, von großen Seereisen abzurathen, weil meist die Schiffskost mit ihrem Uebermaß an Fleisch und dem Mangel an grünen Gemüsen und Obst und die verminderte Bewegung ungünstig wirken. Eine ganze Reihe anderer Zustände dagegen wird entschieden gebessert, und für Nervöse wirkt schon die Entfernung aus der alten Umgebung und die Regelmäßigkeit des Schiffslebens, fern von dem Welttreiben, sehr günstig.

Die Seekrankheit ist meist ohne erhebliche Nachwirkung, nur ein gewisses Gefühl des Schwankens und der Unsicherheit bleibt bei manchen eine Weile zurück. Den Erzählungen der Gelandeten über die Schrecken der Seekrankheit oder ihre Seefestigkeit darf man übrigens nicht trauen. Wenn nach einem bekannten Ausspruch niemals so viel gelogen wird, wie vor einer Wahl, während eines Krieges und nach einer Jagd, so kann man getrost noch hinzufügen: und nach einer Seefahrt. Gerade die „Landratten", die zum erstenmal die See befahren, leisten oft Unglaubliches an Aufschneiderei.

Alles in Allem ist die Seekrankheit nicht so schlimm wie ihr Ruf. Auch eine lange Eisenbahn- oder Wagenfahrt hat ihre großen Unannehmlichkeiten, ohne daß hier gleich große Anregung und Schönheiten als Entschädigung vorhanden sind. Das Wasser, auf dem ja Deutschlands Zukunft liegen soll, fordert in der Seekrankheit nur einen kleinen Zoll für seine unvergleichlichen Reize, es erfordert eine Art Anpassung an sein Wesen. Auch wo das Leiden die Seefahrt beeinträchtigt hat, wird in der Erinnerung das kleine Mißgeschick und Reiseabenteuer verblassen gegenüber der geschauten Majestät und Größe des herrlichen Meeres.

Die britische Flotte.

Bisher stand die britische Marine so hoch im Werthe, daß sie mit ihren 1001 Gefechtskräften zur See den vereinigten vier Flotten Frankreichs, Rußlands, Italiens und Deutschlands mit deren zusammen 1114 Gefechtskräften zur See als gewachsen gelten konnte. Und auch in der neuesten Aufstellung der britischen Admiralität mußte es mächtig wirken, wenn als fertige Kriegsschiffe 404, darunter 50 Linienschiffe, 90 Panzerkreuzer und 103 geschützte Kreuzer, sowie 68 Kriegsschiffe im Bau genannt werden konnten, während beispielsweise Rußland nur 15 Linienschiffe und 11 Panzerkreuzer, Frankreich 28 Linienschiffe und 7 Panzerkreuzer hat. Nun wird aber behauptet, daß unter den 400 britischen Kriegsschiffen viele veraltet sind und nichts von den wichtigsten neuzeitlichen Neuerungen besitzen. Namentlich aber soll der Bestand an Geschützen neuesten Kalibers und zuverlässiger Geschoßarten vollkommen unzureichend sein und der Bestand an seekriegstüchtigen Mannschaften erst recht. Der Neubau der bewilligten Schiffe gehe mit auffallender Langsamkeit vor sich. Britische Seeoffiziere haben es in Fachzeitschriften und anderen Orten oft genug ausgesprochen, daß die Bemannung für das verwickelte Getriebe der neuzeitigen Panzerschiffe nicht genüge, und daß die Recrutirungsbeamten von ihren Musterungsreisen meist mit leeren Händen zurückkommen. In einem sehr sachverständig und ruhig geschriebenen Londoner Briefe der „Neuen Zürcher Zeitung" heißt es:

Es hat sich herausgestellt, daß das Mittelmeergeschwader sechs Kriegsschiffe aufweist, die noch veraltete Granaten feuern und kein rauchloses Pulver zur Verfügung haben. Mit dem rauchlosen Pulver in England scheint es überhaupt bös auszusehen. Das von dem Kriegsministerium fabricirte Cordit, für das es seiner Zeit so sehr ins Zeug gegangen ist, hat sich nicht bewährt. Die Geschütze sind in kurzer Zeit unbrauchbar geworden, sodaß man sich während des Krieges in Südafrika an den verschiedensten Stellen mit neuen Geschützen, von denen die Erhard'schen ausgezeichnete Dienste leisteten, versehen mußte, um den Ausfall wett zu machen. Proben mit rauchlosem Pulver aus der Rottweiler Pulverfabrik sind zwar im Gange und scheinen guten Erfolg gehabt zu haben, doch sind diese noch nicht zum Abschluß gelangt. Einige Schiffe der Mittelmeerflotte sollen dann früheren Jahrzehnten angehören und einem Kampf mit erstklassigen Schiffen nicht gewachsen sein. Die Anzahl der Torpedoboote ist durchaus ungenügend. Vor allem aber fehlt es an den so oft geforderten Hilfsschiffen, ohne die heute eine Flotte nicht mehr gedacht werden kann und ohne die sie zur Niederlage verurtheilt ist. Es sind keine Werkstättenschiffe vorhanden, keine Kohlen-, Depot-, Destillier-, Hospitalschiffe, auch fehlt es an drahtlosen Telegraphen. Mit Recht fragt man sich hier heute, wie muß es erst bei den anderen Geschwadern aussehen, wenn die wichtigste Flotte, die Mittelmeerflotte, sich in einem solchen Zustande befindet. Man nennt zehn Schlachtschiffe, die noch mit Vorderladergeschützen versehen sind, und man erzählt sich, daß der nach Australien zu den Festen abgesandte russische Kreuzer die ganze Flotte mit Leichtigkeit in Grund und Boden schießen könne. Vielleicht ist manches in diesen Berichten, die jetzt von allen Seiten auftauchen, zu stark aufgetragen, wenn auch andere behaupten, daß man noch nicht die ganze Wahrheit wisse. Immerhin scheint festzustehen, daß thatsächlich arge Mißstände in der britischen Marine vorhanden sind, und daß übermenschliche Anstrengungen gemacht werden müssen, wenn England seinen vorherrschenden Rang — zwei Feinden gegenüber — auf den Meeren erhalten will.

