

die Aufschwämmung der Gräber unter sich hat, zu dem Teil des Friedhofes, in dem diejenigen unserer Soldaten von ihren Kameraden gebettet wurden, die zuletzt in den Abwehrkämpfen zwischen Cambrai und Bouchem ihr Leben lassen mußten. Unter diesen lag auch mein geliebter Junge. — Was mein Mutterherz, was das Schwesterherz beim Anblick dieser Stätte empfand, davon laßt mich schweigen! — Der tiefste Schmerz hat seine Worte!

Auch dieser Teil des Friedhofes war gut gepflegt, wenn auch kaum- und strauchlos. Die Grabsteine sind hier nicht von Buchstein eingefaßt, dazu waren unsere Heldengräber bei den letzten schweren Kämpfen nicht mehr gekommen. Doch auch hier hatte jedes Grab noch sein Volkstreu, das ihm die Kameraden errichtet, wenn auch schon manches von Zeit und Wetter angenagt war und der Regen schon manche Inschrift unleserlich gemacht hatte. Jedes verfallene Kreuz wird jedoch durch ein einfaches schwarzes Kreuz mit weißer Aufschrift ersetzt. Fast vor jedem Kreuz war eine Blume oder ein Strauch gepflanzt.

Nur auf dem neuangelegten, größten Teil des Friedhofes waren die langen Reihen der Gräber, die von anderen Friedhöfen herher umgebettet worden waren, noch sämtlich ungeschmückt. Wann werden auch diese ihre Blumen erhalten? Frau E. Schm., Charlottenburg.

Sicherheit auf See.

Anlässlich der kürzlich in Rotterdam stattgefundenen Tagung des Internationalen Kongresses für Rettungswesen sprach Schiffbaudirektor Jehuann-Pamburg über „Sicherheitsvorrichtungen und Maßnahmen an Bord großer Passagierdampfer für den überseeischen Verkehr.“ Unter Zergliederung des Themas in nachfolgende Abschnitte führte der Redner etwa aus:

1. Bauart des Schiffes.

Ein Schiff ist einer langen eisernen Brücke vergleichbar, deren Bauteile den verschiedenartigsten Beanspruchungen unterworfen sind. Es ist aber eine Brücke besonderer Art: Die Pfeiler liegen nicht fest und unerrückbar darunter. Bald ist die Brücke überwindend an den Enden unterstützt, wenn Bug und Heck je auf einem Wellenberg liegen und nach wenigen Sekunden wieder ist das Schiff in der Mitte unterstützt, wenn es auf einem Wellenberg reitet und die Schiffenden in Wellentälern liegen. Verbände, die solchen noch großen Zugbeanspruchungen standhalten mußten, werden, in ständigem Wechsel, wenige Sekunden später unter schärfstem Druck stehen. Die Ueberwasseranteile sind hartem Seeslag, das Unterwasserstück dem Auftrieb des Wassers ausgesetzt.

Praktische Erfahrung von Generationen von Schiffbauingenieuren und wissenschaftliche Erkenntnis sind in den Bauvorschriften der Schiffbauvereinigungen der verschiedenen Nationen niedergelegt. Unter Spezialaufsicht einer solchen Klassifikationsgesellschaft entsteht der Bau, dessen wichtige Stoffteile von Abnahmeexperten geprüft werden. Der fertige Bau erhält dann die höchste Klasse und das entsprechende Zertifikat dieser Gesellschaft. Wie auf den Bau des Schiffkörpers, so erstreckt sich auch in gleichem Umfang die eben genannte Spezialaufsicht auf Haupt- und Hilfsmaschinen des Schiffes. In der Regel unterliegt die Maschinenanlage des Passagierdampfers außerdem noch der Kontrolle besonderer staatlicher Aufsichtsbehörden, während die Klassifikationsgesellschaften Kontrollinstanzen sind, die von den Reedereien und Versicherungsunternehmen ins Leben gerufen wurden.

Alle Nationen, die größere Kontingente an Schiffreisenden stellen, unterhalten Behörden, welche die Sicherheitsvorrichtungen der Passagierschiffe fortlaufend prüfen. Schließlich ist noch die Kontrolle zu erwähnen, die von Staatsbehörden oder Berufsvereinigungen in erster Linie zum Wohl der Schiffbesatzung ausgeübt wird, in vielen Fällen aber der Bauart des Schiffes und damit auch den Passagieren wieder zugute kommt.

