Tägliches
Cincinnatier Volksblatt

Briefe an das „Volksblatt" sind zu adressiren:
Cincinnatier Volksblatt, Box 226,
Cincinnati, Ohio.

Haupt-Office:
No. 127 Ost Siebente Straße.
Cincinnati, Ohio.
Geschäfts-Departement.....Telephon Canal 2024
Redaktion.....Canal 2045

Zweig-Offices:
Covington, Ky., Peoples Sav. Ban' & Trust Co.-Gebäude, 7 West 6. Str.—Tel. South 3254.
Newport, Ky., 339 York Str.—Tel. South 2401.
Hamilton, 449 S. 5. Str.—Tel. Bell 476-R.

Oestlicher und westlicher Vertreter:
Howard C. Story
New York — 1106 Fifth Avenue.
Chicago — 604 Peoples Gas Building.
Philadelphia — 924 Arch Straße.

Montag, den 21. August 1916.

Nicht weniger als 200,000 Mann, Engländer und Franzosen, standen den Deutschen an der Somme gegenüber, vermochten aber nichts auszurichten. Die Alliirten werden bald einsehen müssen, daß ihre Absicht, Nord-Frankreich und Belgien zurückzuerobern, hoffnungslos ist.

Charlie Schwab überschwemmt noch immer die Zeitungen mit Protesten gegen die Errichtung eines Regierungsbetriebs für die Herstellung von Panzerplatten. Unsere Hoffnung ist, daß die Regierung darin weiter gehen und alles Kriegsmaterial selber herstellen wird. Bei den Preisen, welche sie jetzt bezahlen muß, ist sie im Stande, den Arbeitern bedeutend mehr zu bieten, als sie in Charlie Schwabs Fabriken erhalten. Des Weiteren ist sehr deutlich erwiesen worden, daß die privaten Betriebe in Kriegsmaterial Kriegen förderlich sind, jedenfalls sie in die Länge ziehen. Würde jetzt alles Kriegsmaterial in Regierungsfabriken angefertigt, so wäre keine Möglichkeit vorhanden gewesen, solche Unmengen davon nach Europa zu schicken, denn Regierungen dürfen kein Kriegsmaterial in Kriegszeiten liefern und dann ist es auch ausgeschlossen, daß sie darin Handel treiben.

Es ist jetzt über allem Zweifel feststehend, daß die Alliirten sammt und sonders wieder beim Stellungskrieg angelangt sind und wieder um Gräben und Dörfer kämpfen, womit nichts erreicht wird, als fürchterliche Menschenverluste. Wir glauben nicht, daß sie das sie aufreibende Spiel noch sehr lange fortsetzen werden. Des Weiteren kann man mit der bestimmten Thatsache rechnen — es ist das sogar feststehend —, daß die Deutschen eine große Trumpfkarte mit ihren bedeutenden Reserven haben. Alle Berichte von neutralen Korrespondenten stimmen in der Verwunderung überein, daß man in den deutschen Städten noch so viele Soldaten und uneingekleidete junge Männer sieht. Selbstverständlich wird man diese auch zu mDienst heranziehen und das wird geschehen, wenn die deutsche Heeresleitung die Zeit für gekommen glaubt, den letzten vernichtenden Schlag gegen die gründlich zermürbten Gegner zu führen.

Die englische Regierung hegt noch immer die Hoffnung, daß sie Wilson dazu bewegen könne, Deutschland den Krieg zu erklären und zwei Millionen Soldaten nach Flandern zu schicken. Zu diesem Behufe ist die Hetze eingeleitet worden, daß die deutschen Unterseeboote sich nicht an die unserer Regierung zugestandenen Vorschriften halten. Fürs Erste ist das nicht wahr. Wenn die deutschen U-Boote frei schalten könnten, würden sie noch gründlicher unter den alliirten Handelsschiffen aufräumen, als das jetzt schon der Fall ist. Des Weiteren sind auch die Herren Engländer über die jetzt in unserem Lande herrschende Stimmung schlecht unterrichtet. Die Beraubung der Post, die schwarze Liste, die Unterdrückung des Handels und die offenkundige Absicht, unseren Außenhandel auch nach dem Kriege nicht aufkommen zu lassen, haben selbst bei unseren Probriten die Einsicht erzwungen, daß die Engländer nicht unsere Freunde, sondern unsere Feinde sind.

