„Der Courier"

Der Courier

Organ der deutschsprechenden Canadier.

DER COURIER
The Organ of the German-speaking Settlers in the West.
MEMBERS OF A.B.C.
Printed and published every Wednesday by The Western Printers Association Ltd., a joint stock company, at its office and place of business, 1835 Halifax Street, Regina, Sask., Canada.
All stock owned by the readers of the paper.
J. W. Ehmann, Managing Director.
— Advertising Rates upon Application. —

Um das „Blaue Band" des Ozeans

Von Edgar Cederström.

Die „Bremen", der neue Riesendampfer des Norddeutschen Lloyd, hat seine Jungfernreise nach New York beendet und das „Blaue Band" des Atlantik, den Siegespreis für die schnellste Ueberfahrt von Europa nach Amerika oder umgekehrt, errungen. Dieser Dampfer wird jetzt genau ein Jahrhundert. Im Jahre 1819 machte die „Savannah", das erste Dampfschiff, das den Atlantik kreuzte, die Ueberfahrt von Bristol nach New York in 28 Tagen. Sie war ein Segler von nur 300 Tonnen und weniger großer Geschwindigkeit. Der bisherige Rekordinhaber, der Cunarddampfer „Mauretania", ist dem Rauminhalt nach hundertmal größer und um das Vielfache schneller.

Bald kamen Wettbewerber auf den Plan, welche die Leistungen der „Savannah" zu übertreffen suchten. Schon im Juli 1840 fuhr die „Britannia" von der Cunard-Linie von Liverpool nach Boston in weniger als 14 Tagen. Damit wurde der erste einzige Passagierverkehr über den Atlantik unternommen. Die von amerikanischer Seite gemachten Versuche, eine noch kürzere Reisedauer zu erzielen, waren zunächst nicht von Erfolg gekrönt. Seit 1850 als die Collins-Linie vier hölzerne Raddampfer von 3 Stemmen in Dienst stellte, hatte es gelingen, den Ruhm der schnellsten Ueberfahrt an das Sternenbanner zu knüpfen. Nach dem Zusammenbruch der genannten Linie dauerte es, bis die Cunard-Linie wieder die unbestrittene Vorherrschaft in der Atlantikfahrt, die sie seit 1869 durch die amerikanische Inman-Linie mit Erfolg streitig gemacht wurde, die „Gallia" von Paris" brauchte von New York nach Queenstown weniger als acht Tage!

1871 wurde die White Star-Linie gegründet, diese arbeitete mit der „Oceanic", „Britannic" und „Germanic" und die Dampf eingriff. Als weitere Wettbewerber traten die berühmten „Riesen" der Union-Linie, „Alaska" und „Oregon" auf den Plan, von denen die „Alaska" in der Zeit von der Neuen zur Alten Welt, unerreicht, Male weniger als sieben Tage brauchte. Fast zwei Jahrzehnte lang dauerte der Wettkampf mit wechselndem Erfolg. Die Einführung der Doppelschraube 1889 machte das „Blaue Band" durch die „Gallia" von Paris" zum letzten Male nach Amerika.

Die Cunard-Linie, die in dem Wettbewerb stets führend gewesen war, hielt jetzt zu einem entscheidenden Schritte aus. Sie gab zwei Riesendampfer — nach damaligen Begriffen — in Auftrag, die „Campania" und „Lucania", die mit ihren 12,000 Tonnen und 22 Seemeilen bald die schnellsten Schiffe auf dem Atlantik wurden.

Wie lange hatte die englische Gesellschaft die Rekord wieder inne, als 1897 die Deutschen entscheidend in den Kampf eingriffen. „Kaiser Wilhelm der Große" vom Norddeutschen Lloyd fuhr mit 23 Seemeilen um weniger als sechs Tagen von Southampton nach New York und entführte damit das „Blaue Band" nach Deutschland. Der Bremer Gesellschaft wurde es indessen 1903 durch die „Deutschland" von der Hapag entrissen, die zu der Fahrt Cherbourg—New York nur fünfeinhalb Tage brauchte.