2. Sicherung der Schwimmfähigkeit.

Die Schwimmfähigkeit des Schiffes muß bei einem Unfall möglichst möglichst weitgehend erhalten werden. Da, wo die Außenhaut bei Grundberührungen am meisten gefährdet ist, nämlich im Hohen, ist im Abstand von etwa 4' ein zweiter

Boden, der Innen- oder Doppelboden, angeordnet. Er ist ebenfalls wasserdicht und stark genug, um dem Auftriebsdruck zu widerstehen. Der Raum zwischen Außen- und Innenboden ist durch zahlreiche Längs- und Quermauern in viele wasserdichte Zellen unterteilt, so daß bei unglücklicherem Ausbruch nur einige wenige Doppelbodenzellen volllaufen können, der Verlust an Auftrieb somit verschwindend gering ist. Durch Rammschlag eines anderen Schiffes kann die Außenhaut oberhalb des Innenbodens verletzt werden. Um nun zu verhindern, daß das Schiff oberhalb des Doppelbodens vollläuft und sinkt, baut man wasserdichte Querschotten ein, die das Fahrzeug je nach seiner Größe beispielsweise in 9, 10, 11 usw. wasserdichte Abteilungen zerlegen. Das Schiff kann auf diese Art und Weise seine Schwimmfähigkeit nicht ganz verlieren.

Der Schiffsbetrieb erfordert, daß einige dieser Schotten Durchgangsöffnungen von etwa Manneshöhe erhalten, so z. B. das Schott zwischen dem Kessel- und dem Maschinenraum. Solche Durchbrechungen kommen auf einem größeren Schiff etwa fünfmal vor. Sie werden durch wasserdichte und druckfeste Schließvorrichtungen mittels hydraulischer Vorrichtungen von der Kommandobrücke aus geschlossen. Ein feuerfester Apparat zeigt an, welche Schließvorrichtungen offen stehen und ob die Schließvorrichtung funktioniert hat.

Wenn unter dem Deck, bis zu welchem die Schwimmfähigkeit unter allen Umständen erhalten werden soll, Abflußöffnungen sind, die bei tiefer fallendem Schiff möglicherweise unter Wasser kommen, pflegt man diese Öffnungen mit Schließvorrichtungen zu versehen, die gleichfalls maschinell von der Brücke aus, oder manuell geschlossen werden können.

3. Sicherung der Stabilität.

Ein Schiff muß stabil schwimmen, d. h. das Vermögen und das Bestreben besitzen, sich wieder aufzurichten, wenn es durch äußere Einflüsse, wie Seegang und seitlichen Wind, gekrängt d. h. übergeleitet wird. Die Stabilität kann vermindert werden, wenn gegen Ende der Reise der tief liegende Brennstoff und das noch tiefer liegende Frischwasser verbraucht sind. In diesem Falle werden die Doppelbodenzellen mit Wasser gefüllt.

Sehr wesentlich für die Stabilität eines Schiffes sind ferner noch die Stabilitätskräfte, die Krängungsstanks und die Schlingerdämpfungsrichtungen nach Dr. Frahm.

4. Feuerficherheit.

Das Oberdeck ist durch eine große Anzahl von Feuerlöschvorrichtungen geschützt, die verhindern sollen, daß Feuer und Rauch von einer Abteilung zur andern überspringen. Entscheidend ist naturgemäß die Feststellung des Feuers in seinen ersten Anfängen. Diesem Zweck dienen feuerfeste Feuerentdeckungsvorrichtungen, die auf der Kommandobrücke eingebaut sind und welche die geringste Rauchentwicklung im Schiffsraum sofort anzeigen. Alles, was rühriger Erfindergeist geschaffen hat, findet an Bord Verwendung. Feuerlöschanlagen, Feuerlöscheinrichtungen, Anlagen mit Druckknopfbetrieb, Schmelzfeuerlöscher, z. B. Sprinkleranlagen, Feuerlöscheinrichtungen mit Wasser, Kohlendioxid und Clayton-Gas, Handfeuerlöscher mit Wasser, Schaumfeuerlöscher für Handbetrieb oder Betrieb mittels größerer Bassins und ausgebreiteter Rohrleitungen zur Bekämpfung von Deckbränden.

