

Cincinnati Volksblatt
Tägliche Cincinnati Volksblatt, Box 226
Cincinnati, Ohio.
No. 127 St. Siebente Straße.
Cincinnati, O.

schließen, daß er bei der Gründung von anderen Banken mitbeihilflich war, mit der Absicht, über deren Ressourcen verfügen zu können. Das konnte ihm aber keine Rettung bringen, weil er aber den ersten Fehler, daß seine Aktien in schwer verkäuflichen Papieren festlegen, nicht wieder gut machen konnte. Die wichtigste Lehre, die den Vorläufer der Bankerlei lehrt, ist schon sehr alt; sie geht dahin, daß man, um ein Bankpräsident zu sein, auch etwas vom Bankgeschäft verstehen muß und vor allem sich mit dem Trost beruhigen, daß er nicht der Einzige ist, der aus dem gleichen Grunde finanziellen Schiffbruch erlitten hat. Zu bemerken ist noch, daß auch andere und bedenklichere Ursachen und nicht bloß Unkenntnis die Schwierigkeit herbeigeführt haben mögen, aber darüber muß eine Untersuchung Aufschluß erteilen.

Der Goldabfluß aus diesem Lande ist ungewöhnlich groß, beruht aber auf natürlichen Ursachen und kann daher keine Bedingtheit erregen. Frankreich, Rußland, England und auch Berlin sammeln große Goldvorräte an und zwar nicht zu Handelszwecken, sondern als Vorbereitung auf einen etwaigen Krieg. Damit wendet sich naturgemäß der Blick auf das Land, wo Geld zu haben ist und das sind die Ver. Staaten, die in Folge des Stotens aller Operationen der hohen Finanz kein Geld und damit auch kein Gold brauchen. Die Ver. Staaten sind der Meinung, daß wenn die Erntezeit kommt, nur infolge Mangels an Geld, weil freies Gold abfließt, in Verlegenheit geraten könnten. Auch das scheint uns nicht bedenklich. Die Regierung kann dem Handel mit großen Summen zu Hilfe kommen und Europa hat uns niemals im Stich gelassen, wenn wir Geld haben mußten, was natürlich nicht aus Mangel an Geld zu erklären ist, sondern, um eine Krise zu verhindern, die Europa in Mitleidenschaft ziehen würde. Gegen alle Gefahr würden wir jedoch sicherer sein, wenn bis zum Herbst die Reservestellen in Aktion getreten sind. Alle Ausschüsse sprechen dafür, daß solches der Fall sein wird. Im Verlaufe der letzten Berichte wurde aus Europa dem letzten Bericht zufolge genügend von dem gelben Metall angeliefert hat.

Das erste Protokoll in den mexikanischen Friedensunterhandlungen ist von den Delegierten der Ver. Staaten unterzeichnet worden. Dieses besagt, daß in Mexiko eine Regierung errichtet werden soll, welche die Ver. Staaten anerkennen werden und in Funktion bleiben soll, bis ein Präsident vom mexikanischen Volke gewählt ist. Das ist noch lange keine sichere Brücke, über die man gehen kann. Freilich bleibt die Frage offen, aus welchen Personen die provisorische Regierung bestehen soll. Die Ver. Staaten sind dafür, den Carranzisten das Übergewicht in der Regierung zu erteilen und es ist mehr als zweifelhaft, daß die Delegierten der Ver. Staaten einverstanden sind, daß diese Streitfrage nicht gelöst, sondern umgangen werden soll. Dann bleibt aber nicht minder wichtige Punkte, daß Carranza nicht gefragt worden und dieser wiederholt erklärt hat, daß er die Konferenz nicht zuzustimmen hält, eine Entscheidung über die inneren Angelegenheiten Mexikos zu treffen. Wir können daher die Zuverlässigkeit des Protokolls, das mexikanische Problem so gut wie erledigt ist, nicht theilen. Von unserem Gesichtspunkte aus, soll es scheinen, daß es nicht um einen Fall vom Friede geht.

Als Vorläufer das Ende seiner politischen Herrschaft in Chicago vorüber, gründete er eine Bank, wahrscheinlich keine Nationalbank, da diese Klasse von Banken jetzt zu stark kontrolliert wird, sondern eine Staatsbank, die nicht so vollständig beobachtet wird und bei welcher politische Connerien, wie der abgeleitete Senator Lorimer sie besch, eine milde Behandlung versprochen, zumal Lorimer sich nicht gänzlich aus der Politik zurückzog, sondern sogar den Anschein zu erwecken mußte, daß er sich sehr lebhaft an derselben beteiligen würde. Aber ganz besonders war beachtlich, daß die politischen Verbindungen finanzielle Unterstützung in Form von öffentlichen Depositen zu erlangen, eine Erwartung, die ja auch nicht unerfüllt blieb. Aber eine Hauptbedingung konnte Lorimer nicht erfüllen: Zur Erfüllung seiner Leitung einer Bank muß man ein tüchtiger Geschäftsmann sein und Lorimer war niemals etwas anderes, wie ein Wardpolitiker. Wie ersichtlich hatte er kein Verständnis für den Wert von Papieren, die als Interzessions dienen und ganz speziell war ihm nicht bekannt, daß eine Bank von Papieren fortbleiben muß, die nicht schnell flüssig gemacht werden können, was bekanntlich das wichtigste Erfordernis für eine prosperierende Bank ist. Wie es den Anschein hat, muß Lorimer's Bank schon seit längerer Zeit ein finanzielles Marasmus erleiden haben. Es ist das aus der Tatsache zu