Gerade ein Jahrzehnt lang konnte Deutschland sich des Erfolges freuen, dann gelang es wieder der Cunard-Linie, durch die Anstrengungen ihrer neuen Riesenschiffe „Mauretania" und „Lusitania" in den Atlantikdienst einzutreten, von denen der erstere bei 30,000 Tonnen 25½ Knoten ist. 1909 die Ueberfahrt von Queenstown nach New York in fünf Tagen, zwei Stunden und 41 Minuten gelang. Diese bereits vor zwei Jahrzehnten erzielte Leistung ist seitdem nicht wieder erreicht worden. Daher ist das Seltsamliche, daß der ursprüngliche Rekordinhaber auch heute noch im Dienst steht. Seit kürzlich wurden auf die Nachricht vom Stapellauf der „Europa" und „Bremen" die Geschwindigkeiten von Seite auf Seite gemessen, wonach das Schiff angeblich zeitweise 29 Knoten geleistet sein soll.

Gegenüber diesen außerordentlichen Leistungen der „Mauretania" ist das Schicksal anderer Rekordbrecher dieser Gattung, von denen viele ein verspätetes, zum Teil tragisches Ende fanden. Die „Lucania" fiel einem Brande im Hafen von Liverpool zum Opfer; ihr Schwesterschiff, die „Campania", sank 1918 infolge Zusammenstoßes mit einem Kriegsschiff im Firth of Forth. Gleichfalls durch Kollision sank die „Oregon". Die „City of Brussels" wurde im Kriege versenkt, wie auch die zu geschichtlicher Berühmtheit gelangte „Lusitania". Die „Arizona" stieß in voller Fahrt mit einem Eisberg zusammen und sank, doch konnten die Passagiere, ungleich denen der unseligen „Titanic" bei ihrem Rekordversuch, gerettet werden. Die „America", die Rekordinhaberin von 1884, wurde an die italienische Regierung verkauft und hat unter der grün-weiß-roten Flagge als „Trinacria" seither den Dienst als königliche Jacht versehen. Von den deutschen Rekordbrechern wurde „Kaiser Wilhelm der Große" unter Bruch der spanischen Neutralität von einem britischen Dampfer versenkt, „Deutschland" nach wechselvollen Schicksalen abgewrackt.

Mit der Jungfernfahrt der „Bremen" hat Deutschland das „Blaue Band" den Engländern wieder entrissen. Indessen auch diese sind nicht müßig, ebensowenig wie die Amerikaner. Die White Star Linie hat in Belfast einen 60,000 Tonnen-Dampfer auf Stapel, der jedenfalls über eine sehr hohe Geschwindigkeit verfügen wird. Auch die Cunard-Linie soll sich mit Plänen für ein ähnliches Schiff tragen. Aus den Vereinigten Staaten wird gemeldet, daß dort zwei Riesendampfer geplant sind. Man kann daher damit rechnen, daß in den nächsten Jahren der Kampf um das „Blaue Band des Atlantik" mit besonderer Lebhaftigkeit einsetzt. Der hohe Stand der deutschen Schiffahrt berechtigt uns zu der Hoffnung, daß Deutschland darin mit Ehren besteht.

Traurige Lage des deutschen Schulwesens im südslawischen Banat.

Nach einer Statistik, die von der Verwaltung des Belgrader Gebiets ausgearbeitet wurde, zu dem der westliche Teil des südslawischen Banats gehört, gibt es in diesem Gebiet insgesamt 300 Schulen mit 3000 Lehrkräften; darunter befinden sich 16 Gymnasien, von denen zwei Privatgymnasien sind. In allen ist die Unterrichtssprache serbisch. Nur in zwei Anstalten gibt es magyarische Parallelklassen, während deutsche Parallelklassen nirgends vorhanden sind. Von den zehn vorhandenen Bürgerschulen hat nur die Mädchenbürgerschule in Betschkerek deutsche Parallelklassen, und zwei weitere haben magyarische Parallelklassen. Diese einzige Mädchenbürgerschule mit deutschen Parallelklassen stellt also das gesamte höhere deutsche Schulwesen im größten Teil des südslawischen Banats dar!

Der Autoraser soll sich selbst anzeigen.

