

Im Gottvertrauen unsere Kraft und unser Sieg

Hirtendruck, erlassen zu Beginn der Fastenzeit des Jahres 1929 von
Abolf Kardinal Vertram, Fürbischof von Breslau

(Fortsetzung)
Solche Schulung des Lebens für den Mann, des Lebens hat hohen praktischen Wert. Nicht doch? Ein Punkt ist das Gottvertrauen den Herrn, der in jener Zeit unter Haupt denken muß. So wahrhaftig: die Schulung hat ihm die Kraft. Wie der Herr das Haupt schenkt gegen die Laster der Welt und gegen die Sünde, so schenkt das Gottvertrauen unserm Geist gegen Verzagtheit und Mühseligkeit. Denn wenn ich weiß, jeder Tag und jedes Geschick, mag es auch von Menschen her sein, hat seinen Platz im Plan Gottes und wird von Gottes liebender Hand geleitet, dann ist mir der Herr kein Platz für Verzagtheit und Murren, kein Platz für klägliches Weinen, kein Platz für jammervolle Worte der Anfechtung. Dieses Bewußtsein ist der Schlüssel, der das Haupt gegen die Sünde schließt. Wir wissen, wenn wir glauben, auf wen wir bauen. Solche Gewissung gibt dem Herzen reinere Gottesliebe. Es bleibt auch in trüben Stunden das Gebet zutraulich, kindlich, innig; es bleibt mannhaft und stark, weil es ruht auf höherer Gewissung.

Das sind hohe Werte seelischer Bildung in unserer Zeit, die so wenig Sinn für Seelengestaltung hat. Es sind Werte, die ihre Kraft erproben in Stunden fittlicher Kampfe.

2.

Gottvertrauen im fittlichen Kampfe.
Ein trauriges Bild ist ein Kranz, der hoffnungslos darniederliegt, alles Vertrauen hat. Noch viel trauriger aber ist der Anblick eines Menschen, der fittlich krank ist, ohne Hoffnung auf Genesung. Ein Zündkerze, der an seiner Verfassung verzweifelt, ein Missetäter, der seine Kraft zum Widerstand hat.

In solchen Verirren redet dann die Stimme des Verführers trübselige Worte. Der Vater der Lüge flüstert ihnen die Gedanken ein: Gib den Kampf gegen die Sünde auf. Man kann ihm ins Ohr das Wort flüstern: „Gib die Sünde auf.“

Wer solcher Stimme nachgibt, in dem ist der Untergang der Fittlichkeit befohlen. Dann ist die Fittlichkeit als berechtigt anerkannt. Es ist ein unsagbar schweres Unrecht, das da mit gegen die Majestät Gottes und gegen das Heil der Menschheit begangen wird. Es ist der Sieg der Mächte der Finsternis.

Ganz anders ist der Standpunkt der katholischen Kirche. Ihr Muth ist es, daß sie niemals vor solcher Zeitströmung sich beugt, niemals den Muth zur Aufrechterhaltung des Gesetzes von Sinai aufgibt, niemals in sträflicher Reue an der Stellung verzweifelt.

Wir können und dürfen an Rettung und Genesung nie verzweifeln. Denn mit der todtkranken Menschheit ist die Welt verbunden. Ist Gottes Sohn in menschlicher Gestalt als Arzt vom Himmel gesunken. Als Arzt kam er zu den fittlichen Kranken. Wenn Jesus leibliche Wohlthaten spendete, dann sollten diese leiblichen Wohlthaten ihm den Weg zur Seele öffnen.

Als Arzt neigte er sich zu dem gesunkenen Mann, nicht um es zu brechen, sondern um es aufzurichten. Als Arzt zum glühenden Dorn, nicht um ihn auszulöschen, sondern um sein Feuer zu beleben.

Wenn Jesus ruft: „Kommet alle zu mir, die ihr mühselig und beladen seid“ (Matth. 11, 28) — dann gilt diese baldvolle Einladung vor allem denen, die unter der Last fittlicher Verirrungen, fittlicher Schwäche leiden. Die sind am schwersten beladen.

Es ist nun einmal so: schimmiges Elend ist Sündenelend. Schimmerlicher Druck ist Gewissensdruck. Schimmerlicher Verlust ist Verlust des Vertrauens auf fittliche Genesung. Das ist die todbringende Krankheit, an der heute Millionen Franken. Der trostloseste Zug unserer Zeit. Das ist der Niedergang weitester Volkskreise.