Zu Bezug auf die geeigneten Maßregeln zur Regulierung der Truffs herrschen die verschiedensten Ansichten vor. Die Einen wollen das Sherman Gesetz unverändert beibehalten haben, mögen Andere opponieren. Als Grund geben sie an, daß jeder General-Anwalt das Sherman Gesetz anders auslegt und dadurch Ungleichheit in der Sinn des Gesetzes entsteht. Als geeignetes Mittel wird eine Kommission von Experten empfohlen, die permanent angelegt wird und zu entscheiden hat, was gegen die Truffgesetz verstoßen ist und was nicht, zu welchem Befugnis der auch weitgehende Vollmacht erteilt werden. Das unterscheidet sich von Anderen, die ebenfalls eine Handelskommission empfehlen, aber fordern, daß dieser Kommission Geleit gegeben soll, was erlaubt ist und was verboten. Uns will es scheinen, daß der erste Vorschlag am gerathensten ist, weil er sowohl alle Erwartungen erfüllt hat. Unbeträchtlich ist, daß bislang alle General-Anwälte Befugnisse wegen Unterdrückung der Konkurrenz aufgenommen haben; es ist daher eine bloße und durch die Erfahrung unberechnete Annahme, daß es in Zukunft nicht geschehen wird. Ferner ist es Tatsache, daß in der letzten Zeit alle von der Regierung anhängig gemachten Prozesse günstig für diese gerichtet haben. Auch in diesem Falle ist nicht ersichtlich, warum es sich in Zukunft nicht anders verhalten sollte. Nicht minder ist feststehend, daß die Gerichte unter der jetzigen Führung des Gesetzes allen Truffs beistimmen können, was nicht möglich ist, wenn das Gesetz vorliegt, was erlaubt ist und was nicht, denn es ist klar, daß der Gesetzgeber nicht alle möglichen Formen, hinter welchen der Truff sich versteckt, voraussehen kann. Unbeträchtlich ist auch, daß die Geschäftswelt durch die vielen gerichtlichen Entscheidungen Kenntnis erlangt hat, was als monopolistisch zu betrachten ist und was nicht. In Wirklichkeit hat sie es immer gewünscht, bloß auf eine Richtschnur des Gesetzes geteilt. Schließlich kann jede Rüge im Gesetz, welche durch die gerichtlichen Entscheidungen zur Beobachtung angeleitet, ausgefüllt werden. In solchen Fällen wird der Gesetzgeber mit feststehenden Thatsachen konfrontiert, anstatt mit bloßen Mutmaßungen, die niemals zu einem wirksamen und praktischen Gesetz führen können.

Die Unruhen in Italien.
Vollständig wie die unteren Bevölkerungsschichten sind auch die unteren Bevölkerungsschichten Italiens. Doch besteht zwischen diesen beiden Erscheinungen kein innerer Zusammenhang. Die Ausbrüche aus dem Boden sind die Wirkungen natürlicher Verhältnisse, das Aufwachen der Volkselemente ist die Folge einer schlechten Regierung. Italien ist ein Klassenland. In Folge dessen sind die Massen in beständiger Unruhe. Befragt das Land aus einer konstitutionellen Regierungsform, so befindet sich die Klasse der Gesetzgebung in Händen der kapitalistischen Klassen. Die Verhältnisse erinnern stark an Mexiko. Wie dort ist in Italien alles geschehen, um die Kapitalentwicklung zu fördern, die ja auch nötig war, um eine wirtschaftliche Hebung zu bewerkstelligen. Allein in dem einen, wie in dem anderen Falle steht der Ertrag der nationalen Arbeiten den bevorzugten Klassen zu und die unteren Schichten leben im größten Elend. Das gilt speziell vom Bauernstand. Durch den Großgrundbesitz auf einen kleinen Bodenraum beschränkt, kann die Landesbevölkerung sich nicht ernähren und es ist keine Ueberzeugung, daß die Lebensverhältnisse ebenso schlimm sind, wie in Rußland. Alles, was die Bauern taufen müssen, ist mit hohen Zöllen belastet. Dazu gehört auch das Salz und das Feuerungs-Material und so groß ist die Armut, daß die Bauern, um Holz und Kohlen zu sparen, das einzige Nahrungsmittel, das ihnen erreichbar ist, den Mais auf die ganze Woche abkochen und wegen des hohen Preises nicht einmal genug Salz davon verwenden können, um das Essen vor dem Schimmel zu bewahren. Die naturgemäße Folge sind Seuchen der schlimmsten Art. Den Fabrikarbeitern geht es nicht viel besser. Die Löhne sind gering und die hohen Zölle verhindern alles, was zum Leben notwendig ist. Dabei fehlt es noch an allen sozialen Verbesserungen. Es fehlt jede Unterstützung in Krankheitsfällen

