

Offener Schreibbrief von Lizzie Hanfstengel.



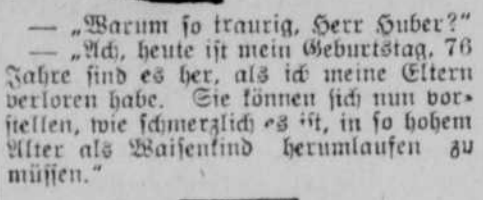
No. 614. Die Diebels an die Stritt müße letzte Woche schuhr gedent hen, ich hätt e Erbschaft gemacht von e paar Milljone odder ich wär trehfig ganag.

Sell, hat mich getzelt. Ich hen gewiß, daß se for Reigierde boste deht, wenn se fehns duht, was for Babrfels un Pädetsches in mei Haus gebracht wer'n.

Jetzt will ich Ihne sage, was ich getan hen. Ich hen in die erschte Lein e dlefentes Bad genommen; das war mebbie noch gar nit so arig nötia, awer ich glawie emal an Reinflichkeit.

eraus geholt un hat mich mit e Stid Schamostinn so en feine weisse Stoff in mei Fehs geschmiert, das hat arig sahftige gefühlt un wie se damit fertig war, hat se mich auch noch e paar Tot-fches mit e Bint Bauber gewone un hat mich zu allerleht mein Hut aufgeseht.

Mit allerhand Achtung Yours Lizzie Hanfstengel.



Stellesuchender: „Bitt' schön, lieber Herr, haben Sie keine Arbeit für mich?“



Arzt (bedenlich): „Ja, lieber Herr Meyer, bei dieser uppigen Lebensweise werden Sie nicht alt.“



Weder: „Gut, Herr Doktor, da werde ich gleich morgen mit dem Briefmar'nsammeln anfangen!“



„Aber Wally, ich finde es unerhört, daß du zu dem Hofstimm, das ich schon nicht bezahlen kann, noch einen Waite' kaufst!“



„Ich veräichere Sie: meine Tochter hat eine große Zahl Verehrer.“



„Ich meine: weniger wäre mehr!“

Der entseffelte Riese.

Stets, wenn man beim Besuch eines großen Werks, einer Fabrik vor einer mächtigen Maschine oder vor einem Gefäß steht, in denen Kraft konzentriert ist, hat man das dunkle Gefühl, einem wütenden Gegner ausgeliefert zu sein, der auf Unheil sinnt.

Im Hafenwert Phönix bei Ruhrort haben neun schaffende Männer auf diese Weise ihren Tod gefunden. Sie glaubten sich in vollkommener Sicherheit, sie dachten ebensovienig in Gefahr zu sein, als wenn sie zuhause in ihrem Stübchen saßen, obgleich doch nur ganz wenige Fuß von ihrem Arbeitsplatz entfernt eine Hölle brodelte.

Ueberall lauert dieser fürchtbare, unindustriell geschlofft wird. Da steht im Eisenwerk eine Maschine, aus stählernen Quadern mächtig zusammengefügt, wuchtig wurzelnd in der Erde Grund. Ihr Gewicht beträgt Tausende von Zentnern, keine Nacht scheint imstande zu sein, sie zu bewegen.

Von den Polen der Dynamomaschine laufen zwei dicke, blanke Kupferstangen hinaus zum Hallendach der elektrischen Zentrale. Sie führen eine Hochspannung von zehntausend Volt. In meilenweitem Kreis um die Zentrale bringt der von der elektrischen Maschine erzeugte Strom den Menschen Freude und Augen. Er zaubert Licht in die Finsternis, treibt Maschinen, die nützliche Dinge herstellen, läßt Bahnwagen über die Schienen gleiten.