Wo immer aber gläubiges Gottvertrauen im Irrenden erwacht, da ist der Weg zur Rettung offen.

Zuher ist das Streben des göttlichen Heilandes dieses Gottvertrauen in den Verirren zu wecken. Das hat er nicht nur vor Augen gehabt in jenem Worte, das uns allen so vertraut ist, „uns allen so viel zu sagen hat: im Bilde eines Sohnes, der in leidenschaftlicher Verirrung alles verlor hat. Wir alle kennen den Wundenpunkt im Leben dieses verirrten Sohnes. Er war tief gefallen, tief gesunken durch eigene Schuld, leiblich und seelisch entsetzlich krank; er war der Verzweiflung nahe, ohne Kraft, sich selbst zu erheben. Dann trat zum Wundenpunkt in seinem Leben ein? Damals, als er sich laute: mir schlag doch noch ein Vaterherz; da werde ich ankommen, hoffend auf Erloosung. Das war der Wundenpunkt. Dieses Vertrauen bahnte ihm den Weg zur Rettung.

Darin also erkennen wir die Macht des Gottvertrauens: jene Macht, die der Seelend in seinem Elend so unvergleichlich feine gezeichnet hat.

Gegen diesen Gleichnisse huldete darum Jesus vor allem die Schulung nach fittlicher Erhebung und gläubiges Vertrauen zu wecken. Jene und jener zu retten, war ja der Beruf seines ganzen Lebens.

Schon vor seiner Geburt mußte der Engel Gabriel verkünden: „Er wird sein Volk erlösen von seinen Sünden“ (Matth. 1, 21). Den Frieden zwischen Gott und der fittlichen Menschheit, den Seelenfrieden, mußten die Engel auf die Erde bringen. Das war das Ziel seines ganzen Lebens.

Wie hat er das getan? Er hat die Sünde, die die Sünde ist, ohne Hoffnung auf Genesung. Ein Zündkerze, der an seiner Verfassung verzweifelt, ein Missetäter, der seine Kraft zum Widerstand hat.

In solchen Verirren redet dann die Stimme des Verführers trübselige Worte. Der Vater der Lüge flüstert ihnen die Gedanken ein: Gib den Kampf gegen die Sünde auf. Man kann ihm ins Ohr das Wort flüstern: „Gib die Sünde auf.“

Wer solcher Stimme nachgibt, in dem ist der Untergang der Fittlichkeit befohlen. Dann ist die Fittlichkeit als berechtigt anerkannt. Es ist ein unsagbar schweres Unrecht, das da mit gegen die Majestät Gottes und gegen das Heil der Menschheit begangen wird. Es ist der Sieg der Mächte der Finsternis.

Ganz anders ist der Standpunkt der katholischen Kirche. Ihr Muth ist es, daß sie niemals vor solcher Zeitströmung sich beugt, niemals den Muth zur Aufrechterhaltung des Gesetzes von Sinai aufgibt, niemals in sträflicher Reue an der Stellung verzweifelt.

Wir können und dürfen an Rettung und Genesung nie verzweifeln. Denn mit der todtkranken Menschheit ist die Welt verbunden. Ist Gottes Sohn in menschlicher Gestalt als Arzt vom Himmel gesunken. Als Arzt kam er zu den fittlichen Kranken. Wenn Jesus leibliche Wohlthaten spendete, dann sollten diese leiblichen Wohlthaten ihm den Weg zur Seele öffnen.

Als Arzt neigte er sich zu dem gesunkenen Mann, nicht um es zu brechen, sondern um es aufzurichten. Als Arzt zum glühenden Dorn, nicht um ihn auszulöschen, sondern um sein Feuer zu beleben.

Wenn Jesus ruft: „Kommet alle zu mir, die ihr mühselig und beladen seid“ (Matth. 11, 28) — dann gilt diese baldvolle Einladung vor allem denen, die unter der Last fittlicher Verirrungen, fittlicher Schwäche leiden. Die sind am schwersten beladen.