und es wird nichts gethan, um diese selbst in den gesundheitsgefährlichsten Betrieben zu verhüten. Hand in Hand geht die tiefste geistige Unmündigkeit. Fast die gesamte Bevölkerung des flachen Landes und die Mehrzahl der Bewohner in den kleinen Städten sind des Lesens und Schreibens unkundig. Im Lichte dieser Thatsachen können die Nachrichten über die Volkserhebung nicht überraschen. Durch die Noth verzweifelt, ist das Volk allen Einflüsterungen der Anarchisten zugänglich und durch seine Unwissenheit außer Stande zwischen Wahrheit und Unwahrheit zu unterscheiden. Die Regierung wird jetzt gegen die Anarchisten einschreiten, aber sie erwirgt ihre eigenen Geschöpfe, denn solche bössartigen Menschen entstehen nicht aus sich selbst; sie sind das Produkt der ökonomischen Verhältnisse, welche die Regierung bildet.

Das der Regierung diese Sachlage unbefriedigend wäre, muß als ausgeschlossen gelten. Ein untrügliches Zeichen einer unbefriedigten Regierung ist die starke Abwanderung. Zu Hunderttausenden verlassen die Italiener jährlich ihr Land. Trotzdem hielt die Regierung sich nicht verpflichtet, den Ursachen dieser Abwanderung nachzuforschen und sie abzumägen, und das Parlament verhielt sich absolut unthätig. Das lenkt die Aufmerksamkeit noch auf ein anderes Uebel, unter welchem auch andere Länder leiden und das ist die parlamentarische oder die rein konstitutionelle Regierungsform, welche die Exekutive zu einem bloßen Verwaltungsapparat herabdrückt und die ganze Regierungsgewalt in die Hände des Parlamentes legt. Wie aber Parlamente regieren, ist zur Genüge bekannt. Die Vertreter der besiegten Klassen vereinigen sich zur Bekämpfung der Besiegten. Die Exekutive mag es nicht, zum Schutze der Besiegten einschreiten, weil sie dadurch in einen Krieg mit der besiegten Klasse geriete und diese würde, weil sie mächtiger ist, noch schneller den Thron stürzen, wenn dieser ihr nicht gestattet, das Volk zu bestrafen. Hierzu kommt noch, daß in Italien kein allgemeines Stimmrecht besteht. Stimmen kann nur derjenige, der lesen und schreiben kann und zwar nicht direkt Steuern zahlt. Damit ist erklärt, warum der Schulunterricht vollständig vernachlässigt wird und Volksmassen, die nicht einmal genug zu essen haben, können es nicht zu einem feinerpflichtigen Einkommen bringen, was aber nicht verhindert, daß ihnen mit indirekten Steuern alles Blut im Leibe abgezogen wird.

Bei dieser politischen Entzweiung, der sich daraus ergebenden ökonomischen Mißere und der geistlichen Unterdrückung aller Volksbildung, kann es nicht überraschen, daß das Volk sich gelegentlich in ihrerischen Willkür erhebt und seiner Wut gegen Alles fröhlich, was irgendwie mit staatlichen Einrichtungen im Zusammenhang steht. Mit Solobaten wird dieser Zustand unterdrückt werden, wie so viele andere Erhebungen, aber mit gewohnter Verblendung wird nichts geschehen, um die Ursachen der Empörung zu mildern. Der Vulkan, den man sich, ist ausgebrochen, er wird sich aber wieder beruhigen. Man vermag jedoch das Gesetz von dem progressiven Wachsen der Volksempörung und noch mehr das Gesetz der progressiven Verarmung unter einer solchen Regierung, wie sie in Italien besteht. Es kann nicht ausbleiben, daß auch der Kleinbürgerstand allmählich in die Klasse der Proletarier gerät und dann steht der Thron vor einer Volkserhebung, die keine Soldaten nicht mehr bewältigen können, weil diese den empörten Massen angeschlossen. Ueber die Hälfte der Bevölkerung ist nunmehr mit dem Revolutionismus fertig, weil es seiner Pflicht, das bestmögliche Volk zu beschützen, nicht genügt. Nur das Beharren bei dem Althergebrachten und vielleicht auch eine pietätvolle Erinnerung an die Revolution, welche die Herrschaft des einheimischen Italiens zu danken ist, wirkt noch beschwichtigend. Allein es wäre gefährlich, diese Gesichtsmonente noch weiter der bisherigen Belastungsdrücke auszuliefern. Der aus dem tiefsten Elend geborene revolutionäre Geist regt die Stützen, auf welchen die Throne stehen, fort, zumal in unserer Zeit, wann die Lehrs von dem ökonomischen Ueberleben der Könige nur Lehrs ertrotzt. Auch in Italien wird sich die Erfahrung bestätigen, daß eine Regierung, um sich zu behaupten, auf den lokalen Sinn des geklammerten Volkes angewiesen ist und daß diese Lokalität nicht durch eine einheitliche Klassenregierung, welche die ärmeren Klassen zu Boden drückt, sich erwehren läßt.