Was der Staats-Auditor von Ohio über die Verwaltung der Kanäle sagt, wird Niemand überraschen. Der Kanal, der eine wichtige Handelsader sein sollte, ist den Kapitalisten überlassen worden, die ihn für ihre privaten Zwecke ausbeuten und nichts für die großen Vortheile, die sie genießen, bezahlen, so daß die Steuerzahler alljährlich einen Fehlbetrag, der in die Millionen geht, zu decken haben. Den Beamten läßt sich kein Vorwurf machen. Diese sind an die Gesetze gebunden, welche die Legislatur erläßt und wenn es auch hierin letzterer Zeit etwas besser geworden sein mag, ist zur Genüge bekannt, daß die Gesetzgebungen von Ohio mit Vorliebe kapitalistische Interessen berücksichtigt haben. Da trotz der vielen Versuche der Kanal noch nicht gestohlen worden ist, wäre es an der Zeit, daß die geeigneten Anstalten getroffen werden, um ihn seinem ursprünglichen Zwecke, der Herstellung einer Wasserstraße von den großen Seen nach dem Ohio, eventuell dem mexikanischen Meerbusen zuzuführen.

Die probritischen Zeitungen bemängeln Mackensens Erklärung gegenüber einem amerikanischen Zeitungskorrespondenten, daß in diesem Kriege außer Hindenburg noch Niemand Gelegenheit gehabt habe, militärisches Genie zu bekunden; Organisation und nicht Genie sei das Merkmal des jetzigen Krieges. Warum diese Bemerkung beanstandet wird, ist leicht genug zu verstehen. In den organisatorischen Kräften sind die Deutschen ihren Gegnern weit überlegen und es ist ihnen unmöglich, diesen Nachtheil auszugleichen. Die Deutschen haben einen militärischen Apparat geschaffen, der bis auf den letzten Punkt richtig arbeitet. Jeder, sogar der Mann in Reih und Glied, weiß genau, was er zu thun hat und es ist darauf gesehen worden, daß jeder seine ihm zugewiesene Aufgabe gründlich besorgt. Die deutschen Offiziere vollends verfügen über eine militärische Ausbildung, vor welcher die Alliirten ganz rathlos stehen, weil sie diesen wichtigsten Theil des Heeresdienstes so völlig vernachlässigt haben. An Stelle des napoleonischen Genies ist das organisatorische Genie getreten. Die Strategie, die früher alles entschied, ist vor der Taktik, die viel Fleiß und Arbeit erfordert, zurückgetreten. Wir stimmen der probritischen Presse nur in dem einen Punkte bei, daß Mackensen sich selbst unterschätzt, wenn er der Genialität jeden Spielraum in diesem Kriege abspricht, denn was Mackensen geleistet hat, war sicherlich nicht gewöhnliche Tagearbeit, wenn er auch nicht strategisch, sondern überwiegend taktisch gearbeitet hat.

Die Streitfrage.

Zwischen den Bahngesellschaften und ihren Angestellten handelt es sich um die Frage, ob Schiedsgerichte schlichtend eingreifen sollen oder nicht. Die Ersteren fordern Schiedsgerichte, die Letzteren lehnen sie ab. Damit bliebe zu untersuchen, welche Seite die richtige Stellung einnimmt. Auf den ersten Blick schon müßte die Einsicht vorwalten, daß eine Schlichtung durch ein Tribunal nicht blos eine berechtigte, sondern auch eine unabweisbare Forderung ist. Was die Arbeitnehmer dagegen sagen, macht ihren Standpunkt nicht überzeugender. Ihre Behauptung geht dahin, daß sie mit Schiedsgerichten immer sehr schlecht gefahren sind. Diese Ansicht kann nur aus der Annahme hervorgehen, daß der verlierenden Partei immer Unrecht geschieht. Wenn das der richtige Maßstab ist, so müßte man überhaupt alle Gerichte abschaffen, weil nicht beide Parteien obsiegen können. Ein solches Verlangen wäre natürlich unsinnig. Das gleiche läßt sich von den Gegnern der Schiedsgerichte sagen.

Dann sind es auch Gründe von höchster grundsätzlicher Bedeutung, die für Schiedsgerichte sprechen. Ohne solche Gerichte werden Lohnfragen nicht nach Recht und Vernunft, sondern durch Gewalt entschieden. Bald ist es der Arbeitgeber, der seine zeitweilige Macht auszunützen versucht, indem er die Löhne herabdrückt, bald ist es der Arbeitnehmer, der unter gleichen Umständen die Löhne zu ungebührlicher Höhe hinaufzutreiben sucht. Unter solchen Verhältnissen könnte ein gänzlicher Zerfall der Industrie und ein beständiger Gesellschaftskampf nicht ausbleiben. Das Vorhandensein eines Schiedsgerichts zwingt beide Parteien, mit Hinsicht auf die gerichtliche Prüfung, sich genau zu überlegen, ob sie Forderungen stellen, welche diese Prüfung bestehen können, genau so, wie man nicht zu Gerichte geht, wenn man weiß, daß der Gegner im Recht ist. Indem die Bahngesellschaften eine schiedsgerichtliche Schlichtung verlangen, verpflichten sie sich, nicht das zu gewähren, was sie geben möchten, sondern was sie laut Entscheidung geben müssen. Es ist nicht begreiflich, wie man gerechter verfahren könnte.