Es ist nun einmal so: schimmiges Elend ist Sündenelend. Schimmerlicher Druck ist Gewissensdruck. Schimmerlicher Verlust ist Verlust des Vertrauens auf fittliche Genesung. Das ist die todbringende Krankheit, an der heute Millionen Franken. Der trostloseste Zug unserer Zeit. Das ist der Niedergang weitester Volkskreise.

Wo immer aber gläubiges Gottvertrauen im Irrenden erwacht, da ist der Weg zur Rettung offen.

Ueber den Ozean

(Fortsetzung von Seite 2)

„Ja, Herr Inspektor. Und das Büro der Gesellschaft befindet sich gleich am Ende.“

Als Kapitän und Spanenberg im Besitz der Überfahrtskarten waren, lagte sie. „Wir wollen keine Vorsicht außer acht lassen und uns nun noch an die Kapitäne in Hamburg wenden, die die „Carolina“ gehört. Sie mag ihren Kapitän mittels Marcon-Telegramm anweisen, Herrn Morel und Sohn fernzuhalten zu lassen, falls wir nicht rechtzeitig zum Empfang drüben sein sollten.“

„Nicht Sie das denn?“
„Eigentlich nicht. Aber es kam immerhin etwas Unvorhergesehenes geschehen. Ein Schraubenbruch, ein Kesselschaden oder ein Eisberg kann uns in die Quere kommen und zu Unwegen zwingen. Sicher ist sicher.“
Nachdem auch dies besorgt war, begab sich die beiden Herren an Bord, um die Nacht bereits in ihren Kabinen zu verbringen, denn der „Capo“ sollte mit Tagesanbruch die Anker lichten.

Golden strahlte die Morgensonne auf die Wogen des Atlantischen Ozeans, die wie blauegrüner Glasfluß die schneebedeckten Klippen des hohen Nieuw-Fährers „Queen Mary“ umfließen.

Vor zwei Stunden hatte er Southampton, wo die letzten Passagiere an Bord kamen, verlassen und jenen die Küsten ausgedockt. Es war die Jungfernfahrt des schönen Schiffes.

Kapitän Trux stand, von vielen Passagieren umgeben, auf dem Verdeck und sah noch einmal nach dem entweichenden blauen Nebelstreifen, der die Küste Englands bedeckte.

Dann glitt sein vernünftiger Blick hinüber das prächtige Schiff mit seinen drei Stockwerken und vier Nebenschiffen hin, das einer kleinen schwimmenden Stadt gleich.

„Wie sie geht, was?“ wandte er sich dann an einen neben ihm stehenden Herrn, den er schon zweimal von New York nach New York gebracht hatte.

„Das ist ein anderes Fahrzeug als mit dem alten „Folien“, den Sie früher benutzten. Mr. Vanloo! Man merkt gar nicht, daß man auf dem Wasser ist.“

„Ja, Ihre neue „Queen Mary“ ist ein prächtiges Fahrzeug. Monströses, aber in jeder Beziehung.“

Dazu das schnellste Schiff, das wir gegenwärtig eingesetzt haben! Nur der „Capo“ von der Cunard Linie hat noch längere Fahrzeit. Nachtrags muß sich der „Capo“ gerade auch unterwegs nach New York begeben. Er verließ gestern Hamburg und wird uns vermutlich in drei Tagen überholen. Fahrplanmäßig soll er New York einen halben Tag früher erreichen als wir.“

„Und das lassen Sie sich gefallen, Kapitän?“
„Nicht. Ich habe mich mit einem anderen Prachtstück, das so recht geschaffen wäre, bei seiner ersten Ausfahrt einen Rekord zu schaffen.“

Kapitän Trux hatte sich nach dem Sprecher umgewandt und sah das fluge, von einem kleinen Schurcharakterisierte Gesicht, das ihm völlig unbekannt war, halb erkannt, halb belustigt.

Der Herr, dessen bunte, scharfe Augen durch Brillengläser funkeln, beugte sich nun, sich vorzustellen.