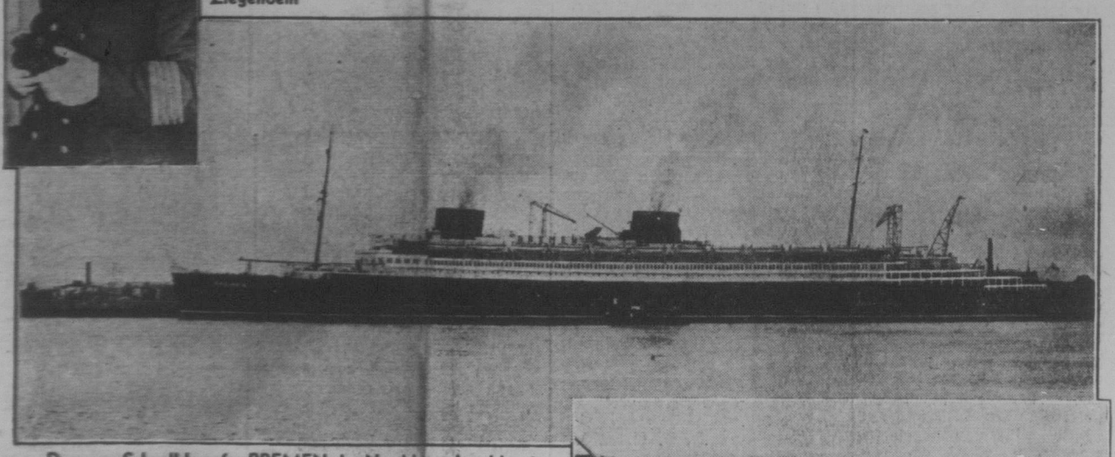
In Massachusetts, dem zweitdichtest bevölkerten Staate der nordamerikanischen Union, sind die leichtsinnigen Autoraser zu einer derartigen Gefahr für den Verkehr geworden, daß die Regierung nun zu ungewöhnlich strengen Maßnahmen greifen will. Es genügt ihr nicht, nur diejenigen zu bestrafen, die einen Unfall verschuldet haben, sondern den Behörden liegt viel mehr daran, durch drakonische Bestrafung jedes Kraftfahrers, der die Höchstgeschwindigkeit auch ohne nachteilige Folgen für andere überschreitet, abschreckend zu wirken. Die Erfahrung hat gelehrt, daß es für einen Beobachter, selbst wenn er eine Stoppuhr besitzt, fast unmöglich ist, das Tempo eines Kraftwagens einwandfrei festzustellen. Nun liegt der Staatslegislatur von Massachusetts ein Gesetzentwurf vor, der verlangt, daß die Autoraser sich selbst der Polizei verraten und die Geschwindigkeit angeben, mit der sie fahren. Diese utopisch erscheinende Forderung soll durch einen neuen Tachometer verwirklicht werden, der je nach der eingehaltenen Geschwindigkeit verschieden farbige Lampen in Tätigkeit setzt. Diese verraten dem Beobachter schon von weitem, ob der betreffende Kraftwagen die Höchstgeschwindigkeit überschreitet und um wieviel ungefähr. Ein Abstellen des Tachometers — eine beliebte Finte mancher Raser — wird durch das Fehlen jedes Lichtes verraten.

Zum Weltrekord des Dampfers „Bremen"

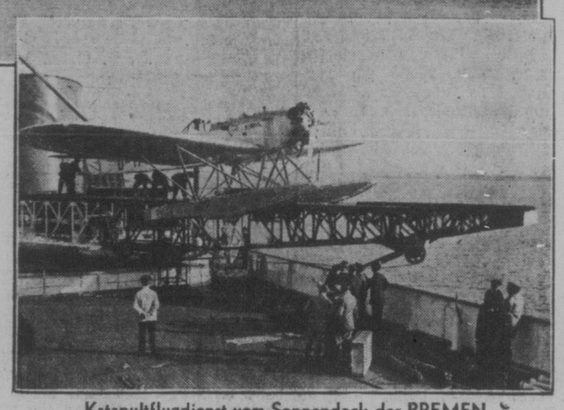
Das stolzeste, schnellste und prachtvollste Seefahrzeug der Neuzeit.