England rükt gegen amerikanische Konkurrenz in Kanada.
In der Hoffnung, einen größeren Theil des Handels zwischen Kanada und den Ver. Staaten auf England ablenken zu können, haben britische Handels-Interessen eine energische Kampagne begonnen. In erster Reihe handelt es sich darum, canadische Importeure, die ihre Kaufkraft jetzt amerikanischen Fabrikanten anwenden, für die britische Industrie zu gewinnen, und aus diesem Zweck soll demnächst ein aus Londoner Geschäfts-Vertretern zusammengesetztes Komitee nach Kanada geschickt werden, um dort die nötige Fühlung zu suchen.

Die Hebung und Bergung von Schiffen ist durch den Untergang des Passagierdampfers „Empress of Ireland“ infolge der Kollision mit dem Kohlenbagger „Storstad“ auf dem St. Lorenz Strom wieder einmal in den Vordergrund des Interesses gerückt. Die Anwesenden der Bergung der Leichen und es erscheint als Gebot der Menschlichkeit, daß die Leichen der über 1000 Entzweierten, von denen nur eine verhältnismäßig geringe Anzahl identifiziert worden und beigesetzt ist, ihrem letzten Ruhestätte und in der üblichen Weise, sei es nun im Schoß der Mutter Erde oder durch Feuer beigesetzt werden. Tausende von Leichen, die durch die Bergung der Leichen betraut werden, doch die nötige Ausrüstung und das Personal dazu wird erst aus England herbeigeschickt. Die traurige Arbeit der Taucher wird nach und nach durch die Leichen, daß das Schiff ganz auf der Seite liegt und es schwierig sein wird, in alle Räume zu gelangen. Viele der Passagiere wurden erst durch das eindringende Wasser aus dem Schlafe geschreckt, oder wenigstens noch von den Flüssen in ihren Kabinen oder sonstigen Schlafräumen überfallen und festgehalten. An ein Entkommen war gegen solche gewaltige Strömungen nicht zu denken, und sie ertranken in den Wässern. Bei diesen Bewegungen im Inneren des Dampfers mit seinen verzweigten Gängen müssen die Taucher auch sehr vorsichtig sein, weil irgend ein scharfes Stück Metall, Glas oder selbst Holz leicht die Schläuche durchdringen kann, durch die ihnen die Luft zum Atmen zugeführt wird; ja selbst eine scharfe Spannung um eine Schelle oder Kante mag ihnen die Luftzufuhr abschneiden.

Die Hebung und Bergung von Schiffen ist durch den Untergang des Passagierdampfers „Empress of Ireland“ infolge der Kollision mit dem Kohlenbagger „Storstad“ auf dem St. Lorenz Strom wieder einmal in den Vordergrund des Interesses gerückt. Die Anwesenden der Bergung der Leichen und es erscheint als Gebot der Menschlichkeit, daß die Leichen der über 1000 Entzweierten, von denen nur eine verhältnismäßig geringe Anzahl identifiziert worden und beigesetzt ist, ihrem letzten Ruhestätte und in der üblichen Weise, sei es nun im Schoß der Mutter Erde oder durch Feuer beigesetzt werden. Tausende von Leichen, die durch die Bergung der Leichen betraut werden, doch die nötige Ausrüstung und das Personal dazu wird erst aus England herbeigeschickt. Die traurige Arbeit der Taucher wird nach und nach durch die Leichen, daß das Schiff ganz auf der Seite liegt und es schwierig sein wird, in alle Räume zu gelangen. Viele der Passagiere wurden erst durch das eindringende Wasser aus dem Schlafe geschreckt, oder wenigstens noch von den Flüssen in ihren Kabinen oder sonstigen Schlafräumen überfallen und festgehalten. An ein Entkommen war gegen solche gewaltige Strömungen nicht zu denken, und sie ertranken in den Wässern. Bei diesen Bewegungen im Inneren des Dampfers mit seinen verzweigten Gängen müssen die Taucher auch sehr vorsichtig sein, weil irgend ein scharfes Stück Metall, Glas oder selbst Holz leicht die Schläuche durchdringen kann, durch die ihnen die Luft zum Atmen zugeführt wird; ja selbst eine scharfe Spannung um eine Schelle oder Kante mag ihnen die Luftzufuhr abschneiden.

Die Hebung und Bergung von Schiffen ist durch den Untergang des Passagierdampfers „Empress of Ireland“ infolge der Kollision mit dem Kohlenbagger „Storstad“ auf dem St. Lorenz Strom wieder einmal in den Vordergrund des Interesses gerückt. Die Anwesenden der Bergung der Leichen und es erscheint als Gebot der Menschlichkeit, daß die Leichen der über 1000 Entzweierten, von denen nur eine verhältnismäßig geringe Anzahl identifiziert worden und beigesetzt ist, ihrem letzten Ruhestätte und in der üblichen Weise, sei es nun im Schoß der Mutter Erde oder durch Feuer beigesetzt werden. Tausende von Leichen, die durch die Bergung der Leichen betraut werden, doch die nötige Ausrüstung und das Personal dazu wird erst aus England herbeigeschickt. Die traurige Arbeit der Taucher wird nach und nach durch die Leichen, daß das Schiff ganz auf der Seite liegt und es schwierig sein wird, in alle Räume zu gelangen. Viele der Passagiere wurden erst durch das eindringende Wasser aus dem Schlafe geschreckt, oder wenigstens noch von den Flüssen in ihren Kabinen oder sonstigen Schlafräumen überfallen und festgehalten. An ein Entkommen war gegen solche gewaltige Strömungen nicht zu denken, und sie ertranken in den Wässern. Bei diesen Bewegungen im Inneren des Dampfers mit seinen verzweigten Gängen müssen die Taucher auch sehr vorsichtig sein, weil irgend ein scharfes Stück Metall, Glas oder selbst Holz leicht die Schläuche durchdringen kann, durch die ihnen die Luft zum Atmen zugeführt wird; ja selbst eine scharfe Spannung um eine Schelle oder Kante mag ihnen die Luftzufuhr abschneiden.