Der Präsident versucht nun eine Einigung in der Weise herbeizuführen, daß der Achtstunden-Tag im Bahnbetrieb als Norm angenommen werden soll; alle aus dieser Norm sich ergebenden Aenderungen in Lohnbezügen und Arbeitsverhältnissen sollen einer Kommission zur Schlichtung überwiesen werden. Die Arbeitnehmer sind willens, auf diesen Vorschlag einzugehen; die Bahngesellschaften lehnen ihn ab. Sie legen dar, daß das die wichtigste Streitfrage ist, ob ein erfolgreicher Bahnbetrieb, der auf dem achtstündigen Arbeitstag beruht, durchführbar ist. Der Bahnverkehr geht nicht programmgemäß von Statten; es ist das unmöglich. Es treten Störungen ein, die sich nicht voraussehen lassen, durch Unwetter, durch Unfälle, durch plötzliche Anhäufung von Fracht und welcher Art diese Störungen sein mögen. Wird zur Regel gemacht, daß nicht mehr als acht Stunden gearbeitet werden darf, so müßte ein besonderes Personal in Bereitschaft gehalten werden. Das würde zum Bankerott führen oder wenn eine Strafe für Ueberzeit in Form eines über die Norm gehenden Lohnes verfügt wird, so ergäben sich daraus unerschwingliche Mehrkosten.

Der Präsident beruft sich darauf, daß der achtstündige Arbeitstag jetzt eine gesellschaftliche Forderung darstelle. Das ist nichts weiter, als eine demagogische Redensart. Der achtstündige Arbeitstag ist wohl aufs Innigste zu wünschen, aber nur durchführbar, wenn er in der ganzen Welt Geltung hat. Wenn in einer Nation der neunstündige Arbeitstag die Regel ist und in einer anderen der achtstündige, so ist es nur eine Frage der Zeit, bis die erstere die letztere überwunden haben wird. Aber selbst wenn der achtstündige Tag in der ganzen Welt besteht, läßt er sich in einer ganzen Anzahl von Betrieben nicht streng durchführen und dazu gehört vor allem der Eisenbahnbetrieb. Nachdem ihm die Ausweise unterbreitet worden sind, hat der Präsident eingesehen, daß der Achtstunden-Tag, wenn in allen Zweigen des Eisenbahnbetriebes durchgeführt, große Mehrkosten verursachen würde und diese Klippe will der Präsident nach den nationalökonomischen Lehren von Gompers und Konsorten umschiffen, indem er die Mehrkosten auf das Publikum abladet. Wenn die Eisenbahn-Gesellschaften das ablehnen, so geschieht das nicht aus Menschenfreundlichkeit, denn solche Empfindung ist den Kapitalisten von dieser Klasse ganz besonders fremd. Die Ablehnung erfolgt auf Grund der Einsicht, daß der große Packesel, das Publikum, schon so stark überladen ist, daß er unter der Last zusammenzubrechen droht. Selbstsüchtig, wie diese Kapitalisten sind, haben sie doch wenigstens die Einsicht daß sie sich selbst zu Grunde richten, wenn sie das Publikum überlasten, daß sie die Gans nicht schlachten dürfen, welche die goldenen Eier legt.

Aber so entschieden wir der Ansicht sind, daß das Schiedsgericht bewilligt werden sollte, ebenso entschieden vertreten wir den Standpunkt, daß der Bahnverkehr nicht unterbrochen werden darf; dieser muß im Gang gehalten werden, gleichviel von welcher Seite das Hinderniß kommt. Ueber beiden Parteien steht die allgemeine Wohlfahrt, resp. die Rechte der breiten Volksmassen. Wenn in diesem Falle die Parteien sich nicht einigen können, darf man dem Volke nicht zumuthen, daß es in aller Ruhe verhungert, bis der Streit geschlichtet ist. Es muß schließlich geschehen, was schon zu Anfang hätte geschehen sollen, daß ein Schiedsgericht alle Phasen des Lohnkampfes untersucht, jeder Partei zuerkennt, was ihr gebührt und daß inzwischen der Betrieb fortgesetzt wird, wenn nöthig durch Anwendung von Gewalt. Das ist völlig durchführbar, denn das Eigenthümliche in dem Bahnbetriebe ist, daß Leistungen, die sehr geringes Wissen erheischen, so daß ohne große Schwierigkeit Ersatz gefunden werden kann, lächerlich hoch bezahlt werden und das Geld hierfür kommt zum allergrößten Theile aus den Taschen der übrigen Arbeiter.

Die neue englische Anleihe.

(Aus der „New Yorker Volkszeitung".)