So bist plötzlich die Mauer einer Fallperre, die jahrelang dem Druck von Millionen Quarts von Wasser Widerstand geleistet hat, und ein ganzes Dorf ertrinkt in dem Schwall der herniederbrechenden Flut; aus dem Kessel, der gestern noch bei der mit größter Sorgfalt abgehaltenen behördlichen Prüfung einem Druck von zwan-

Starkstromfunte, weil irgendwo ein unglücklicher, nicht vorausgesehenen Erbschuß eingetreten ist. Selbst hinter einem so äußerst bescheiden aussehenden Gebilde wie einer Kohlenfäureflasche, wie sie jeder Buditer zum Ausschänken seines Bieres benützt, lauert der Riese. Grau, gleichgültig und beruhigend sieht die Wandung des Gefäßes aus, aber drinnen tobt der Druck des gepressten Gases und sucht die Flasche zu zersprengen.

Wenn die stolzen Schiffe des Bremer Lloyd und der Hamburg-Amerika-Linie unter Vollampf die graue Meerflut durchschneiden, so empfangt man den Eindruck, daß sie aus allen Himmelsrichtungen, die ihnen auf ihrem Wege von Urzeit zu Urzeit beengten könnten, hierher hervorgehen müßten.

Trotz ihrer gewaltigen Größe, vor festen Bauart, der starken Maschinen und überhaupt der technischen Vervollständigung sind aber auch die modernen Riesenschiffe nicht gegen jeden Angriff des Ozeans gefeit. Die Wehrzahl der Schiffsunfälle ereignet sich allerdings in der Nähe der Küsten und im Flachwasser; doch auch auf hoher See gehören sie keineswegs zu den Unmörtlichkeit, sobald nur die Stürme ihre volle Kraft entfalten, das Meer in der Tiefe aufwühlen und den rasenden Wogenschwalm über den ankämpfenden Schiffkörper mit furchtbarer Macht hinwegschleudern.

Nicht nur von dem Laien, der als Passagier auf einem Schiffe weilt, wird die Höhe der Wellen gewöhnlich überschätzt, sondern auch der Seemann verfallt leicht in einen Irrtum, wenigstens dann, wenn er nicht die durch die wissenschaftlichen Untersuchungen aufgedeckte Fehlerquelle kennt. Der Beobachter an Bord eines Schiffes unterliegt nämlich gewöhnlich einer Gefährdungsfehlschätzung, indem er die Ebene des Schiffsbodens, auch wenn sie durch den Wellengang geneigt ist, noch für waagrecht hält und dadurch die Grundlinie der Welle zu tief ansetzt. Dadurch muß dann die Welle notwendigerweise höher erscheinen, als sie in Wirklichkeit ist.

Nichtige Angaben über die Höhe der Wellen können daher nur wissenschaftliche Messungen liefern. Nach den neuesten Untersuchungen beläuft sich die durchschnittliche Höhe der Sturmwellen auf 17 bis 24 Fuß.

Der Eindruck, den die Wellen auf den ungeübten Beobachter hervorrufen, wird ferner vergrößert durch ihre Länge, die Geschwindigkeit, mit der sie vorrücken, und das endlos ercheinende Wiedererkunden immer neuer Wellenkämme. Mittlere Sturmwellen haben schon eine Länge von 224 bis 488 Fuß, und sie bewegen sich mit einer Geschwindigkeit von 24 bis 27 Fuß in der Sekunde fort. Hat das Schiff den Kurs gegen die Wellen, so reizt sich dadurch ihre Geschwindigkeit scheinbar noch, und der Reisende glaubt nach allen diesen Beobachtungen schon einen bedeutenden Sturm zu erleben, während es der erfahrene Seemann lächelnd nur als eine feine Brise erklärt.

Weniger vermögen bei solcherlei stark schlingern, schon geringere Sturmwellen leicht ungeschuligte Gefühle bei den Reisenden auszulösen, die dadurch unwillkürlich zu einer Ueberschätzung der Gefahr und des Kampfes, den das Schiff mit den Wellen zu bestehen hat, veranlaßt werden.