Die Hebung und Bergung von Schiffen ist durch den Untergang des Passagierdampfers „Empress of Ireland“ infolge der Kollision mit dem Kohlenbagger „Storstad“ auf dem St. Lorenz Strom wieder einmal in den Vordergrund des Interesses gerückt. Die Anwesenden der Bergung der Leichen und es erscheint als Gebot der Menschlichkeit, daß die Leichen der über 1000 Entzweierten, von denen nur eine verhältnismäßig geringe Anzahl identifiziert worden und beigesetzt ist, ihrem letzten Ruhestätte und in der üblichen Weise, sei es nun im Schoß der Mutter Erde oder durch Feuer beigesetzt werden. Tausende von Leichen, die durch die Bergung der Leichen betraut werden, doch die nötige Ausrüstung und das Personal dazu wird erst aus England herbeigeschickt. Die traurige Arbeit der Taucher wird nach und nach durch die Leichen, daß das Schiff ganz auf der Seite liegt und es schwierig sein wird, in alle Räume zu gelangen. Viele der Passagiere wurden erst durch das eindringende Wasser aus dem Schlafe geschreckt, oder wenigstens noch von den Flüssen in ihren Kabinen oder sonstigen Schlafräumen überfallen und festgehalten. An ein Entkommen war gegen solche gewaltige Strömungen nicht zu denken, und sie ertranken in den Wässern. Bei diesen Bewegungen im Inneren des Dampfers mit seinen verzweigten Gängen müssen die Taucher auch sehr vorsichtig sein, weil irgend ein scharfes Stück Metall, Glas oder selbst Holz leicht die Schläuche durchdringen kann, durch die ihnen die Luft zum Atmen zugeführt wird; ja selbst eine scharfe Spannung um eine Schelle oder Kante mag ihnen die Luftzufuhr abschneiden.

Die Hebung und Bergung von Schiffen ist durch den Untergang des Passagierdampfers „Empress of Ireland“ infolge der Kollision mit dem Kohlenbagger „Storstad“ auf dem St. Lorenz Strom wieder einmal in den Vordergrund des Interesses gerückt. Die Anwesenden der Bergung der Leichen und es erscheint als Gebot der Menschlichkeit, daß die Leichen der über 1000 Entzweierten, von denen nur eine verhältnismäßig geringe Anzahl identifiziert worden und beigesetzt ist, ihrem letzten Ruhestätte und in der üblichen Weise, sei es nun im Schoß der Mutter Erde oder durch Feuer beigesetzt werden. Tausende von Leichen, die durch die Bergung der Leichen betraut werden, doch die nötige Ausrüstung und das Personal dazu wird erst aus England herbeigeschickt. Die traurige Arbeit der Taucher wird nach und nach durch die Leichen, daß das Schiff ganz auf der Seite liegt und es schwierig sein wird, in alle Räume zu gelangen. Viele der Passagiere wurden erst durch das eindringende Wasser aus dem Schlafe geschreckt, oder wenigstens noch von den Flüssen in ihren Kabinen oder sonstigen Schlafräumen überfallen und festgehalten. An ein Entkommen war gegen solche gewaltige Strömungen nicht zu denken, und sie ertranken in den Wässern. Bei diesen Bewegungen im Inneren des Dampfers mit seinen verzweigten Gängen müssen die Taucher auch sehr vorsichtig sein, weil irgend ein scharfes Stück Metall, Glas oder selbst Holz leicht die Schläuche durchdringen kann, durch die ihnen die Luft zum Atmen zugeführt wird; ja selbst eine scharfe Spannung um eine Schelle oder Kante mag ihnen die Luftzufuhr abschneiden.

der Pumpen von den Bergungsfahrzeugen in die Schiffsräume und verhilft so das Raubdringen der äußeren Wassermassen in die sich allmählich leerenden Räume. Es bedarf noch kaum der Erwähnung, daß die Durchführung der hier geschilderten Maßnahmen nur bei gutem Wetter möglich ist; während der Herbststürme und bei Eisangang müssen die Arbeiten oft wochenlang stillliegen, nicht selten sogar wiederholt von neuem begonnen werden.