Vor einiger Zeit haben die englischen Minister im Parlament die finanzielle Lage des britischen Reiches in glänzenden Farben geschildert. Solche Schönfärberei kann man von Zeit zu Zeit in allen Parlamenten der kriegführenden Länder hören. Sie sollen dazu dienen, die Gemüther ob der stets zunehmenden Schuldenlast, unter der ganz Europa zusammenzubrechen droht, zu beruhigen. Nur Rußland, das verschuldetste Land von allen, verschmäht solche Kniffe, denn die Despotie hat weder Rücksicht auf das Volk, noch auf die Volksvertreter zu nehmen.

Das englische Loblied hatte jedoch noch einen anderen Zweck; es galt, die amerikanische Finanz zu beeinflussen. England ist nämlich im Begriff, einen neuen mächtigen Pump in den Ver. Staaten anzulegen. Es handelt sich diesmal um 250 Millionen Dollars. Das ist kein Pappenstiel, nachdem England und Frankreich vor einem Jahre zusammen schon 500 Millionen, Frankreich vor kurzem 100 Millionen und Rußland 50 Millionen hier geliehen haben. Auch Canada hat bereits 224 Millionen geholt und Italien 25 Millionen. Neben diesen Regierungsanleihen haben auch die Banken in England, Frankreich und Neufundland bedeutende Summen erhalten. Außerdem haben China, die Schweiz, Griechenland, Norwegen, Argentinien und andere südamerikanische Staaten hier geborgt. Nach einer Zusammenstellung betragen alle diese Anleihen seit August 1914, also seit Beginn des Krieges, zusammen das niedliche Sümmchen von $1,456,450,000.

Man kann es den amerikanischen Geldleuten nicht verübeln, wenn es ihnen angesichts dieser stetigen Anzapfungen etwas schwül zumuthe wird. Die neue englische Anleihe ist daher, trotz der Patronage des Finanzkaisers Morgan, nicht so glatt unterzubringen, wie man gedacht hatte. Auch die günstige Schilderung Asquiths im englischen Parlament konnte daran nichts ändern. Unerfahrene Leute können damit wohl getäuscht werden, die schlauen Geldwölfe in Wall Street gewiß nicht. Morgan und sein Konsortium hatten geglaubt, die englischen Bonds wieder so ohne jede Bedingung, gegen das Versprechen guter Zinsen und Diskonts, gestützt auf den Kredit Englands, anzubringen. Darin sahen sie sich getäuscht. Wie bei der russischen und der letzten französischen Anleihe stellten die Banken sehr scharfe Bedingungen, die den Stolz Albions wohl gekränkt haben mögen, denn sie zeigen, daß der für unerschöpflich gehaltene Kredit Großbritanniens wankend geworden ist.

Während die halbe Milliarde-Anleihe im vergangenen Jahre ohne weiteres von den Banken angenommen wurde, stellen sie jetzt die Bedingung, daß zur Deckung und Sicherheit 300 Millionen, also 50 Millionen mehr, als die Anleihe selbst, in nichtenglischen Werthpapieren bei der Farmers' Loan & Trust Company zu deponieren sind. Davon müssen 100 Millionen amerikanische Papiere, 100 Millionen Bonds der canadischen Pacific-Bahn und 100 Millionen Papiere neutraler Staaten sein. Die Vorsicht geht sogar so weit, daß jeder Kursfall der deponierten Papiere durch neue Werthpapiere in entsprechender Höhe auszugleichen ist.

Diese überaus große Vorsicht wird erklärlich, wenn man erfährt, daß die Bonds der ohne jede Bedingung übernommenen halbe Milliarde-Anleihe unter Preis angeboten werden müssen, um sie beim Publikum anzubringen. Die Bankiers, die sich zu ihrer Uebernahme verleiten ließen, haben somit, trotz großer Provisionen, beim Verkauf Schaden und müssen den größeren Theil der übernommenen Bonds in ihren Gewölben liegen lassen. Das schreckt ab, und es ist sogar die Frage, ob die neue Anleihe überhaupt voll untergebracht werden kann, denn es ist wahrscheinlich, daß die ungesicherten Bonds der ersten Anleihe noch stärker fallen werden, wenn die gesicherten Bonds ihnen Konkurrenz machen.

