Die HELL GATE BRÜCKENLINIE

Eine Meisterschöpfung Gustav Lindenthals

Von **Dr. Ing. Erich Junge.**

Unter den mannigfachen Zweigen der modernen Technik nimmt der Brückenbau deshalb einen besonderen Platz ein, weil er mehr als alle andern Zweige in die verschiedenartigsten Gebiete der menschlichen Wertschaffung hineinreicht: in die Stahlerzeugung, in den Wasser- und Wegebau, in das Verkehrswesen, in die Architektur und in die Kunst. Während andere Errungenschaften der Technik — Maschinen, Werkzeuge, Apparate u. a. m. — nach ihrer Schöpfung durch den Erfinder mittelst Normalisierung und Schematisierung früher oder später in das Gleichmaß handwerksmäßiger Gestehung gelangen und durch Alltagsintelligenzen in wirtschaftlich zweckmäßiger Weise fabriziert werden können, erfordert der Brückenbau stets neue Initiative und Gestaltungskraft, eine Beherrschung nicht nur der Kräfte und Stoffe, die das Bauwerk bilden, sondern auch der wirtschaftlichen und verkehrstechnischen Zusammenhänge, die für die Schaffung des Bauwerkes grundlegend sind.

Deshalb treffen wir auch in diesem wichtigen Schaffensgebiet des Ueberbrückens und Verknüpfens abgetrennter Landesteile und Bevölkerungscentren mehr als anderswo auf überragende Persönlichkeiten, auf Männer, die mit scharfem Blick die Forderungen ihrer Zeit erkennen, mit Umsicht und Genialität die rechten Pläne schmieden und mit Ausdauer und Beharrlichkeit die zahllosen Schwierigkeiten überwinden, die sich derartig großzügig begriffenen Unternehmungen in tausendfältiger Form entgegenstemmen.

Auch die kürzlich vollendete und heute dem Verkehr übergebene Hell Gate-Brücken-Linie, die den Norden und den Süden der atlantischen Küstenstaaten mit einander verknüpft und einen direkten Schienenweg von Halifax nach New West schafft, entspringt dem Schöpfergeiste eines überragenden Mannes, der bereits vielen Monumenten der modernen Verkehrstechnik den Stempel seiner Persönlichkeit aufgedrückt hat. Unter den Bauingenieuren der alten und neuen Welt bedarf Gustav Lindenthal keiner Einführung. Denn wo immer es galt, schwierige Verkehrsprobleme großzügig zu lösen — gleich, ob in Europa oder in Amerika — da war sein Rat gesucht — seine Tat ausschlaggebend. Viele Bauwerke verdanken ihm ihre Entstehung, zahllose Entwürfe sind von ihm inspiriert worden und für die Güte seines Schaffens legt seine Tätigkeit als Brücken-Kommissär New Yorks den vollgültigsten Beweis ab.

Aber unter all den Schöpfungen, die er ins Leben rief, beansprucht sein neuestes Werk: Der Entwurf und die Errichtung der Hell Gate-Brückenlinie, doch den allerersten Platz, sowohl bezüglich der technischen Probleme, die sie in sich birgt, als auch der wirtschaftlichen Tragweite, die sie besitzt, und endlich bezüglich der künstlerischen Befruchtung, die sie auf die Brückenbau-Architektur aller Länder ausüben wird.

Der Zweck dieser neuesten und großartigsten Schöpfung Lindenthal's ist ein doppelter: einerseits die Ermöglichung des direkten Personenverkehrs zwischen den New England-Staaten und dem Süden und Westen, andererseits die Verkürzung des Frachtenverkehrs, der nunmehr vom Bronx über die Long Island-Bahn weitergeleitet wird und von Bay Ridge mittelst Dampffähre einen kürzeren Anschluß nach Greenville, N. J., findet.