Die Bergungs-Gesellschaften bedienen sich zur Hebung verunglückter Schiffe besonderer Fahrzeuge, sogenannter Prähme, die eine beträchtliche Tragkraft und äußerst leistungsfähige Pumpenanlagen besitzen. Die Prähme sind aus Stahl gebaut, durch Längs- und Querschotten in wasserdichte Abteilungen gegliedert, mit starken Winden, Kränen und Flaschenzügen ausgestattet und durch den flachen Boden von geringem Tiefgang. In ihrer mittleren Längsachse führen vom Boden bis zum Deck wasserdichte Schächte, Rollen genannt, hindurch die zum Hinunterlassen und an Bord Nehmen von Trossen und Ketten dienen. Die einzelnen wasserdichten Abteilungen der Prähme können durch die Pumpen beliebig mit Wasser gefüllt und entleert werden, so daß man die Prähme je nach Bedarf senken und heben kann. Beim Beginn der Arbeit werden sie mit Hilfe von Schleppdampfern zu beiden Seiten des am Grunde liegenden Schiffes verankert. Bei dem eigentlichen Hebungsgang haben die Ingenieure ihre Aufmerksamkeit vor allem darauf zu richten, daß das Braod beim plötzlichen Aufsteigen im Gleichgewicht bleibt, da es sonst tendiert, von neuem sinken und dabei meistens in eine schlechtere Lage gerät als vorher. Bevor daher die Pumpen in Tätigkeit treten, muß man von den Masthaken nach beiden Hebebrämen führen und diese leicht erakt bedienen, damit beim Aufsteigen die Trossen gleichmäßig gespannt bleiben.

Die Hebung und Bergung von Schiffen ist durch den Untergang des Passagierdampfers „Empress of Ireland“ infolge der Kollision mit dem Kohlenbagger „Storstad“ auf dem St. Lorenz Strom wieder einmal in den Vordergrund des Interesses gerückt. Die Anwesenden der Bergung der Leichen und es erscheint als Gebot der Menschlichkeit, daß die Leichen der über 1000 Entzweierten, von denen nur eine verhältnismäßig geringe Anzahl identifiziert worden und beigesetzt ist, ihrem letzten Ruhestätte und in der üblichen Weise, sei es nun im Schoß der Mutter Erde oder durch Feuer beigesetzt werden. Tausende von Leichen, die durch die Bergung der Leichen betraut werden, doch die nötige Ausrüstung und das Personal dazu wird erst aus England herbeigeschickt. Die traurige Arbeit der Taucher wird nach und nach durch die Leichen, daß das Schiff ganz auf der Seite liegt und es schwierig sein wird, in alle Räume zu gelangen. Viele der Passagiere wurden erst durch das eindringende Wasser aus dem Schlafe geschreckt, oder wenigstens noch von den Flüssen in ihren Kabinen oder sonstigen Schlafräumen überfallen und festgehalten. An ein Entkommen war gegen solche gewaltige Strömungen nicht zu denken, und sie ertranken in den Wässern. Bei diesen Bewegungen im Inneren des Dampfers mit seinen verzweigten Gängen müssen die Taucher auch sehr vorsichtig sein, weil irgend ein scharfes Stück Metall, Glas oder selbst Holz leicht die Schläuche durchdringen kann, durch die ihnen die Luft zum Atmen zugeführt wird; ja selbst eine scharfe Spannung um eine Schelle oder Kante mag ihnen die Luftzufuhr abschneiden.

Die Hebung und Bergung von Schiffen ist durch den Untergang des Passagierdampfers „Empress of Ireland“ infolge der Kollision mit dem Kohlenbagger „Storstad“ auf dem St. Lorenz Strom wieder einmal in den Vordergrund des Interesses gerückt. Die Anwesenden der Bergung der Leichen und es erscheint als Gebot der Menschlichkeit, daß die Leichen der über 1000 Entzweierten, von denen nur eine verhältnismäßig geringe Anzahl identifiziert worden und beigesetzt ist, ihrem letzten Ruhestätte und in der üblichen Weise, sei es nun im Schoß der Mutter Erde oder durch Feuer beigesetzt werden. Tausende von Leichen, die durch die Bergung der Leichen betraut werden, doch die nötige Ausrüstung und das Personal dazu wird erst aus England herbeigeschickt. Die traurige Arbeit der Taucher wird nach und nach durch die Leichen, daß das Schiff ganz auf der Seite liegt und es schwierig sein wird, in alle Räume zu gelangen. Viele der Passagiere wurden erst durch das eindringende Wasser aus dem Schlafe geschreckt, oder wenigstens noch von den Flüssen in ihren Kabinen oder sonstigen Schlafräumen überfallen und festgehalten. An ein Entkommen war gegen solche gewaltige Strömungen nicht zu denken, und sie ertranken in den Wässern. Bei diesen Bewegungen im Inneren des Dampfers mit seinen verzweigten Gängen müssen die Taucher auch sehr vorsichtig sein, weil irgend ein scharfes Stück Metall, Glas oder selbst Holz leicht die Schläuche durchdringen kann, durch die ihnen die Luft zum Atmen zugeführt wird; ja selbst eine scharfe Spannung um eine Schelle oder Kante mag ihnen die Luftzufuhr abschneiden.

ein Land, wo die unheimliche „Arznei“ nicht ihren Einzug gehalten hätte. Europa ist in weitem Umfange angefallen, die Marinen verschiedener Länder sind nicht unberührt geblieben, und unser Land ist von dem Uebel in dem Maße befangen, daß nach einer Umfrage des Dr. Briabill allein in New York etwa 8000 Weiße Opiumraucher und mehr als 8000 in Chicago, trotz dem energischen Kampfe, mit dem man dieser Form der gelben Gefahr gegenübertritt.