„Armand Gringoir, Kaufmann aus Paris“, sagte er, sich verbeugend, „ich bin mit meinem Neffen Emile in Southampton an Bord gekommen.“

„Ach so, dann hatten wir freilich noch keine Gelegenheit, Bekanntschaft zu machen. Willkommen auf der „Queen Mary“.“

„Queen Mary“? Trux schüttelte Herrn Gringoir die Hand. Dann lachte er: „Sie würden also nur so drauf los dampfen, Mr. Gringoir? Und die Verantwortung, die Sicherheit dieser zweitausend Menschen, für die ich einzustehen habe?“

Herr Gringoir blieb ganz ernst. „Nah, mit einem solchen Schiff, das wie man sagt, gegen jede Gefahr gefeit ist durch seinen Bau? Oder ist es nicht richtig, was mir vorhin einer Ihrer Leute sagte, daß hier das Schottensystem in seiner höchsten Vollendung angewendet wurde?“

„Gewiß ist es richtig. Unsere Schotten.“

„Bitte erklären Sie uns doch erst, was diese Schotten eigentlich sind“, unterbrach ihn die junge Mrs. E. von, die sich mit ihrem Vetter, einem amerikanischen Millionär, auf der Hochzeitsreise befand und zum erstenmal eine größere Seereise machte.

Kapitän Trux, gegen Damen immer galant, wandte sich sofort an sie. „Schotten, meine Damen, sind durch wasserdichte Querwände getrennte Abteilungen im Unterbaum des Schiffes. Sie sind durch wasserdichte Türen abgeschlossen und reichen bis zu einer gewissen Höhe über dem Wasserspiegel, wo sie durch das Schottendeck abgeschlossen sind.“

In Falle einer Gefahr kann ich von der Schiffsbrücke aus mit einem Griffe alle Schottentüren abschließen, wobei mir eine Signalfest gleichzeitig zeigt, ob die Schließung tatsächlich erfolgt ist. Durch diese Einrichtung wird das Sinken des Schiffes, falls es durch irgend einen Unfall ein Ziel bekommen sollte, unmöglich gemacht. Denn das Wasser könnte in diesem Falle immer nur in gewisse Abteilungen dringen und der übrige Raum, der, auch wenn mehrere Schotten beschädigt werden sollten, noch Tragfähigkeit genug besitzt, bliebe intakt.“

„Eine großartige Einrichtung. Wie sind also sozugen sicher vor dem Sinken?“

„Absolut! Soweit menschliche Erfindungskraft es verhindern kann.“

„Nun also“, nahm Mr. Gringoir wieder das Wort, „und die Kessel sind ebenfalls von bester Qualität? Da würde ich, wenn ich Kapitän wäre, schon so ehrsüchtig sein, wenigstens den Versuch zu machen, andere Schiffe an Schnelligkeit zu übertrumpfen.“

Kapitän Trux antwortete nicht. Aber um seine Lippen spielte ein undeutliches Lächeln, als wollte er sagen: „Was verstehtst du, Landratte, von allen Gefahren der See?“

Noch jemand lachte, aber mit deutlichem Beifall und Mr. Gringoir wohlgefällig zuckend. Ein älterer und fittlich aussehender Herr, wohlgenährt, rötlich, mit klugen, grauen Augen und glattrasiertem Gesicht.

Kapitän Trux hatte ihn vorhin den Umkleenden als „Mr. Cartergin, ein Verwaltungsrat unserer Schiffsabteilung, der die erste Ausfahrt der „Queen Mary“ mitmacht“, vorgestellt.

Mr. Cartergin trat nun zu Herrn Gringoir und schüttelte ihm die Hand. „Freut mich außerordentlich, Ihre Bekanntschaft gemacht zu haben. Sie“, sagte er, ihm ein wenig beiseite ziehend, „besonders da Sie diesen guten Kapitän ein wenig an den Ehren fitteln. Selbstverständlich ist es auch ein gewisser Wunsch der Gesellschaft, daß die „Queen Mary“ den Rekord zu brechen. Man hat es Trux auch nahegelegt. Aber er ist ein wenig ängstlich, man muß ihm Mut machen.“

„Dabei will ich Sie von Herzen gern unterstützen, denn mir liegt viel daran, New York so bald wie möglich zu erreichen. Natürlich, ich weiß voraus, daß alles, was man mir über die Sicherheit der „Queen Mary“ gesagt hat, auf Wahrheit beruht.“

„Dafür garantiere ich. Haben Sie das Schiff bereits besichtigt?“

„Nein. Ich hatte dazu noch keine Zeit. Mein Neffe.“

„Ach, richtig! Sie reisen ja nicht allein. Wo ist der junge Mann?“

„In seiner Kajüte. Er ist das erste Mal zur See und überhaupt nicht in besser Verfassung. Da fürchtet er, krank zu werden.“

Mr. Cartergin lachte.