Von der insgesamt zehn Meilen langen Verbindungsbahn, die auf der Ostseite, der 142. Straße (Bronx), von der New Haven-Bahn (Harlem River Branch) abzweigt und im Bogen über die Bronx Kills, Randell's Island, Little Hell Gate, Ward's Island, Hell Gate durch Long Island City führt und im Sunnyside Yard den Anschluß an die Pennsylvania Tunnels und den Hauptbahnhof in New York City erreicht — von dieser zehn Meilen langen Strecke werden drei Meilen auf Brücken und Viadukten geführt, die sich 20 bis 130 Fuß hoch über den Boden erheben.

Vom Sunnyside Yard angefangen schwingt sich der Schienenweg zunächst auf einem Eisenbeton-Viadukt in weitem Bogen durch Long Island City. Den Uebergang zur Hell Gate-Brücke bildet eine Trägerkonstruktion, die sich auf Betonbogen von immer wachsender Höhe stützt und dem Bauwerk den ihm eigentümlichen Charakter verleiht, bis das Brückenniveau erreicht ist.

Jeder dieser (96) Betonpfeiler enthält annähernd 54,000 Kubikfuß Konkrete, und repräsentiert einen Bauwert von $20,000 pro Stück. Die eigentliche Hell Gate-Brücke, die den Mittelpunkt des ganzen Bahnsystems bildet, ist nicht nur eine der größten und schwersten Stahlbogenbrücken der Welt, sondern gilt auch als eines der architektonisch schönsten Werke der Bauingenieurkunst. So beträgt ihre Spannweite 1017 Fuß, während die Bogenspannung der Clifton Arch-Brücke über die Niagarafälle 840 Fuß, die des Vieux-Viaduktes in Frankreich 721 Fuß, und die der Rheinbrücke bei Bonn nur 614 Fuß mißt.

Von den beiden Hauptpfeilern stützt sich der eine auf die Long Island-Küste, der andere auf das Gestade von Ward's Island. Ihre Höhe beträgt 240 Fuß vom Boden gerechnet, und ihre Grundbasis mißt 140 Fuß in der Länge und 120 Fuß in der Breite. Um auf soliden Felsen zu bauen, war es nötig, die Fundamente 60 bis 120 Fuß tief in den Boden zu gründen. Das Baumaterial der Pfeiler besteht aus Beton, das von großen Steinblöcken ummauert ist, von denen einige bis zu 20 Tonnen wiegen. Das gesamte Mauerwerk beider Pfeilertürme zusammen mißt 3,000,000 Kubikfuß.

Aus diesen Pfeilern wölbt sich der Hauptbrückenbogen 1000 Fuß weit über das Wasser und trägt mittelst Hängewerks das viergleisige Bahnbett. Die Höhe des Bogenscheitels vom Wasser aus gerechnet beträgt 310 Fuß, die lichte Höhe vom Wasserspiegel 135 Fuß. Das tote Gewicht der Struktur pro Fuß Brückenlänge ist 52,000 Pfund, die zulässige Maximalbelastung 24,000 Pfund, das Gesamtgewicht des in der Brücke verwendeten Stahls 19,000 Tonnen, angeblich 4 mal mehr als im Woolworth-Gebäude verwendet wurde. Von Geländer zu Geländer gemessen ist die Brücke mit den vier Geleisen und den zwei Fußgängerstegen 93 Fuß breit. Die Schienen sind in Betonbetten verlegt und durch Beton-Schranken getrennt, die zur Aufnahme der elektrischen Kabel dienen.

Die Weiterführung der Bahnstrecke über Ward's Island geschieht auf Viadukten in derselben Weise wie vorher beschrieben. Die Gesamtlänge dieses Abschnittes ist 2640 Fuß. Zur Unterstützung der Stahlkonstruktion dienen 29 Bogenpfeiler. Hier wie überall sind die Schwellen und Schienen in 14 Zoll tiefe Betonbetten verlegt und mit dem erforderlichen Steinballast beschwert.