Die Schiffbesatzung wird regelmäßig auf Feuerwehrdienst eingeeicht. Die sog. Feuerrolle gibt jedem Mann der Besatzung genau an, welchen Posten er in der Bordfeuerwehr, die natürlich über alle modernen Requisiten verfügt, einzunehmen hat.

5. Sicherung der Gesundheit der Passagiere und der Schiffbesatzung.

Passagiere und Besatzung sind in hellen, behaglichen, gut ventilierten Räumen untergebracht. Nahrungsmittel werden in zweckmäßig gekühlten und nach Bedarf gekühlten Provianträumen gut und frisch erhalten. Krankheiten, die von der Schiffsluft herrühren, gehören der Geschichte an.

Trotzdem muß damit gerechnet werden, daß bei längeren Reisen Erkrankungen von Passagieren und Mannschaften vorkommen. Das Schiff besitzt deshalb ein Männer- und ein Frauenhospital, daneben Isolierhospital für Patienten mit ansteckenden Krankheiten, einen Untersuchungsraum, ein Operationszimmer und Rekonvaleszentenräume, Apotheke,

hygienische Bäder und eine Krankenabteilung mit Bandagenapparat. Geleitet wird die Krankenbehandlung von erfahrenen Ärzten, denen geprüfte Heilgehilfen und eine Krankenschwester assistieren.

6. Sicherung des Schiffsbetriebes.

Der Ausbildung des Steuerapparates wird naturgemäß die meiste Aufmerksamkeit geschenkt. In den meisten Fällen ist auch eine Reserversteuervorrichtung vorgesehen. Daneben kann noch mit Hilfe von Spillen und Winden die Steuerlenkung bestmöglichst bewahrt werden, falls Steuer- und Reserversteuermaschinen versagen sollten.

Auf größeren Schiffen ist die Maschinenleistung nicht in einer Schraube unterzubringen. Dadurch ergibt sich von selbst eine erhöhte Sicherheit des Zweischraubenschiffes, die sich nicht nur auf die Vordrallsbewegung bezieht (mit Hilfe zweier Schrauben kann auch das Schiff gesteuert werden). Bei der gesamten Maschinenanlage ist Bedacht darauf genommen, durch Schaffung von Reserven den Maschinenbetrieb auf alle Fälle sicherzustellen. Die angeführten Sicherungsmaßnahmen sind nur einige Beispiele für ein lädenlos durchgeführtes Prinzip.

7. Sicherung der Schiffsführung.

Der Schiffsführung steht eine Fülle von Hilfsmitteln zur Verfügung. Der Kapitän ist nicht mehr allein auf den Kompass und die von ihm getragene Deviation angewiesen: Wissenschaft und Technik schützen den Kreuzfahrtskipper, der mit größter Präzision die geringste Kursabweichung anzeigt und der, mit dem Selbststeuerer gekuppelt, das Steuerruder schon bei der kleinsten Kursabweichung betätigt. In der neuesten Entwicklung stehen die Orientierungsinstrumente, so bilden Unterwassertrichterapparate einen guten Ersatz für die lebende Sicht. Als hervorragendste neuzeitliche Einrichtung im Dienste der Schiffsführung gilt aber zweifellos die Funkentelegraphie. Der Funkpeiler hilft zur Feststellung des eigenen Schiffsortes und zur Findung des in Not befindlichen Schiffes, das nichts weiter melden kann als „S. O. S.“, den internationalen Ruf: „Save our Souls.“ So hat der Kapitän des Papagaidampfers „Westphalia“ berichtet, daß mit Hilfe des Funkpeilers das sinkende holländische Schiff „Alta“ ohne den geringsten Umweg, trotz schweren Wetters und dunkler, unsichtiger Luft, bei einer Entfernung von etwa 120 Seemeilen gefunden wurde. Durch Funkpeiler wird der Kapitän über die Wetterlage unterrichtet, durch Funkpeiler übermitteln die Eisdienste seine Warnungen.

Es ist in diesem Rahmen unmöglich, alle Apparate zu beschreiben, die auf der Kommandobrücke stehen und die die Schiffsführung erleichtern und sichern. Nur die wichtigsten seien noch genannt: Telefon nach der Back, nach dem Ausguck, nach dem Hinterschiff, zur Maschine, Morfelleuchte, Mastensignale, Flaggen, Umbrella, Signalleuchte der Maschine, Anzeiger der Ruderlage, Kurskreisel, Nebelsignale, Automaten u. a.