„Ich fuhr“, berichtet ein alter Seemann, „in einem Winter mit der ‚Neveda‘ vor Queenstown nach New York, und wir hatten auf dieser Fahrt anfänglich einen frischen Wind. Allmählich wuchs aber seine Stärke, und nun verfiel die ‚Neveda‘ in ein unausgeglichtes Schlingern, das selbst der Schiffsbemannung zur unträglichen Qual wurde. Stoß auf Stoß traf den Schiffsrumpf, und unaufhörlich sank die ‚Neveda‘ in die Wellentäler hinab, wurde sie von den Wellenkämmen wieder emporgehoben, und so ging es unter den gleichzeitigen Schlingerbeiwegungen tagelang fort: nieder, auf! nieder, auf! nieder, auf! Jede Sekunde wurde einem zu einer Minute, die Viertelstunden zu Stunden und der Tag zu einer Ewigkeit. Die Besatzung mußte auf Deck Taus ziehen, um sich daran festzuhalten, oder sie klemmte sich bei jedem Schritt, den sie tat, an dem Relling fest. Dabei war das Wetter trübe und neblig, so daß vom Himmel fast nichts zu entdecken war. Kein Wunder, daß den Passagieren höchst übel zumute wurde, daß sie

wählten, einen außerordentlichen Sturm zu erleben, während die See tatsächlich nur etwas stärker bewegt war.“

Die Höhe der einzelnen Wellen hängt ab von dem Druck, mit der der Wind auf die Wasseroberfläche auftritt. Zunächst reizt der Wind die Wellenteilchen in der Richtung mit sich fort, in der er sich selbst bewegt. Aber der Wind haftet außerdem gleichsam auf der Wasseroberfläche. Es toktet ihn gewissermaßen eine größere Anfrischung, um sich vom Wasser freizumachen, und es gelingt ihm dies nur durch einen Ruck. Dieser Ruck setzt sich auf die tieferen Wellenteilchen fort und äußert sich zuletzt in dem Aufrauschen des Wassers als Welle.

Die Windstärke ist aber fast nie gleichmäßig, sondern wechselt, wie schon die einzelnen Windstöße fühlbar beweisen, beträchtlich. Aus diesem Grunde ist der Ruck, der sich im Wasser geltend macht, bald schwächer, bald stärker, und diesem Wechsel entspricht dann die Höhe der Wellen. Zumeist ist daher ein in Fahrt befindliches Schiff von verschiedenen hohen Wellen umgeben, was die Unruhe des Meeres wesentlich verneht.

Im die Fahrt des Schiffes gegen die Windströmung und demgemäß gegen den Wellengang gerichtet, so tritt eine ähnliche Sachlage ein, wie wenn die Wellen gegen die Küste branden. Der Druck des vorwärts eilenden Schiffes und der Druck der entgegenkommenden Wellen prallen aufeinander und lassen die Wellen am Bug hoch aufschlagen. Zu welcher erschauenden Höhe dann die Wellenteilchen emporgerissen werden können, zeigen gelegentliche Beobachtungen an Leuchttürmen. Während eines Wintersturms wurde auf dem Bishoprad-Leuchtturm durch emporgeschleuderte Wassermassen eine Glocke in 100 Fuß Höhe abgebrochen, und an der Küste der Schetlandinsel Unf-Wurden Wasserstrahlen sogar bis zu 167 Fuß Höhe hinaufgeworfen. Vor einem Dampfer in schnellerer Fahrt kam daher der Wellengischt bis zu 50 und mehr Fuß aufgeschloßt werden.

Reizt sich das Schiff in der Richtung des Wellenganges und wird sein Sed infolge mangelhafter Bauart von den es überflotenden Wogen ungenügend emporgehoben, so besteht, da der Schiffkörper die Wellenzüge sogar aufwärts aufstößt, die Gefahr, daß auch bei mäßigem Seegang das Deck von den Wellenbergen überflutet wird. Die darüber hinwegrauschenden Wassermassen werfen jeden Widerstand nieder. Bei einem vollen Sturm erreichen die Wellen eine Höhe von 40 Fuß. Unter diesen Umständen kommt es denn auch zu den von dem Seemann so gefürchteten Sturzseen. Die Gewalt des Sturmes treibt die Wellen mit einer Geschwindigkeit von 80 Fuß, also der eines Schnellzugs, vor sich her, der untere Wellenwall setzt ihm noch einen äußeren Gegenruck entgegen, aber die obern, schwächeren Schichten geben willig dem Anstich nach, sie eilen dem Grundboden der Welle voran, biegen sich vor, werden vom Sturm abgebrochen und prasseln nun als Sturzsee in die vor ihnen befindliche Höhlung nieder. Diese gewaltigen Wassermassen, die mit großer Geschwindigkeit auf das Schiff niederfallen, entfalten eine lebendige Kraft von höchst zerstörender Wirkung.