Die ersten von der japanischen Regierung herausgegebenen Erlasse betrafen kurz und bündig die Opiumraucher mit dem Tode. Heute sind die Gesetze etwas milder, denn die Opiumraucher werden nur noch mit Zuchthausstrafe belegt. Dagegen ist der Schmutzhandel mit Opium mit hohen Geld- und Freiheitsstrafen bestraft, das kein Schiffsführer es wagen mochte, das verbotene Produkt an Bord zu nehmen. Aber damit nicht genug.

Die Hebung und Bergung von Schiffen ist durch den Untergang des Passagierdampfers „Empress of Ireland“ infolge der Kollision mit dem Kohlenbagger „Storstad“ auf dem St. Lorenz Strom wieder einmal in den Vordergrund des Interesses gerückt. Die Anwesenden der Bergung der Leichen und es erscheint als Gebot der Menschlichkeit, daß die Leichen der über 1000 Entzweierten, von denen nur eine verhältnismäßig geringe Anzahl identifiziert worden und beigesetzt ist, ihrem letzten Ruhestätte und in der üblichen Weise, sei es nun im Schoß der Mutter Erde oder durch Feuer beigesetzt werden. Tausende von Leichen, die durch die Bergung der Leichen betraut werden, doch die nötige Ausrüstung und das Personal dazu wird erst aus England herbeigeschickt. Die traurige Arbeit der Taucher wird nach und nach durch die Leichen, daß das Schiff ganz auf der Seite liegt und es schwierig sein wird, in alle Räume zu gelangen. Viele der Passagiere wurden erst durch das eindringende Wasser aus dem Schlafe geschreckt, oder wenigstens noch von den Flüssen in ihren Kabinen oder sonstigen Schlafräumen überfallen und festgehalten. An ein Entkommen war gegen solche gewaltige Strömungen nicht zu denken, und sie ertranken in den Wässern. Bei diesen Bewegungen im Inneren des Dampfers mit seinen verzweigten Gängen müssen die Taucher auch sehr vorsichtig sein, weil irgend ein scharfes Stück Metall, Glas oder selbst Holz leicht die Schläuche durchdringen kann, durch die ihnen die Luft zum Atmen zugeführt wird; ja selbst eine scharfe Spannung um eine Schelle oder Kante mag ihnen die Luftzufuhr abschneiden.

Die Hebung und Bergung von Schiffen ist durch den Untergang des Passagierdampfers „Empress of Ireland“ infolge der Kollision mit dem Kohlenbagger „Storstad“ auf dem St. Lorenz Strom wieder einmal in den Vordergrund des Interesses gerückt. Die Anwesenden der Bergung der Leichen und es erscheint als Gebot der Menschlichkeit, daß die Leichen der über 1000 Entzweierten, von denen nur eine verhältnismäßig geringe Anzahl identifiziert worden und beigesetzt ist, ihrem letzten Ruhestätte und in der üblichen Weise, sei es nun im Schoß der Mutter Erde oder durch Feuer beigesetzt werden. Tausende von Leichen, die durch die Bergung der Leichen betraut werden, doch die nötige Ausrüstung und das Personal dazu wird erst aus England herbeigeschickt. Die traurige Arbeit der Taucher wird nach und nach durch die Leichen, daß das Schiff ganz auf der Seite liegt und es schwierig sein wird, in alle Räume zu gelangen. Viele der Passagiere wurden erst durch das eindringende Wasser aus dem Schlafe geschreckt, oder wenigstens noch von den Flüssen in ihren Kabinen oder sonstigen Schlafräumen überfallen und festgehalten. An ein Entkommen war gegen solche gewaltige Strömungen nicht zu denken, und sie ertranken in den Wässern. Bei diesen Bewegungen im Inneren des Dampfers mit seinen verzweigten Gängen müssen die Taucher auch sehr vorsichtig sein, weil irgend ein scharfes Stück Metall, Glas oder selbst Holz leicht die Schläuche durchdringen kann, durch die ihnen die Luft zum Atmen zugeführt wird; ja selbst eine scharfe Spannung um eine Schelle oder Kante mag ihnen die Luftzufuhr abschneiden.

der Pumpen von den Bergungsfahrzeugen in die Schiffsräume und verhilft so das Raubdringen der äußeren Wassermassen in die sich allmählich leerenden Räume. Es bedarf noch kaum der Erwähnung, daß die Durchführung der hier geschilderten Maßnahmen nur bei gutem Wetter möglich ist; während der Herbststürme und bei Eisangang müssen die Arbeiten oft wochenlang stillliegen, nicht selten sogar wiederholt von neuem begonnen werden.