Von Ward's Island nach Randell's Island führt eine Hängebogenbrücke, deren vier Sektionen je 300 Fuß lang sind und sich auf zwei Kopftürme und drei Pfeiler stützen. Die auf den Inseln verankerten Brückentürme sind 155 Fuß hoch.

An diese Brücke schließt sich ein weiterer Viadukt von 1970 Fuß Länge an, der bis zum Bronx Kills führt, dem engen Gewässer, das Randell's Island vom Festlande bei Port Morris trennt. Der Uebergang über diesen letzgenannten Wasserarm wird durch eine Kragträgerbrücke gebildet, die aus zwei aufklappbaren Segmenten von je 175 Fuß Länge besteht, welche auf einem inmitten des Wasserbettes errichteten Stützpfeiler ruhen. Die Senkkasten für diesen Pfeiler mußten bis zu einer Tiefe von 90 Fuß getrieben werden, um festen Baugrund zu erreichen.

Vom Nordufer des Bronx Kills hinaus verläuft der Schienenweg weiter auf Viadukten bis er den Harlem River-Zweig des New Haven-Bahn-Systems erreicht und parallel mit diesem über die Port Morris-Station hinaus bis zur 142. Str. führt, wo die Verbindung der beiden Systeme sich vollzieht. Von dort aus laufen die Züge weiter bis nach New Rochelle, wo die Hauptlinie des New Haven Systems erreicht wird und die Verbindung mit New Haven, New London, Providence, Boston, Hartford, Springfield und andere Punkte New Englands vermittelt.

Durchgehende Fracht wird von Waverly Transfer, westlich von Newark, bis nach Greenville, südlich von Jersey City an der New York Bay gelegen, per Bahn befördert werden; von dort per Dampffähre nach Bay Ridge, Long Island, und von da wieder um Brooklyn herum per Bahn bis nach Fresh Pond Junction, wo die neue Verbindungsbahn, „Hell Gate-Brücken-Linie" genannt, erreicht wird. Durchgehende Nachtexpreßzüge werden fortan einerseits zwischen Washington, Baltimore, Philadelphia, Boston, andererseits zwischen Pittsburgh und Boston verkehren, wobei Schlafwagen in beiden Richtungen vorgesehen sind.

Die gesamte Verbindungsanlage hat etwa 90,000 Tonnen Stahl und 450,000 Tonnen Beton zur Konstruktion beansprucht. Die Arbeiten wurden gleichzeitig im Bronx und am Long Island-Ende im Juli 1912 in Angriff genommen; die Errichtung der Hell Gate-Brückentürme begann im September 1912; und der Bau der verschiedenen Viadukte im Februar 1913.

Die hauptsächlich beteiligten Baufirmen waren: American Bridge Co., McClintic-Marshall Co., Arthur McNullen, T. A. Gillespie Co., Patrick Ryan Construction Co., Snare & Triest Co. Fraser Braer & Co.. Die Gesamtbaukosten belaufen sich auf etwa $30,000,000, oder 3 Millionen Dollar pro Meile. Sämtliche Dimensionen, Träger, Breiten, Schienenprofile etc., sind so berechnet, daß sie auch der stärksten Beanspruchung durch die zu erwartende Verkehrssteigerung gewachsen sind.

Es würde zu weit führen, an dieser Stelle über all die technischen Schwierigkeiten zu reden, die mit der Errichtung der Hell Gate-Brücken-Linie verbunden waren. Erwähnenswert ist, daß der außerordentliche Umfang und das hohe Gewicht der zum Aufbau verwendeten Brückenglieder besondere Transportvorkehrungen notwendig machten. So wiegt beispielsweise jedes der beiden Endglieder des Hell Gate-Bogens 200 Tonnen, also mehr wie eine komplette Eisenbahnbrücke von gewöhnlichen Dimensionen, und beansprucht drei Güterwagen zur Beförderung. Die Tiefe bezw. Höhe dieser Glieder beträgt zehn Fuß und gewährt Raum für zwei Arbeiter, die durch 20 Zoll weite Mannlöcher in das Innere gelangen. Die zur Verbindung der einzelnen Glieder verwendeten Nieten sind 1¼ Zoll dick und bis zu 11 Zoll lang, Dimensionen, die für sich einen Rekord in der mechanischen Technologie darstellen.