Humor.

Kindergeheimnisse.

Der kleine Toto gibt seinem Schwesterchen Lulu eine Ohrfeige. Lulu heult los. Die Mutter stürzt herein und fragt ihren Jungen: „Schämst du dich denn gar nicht, dein Schwesterchen zu schlagen?“ Toto: „Warum betrügst du mich beim Spiel?“ Die Mutter: „Was spielst du denn?“ Toto: „Wir spielten Adam und Eva... anstatt mich mit dem Apfel in Versuchung zu fähren, hat sie ihn allein aufgeessen.“

Ein kleines Mädchen, das ein Paar Pantoffel zum Geburtstag des Großvaters hat, sagt zu ihrer Großmutter: „Do, du hast's gut, dein Großvater hat nur ein Bein.“

Geschäftliches.

Die feuchten Tage kommen, schütze dich vor Erkältungen! Mache Schuhe meistens der Anfang, mache deshalb deine Schuhe witterfest durch richtige Pflege. Bubo, die reine Terpentinöl-Edelwachswafer, gibt den Schuhen Hochglanz und die nötige witterfeste Nachschicht für die Regentage. Dein Fuß bleibt dabei stets trocken. Merke dir das und laß dir beim Einkauf keine andere Marke aufreden, sondern nimm Bubo.

„Das ist wohl das Schicksal Ihres Herrn Schwiegervaters, Herr Jarl? Wenigstens fand ich es in seiner Brieftasche.“

Der Befragte warf einen Blick auf das Heft und nickte.

„Wir wollen einmal alle Zahlungen durchgehen. Aber die dies Buch Vorkauf gibt. Ich nehme an, daß Sie in der Lage sind, mir die einzelnen Posten zu erklären?“

„Selbstverständlich.“

„Wir müssen eben jede Möglichkeit benutzen, die sich bietet, um dem Geheimnis auf die Spur zu kommen. Hier ist eine Zahlung von 14 888 Kronen an die Aktiengesellschaft Bruun u. Brodersen.“

„Für Maschinen.“ ergänzte Nord.

„1000 Kronen: Laurids Nord.“

„Vorschub.“ nickte Nord, ein wenig errötend.

„1500 Kronen: H. A.“

„Eine Gabe an die Kreier-Kirche; mein Schwiegervater war Vorkämpfer des Härtsargekollegiums.“

„1000 Kronen: Laurids Nord.“ Er blickte den Ingenieur mit einem halben Lächeln von der Seite an. Dieser nickte. „Vorschub.“ sagte er, ebenfalls mit einem halben Lächeln.

„1200 Kronen: Soend Knudsen.“

„Trachten.“ sagte Jarl. „Knudsen ist ein Spektakel.“

„100 000 Kronen —“

Die beiden Herren sahen erstaunt auf.

„Für wen?“ fragte Jarl.

„Ein Name fehlt.“

„100 000 Kronen.“ wiederholte Jarl kopfschüttelnd.

„Wann sind sie erhoben?“

„Am 14. August. Also gestern — halt, hier unten sehe ich mit Bleistift ein kleines N. notiert. Ist das etwa auch ein Vorschub für Sie, Herr Nord?“

Der Befragte lachte: „Rein, Herr Nord.“

(Fortsetzung folgt.)

„Rein Gott, was Herr Nord wohl sagen wird!“ Joe Jenkins blieb bei dem Toten allein; der zurückgebliebene Arbeiter hatte sich ein wenig entfernt; der Detektiv winkte ihn heran: „Bleiben Sie hier, bis Polizei und Gerichtsarzt kommen.“

Im Büro stand ein großer, blond, breitschultriger junger Herr. „Dies ist Laurids Nord.“ sagte Jarl. „Er ist der technische Leiter der Waggeby-Werke.“

Joe Jenkins reichte seinem die Hand: „Freut mich, Herr Nord. Bitte, nehmen Sie Platz.“

Die Tür ging auf: eine junge Dame trat ein. „Was wünschen Sie, Fräulein Christensen?“ fragte Jarl.