Die finanzielle Lage Englands, des best fundierten Landes der Welt, ist also nicht so glänzend, wie uns seine Regierung gern glauben machen möchte. Aber auch die amerikanischen Finanziers haben trotz aller glänzenden Geschäfte allen Grund, mit einiger Besorgniß in die Zukunft zu sehen. Seit dem 1. Januar 1915 haben die Ver. Staaten für $2,972,000,000 mehr an Waare ausgeführt als eingeführt. Davon sind in Wechseln, Werthpapieren usw. bis zum 1. Juli 1916 $1,442,000,000 abgezahlt worden; $600,000,000 sind in Gold nach hier gesandt worden, so daß noch $950,000,000 als unbezahlte Schuld rückständig bleiben. Dazu rechne man nun noch die fast anderthalb Milliarden Anleihen des Auslandes. In normalen Zeiten wäre das nicht besorgnißerregend. Aber wir leben eben nicht in normalen, sondern in sehr außergewöhnlichen Zeiten, die einen finanziellen Zusammenbruch in den kriegführenden Ländern, und damit auch bei den Neutralen in Europa, in Aussicht stellen. Und selbst wenn das künstlich aufgehalten würde, wer weiß, was die verarmten Völker nach dem Kriege thun werden. Dann mag es wohl heißen: „Unser Schuldbuch sei vernichtet" und dann sind alle Anleihebonds und noch vieles andere nur noch werthlose Fetzen Papier.

Lord Derby hat neulich erklärt, die Alliirten würden den Krieg bis zur Vernichtung aller wehrfähigen Männer Deutschlands führen. Das Ausbleiben des „Nervus rerum" mag die menschenfreundlichen Absicht eher ein Ziel setzen, als jene Herren, weit vom Schuß, denken.

Das Torpedoboot.

Der Torpedo ist eine Mine, die durch besondere Ausstoßrohre ins Wasser gebracht wird und sich in diesem mittels einer eigenen durch Preßluft betriebenen Maschinerie unter dem Meeresspiegel gradlinig fortbewegt, bis sie auf das feindliche Objekt stößt und dort mittels einer Schlagzündung zur Explosion gelangt. Das Auswerfen der Torpedos erfolgt von besonderen kleineren Booten, den sogenannten Torpedobooten, aus.

Zunächst scheint es sonderbar, daß man für diese Kriegswaffe besondere Fahrzeuge eingeführt hat; haben unsere großen Kriegsschiffe doch genügend Platz für die Aufnahme von Torpedos und deren Ausstoßrohre. Thatsächlich besitzen, was den meisten unbekannt sein dürfte, alle größeren Kriegsschiffe mehrere Torpedoausstoßrohre, die zumeist unterhalb des Wasserspiegels liegen. Neben den Unterwasserrohren hat man auch Oberwasserrohre und auf Deck aufgestellte Torpedokanonen. Doch spielen die Torpedorohre auf unsern großen Kriegsschiffen nur eine nebensächliche Rolle. Dies liegt an der beschränkten Laufweite der Torpedos, die nur so lange laufen, wie der verhältnißmäßig geringe Luftvorrath reicht. Die ersten Torpedos kamen nicht weiter als 600 Meter, und noch zur Zeit des russisch-japanischen Krieges war eine Laufweite von 1000 bis 2000 Meter eine sehr gute Leistung, während die schwere Schiffsartillerie ihre Geschosse 10 Kilometer und noch weiter fortschleudert. Für Kriegsschiffe sind daher Torpedos nur im Falle der höchsten Noth verwendbar, wenn feindliche Schiffe in der Schlacht oder während eines Nebels sehr nahe herankommen. Neuerdings ist die Laufweite der Torpedos wesentlich gesteigert worden; dagegen bleibt gegenüber den Geschossen ihre Geschwindigkeit mit 15 Meter in der Sekunde so gering, daß aus einer Entfernung von über 5 Kilometer ein einzelnes Schiff als Zielobjekt nicht mehr in Betracht kommt. Der Torpedo braucht dann schon mindestens fünf Minuten, um sein Ziel zu erreichen. Das feindliche Schiff würde aber inzwischen seinen Stand und auch seinen Kurs wohl wesentlich ändern können, abgesehen davon, daß auf solche Entfernungen und Einstellen des Ziels schwierig ist. Will man den Torpedo als Angriffswaffe, als die er hauptsächlich gedacht ist, zur Geltung bringen, so muß man möglichst nahe an den Gegner heranfahren, um ihm dann den Todesstoß zu versetzen. Diesem Zwecke dient das Torpedoboot und neuerdings auch das Unterseeboot. Schon vor Erfindung des automatisch sich bewegenden Torpedos hatte man besondere Torpedoboote. Mit dem Namen Torpedo bezeichnete man früher jede beliebige Mine. Versuche mit Tauchbooten, die Minen an feindlichen Schiffen anzubringen, scheiterten an dem mangelnden Stande der Technik. Dann baute man ganz leichte Fahrzeuge, die man mit sogenannten Spierentorpedos ausrüstete. Letztere waren Explosivkörper, die an einer langen Stange (Spiere) befestigt waren. Das Torpedoboot mußte so nahe an den Gegner heranfahren, daß man mittels der Stange die Höllenmaschine unter das feindliche Schiff schieben konnte. Beim Aufstoßen auf die Schiffswand kam die Mine dann zur Explosion.