„Schwimmt wie ein Fisch" durch die Wogen des Ozeans.

Kapitän Leopold Ziegenbein



Der neue Schnelldampfer BREMEN des Norddeutschen Lloyd



Katapultflugdienst vom Sonnendeck der BREMEN

Der Fahrtverlauf.

New York. — Ein Teilbericht über den Fahrtverlauf des neuen deutschen Schnelldampfers „Bremen" wurde vom Büro des Norddeutschen Lloyd veröffentlicht, wie folgt:

16. Juli, 5 Uhr nachmittags, Abfahrt von Bremerhafen.

17. Juli, 6.30 abends, Abfahrt von Southampton.

18. Juli, 12.45 morgens, Abfahrt von Cherbourg, Frankreich.

22. Juli, 7 Uhr morgens, Nachricht von der „Bremen" über wahrscheinliche Ankunft beim Ambrose Leuchtturm um 2.30 nachmittags. Geschwindigkeit zur Zeit 28¼ Knoten pro Stunde.

22. Juli, 7.50 morgens, Ankunft am Nantucket Leuchtturm.

Das Wunderschiff.

Präsident Philipp Heineken vom Norddeutschen Lloyd soll auf der Probefahrt der „Bremen" in der Nordsee gesagt haben: „Sie schwimmt wie ein Fisch." Ja, sie schwimmt wirklich wie ein Fisch; wie der beste, den man irgendwo finden kann, schneller noch als der schnellste. Das ist die „Bremen", das Wunderschiff, das Schiff der Tausendundein Wunder.

Man muß alle Superlative zu Hilfe nehmen, will man eine getreue Beschreibung des neuen Schnelldampfers der alten Bremer Reederei geben. Die „Bremen" ist zuerst das größte Schiff der deutschen Handelsflotte, fast um 50 Prozent größer als das bisher größte Schiff, die „Columbus", die auch unter der Flagge des Schlüssels und Ankers fährt.

Es ist das schnellste Schiff, das der Lloyd und die deutsche Handelsflotte und die Welt besitzt. Um mindestens 36 Stunden bringt es die Kontinente Europa—Amerika näher aneinander als es bisher das schnellste deutsche Schiff vermochte.

Es ist das sicherste Schiff. Sicherheitsvorrichtungen sind in schier endloser Fülle vorhanden. Eine Neuheit löst die andere ab.

Und nicht zuletzt: Die „Bremen" ist das luxuriöseste Schiff, das ein Meer befährt. Wer einen Rundgang — und sei er nur oberflächlich und kurz — hinter sich hat, wird zugeben müssen, daß hier der Begriff „Schiff" durch den Begriff „Luxushotel mit Weltrang" ersetzt worden ist, daß der Begriff „Schiff" nur zu oft gänzlich zurückgedrängt ist.

Trotz einer neuartigen und sofort auffallenden „Sachlichkeit" ist das „nur Zweckmäßige" gänzlich in Fortfall gekommen. Da erinnert nichts mehr — nicht einmal in der dritten Klasse — an Massenquartier.

Der Katapultflugdienst der „Bremen".

Aus New York (N. Y. St.) wird darüber berichtet:

Was Zehntausende, Hunderttausende seit Jahren ersehnt haben, eine schnelle Postbeförderung zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten, ist in Erfüllung gegangen, als um dieselbe Zeit, da der Dampfer „Bremen" nach seiner glänzenden Rekordfahrt am Pier in Süd-Brooklyn anlegte, ein erheblicher Teil der von ihm mitgebrachten, kurz vor Fire Island dem „Bremen"-Luftboot anvertrauten Spezial-Briefpost in den Händen ihrer Adressaten war. Post aus Deutschland und nach Deutschland in sechs Tagen! Vorläufig allerdings nur alle paar Wochen einmal; später aber, wenn das Schwesterschiff „Europa" sich der „Bremen" zugesellt, und wenn der Norddeutsche Lloyd seinen „Columbus" umgebaut hat, wird diese Schnellpost nicht mehr Ausnahme, sondern Regel sein. Zur größten Genugtuung aller, die mit der alten Heimat in Geschäftsverbindung irgendwelcher Art stehen, oder die es mit ihren Privatbriefen hinüber und herüber eilig haben.