Uebere eine solche Sturzsee berichtet der Kapitän der ‚Germanic‘, Charles Kennedy: „Ich sah die Sturzsee wie einen schwarzen Wall herantommen. Kaum hatte ich der Mannschaft zugerufen: ‚Reitet euer Leben!‘ so brausete schon die Flut über das Schiff hinweg. Im nächsten Augenblick waren die Rettungsboote die Davits, in denen sie hängen, und das Kampfschiff wegepült. Die vordere Dampfwinde, die viele Tonnen wog und am Deck festgenietet war, war von ihrem Platz verdrückt und die hintere über Bord gegangen.“ Eine wahre Verwüstung hatte die Sturzsee ferner in den Passagieräumen angerichtet. Das herabstülende Wasser hatte die Türen zum Mittschiff eingedrückt und die Bruchstücke wie Kanonentugeln in die Spielerei geschleudert.

Noch schlimmer wütete eine Sturzsee auf der ‚Pomerania‘. Hier wurden nicht nur die Kommandobrücke, das Steuerhaus und das Kartenhaus weggerissen, sondern auch der Kapitän, zwei Offiziere und neun Matrosen fielen ihr zum Opfer. Zureilen macht ein Schiff, über das eine Sturzsee hinweggegangen ist, geradezu den Eindruck, als wäre es mit schwerem Geschütz beschossen worden. Die Masten sind zerplittert, die Rettungsboote zertrümmert und alle Deckräume, die der Navigation dienen, obgleich sie aus Stahl erbaut sind, wie Pappschachteln zusammengedrückt. Wird dann noch, wie es nicht selten vorkommt, das Steuer zerbrochen, so wird das Schiff zu einem Spielball des entseffelten Elements, dessen Wut es früher oder später wehrlos erliegen muß.

Ozeandampfer-Trutz.

Der Kongreß hat eine Untersuchung über den Trutz der atlantischen Dampferlinien angeordnet. Amerikanische Linien sind zu einem solchen nicht verbunden, dafür haben die Schiffsgesetze gefordert, die die Entwicklung unserer Schiffahrt nicht aufkommen lassen; es wird Klage über europäische Linien geführt, die angeblich das transatlantische Transportgeschäft monopolisie-

ten und unferen Auslandsverehr durch beliebige Ratenforderungen beeinträchtigen. Auch in England hat man Urklage gehabt, sich mit dem Trutz zu beschäftigen. Im Jahre 1904 ließ dort die Regierung Erfahrungen darüber anstellen, ob englische Linien unter sich oder in Gemeinschaft mit denen anderer Länder zu willkürlicher Ausbeutung des Transportgeschäftes verbunden wären. Die englischen Linien erklärten, daß sie allerdings den Seeverkehr sachgemäß organisiert hätten, daß dies aber nur im englischen Interesse geschehen sei und das Land Vorteil davon habe, wenn sie dem ausländischen Mitbewerber entgegenkämen. Wenn das ein Trutz sei, gut, so sei es einer, aber nicht zum Schaden Englands; vielmehr sollte man ihm danken, da er die besten Dampfer neuester Konstruktion baue und so die englische Schiffahrt auf der Höhe halte; er bevorzuge den englischen Handel und lasse den anderen, namentlich den Amerikanern, nur so viel von den Vorteilen zukommen, daß sie keine zwingende Veranlassung zur Einrichtung selbständiger Linien hätten.