Man hat thatsächlich im amerikanischen Bürgerkrieg und im russisch-japanischen Krieg auf diese einfache Weise mehrere Panzerschiffe kriegsunfähig gemacht. Jetzt haben die Spierentorpedoboote ihre Rolle ausgespielt.

Unsere modernen Torpedoboote sollen nicht nur den Gegner bei Nacht beschleichen, sondern auch ein verfolgtes Schiff in voller Fahrt einholen können. Daraus ergeben sich besondere Bedingungen für den Bau dieser Boote. Vor allem muß ihre Geschwindigkeit größer als die der großen Panzerschiffe sein. Da sie wegen der geringen Laufweite der Torpedos in Schußweite fahren müssen und gewöhnlich erst im dichtesten Kugelregen ihre Geschosse ausschleudern können, sollen sie möglichst gedrängt gebaut und stark gepanzert sein, um ein thunlichst kleines und wenig verwundbares Ziel abzugeben. Die Torpedoboote sind die schnellsten Fahrzeuge der Welt. Den Rekord hält bisher der russische Torpedojäger Novik, der vor mehreren Jahren von den Stettiner Vulkanwerften fertiggestellt wurde. Er entwickelte bei der Probefahrt eine Geschwindigkeit von 70 Kilometer in der Stunde. Torpedojäger und Torpedozerstörer sind in Wirklichkeit nichts andres wie die Torpedoboote, die neben ihrer gewöhnlichen Aufgabe auch auf langsamere Torpedoboote Jagd machen können. Die deutsche Marine kennt diese Bezeichnung nicht, trotzdem auch ihre Fahrzeuge entsprechend ihrer Größe und Geschwindigkeit diesen Zwecken genügen.

Die Torpedos werden mittels Preßluft oder einer schwachen Pulverladung aus dem Ausstoßrohr ausgeschleudert. Anfangs brachte man die letzteren unter Wasser an. Jetzt überwiegen auf den Torpedobooten die über Wasser aufgestellten Torpedokanonen. Die Unterwasserrohre haben den Nachtheil, daß ihre Abdichtung dem Wasser gegenüber schwierig ist; den Ueberwasserkanonen haben sie den Vortheil voraus, daß sie den Torpedo sofort in die gewünschte Tiefe bringen. Die Torpedokanonen dagegen machen besondere Einrichtungen erforderlich, damit das Geschoß die erforderliche Tiefe erreicht und einhält. Der Torpedo muß zu diesem Zweck mit einem besonderen Tiefeinstellapparat versehen werden. Die Thätigkeit des letzteren beruht zumeist auf dem Druck des Wassers, der bekanntlich mit der Tiefe gleichmäßig zunimmt.

Durch besondere Oeffnungen läßt man Wasser in eine Torpedokammer treten, in der eine luftleere Metallbüchse ähnlich einem Aneroidbarometer untergebracht ist. Der Wasserdruck preßt die Metallbüchse zusammen und bethätigt ein Stangengetriebe, das mit Horizontalrudern in Verbindung steht. Ist die richtige Tiefe erreicht, so nimmt das Ruder eine bestimmte Stellung ein, die ein weiteres Sinken des Torpedos verhindert. Bei den Ueberwasserkanonen muß ferner der Torpedo einen komplizirten Mechanismus erhalten, der das Luftventil zwischen Kessel und Antriebsmaschine des Torpedos erst dann löst, wenn der letztere unter Wasser sinkt. Würde die Maschine schon laufen, während der Torpedo noch in der Luft fliegt, so fänden die Schrauben zunächst keinen Widerstand, die Maschine würde deshalb mit rasender Geschwindigkeit laufen und damit eine große Menge Preßluft ungenutzt verpuffen. Dieser Mechanismus ist bei den einzelnen Marinen verschieden und wird streng geheim gehalten; wahrscheinlich beruht sein Prinzip ebenfalls auf der Wirkung des Wasserdrucks.

Englands ungeheure Zunahme der Munitions-Fabrikation.

Welche Fortschritte England seit Beginn des Krieges in der Munitions-Fabrikation gemacht hat, schilderte F. Kellaway, ein Sekretär des Munitions-Ministeriums, in einer kürzlich gehaltenen Rede. Er sagte, als der bedeutendste Faktor im Kriege müsse die Thatsache betrachtet werden, daß unbegrenzte Munitionsvorräthe der Preis des Sieges seien und fährt dann fort:

„Die englische Armee wurde in den ersten Tagen des Krieges mit Bezug auf Munition in einer Weise überboten, daß der englische Soldat eigentlich schon hätte geschlagen sein sollen, ehe er auch nur zu kämpfen begann. Was ihm jedoch an Munition abging, ersetzte er durch Initiative und Ausdauer. Doch was dieses Land während der letzten zwölf Monate in der Organisation der Munitions-Industrie geleistet hat, übertrifft meiner Ansicht nach alles, was Deutschland je gethan. England, das schon immer das Schatzamt der Alliierten gewesen, ist nun auch ihr Arsenal geworden. Es sind augenblicklich über das ganze Land zerstreut etwa 4000 unter Regierungs-Aufsicht stehende Fabriken mit Herstellung von Munition thätig.