„Der Herr ist da — so möchte Mr. Jenkins was von dem Befunden hören.“

Der Amerikaner blickte auf. „Tun Sie mir den Gefallen, Herr Jarl, und lassen Sie sich statt meiner vom Arzt das Ergebnis mitteilen. Ich möchte mich nämlich mit Herrn Nord ein bißchen unterhalten.“

Jarl verließ mit der jungen Dame das Büro. „Fräulein Christensen —“ fragte Joe Jenkins und blickte den beiden nach — „wer ist das?“

„Unsere Stenotypistin.“

„Haben Sie den Toten schon gesehen?“

„Rein, Mr. Jenkins. Jarl holte mich eben aus dem Steinbruch.“

„Was sagen Sie zu dem Unglück? Können Sie sich irgendeine Meinung darüber bilden?“

„Rein, Mr. Jenkins. Nicht die geringste. Ich kann nur sagen, mir geht alles in einem entsetzlichen Wirbel im Kopfe herum. Gestern früh war er noch frisch und munter auf dem Posten und ordnete alles Frische für heute morgen an, ein Beweis, daß er mit der Zukunft rechnete. Nicht wahr, daß er disponierte? Daß er Pläne machte, Hoffnungen hegte. Daß er am Boden hing und sich auf den nächsten Tag freute.“

„Ein Selbstmord scheint Ihnen demnach nicht wahrscheinlich, Herr Nord?“

„Rein. Ganz und gar nicht.“

„Sind Sie aber seine Vermögensverhältnisse genau orientiert?“

„Gewiß. Sie sind die denkbar besten. Waggeby ist Millionär.“

„Wissen Sie vielleicht von irgendeinem Feind, den er hatte?“

Nord lächelte. „Er war allgemein beliebt.“

„Wie sind die Familienverhältnisse — ich meine das Endernehmen mit seiner Tochter und seinem Schwiegersohn?“

„In jeder Hinsicht gut. Ich habe selten ein so harmonisches Zusammenleben gesehen. Ich glaube, die beiden sind ineinander verflochten wie am Tage ihrer Verlobung.“

„Hatte Waggeby seinen Schreibtisch in diesem Räume?“

„Rein. Er arbeitete in seinem Privatbureau dort nebenan.“

„Ich möchte es sehen.“

Die beiden traten in den kleinen, mit sauberer Behaglichkeit ausgestatteten Raum. In der Frontwand und in der Wand zur Rechten war je ein großes Fenster; dazwischen, so daß das Licht schräg von zwei Seiten kam, stand ein hellleuchtender Metallaufhängeschreibtisch. Die linke Wand wurde fast vollständig durch einen großen Schrank eingenommen; zwischen dieser linken Wand und der Eingangstür stand ein Klubsessel, davor ein Raucherstuhl.

„Ich möchte in diesem Zimmer einige Untersuchungen vornehmen. Ferner möchte ich einige Fragen stellen, zu deren Beantwortung ich des Herrn Jarl bedarf. Wollen Sie die Güte haben, ihn zu holen.“

„Mit Vergnügen, Mr. Jenkins.“ Nord verschwand und kam gleich darauf mit dem Doktor zurück.

Joe Jenkins sah ein längliches Buch aus der Ta-

des Jn
meiner
Sp. R.
Liste 4
Liste 6
Dresde
Stadte
Vorrich
Zwickau
Härtel-
Dr. Jur.
Sp. R.
Schlage,

8
Gethrop
Sozial
Fenster
haben
Aufgat
auf de
mer m
ser, b
Kranth
Sozial
Unterfr
sich di
Gebiete
nifatio
begegn
den die
gesund
nis de
der Kr
tere Ar
georden
ses Gel
W
das Gr
einem
Leitmot
verfiche

E
so reich
konnte
effizier
sondern
nungen
Ihr ser
effizier
gelgte
nur et
sicherun
gung,
der Au
sicherter
den: D
Boites
17 200
halb de
zahl 18
Jahre
sicherter
nis nac
die Ein
E
auf den
zu find
Kassen
eine An
tungen,

Di
ein Bei
den anz
plastisch
ein län
besonder
stellung
senarten
Träger
Mittelm
Wenn an
im Jahr
gen ist,
Käthen
wenn h
mit ein
sicherten
sen, die
geringe.
So urge
Es werte
tenkasser
Franken
sentassen
Kranstent

In
Krankent
verband
10 188
lassen 8
band 8
2 117 85