Vom grauverhangenen Himmel über den Narrows stach gestern (22. Juli) Nachmittag gegen ½2 Uhr ein dunkles Pünktchen ab. Ehe man sich's versah, waren die Umrisse eines kleinen Flugzeugs erkennbar, im Nu schwirrte es dröhnend über die untere Bai hin, flog stromaufwärts bis zur Freiheitsstatue, umkreiste sie zum Gruße, wandte sich südwärts Brooklyn zu, kreiste einigemale über dem von einer ungeheuren Menschenmenge belagerten Pier 4 und ließ sich dann, in etwa 800 Yards Entfernung von dem Dock, graziös wie eine Möwe auf das Wasser nieder.

Das Flugzeug war kurz vor ein Uhr vom Sonnendeck der „Bremen" mit dem Druckluft-Katapult „abgeschossen" worden. Der hierbei verwendete Apparat verleiht dem Aeroplan eine so große Anfangsgeschwindigkeit, daß er schon nach zwanzig Meter „Schuß" auf der 27 Meter langen Ablaufbahn instande ist, sich mittels seiner eigenen Schraube in der Luft zu halten. Die anfänglich 20 Meter betragende Geschwindigkeit des sogenannten Schlittens, auf dem das Flugzeug ruht, erhöht sich bis auf 90 Meter, und schon in der kurzen Entfernung von einem Meter, nachdem er von dem Schlitten abgekommen ist, erreicht der Aeroplan eine Fluggeschwindigkeit von 110 Kilometer (68 Meilen) die Stunde. Der Schlitten stoppt automatisch am Ende der Ablaufgleise, ein Anhalten während des Abschleuderns des Luftbootes ist ausgeschlossen, und es sind alle nur erdenklichen Vorkehrungen getroffen, um den Apparat im Gleichgewicht zu halten und ein vorzeitiges Anhalten des Schlittens auszuschalten.

Die zum Antrieb nötige Druckluft entströmt einem mit einer Flaschenbatterie versehenen Kompressionsapparat. Der Katapult der „Bremen" ist imstande, ein Flugzeug im Höchstgewicht von 3500 Kilo (7700 Pfd.) abzuschießen. Das auf der „Bremen" für die Postbeförderung mitgeführte Heinkel-Luftboot vom Typ H. E. wiegt 2600 bis 2800 Kilo (5700 bis 6200 Pfund), hat einen amerikanischen 500 PS. Pratt &Whitney Horniß-Motor und erreicht bei Horizontalflug eine Höchstgeschwindigkeit von 215 Kilometer (133 Meilen), während es eine Durchschnittsleistung von 119 Kilometer (118 Meilen) die Stunde zu bewerkstelligen vermag. Etwa 440 Pfund Post können damit befördert werden.

Die deutsche Reederei beabsichtigt, nach dem ersten, so erfolgreich verlaufenen Versuche das Luftboot auf der Fahrt herüber und hinüber jeweils schon in etwa 1000 Kilometer (620 Meilen) Entfernung vom Lande abzuschießen und dadurch die Beförderung der Spezialpost um volle 24 Stunden zu beschleunigen.

Noch drehte sich die Luftschraube, als auch schon eine Motorbarkasse neben dem Aeroplan lag, die Post — sechs Säcke mit etlichen 3000 Briefen und Postkarten, ein Paket mit zwei Filmen und ein kleineres Paket — übernahm, was kaum zwei Minuten in Anspruch nahm, und dann zum Pier zurück raste, wo die Sendung in einer leistungsfähigen Limousine verstaut wurde, um unter dem Geleit einer Sondereskorte von Motorradpolizisten nach dem New Yorker Hauptpostamt an 33. Straße und 9. Avenue geschafft zu werden. Die Mehrzahl der für New York bestimmten Briefe hat noch gestern (22. Juli) ihre Adressaten erreicht. Ein Schlepper brachte das Flugzeug sodann zum Pier, und es entstiegen ihm der Pilot Freiherr Joachim von Studnitz und der Funker Karl Kirchhoff, die bei der Landung von Kapitän William Drechsler, in dessen Händen die Empfangsvorbereitungen lagen, und von der deutschen Fliegerin Frl. Thea Rasche begrüßt und von der Menge mit dröhnendem Hurrah empfangen wurden.