„Die große Mehrheit dieser Fabriken hat vor dem Kriege weder ein Gewehr, noch eine Granate oder eine Patrone fabrizirt; innerhalb zehn Monaten hat die Regierung von diesen Firmen jedoch eine Anzahl von Geschossen erhalten, die größer war, als die Gesammtproduktion aller Regierungsarsenale und großen Waffenfabriken, die beim Ausbruch des Krieges bestanden. Der Munitions-Minister Lloyd George überraschte voriges Jahr das Unterhaus mit der Ankündigung, daß man elf neue Arsenale eingerichtet habe. Bis heute besitzen wir nicht elf, sondern neunzig Arsenale. Unsere wöchentliche Produktion an Patronen ist heute um Millionen größer als das Jahreserzeugniß vor dem Kriege. In einer während der letzten zwölf Monate erbauten Fabrik, wird ein gewisses Maschinengewehr zu Hunderten wöchentlich hergestellt.

„Das Munitions-Ministerium hat Behausungen für 60,000 Personen erbaut und in Munitions-Fabriken bieten Kantinen und Speisezimmer passende Bequemlichkeiten für 500,000 Munitionsarbeiter, die dort täglich ihre Mahlzeiten einnehmen.

„Die Bedienung unserer Abwehrkanonen hat seit langem einen besseren Distanzmesser für Zeppeline verlangt, da die vorhandenen Instrumente schwerfällig und auf ein paar hundert Fuß die Entfernung nicht richtig angeben konnten. Man wird sich vergegenwärtigen können, mit welchen Hindernissen unsere Kanoniere bei ihren Versuchen, Zeppeline herunter zu schießen, zu kämpfen hatten. Drei Männer machten sich daran, das Problem zu lösen und in zwei bis drei Monaten hatten sie einen Höhen-Distanzfinder hergestellt, der rasch und genau die Entfernung der Zeppeline anzeigte. Es ist dies eine bedeutende Erfindung, doch tauchen beständig neue Probleme auf, die der Lösung harren.

„Die Fabrikation von Kanonen und Haubitzen wurde um mehrere hundert Prozent vermehrt. Wir haben den Höhenpunkt in der Herstellung von Kanonen und Geschossen noch nicht erreicht. Wenn die Deutschen auf andere Weise nicht nachhause getrieben werden können, wird unsere Armee einen Vorrath von Kanonen erhalten, daß die Geschütze in einer von der Somme bis an die See reichenden Reihe so nahe aneinander stehen, daß sich ihre Protzen (Der Protz! Anm. d. Red.) gegenseitig berühren. Frankreich, Rußland und Italien wurden von England oder dessen Vermittlung mit großen Mengen der allerwichtigsten Kriegsmunition versehen. Viele Tausende von Tonnen Stahl werden nach Frankreich verschickt.

„Unsere Lieferungen zur Ausrüstung der belgischen Armee erfolgten ohne Unterbrechung und die serbische Armee wurde zum großen Theil durch die englischen Fabriken und von englischen Arbeitern wieder in eine vorzügliche Streitmacht umgewandelt. Was die Arbeitsleistung anbetrifft, haben die Frauen bis zu einem gewissen Grade die Situation gerettet. Im Jahre 1914 waren 184,000 Arbeiterinnen in der Kriegsindustrie beschäftigt, heute sind es 634,000, während die Gesammtzahl der Arbeiter in 1914 1,198,600 betrug und jetzt auf 3,500,000 gestiegen ist. Arbeiterinnen sind augenblicklich in 471 verschiedenen Zweigen der Munitionsfabrikation thätig.

„Zu Beginn des Krieges stand die englische Regierung dem Problem der Fabrikation optischer Gläser rathlos gegenüber. Sie wandte sich an die Gelehrten des „Imperial College" in South Kensington und des „National Physical Laboratory" in Teddington mit dem Ersuchen, gewisse bei der Glasfabrikation in Deutschland übliche Verfahren durch Experimente festzustellen. Innerhalb eines Jahres war die Produktion optischer Gläser um mehr als das Vierfache gestiegen, sie hat sich bis heute um das Vierzehnfache vermehrt und es ist Aussicht, daß es bis Ende dieses Jahres das Zwanzigfache sein wird. (Wird alles nichts helfen. Anm. d. Red.)

Münchener Kriegsbeute-Ausstellung.

München, im Juli 1916.