Die in Hell Gate herrschende starke Strömung schloß die Verwendung schwimmender oder leicht fundierter Hilfsgerüste aus, auf die sich der Hauptbogen während seiner Errichtung stützen konnte. Letzterer mußte daher in zwei Hälften von den gegenüberliegenden Gestaden aus vorgetrieben werden, wobei sich die über Wasser ragenden Enden auf die Hauptpfeiler stützen und durch auf der Landseite angebrachte Hilfsgewichte balanziert wurden. Das zur Herstellung dieses Ballastes verwendete Baumaterial fand später an anderer Stelle geeignete Verwendung. Die zur Ausrichtung der Brückenbogen erforderlichen und auf den Turmpfeilern angebrachten Hebezeuge besaßen eine Hebkraft von 2400 Tonnen und haben bei einer Gelegenheit während des Baues die Brücke um 22½ Zoll in die Höhe gehoben. Die Abschließung des Bogens erfolgte am 1. Oktober 1915.

Bemerkenswert ist auch das Gewicht der vier Schuhe, auf denen die Brückenenden ruhen, nämlich 500,000 Pfund pro Stück, die schwersten Gußstücke, die bislang zur Ausführung gelangten. Auch bei den Gründungsarbeiten für die Hauptbrückenpfeiler ergaben sich unvorhergesehene Schwierigkeiten, die neuartige Lösungen notwendig machten. So stieß man auf der Ward's Island-Seite des Brückenfundaments auf einen tiefen Felsspalt, der erst durch Betonbogen überwölbt werden mußte, um eine Grundlage für den Brückenpfeiler zu gewinnen. Diese zusätzliche Arbeit verursachte allein einen Kostenaufwand von einer halben Million Dollar.

Die Stützbogen, welche das Bahnbett zum Hell Gate-Brückenniveau hinaufführen und zum teil bis 124 Fuß hoch sind, ebenso wie die anschließenden Mauerrampen, die mit Rücksicht auf die enormen Grundstückspreise auf einer möglichst engen Grundbasis errichtet werden mußten, bieten gleichfalls Probleme für den Eisenbeton- und Mauerwerksbau, wie sie in diesem Lande bislang noch niemals aufgetreten sind. Von welchem Gesichtswinkel aus man auch die neue Bahnanlage betrachten mag, sie ist und wird alle Zeit ein Meisterwerk der Ingenieurkunst bleiben und wird ihrem Schöpfer und Erbauer, Gustav Lindenthal, einen Ehrenplatz in der Geschichte der Technik sichern.

GESAMTANSICHT DER HELL GATE BRÜCKE.

PFEILER-KONSTRUKTION DER BRÜCKENVIADUCTS

All pictures copyright by Underwood & Underwood.

DAS BRÜCKENTOR AUF DER LONG ISLAND SEITE.

Den letzten Brief Emile Verhaerens an einen deutschen Dichter — an Paul Zech — veröffentlicht das Februarheft des „Lit. Echo". Er lautet:

„Mein Freund!

Aus der Wellen Bitternis, die mich umbranden, aus der Tiefe des Blutbrunnens, hebe ich meine Hand, Sie zu grüßen.

Ich höre, daß Sie in Flandern sind. O mein armes Flandern! Aber ich weiß, daß es zu grünen beginnt. Der gute Wind der Landschaft überschütte Sie mit der ganzen Fruchtbarkeit der hellen Ebenen. Nehmen Sie ihn gut auf in meine „Wogenden Saaten" hinüber. Ich weiß, daß sie gut ruhen in Ihren Händen, und Sie nicht bereuen, mir Dolmetsch zu sein. Vielleicht werde ich wiederkehren. Vielleicht werden wir uns sehen. Die Galle schmilzt von meinem Herzen.