Mit dieser Erklärung hat sich die englische Regierung wohl zufrieden gegeben, für die diesseitigen Handelsinteressen war sie nicht sehr erfreulich; sie fühlen, daß sie kein Mittel der Abwehr haben, wenn die ausländischen Linien nach Belieben mit ihnen umspringen. Für den transatlantischen Verkehr kommt das nicht so sehr in Betracht, da die Dampferlinien der kontinentalen Länder schon dafür sorgen, daß gehöriger, mitunter sogar recht scharfer Mitbewerber die Transportkosten auf verhältnismäßig niedriger Stufe hält. Es ist im Verkehr mit den südamerikanischen Ländern, wo die hiesigen Interessen sich über Benachteiligung durch den Schiffstrutz beklagen. Die ausländischen Linien arbeiten hauptsächlich für ihre eigenen Heimatländer und suchen den amerikanischen Handel zu verdrängen. Der amerikanische Generalkonsul in Rio de Janeiro berichtet, daß diese Linien bestimmte Abmachungen über Fracht- sowie Passagiertransport treffen, die Raten bald hoch, bald niedrig ansetzen, gerade wie es ihnen geeignet scheint, den Verkauf des Rabatts gewahren, wenn es nötig ist, um den amerikanischen Schiffsbefizern das Geschäft zu verkleiden. Häufig müssen amerikanische Dampfer nur mit Ballast heimfahren. Deshalb bemühten sie sich auch immer weniger, wenn es so fort gäbe, würden amerikanische Schiffe auf diesen Routen fast ganz verschwinden, gerade wie das im transatlantischen Geschäft geschehen sei.

Die Folgen davon sind im Handel der Ver. Staaten mit den südamerikanischen Ländern zu spüren. Argentinien und Brasilien beziehen weniger als fünfzehn Prozent ihrer Einfuhr aus den Ver. Staaten, während wir anderen Ländern, wie Mexiko, Kanada und Westindien, mit denen wir vielfache Verbindung haben, bis zu sechzig Prozent ihrer Einfuhr liefern. Der Trutz handelt ganz eigenmächtig. Ein New Yorker Exporteur berichtet, daß ihm einmal der Trutz den Transport seiner Waren ganz verweigert habe, weil er sich habe bekommen lassen, eine unabhängige Linie zu benutzen. Vor einem Kongreßkomitee ist festgesetzt worden, daß die Schiffsraten nach Süd-Amerika alljährlich zweimal von einem Leiter des Trutz festgesetzt werden, der zu dem Zweck in Liverpool hierher kommt, um den Agenten die bezüglichen Weisungen zu geben.

Nun ist freilich die Beeinträchtigung unseres Schiffstransports nach den südlichen Ländern nicht die einzige Ursache, daß wir in den dortigen Handelsbeziehungen zurückbleiben müssen. Die amerikanische Geschäftswelt hat viel davon der eigenen Nachlässigkeit zuzuschreiben, die es nicht der Mühe wert gehalten sich mit demselben Eifer um den dortigen Handel zu bemühen, wie dies die europäischen Länder tun. Indessen einen Teil der Hintansetzung haben wir ungewissenhaft den ausländischen Schiffsinteressen zuzuschreiben, ob sie nun einen Trutz bilden oder auch ohne Verbindungen aus gemeinsamen Gründen gegen uns arbeiten. Wenn wir ihnen nicht anders bequemen können, wird es doch wohl geraten sein, die Dampferverbindung mit Süd-Amerika durch Regierungsmassnahmen, wie Postdienstkonventionen und dergleichen fördernd zu unterstützen.

Die Behörde zur Inspektion von Nahrungsmitteln und Meeresprodukten hat entschieden, daß nur Olivenöl als „Sweet Oil“ etikettiert werden darf. Bei einer Untersuchung hat sie festgestellt, daß einige so bezeichnete Muster aus Baumwollsaatöl bestanden. Nach gründlicher Besprechung der Frage ist die Behörde zu dem Schluß gekommen, daß nur Olivenöl wirklich zu der Bezeichnung „Sweet Oil“ berechtigt sei.

Die Behörden von San Diego, Cal., haben außerhalb der Stadt ein Feldlager eingerichtet, wo die nach der Stadt strömenden Unbeschäftigten gespeichert und dann ersucht werden, sich nach anderen Orten zu wenden. — Sparflisen ist der größte europäische Hersteller, er ist nämlich 300 englische Quadratmeilen groß.