Als Beutestück der „Appam", schon länger erwartet, ist ein englisches Schnellfeuergeschütz in der Bayerischen Kriegsbeute-Ausstellung kurz vor Schluß eingetroffen und hat im großen vorderen Hofe Aufstellung gefunden.

Das Beutestück ist von hohem historischen Werth und ergänzt neben den Nachbildungen der erbeuteten Goldbarren der Ausstellung in anschaulicher Weise das stolze Bild von der ebenso kühnen und ruhmvollen Fahrt von S. M. S. „Möwe". Die Gedanken versetzen uns beim Anblick des Geschützes in den muthigen Kampf der „Möwe" mit dem englischen Passagierdampfer „Appam", als dieser trotz des Signales der „Möwe", abzustoppen, zögerte, dem Befehl zu entsprechen. Erst ein Warnungsschuß der „Möwe" belehrte den Kapitän der „Appam", daß es ersterer bitter Ernst sei. Die englischen Marinesoldaten auf der „Appam" waren eben im Begriffe, das einzige an Bord befindliche Geschütz auf die „Möwe" zu richten, als wohlgezieltes Gewehrfeuer sie vertrieb. Bald darauf war die „Appam" im sicheren Besitze der „Möwe" und damit auch ihrer werthvollen Ladung. Kapitän Graf Dohna-Schlodien ließ das einzige Geschütz auf der „Appam" nach seiner „Möwe" verbringen, die es als willkommene Beute in die Heimath brachte.

In München konnte das interessante, vom Reichsmarineamt zur Verfügung gestellte Beutestück leider nur noch wenige Stunden ausgestellt bleiben, da Sonntag Abend 8 Uhr die Ausstellung endgiltig geschlossen wurde.

Das erbeutete Geschütz ist ein englisches Schnellfeuergeschütz von 4.7 cm-Kaliber; es ruht auf einem runden Sockel, mit dem es auf der „Appam" aufgeschraubt war. Das Geschütz ist mit Ausnahme des Panzerschutzschildes vollständig erhalten. Der graue Anstrich des Rohres hat durch den Transport etwas gelitten, so daß an manchen Stellen das glänzende Metall hervorleuchtet. Verschluß und Visier sind in tadellosem Zustande, ebenso die Drehvorrichtung, mit der das Geschütz nach allen Seiten gerichtet werden kann. Das Rohr liegt zwischen Glycerin-Rückstoß-Bremsen. Wie das ausgestellte japanische Geschütz, ist es auch mit einem Gummirückstoß versehen. Wie aus der aufgeschraubten Fabrikmarke zu ersehen, wurde das Geschütz im Jahre 1888 gefertigt und im Jahre 1889 in Portsmouth geprüft.

Außer dem sehenswerthen „Appam"-Geschütz hat die Ausstellung eben noch auf mehrfachen Wunsch zur Aufklärung beigezogene Minenwerfer verschiedener Systeme als willkommene Ergänzung erhalten; sie haben gegenüber dem „Appam"-Geschütz Aufstellung gefunden. Der große schwere Minenwerfer trägt auf seinem Rohr eine Tabelle über Geschoßschwere, Pulverfüllung und Winkelhöhe; er ist in jeder Höhe leicht verstellbar. Von verschiedenartiger Bauart ist der leichtere Ladungswerfer; er besitzt einen ausziehbaren Kolben, auf den die Mine gelegt wird. Durch Entzündung der Pulvergase wird der Kolben und damit die darauf ruhende Mine vorwärtsgeschleudert. Dieser Apparat ist in der Lage, Minen bis zu 90 Kilogramm zu schleudern. Von einfacherer Konstruktion ist der kleinere Minenwerfer, bei dem die Mine in das Rohr eingeführt wird; er kann wie der Ladungswerfer durch eine einfache Vorrichtung leicht verstellt werden.

Gegen die Fremdwörter im deutschen Sprachgebrauche. In der Sprache des Allgemeinen Deutschen Sprachvereins finden wir folgendes Gedicht:

Ein Uebel hat der deutsche Mann!
Er wendet gern ein Fremdwort an,
Und wenn mans deutsch auch sagen kann,
Er wendet doch ein Fremdwort an,
Er impo-, defi-, deponiert,
Er iso-, gratu-, defiliert,
Er da-, zi-, dik- und debütiert,
Er do-, for-, inspi-, exerziert,
Er igno-, inse-, inspiriert,
Er bombar-, degra-, explodiert,
Er bug-, zen-, fri- und amüsiert,
Er dekla-, bla- und animiert!
O du verflixte ier-erei!
Der Teufel hol' die Ziererei,
Der Sprachenruiniererei
Und Bildungsparadiererei!
— Ach, Goethe, hättest du's erlebt,
Wie man die Sprache jetzt verwässert,
Mit welschem Brocken sie durchwebt,
Du hättest deinen „Faust" verbessert:
„Es irrt der Mensch, solang er strebt".