Die Bergungs-Gesellschaften bedienen sich zur Hebung verunglückter Schiffe besonderer Fahrzeuge, sogenannter Prähme, die eine beträchtliche Tragkraft und äußerst leistungsfähige Pumpenanlagen besitzen. Die Prähme sind aus Stahl gebaut, durch Längs- und Querschotten in wasserdichte Abteilungen gegliedert, mit starken Winden, Kränen und Flaschenzügen ausgestattet und durch den flachen Boden von geringem Tiefgang. In ihrer mittleren Längsachse führen vom Boden bis zum Deck wasserdichte Schächte, Rollen genannt, hindurch die zum Hinunterlassen und an Bord Nehmen von Trossen und Ketten dienen. Die einzelnen wasserdichten Abteilungen der Prähme können durch die Pumpen beliebig mit Wasser gefüllt und entleert werden, so daß man die Prähme je nach Bedarf senken und heben kann. Beim Beginn der Arbeit werden sie mit Hilfe von Schleppdampfern zu beiden Seiten des am Grunde liegenden Schiffes verankert. Bei dem eigentlichen Hebungsgang haben die Ingenieure ihre Aufmerksamkeit vor allem darauf zu richten, daß das Braod beim plötzlichen Aufsteigen im Gleichgewicht bleibt, da es sonst tendiert, von neuem sinken und dabei meistens in eine schlechtere Lage gerät als vorher. Bevor daher die Pumpen in Tätigkeit treten, muß man von den Masthaken nach beiden Hebebrämen führen und diese leicht erakt bedienen, damit beim Aufsteigen die Trossen gleichmäßig gespannt bleiben.

Die Hebung und Bergung von Schiffen ist durch den Untergang des Passagierdampfers „Empress of Ireland“ infolge der Kollision mit dem Kohlenbagger „Storstad“ auf dem St. Lorenz Strom wieder einmal in den Vordergrund des Interesses gerückt. Die Anwesenden der Bergung der Leichen und es erscheint als Gebot der Menschlichkeit, daß die Leichen der über 1000 Entzweierten, von denen nur eine verhältnismäßig geringe Anzahl identifiziert worden und beigesetzt ist, ihrem letzten Ruhestätte und in der üblichen Weise, sei es nun im Schoß der Mutter Erde oder durch Feuer beigesetzt werden. Tausende von Leichen, die durch die Bergung der Leichen betraut werden, doch die nötige Ausrüstung und das Personal dazu wird erst aus England herbeigeschickt. Die traurige Arbeit der Taucher wird nach und nach durch die Leichen, daß das Schiff ganz auf der Seite liegt und es schwierig sein wird, in alle Räume zu gelangen. Viele der Passagiere wurden erst durch das eindringende Wasser aus dem Schlafe geschreckt, oder wenigstens noch von den Flüssen in ihren Kabinen oder sonstigen Schlafräumen überfallen und festgehalten. An ein Entkommen war gegen solche gewaltige Strömungen nicht zu denken, und sie ertranken in den Wässern. Bei diesen Bewegungen im Inneren des Dampfers mit seinen verzweigten Gängen müssen die Taucher auch sehr vorsichtig sein, weil irgend ein scharfes Stück Metall, Glas oder selbst Holz leicht die Schläuche durchdringen kann, durch die ihnen die Luft zum Atmen zugeführt wird; ja selbst eine scharfe Spannung um eine Schelle oder Kante mag ihnen die Luftzufuhr abschneiden.

Die Hebung und Bergung von Schiffen ist durch den Untergang des Passagierdampfers „Empress of Ireland“ infolge der Kollision mit dem Kohlenbagger „Storstad“ auf dem St. Lorenz Strom wieder einmal in den Vordergrund des Interesses gerückt. Die Anwesenden der Bergung der Leichen und es erscheint als Gebot der Menschlichkeit, daß die Leichen der über 1000 Entzweierten, von denen nur eine verhältnismäßig geringe Anzahl identifiziert worden und beigesetzt ist, ihrem letzten Ruhestätte und in der üblichen Weise, sei es nun im Schoß der Mutter Erde oder durch Feuer beigesetzt werden. Tausende von Leichen, die durch die Bergung der Leichen betraut werden, doch die nötige Ausrüstung und das Personal dazu wird erst aus England herbeigeschickt. Die traurige Arbeit der Taucher wird nach und nach durch die Leichen, daß das Schiff ganz auf der Seite liegt und es schwierig sein wird, in alle Räume zu gelangen. Viele der Passagiere wurden erst durch das eindringende Wasser aus dem Schlafe geschreckt, oder wenigstens noch von den Flüssen in ihren Kabinen oder sonstigen Schlafräumen überfallen und festgehalten. An ein Entkommen war gegen solche gewaltige Strömungen nicht zu denken, und sie ertranken in den Wässern. Bei diesen Bewegungen im Inneren des Dampfers mit seinen verzweigten Gängen müssen die Taucher auch sehr vorsichtig sein, weil irgend ein scharfes Stück Metall, Glas oder selbst Holz leicht die Schläuche durchdringen kann, durch die ihnen die Luft zum Atmen zugeführt wird; ja selbst eine scharfe Spannung um eine Schelle oder Kante mag ihnen die Luftzufuhr abschneiden.

Wie man in Japan das Opium bekämpft.

Am das Jahr 1853 konstatierten die europäischen Mächte mit Bedauern, daß die verhängnisvolle Gewohnheit des Opiumrauchens nicht nur auf das Reich der Mitte beschränkt blieb, sondern auch England erobert hätte, wo die Chinesen, die beim Rauchen der Schiffsabgase verbannt wurden, die Saugung eingeführt hatten. Heute sind wir längst darüber hinaus. Heute ist hoch gegenwärtig kann noch