Ich bin müde des Kämpfens. Die ganze Welt ist müde. Alles, was gewesen ist, war zwischen uns und nicht mit uns. Auf der ganzen Welt war nicht das Direkte laut. Der Tumult der anderen bezwang uns. Aber die Galle schmilzt jetzt von allen Herzen. Bleiben Sie aufrecht nur noch diese kurze Zeit, mein Freund, auf daß wir uns sehen, wenn ich wiederkomme.

Emile Verhaeren."

Einige Gegenfragen an England.

Von befugter informierter Seite ist das Wolff'sche Telegraphen-Bureau ermächtigt, auf die amtliche Auslassung des Reuterschen Bureaus über die deutsche Note an die Neutralen folgendes zu erwidern:

Die Fragen und Vorwürfe, die das Reutersche Bureau im Auftrage der englischen Regierung erhebt, sind für niemanden mehr neu, es sind dieselben Phrasen, die längst widerlegt worden sind. Wir stellen einige Gegenfragen:

Hat nicht Grey erklärt, er verzichte auf die Konferenzidee, wenn es Deutschland gelinge, Oesterreich-Ungarn zu direkten Verhandlungen mit Rußland zu bringen, und ist dies Deutschland dauernden Bemühungen nicht geglückt? War nicht die Anerbietung eines Schiedsgerichts an demselben Tage, wo Rußland gegen Oesterreich-Ungarn, den Bundesgenossen Deutschlands, das diesem vertragsmäßig zur Hilfe verpflichtet war, mobilisierte, ein Ansinnen, auf das Deutschland nur so reagieren konnte, wie es reagierte? Hat nicht der englische Botschafter in Petersburg schon am 25. Juli Sasonow gewarnt, die Mobilisation anzuordnen, weil Deutschland nicht mit einer Gegenmobilisation sich begnügen könne, sondern folgleich den Krieg erklären müsse? Hat nicht Graf Pourtales Sasonow dauernd dasselbe gesagt? Hatte es nicht England in der Hand, dem Kriege fern zu bleiben, wollte es nicht vielmehr die Gelegenheit benutzen, um über Deutschland herzufallen, nachdem es Grey abgelehnt hatte, neutral zu bleiben, selbst wenn Belgiens Neutralität oder die Integrität Frankreichs und der französischen Kolonien von Deutschland garantiert werden würden? Spricht daraus und aus der strikten Weigerung, überhaupt die Bedingungen zu nennen, unter denen Großbritannien neutral bleiben würde, nicht der absolute Angriffswille Englands? Hat sich nicht Rußland bei England nach vollzogener Mobilisation für die feste Haltung bedankt, die England Deutschland gegenüber eingenommen habe?

Warum schweigt die Reuter-Meldung über Irland, wo englische Offiziere unschuldige Iren aus reiner Lust am Töten ohne Kriegsgericht erschossen? Erinnern sich die Engländern nicht an die Konzentrationslager während des Burenkrieges, wo Tausende unschuldiger Burenkinder zu Grunde gingen; weiß die englische Regierung nicht, wie eine große Anzahl Buren noch jetzt über England denkt? Sind der englischen Regierung die Duma-Debatten über die Behandlung der Fremdvölker in Rußland unbekannt? Noch neulich sagte der russische Abgeordnete Tschenkeli in der Duma, daß oft auf der Tribüne der Duma davon gesprochen würde, daß die russische Regierung während des Krieges alle menschlichen und göttlichen Gesetze hinsichtlich einer ganzen Reihe Völkerschaften verletzt habe. Wurden nicht nach dem unanfechtbaren Zeugnis russischer Duma-Mitglieder zahllose Juden in Rußland unschuldig aufgehängt, Mohammedaner im Kaukasus zu Tode gequält? Stellten nicht England und Frankreich unter dem heuchlerischen Mantel der Schutzmacht an das souveräne Griechenland Forderungen, die weit über die Forderungen hinausgingen, die seinerzeit Oesterreich-Ungarn an Serbien zu stellen gezwungen war?

