

listischen Beruf und konnte neben dieser angestregten geistigen Thätigkeit die praktische Berufsarbeit nicht länger fortgesetzt werden. Damit kam indes auch die aus derselben erzielte Einnahme in Wegfall.

Um die Zeitschrift möglichst anregend und für jeden Leser interessant zu gestalten, ist zunächst unausgesetztes, eifriges Selbststudium nöthig, ferner mündlicher wie schriftlicher Verkehr mit den Beamten der Gewerbeinspektionen, Kesselrevisionsvereine und Betriebsleitern von industriellen Etablissements, besonders Maschinenfabriken, vor Allen aber die Aufrechterhaltung steter reger Fühlung mit den im Berufe stehenden Kollegen, die Ermuthigung derselben zu directer oder indirecter Mitarbeit.

An Aufforderungen zu directer Mitarbeit hat es nicht gefehlt und ist denselben auch von manchen Seiten in dankenswerther Weise entsprochen worden, doch darf nicht verschwiegen werden, daß in dieser Beziehung noch viel mehr hätte geschehen können. So manche Frage, wie sich diese oder jene Einrichtung, Apparat oder dergl. in der Praxis bewährt, welche nur von Kollegen beantwortet werden kann, mußte unterledigt bleiben, weil keine Antwort einging. Für eine Postkarte 5 Pf. auszugeben, ist doch sicher kein zu großes Opfer, wenn es sich darum handelt, der Allgemeinheit zu nützen, die Kollegen zu belehren.

Um zum Nachdenken auch über die Verhältnisse des täglichen Lebens außerhalb der Berufsthätigkeit anzuregen, wurden die Rubriken über Volkswirtschaft, Rechts- und Gesezeskunde, sowie gewerkschaftliche Angelegenheiten eingeführt. Leider konnte gerade bei diesen Themas kaum der vierte Theil des vorliegenden Materials Aufnahme finden und gestaltete sich die Wahl dessen, was am geeignetsten ist, ganz besonders schwierig. Auch mancher werthvolle technische Artikel mußte wegen Raummangels zurückgestellt werden.

Hiermit kommen wir nun zu der schwierigsten Aufgabe der Redaction. Als erster Grundsatz gilt: „Wer Vieles bringt, wird Jedem etwas bringen“. Wie ist es aber möglich, viel zu bieten, wenn der Raum dazu fehlt. Dieser Schwierigkeit ist auch in dem Bericht der Verbandsverwaltung durch Coll. Hoffmann treffend Ausdruck gegeben worden. Beim bloßen Erkennen und Ausprechen ist es indeß nicht geblieben, sondern es ist eifrig nach Mitteln gesucht worden, die Zeitschrift zu verbessern, mehr Raum zu schaffen, ohne die Mitglieder zu belasten, ihre Opferwilligkeit speciell für die Zeitschrift in Anspruch zu nehmen. Es kann wohl als Beweis betrachtet werden, daß die Zeitschrift inhaltlich befriedigt, in weiteren Kreisen Beachtung findet, wenn sich im Zeitschriftenwesen erfahrene Verlagsgeschäfte unaufgefordert erbieten, die Herstellung unter wesentlich günstigeren Bedingungen als den gegenwärtigen in die Hand zu nehmen.

Ein solches Angebot wird zum Delegirtenstag vorgelegt und darüber beschlossen werden.

Jedenfalls läßt es sich die Verbandsverwaltung und die Redaction sehr angelegen sein, die Zeitschrift immer besser zu gestalten und da jedes redliche Bemühen seinen Lohn findet, wird es auch gelingen, dieselbe auf die Höhe der Zeit zu bringen, so daß sie ihre Aufgabe in jeder Weise erfüllt.

Anmerkung. Der Vorstand hat bezüglich des letzten Punktes obigen Artikels wohl einige Kenntniß von der Sache, aber definitive Anhaltspunkte sind ihm nicht an die Hand gegeben, demzufolge die Angelegenheit auch nicht vorberathen werden kann.

Dampfer im Nebel und die drahtlose Telegraphie.

Mehrfach hat sich bereits gezeigt, wie nützlich und segensreich die drahtlose Telegraphie für die Seeschiffahrt zu werden verspricht. Neuerdings kommt nun ein interessanter Vorgang zu unserer Kenntniß, aus welchem hervorgeht, einen wie vortheilhaften Gebrauch Dampfer, die sich im Nebel befinden, von der drahtlosen Telegraphie machen können. Bekanntlich ist der Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm der Große“ des Norddeutschen Lloyd mit einer Einrichtung für drahtlose Telegraphie ausgestattet. Diese konnte sich auf der letzten Rückfahrt von New-York in der Nähe von Plymouth glänzend bewähren. Der Kapitän des Dampfers, Herr Högemann, berichtet darüber:

Als wir auf unserer letzten Heimreise in die Nähe der Scillys kamen, wurde es neblig, so daß wir einen etwas mehr abführenden Kurs steuern mußten. Nachdem wir nach unserer

Schätzung die Scillys passirt hatten, meldete mir der Telegraphist, daß er Verbindung mit der Marconi-Station auf Bizard habe. Wir befanden uns zur Zeit etwa 70 Meilen von Bizard entfernt; es war abwechselnd klar und neblig Wetter, und so konnten wir größtentheils noch mit voller Kraft fahren. Als wir uns nach unserer Schätzung etwa 15 Meilen von Bizard entfernt befanden, wurde es nebliger. Ich ließ durch den Telegraphisten anfragen, ob Bizard Nebelsignale gebe. Es erfolgte die Antwort „Nein“, woraus ich entnahm, daß es bei Bizard zur Zeit weniger neblig war. Wir fuhren nun langsam; nach kurzer Zeit fragte ich bei Bizard an, ob man daselbst unsere Dampfspeife vernehmen könne, was verneint wurde. Zur Zeit herrschte absolute Windstille, und so konnten wir, da man unsere Nebelsignale in Bizard nicht hörte, annehmen, daß wir uns mindestens noch 6 bis 7 Meilen von Bizard entfernt befinden mußten. Ich ersuchte darauf die Station Bizard, uns Mittheilung zu machen, sobald sie unsere Dampfspeife hörte, und dabei die Richtung anzugeben. Nach einigen Minuten theilte uns Bizard mit, daß man jetzt anfangen werde, die Nebelsignale zu geben; 5 Minuten darauf hörten wir das Nebelsignal von Bizard, anscheinend in einer Entfernung von 8 bis 10 Meilen. Wir steuerten darauf einen etwas nördlichen Kurs, hörten dann noch einige Male das Nebelsignal von Bizard, dann wurde es klar; in derselben Richtung, aus der wir vorhin das Nebelsignal gehört hatten, erblickten wir das Land, von dem wir uns 7 Meilen entfernt befanden. Durch die drahtlose Telegraphie, die uns mit Bizard verband, wurde uns sowohl bekannt, daß Bizard Anfangs kein Nebelsignal gab, wie der Zeitpunkt, da die Station anfangen wollte, Nebelsignale zu geben, dann aber auch die Gewißheit, daß auf Bizard unsere Dampfspeife nicht vernommen wurde, und wir uns bei dem windstillen Wetter wenigstens sechs bis sieben Meilen entfernt befinden mußten.

Da die Station für drahtlose Telegraphie nur etwa 200 Yards vom Bureau des Lloyd und dem Strandwächterposten entfernt ist, welches letzteres wiederum mit dem Leuchtturm in telephonischer Verbindung steht, so konnten alle Mittheilungen mit großer Schnelligkeit wiedergegeben werden.

(Der Leuchtturm.)

Unglücksfall.

Nicht nur an dem unter Spannung stehenden Kessel und den in Gang befindlichen Maschinen und Triebwerken droht unseren Berufsgenossen Gefahr für Leben und Gesundheit, sondern eine kleine Unachtsamkeit rächt sich zuweilen in ganz unerwarteter Weise.

In der Kohlenäurefabrik zu Mockau bei Leipzig war ein größerer Vorrath von Heizmaterial, Braunkohlenbriketts, angefahren worden und derselbe durch einen provisorischen Bau aus Pfosten und Planken vor dem Hinunterfallen nach dem tiefer liegenden Kesselhaus geschützt. In der Nacht vom 29. zum 30. April löste sich eine dieser Planken, die entweder zu kurz oder nicht genügend befestigt war und traf den Maschinisten Carl Enke beim Herunterfallen so unglücklich an den Kopf, daß er betäubt wurde. Die nachrutschenden Briketts bedeckten ihn darauf vollständig, sodaß er den Erstichungsstod fand und nach längerem Suchen als Leiche hervorgezogen wurde.

Volkswirtschaftliches.

Das wichtigste Ereigniß auf volkswirtschaftlichem Gebiete ist gegenwärtig das Uebereinkommen der transatlantischen Dampfer-Gesellschaften.

Nachdem die amerikanischen Großcapitalisten in der Standard Oil Compagnie und der United States Steel Corporation Vereinigungen mit für unsere Verhältnisse riesenhaftem Anlage- und Betriebscapital geschaffen und mit Hilfe derselben den Markt beherrschen, genügt ihnen das eigene Vaterland nicht mehr und geht ihr Bestreben dahin, ihren Einfluß auch auf die alte Welt, die europäischen Industriestaaten, auszudehnen. Von den verschiedensten Industriezweigen Englands und Deutschlands, der Chemischen, Tabakindustrie etc., liebt man, daß sich amerikanisches Capital in hervorragender Weise daran betheilt. Das kühnste und in seinen Folgen