„Alles glatt verlaufen," erklärte der Freiherr. „Wir wurden etwa 25 Meilen östlich von Fire Island von der „Bremen" abgeschossen, die um diese Zeit mit 28 Knoten Stundengeschwindigkeit fuhr." Herr von Studnitz war selbstverständlich voll Bewunderung für die Prachtleistung des deutschen Schiffes, eine Bewunderung, die heute Millionen deutscher Herzen höher schlagen läßt.

Man hatte ursprünglich vorgehabt, das Flugzeug schon 400 bis 500 Meilen vor New York abzuschießen, aber in dieser Entfernung fuhr das Schiff so glatt dahin, entwickelte eine so große Geschwindigkeit, und das Wetter war derart günstig, daß Kapitän Ziegenbein sich entschloß, die Fahrt nicht zu verlangsamen. Er funkte dem hiesigen Lloydbüro, daß er erst vor Fire Island „bremsen" und den geflügelten Postboten der Luft anvertrauen würde.

Freiherr von Studnitz flog der Long Island-Küste entlang bis Rockaway, bog dann aber über die Jamaica Bai, Flatbush und Süd-Brooklyn, und die auf dem Dock am Fuß der 58. Straße in Brooklyn versammelte Menge vernahm das Dröhnen des Motors schon lange, ehe sie des Luftboots ansichtig wurde. Der Empfang, den die Menschenmenge, die Schiffe im Hafen mit ihren Dampfpfeifen und dem Heulen ihrer Sirenen dem Flieger bereiteten, war allerdings nur ein säuselndes Mailüftchen gegen die Begeisterung, die losbrach, als sich das herrliche Schiff selbst dem Dock näherte.

Die Wahlen in Südafrika

Ueber den Ausgang der Wahlen in der Südafrikanischen Republik wird der „Köln. Zeitung" geschrieben:

„Es hat nichts genutzt! Der Wahlaufruf des früheren Buren, später englischen Generals Smuts, doch das Band, das Südafrika mit England verbindet, nicht dadurch zu lockern, daß man seine Stimme der wenig englandfreundlichen Nationalistenpartei gebe, ist an vielen tauben Ohren vorbeigerutscht. So vielen, daß sich die Mehrheit des Landes doch für General Hertzog, den jetzigen Ministerpräsidenten, entschieden hat, und so die Wahlen für das Parlament der Union von Südafrika mit einem Sieg der Nationalisten endete. Fünf Jahre hat General Hertzog jetzt schon sein Amt als Erster Minister inne, und durch seinen jetzigen Sieg ist ihm die Möglichkeit gegeben, dies Amt weitere fünf Jahre zu verwalten. Für die mehr englisch eingestellten Bürger Südafrikas und für England selbst bedeutet dieser Ausgang einen Rückschlag, zeigt er doch der Welt, daß die Selbständigkeits-, wenn nicht gar Loslösungsbestrebungen sich in Südafrika immer mehr stabilisieren. Er zeigt aber auch, daß man draußen genügend politische Einsicht hat, um sich nicht mehr von irgendwelchen politischen Phrasen an der Nase herumführen zu lassen, daß man sich in diesem besonderen Falle nicht durch eine an sich höchst wichtige Frage, nämlich die der Eingeborenenstimme, die unbedingt überparteilich geregelt werden muß, in eine Panikstimmung hineintreiben lassen will. Was nun uns Deutsche anbetrifft, so dürfen wir — wie vor fünf Jahren — dem wiedergewählten General Hertzog einen Wunschzettel unterbreiten. Wenn er sich einige Jahrzehnte zurückversetzt, so wird er sich an die Erbitterung seiner Landsleute, deren Sprachführer er schon damals war, erinnern, die sich mit vielem Recht über die Behandlung durch die nach dem Burenkriege siegreichen Engländer beklagten. Er wird sich erinnern, daß damals die Sympathien Deutschlands in hohem Maße auf seiner und seiner Buren Seite waren. Er kämpfte für das Recht der freien Ausübung seiner Muttersprache und für eine würdige Vertretung im Parlament. Daran möge er jetzt denken, wenn Abordnungen aus dem südafrikanischen Mandatsgebiet, dem früheren Deutsch-Südwest, zu ihm kommen. Er möge ihnen dasselbe Entgegenkommen zeigen, das er damals für sich in Anspruch nahm. Unter seiner Regierung ist der dieser Tage ratifizierte deutsch-südafrikanische Handelsvertrag abgeschlossen worden. Durch ihn ist die vom Kriege noch übrig gebliebene Feindschaft gegen Deutschland „vertraglich" aus der Welt geschafft worden. Möge er diesen Vertrag des guten Willens auch auf Südafrika ausdehnen, wo die Freundschaft nicht nur praktische, sondern vor allem ideelle Zwecke hätte."