Der Berichterstatter gibt selbst zu, daß diese Berichte übertrieben sein mögen, aber etwas wird schon daran sein. Unter diesen Umständen erscheint es begreiflich, daß der Ruf nach einem großen General- oder Admiralitätsstab, der im Frieden den Krieg vorbereitet, immer stärker erschallt.

Das Chinesen-Gesetz.

Aus dem Phil. Tageblatt.

Am 5. Mai 1902 läuft das Gesetz ab, welches chinesische Arbeiter von den Ver. Staaten ausschließt. Das Gesetz ist begründet auf einen Vertrag mit China von 1880, welcher den Ver. Staaten gestattet, die chinesische Einwanderung zu „reguliren". Die Pacific-Küste stand bekanntlich in Gefahr, mit Mongolen überschwemmt zu werden, was die Agitation zur Folge hatte, die sich an den Namen von Dennis Kearney knüpft. Sie führte zu dem Vertrag und schließlich auch zu dem Gesetz. Wird das Gesetz nicht erneuert, so ist der Vertrag ein todter Buchstabe.

Das Gesetz von 1902 fand hauptsächlich Widerstand von Seiten der Republikaner. Im Senat ging es durch mit 32 gegen 15 Stimmen. Unter den Gegnern waren fast alle Neu-Engländer Senatoren, die meisten Demokraten stimmten dafür. Nun aber kommt ein süd-demokratisches Blatt, der Mobile „Register" und erklärt:

„Was wir im Süden brauchen, es ist eine Million thätiger Chinesen, damit sie die Neger antreiben. Es ist Arbeit genug für sie und für die Neger vorhanden. Wir sollten sie haben, aber das höllische und unamerikanische Ausschluß-Gesetz ist im Weg, sperrt uns gerade die Arbeiter ab, die wir am meisten brauchen und verdammt uns dazu, uns mit Leuten abzugeben, welche wissen, daß wir ohne sie nicht bestehen können und daraus Vortheil ziehen."

Die Offenherzigkeit dieses südlichen Gemüthsmenschen ist erfrischend. Die Chinesen zu benützen, um die Afrikaner anzutreiben, das ist ja ein feiner Gedanke. Die Chinesen haben allerdings die unangenehme Eigenschaft, auch zu merken, daß man ohne sie nicht bestehen kann und benehmen sich entsprechend. Und was dann? Vielleicht dressirt man sich Affen zum Antreiben der Chinesen und so weiter.

Aus diesem Erguß einer schönen Seele ist zu entnehmen, daß man sich durchaus nicht darauf verlassen kann, daß die Demokraten aus dem Süden für die Erneuerung des Gesetzes stimmen werden. Dazu kommt als weiterer erschwerender Umstand, daß die amerikanischen Kapitalisten auf Hawaii und späterhin auch auf den Philippinen Kulis in Massen benöthigen und sie, vorläufig in Hawaii wenigstens, nicht haben können. Es ist bekanntlich auf diese Inseln das Ausschluß-Gesetz ausgedehnt worden und die Filipinos werden voraussichtlich bei Ueberschwemmung ihres Landes mit solchen energischen Protest erheben. Hat doch schon Genral Otis sich genöthigt gesehen, mit Rücksicht auf die Volksstimmung, dem Import Einhalt zu thun.

Die Arbeiter der Ver. Staaten sehen sich also unmittelbar vor eine wichtige Frage gestellt. Die Massen-Einwanderung der Italiener und Slaven macht sich schon stark fühlbar und wenn dazu noch Millionen von Chinesen kämen, würde der Druck auf den Arbeitsmarkt furchtbar werden. Der Kampf um die Verlängerung des Chinesen-Gesetzes muß daher ohne Zögern aufgenommen werden.

Aus der Sitzung des Polizeisenats berichtet der Nürnberger Anzeiger: „Das Ministerium des Innern theilt mit, daß eine Schweizer Firma Herren und Damen nach dem Gutschein- (Hydra-) System auch in Bayern zum Verkaufe bringt." Selbstverständlich muß der Verkauf von Herren und Damen polizeilich untersagt werden, gleichviel ob dabei das Hydra- oder sonst ein Schlangensystem zur Anwendung gelangt.

* * *

Die Franzosen finden das Baseballspiel gefährlich und roh. So harmlos und sanft, wie das Duell, das französische Nationalspiel, ist's natürlich nicht.

* * *

England will in Wien die überflüssig gewordenen Straßenbahn-Gäule ankaufen. Wenn mit denen der südafrikanische Krieg zu Ende geführt werden soll, dann wird es eine lahme Geschichte.