Was die Kolonien anlangt, so hat Deutschland die seinigen alle durch friedliche Abmachungen gewonnen. Es hat auch kein Schuldkonto aufzuweisen wie das, mit dem England in Indien und Frankreich in Marokko belastet sind. Kann England irgend einen Beweis dafür erbringen, daß Deutschland vor der Auslegung des englischen Minenfeldes in der Nordsee Minen anderswo als an der deutschen und englischen Küste und in den Zufahrtsstraßen zu den englischen Gewässern nach entsprechender Warnung an die Neutralen gelegt hat? Ist nicht der deutsche Unterseebootkrieg lediglich eine Vergeltungsmaßregel gegen die englische Aushungerungspolitik? Ist es den Engländern unbekannt, daß Paris eine Festung war, die von Deutschland regelrecht nach den Gesetzen des Krieges belagert wurde? Ist den Engländern bekannt, daß es russische Gefangenenlager gibt, in denen während des Krieges viele Tausende deutscher Gefangener elend zu Grunde gingen, in Totzki allein 17,000? Weiß man in Europa, daß in manchen Gefangenenlagern die Leichen der Verstorbenen in gefrorenem Zustande übereinandergestapelt vor den Lagern aufgeschichtet wurden? Warum erwähnt die Reuter-Note zwar den „Lusitania"-Fall, nicht aber die Pogroms in Johannesburg, London und Moskau, den „Baralong"-Fall, den „King Stephen", den Fall Felice Pfadt, die Erschießung unschuldiger deutscher Kaufleute in Marokko, die Ermordung des deutschen Botschaftsbeamten Kattner unter den Augen und mit Billigung der russischen Polizei? Warum beschäftigt sich die englische Presse nicht mit den englischen Anerbietungen über Belgien im Jahre 1887? Warum vermeidet man zu gestehen, daß die englische Regierung zweierlei Interpretationen des Völkerrechts kennt, je nachdem die eine oder andere ihren Interessen nützlich ist? Warum verbot man in England die Veröffentlichung der belgischen Gesandtenberichte über die Einkreisungspolitik Englands? Schämt man sich seiner eigenen Taten?

Die Hegemonie der Japaner in der Südsee.

Es ist selbstverständlich, daß die japanischen Expansionsbestrebungen die Niederländer nicht gleichgiltig lassen und selbst starke Besorgnisse hervorrufen. Hinsichtlich des niederländisch-indischen Besitzes sind diese Tendenzen zwar schwerwiegend genug, aber immerhin sind sie vorläufig nur akademischer Natur, da sie vor allen Dingen in Reden, Zeitschriften und Zeitungen in Japan zum Ausdruck kommen, in Niederländisch-Indien selbst aber bis jetzt keine andere praktische Gestalt angenommen haben als das Entsenden von sogenannten japanischen Handelskommissionen und die Tätigkeit von zahllosen japanischen Spionen in Niederländisch-Indien. Ein äußerst interessanter Artikel, den das „Handelsblad" von seinem Korrespondenten in San Francisco erhält, wirft nun aber ein scharfes Licht auf die Art, wie Japan von dem Kriege und dem Ausschluß der Konkurrenz profitierte, um seine wirtschaftliche Oberherrschaft im südlichen Stillen Ozean jetzt schon festzulegen und nicht nur den Mitbewerb des „gemeinschaftlichen Feindes" Deutschland auszuschalten, sondern auch nach Möglichkeit die holländischen, amerikanischen und vor allen Dingen die englischen Linien zu verdrängen.