„Betrunkener General gewinnt Entscheidungsschlacht."

In den Ver. Staaten ist ein alter Streit neu entbrannt. Es geht um die Frage, ob General Grant — nachmals Präsident der U. S. A. — in der Schlacht bei Shilo, die er siegreich bestand, betrunken war oder nicht.

Die „Trockenen", Anhänger der Prohibition und des Alkoholverbots, verfechten mit Elan und wenig guten Gründen ihre These von der vollkommenen Nüchternheit des Schlachtenlenkers. „Grant war nicht betrunken!" sagen sie. „Ein betrunkener Droschkenkutscher richtet Unheil an, — und ein General soll dabei sogar siegreich sein?"

„Natürlich," erwidern ihre Gegner, „es kommt allein auf die moralische Kraft an. Niemals können mäßige Mengen Alkohols einen gesunden Menschen seiner Urteilskraft berauben! Im Gegenteil: ein leichter Rausch steigert die Uebersicht und das kombinatorische Denken. Spricht man nicht auch vom Rausch des künstlerischen Schaffens? Ein Feldherr ist genau so ein Künstler wie Maler oder Dichter. Besser noch, er hat einen Whiskyrausch und gewinnt die Schlacht, als einen Blutrausch und verliert sie."

Aber das sind nur sozusagen theoretische Argumente der Nassen. Hohnlachend berufen sie sich weiter auf ein Faktum, das die Prohibitionisten nur mit Erröten zugestehen.

„Ihr seid die Rechten," fahren die „Nassen" fort; „1862 schicktet ihr — schon damals nanntet ihr euch Anti-Saloon League — eine Deputation zum Präsidenten Lincoln, die Abberufung des Generals Grant wegen Trunkenheit zu fordern! Heute, da euch seine Nüchternheit besser paßt, soll das nicht wahr gewesen sein? Heuchler seid ihr!"

Und triumphierend erzählen sie weiter, wie diese Deputation im Weißen Hause zu Washington abgefertigt wurde: Nachdem sie ihr Anliegen vorgebracht hatten, fragte Lincoln sie: „Wissen Sie, meine Herren, welche Whisky-Marke es war, die meinen General Grant berauschte?" Und fügte hinzu, als die Leute ihn erstaunt ansahen: „Ich möchte den anderen Generälen auch ein paar Fässer davon schicken, vielleicht gewinnen sie dann auch!"

Hebung von 5 Millionen Gold.

Mit Hilfe von deutscher Tauchausrüstung.

Während des Weltkrieges ging der Dampfer „Egypt" mit einer Goldladung von fünf Millionen Dollar in der Nähe des französischen Hafens Brest unter. Nun möchte man versuchen, diesen kostbaren Schatz auf dem Meeresgrund wieder zu heben. Zu diesem Zweck hat man eine italienische Gesellschaft, welche den belgischen Dampfer „Elisabeth" gehoben hat, mit der Aufgabe betraut. Doch kann die schwierige Sache nur durchgeführt werden, wenn man eine deutsche Erfindung zu Hilfe nimmt, nämlich die neueste deutsche Taucherausrüstung, die es den Tiefseetauchern ermöglicht, mehrere Stunden lang in einer Meerestiefe von 200 Faden (etwa 400 Yards) zu arbeiten.