Vor einigen Monaten, so heißt es in dem Artikel, eröffnete die größte japanische Schiffahrtsgesellschaft eine direkte Verbindung nach den Häfen der Westküste Südamerikas und schuf dort ein neues Absatzgebiet für japanische Produkte, das zuvor ausschließlich in den Händen der Deutschen, Engländer und Amerikaner lag. Nun hat der japanische Handel einen weiteren Schritt getan und einen regelmäßigen Dienst der Osaka Shosen Kaisha von San Francisco nach australischen Häfen eröffnet, da der stets zunehmende Handel der Vereinigten Staaten mit Australien die Aufmerksamkeit der Japaner auf sich zog. Die Osaka Shosen Kaisha hat bereits Schiffe im Gesamtinhalt von 209,000 Tonnen in der Ueberseefahrt, während 109,000 Tonnen im Bau sind. Sie wird also im Weltschiffahrtsverkehr ein Rolle spielen. Eine Idee von dem Umfange der Betriebsamkeit der japanischen Schiffahrt in der Stillen Südsee gibt folgende Uebersicht: Die Toyo Kisen Kaisha fährt von Japan über Hongkong, Manila mit Reisenden und Fracht nach San Francisco und der Westküste Südamerikas; die Nippon Kaisha Yusen: von Japan mit Reisenden nach Fracht nach den Häfen des Pugent Sound, von diesen Häfen nach dem fernen Osten, ferner von San Francisco nach Melbourne und Sydney; und schließlich Mitsui u. Co.: von Japan mit Fracht nach San Francisco. Allein 48 Schiffe unterhalten den wichtigsten Handel zwischen Japan und den Häfen von Pugent Sound (Seattle Tacoma, Portland usw.), dem die Amerikaner kein einziges Schiff gegenüberstellen können.

Der Transport der riesigen Munitionsmengen amerikanischen Fabrikates von Amerika nach Wladiwostok für die russische Regierung ist die Ursache, daß die nördlichen Häfen der Küste Amerikas bezüglich des Schiffahrtsverkehrs San Francisco überflügelt haben. Am schwersten werden durch dieses Auftreten der Japaner amerikanische Gesellschaften wie die Oceanic und die Unionlinien betroffen, die sich bereits eines großen Teiles des amerikanischen Handels nach Australien bemächtigt hatten. Die Osaka Shosen Kaisha hat bei einem Kapital von 60 Millionen Gulden im Jahre 1915 sieben einhalb Millionen Gulden Reingewinn gemacht, woraus sich ergibt, wie vorteilhaft dieser Verkehr mit Australien ist. Die Osaka Shosen Kaisha will nun eine Anzahl schnellfahrender, je 10,000 Tonnen fassender Boote in den Dienst von San Francisco nach Australien einstellen, woraus die Folgerung gezogen wird, daß die australische Regierung demnächst ihr Ausfuhrverbot für gefrorenes Fleisch aufheben wird, denn die neuen Dampfer sind hauptsächlich für den Transport von Gefrierfleisch bestimmt. Etwas zu spät haben die Amerikaner die japanische Gefahr erkannt und die Pacific Mail mit niederen Frachtraten eingreifen lassen, was die Japaner, die jede Konkurrenz ein für alle Mal ausschließen wollen, mit einem Sturz der Frachtpreise beantworteten. Deutlicher wie aus allem anderen gehen die schweren Sorgen der Amerikaner, die selbstverständlich auch in gleichem Maße die Engländer treffen müssen, aus den Worten eines der berufensten Schiffahrtskenner, nämlich des Managers der Oceanic-Linie, Fred Samuel, hervor, welcher sagte: „Es ist nur noch eine Frage der Zeit, daß die Japaner auf dem Stillen Ozean alles erreichen, was sie wollen; niemand kann gegen sie konkurrieren, da ihre Betriebskosten so niedrig sind und sie die volle Unterstützung ihrer Regierung erhalten."

— Gegen Leute, die uns gleichgültig sind, liebenswürdig zu sein, fällt nicht schwer; jedoch es Freunden gegenüber zu sein — das ist eine Leistung.