„Ausgeschlossen bei dem ruhigen Gang der „Queen Mary“! Ich bitte Sie, man merkt doch gar nicht, daß man auf dem Wasser ist! Wissen Sie was? Gehen Sie Ihren Neffen und wir wollen einen Gang durch das Schiff machen. Das wird ihn beruhigen und zugleich Sie beide für die absolute Sicherheit des Schiffes beruhigen.“

Mr. Gringoir zögerte. Dann schüttelte er den Kopf.

„Nein, es ist besser, wir lassen ihn jetzt in Ruhe. Im Vertrauen gesagt: Emile leidet momentan unter einer Gemütsdepression. Sein Vater — mein einziger Bruder — der ein Bankgeschäft am Broadway besitzt, ist plötzlich schwer erkrankt. Wie ich leider fürchte, tödlich. Emile, der in London studierte, wurde telegraphisch berufen, um ihn noch einmal zu sehen und auch um dann die Leitung des Geschäftes zu übernehmen. Das alles hat ihn so niedergedrückt, daß ich, der ich mich zufällig in Gesellschaft in London befand, mich kurzweg entschloß, ihn zu begleiten. Dies ist auch der Grund, weshalb wir an einer raschen Überfahrt so viel liegt. Ich fürchte, wir könnten meinen armen Bruder sonst nicht mehr am Leben treffen.“

„Goffen wir das Beste! An mir sollen Sie jedenfalls einen Bundesgenossen haben. Und nun, wenn es Ihnen recht ist, wollen wir beide also das Schiff einer Musterung unterziehen.“

Die „Queen Mary“ glitt wirklich einem schwimmenden Palast mit ihren zehn Decks, von denen fünf den Passagieren der ersten Klasse zugänglich waren, und ihrer ebenso gebiegen wie kunstvollen Ausstattung, die Herrn Gringoir mehrmals Ausrufe der Bewunderung entlockte.

In Mr. Cartergin hatte er den besten Führer. Cartergin wußte einfach alles. Daß das Schiff 270 Meter lang und 28 Meter breit war, daß es 45,000 Tonnen Gewicht, 30,000 Pferdekräfte hatte, momentan mit 21 Knoten Geschwindigkeit fuhr, aber 24 machen könnte, 72 Schraubenumdrehungen in der Sekunde

genossen haben. Und nun, wenn es Ihnen recht ist, wollen wir beide also das Schiff einer Musterung unterziehen.“

Die „Queen Mary“ glitt wirklich einem schwimmenden Palast mit ihren zehn Decks, von denen fünf den Passagieren der ersten Klasse zugänglich waren, und ihrer ebenso gebiegen wie kunstvollen Ausstattung, die Herrn Gringoir mehrmals Ausrufe der Bewunderung entlockte.

In Mr. Cartergin hatte er den besten Führer. Cartergin wußte einfach alles. Daß das Schiff 270 Meter lang und 28 Meter breit war, daß es 45,000 Tonnen Gewicht, 30,000 Pferdekräfte hatte, momentan mit 21 Knoten Geschwindigkeit fuhr, aber 24 machen könnte, 72 Schraubenumdrehungen in der Sekunde

genossen haben. Und nun, wenn es Ihnen recht ist, wollen wir beide also das Schiff einer Musterung unterziehen.“

Die „Queen Mary“ glitt wirklich einem schwimmenden Palast mit ihren zehn Decks, von denen fünf den Passagieren der ersten Klasse zugänglich waren, und ihrer ebenso gebiegen wie kunstvollen Ausstattung, die Herrn Gringoir mehrmals Ausrufe der Bewunderung entlockte.

In Mr. Cartergin hatte er den besten Führer. Cartergin wußte einfach alles. Daß das Schiff 270 Meter lang und 28 Meter breit war, daß es 45,000 Tonnen Gewicht, 30,000 Pferdekräfte hatte, momentan mit 21 Knoten Geschwindigkeit fuhr, aber 24 machen könnte, 72 Schraubenumdrehungen in der Sekunde

genossen haben. Und nun, wenn es Ihnen recht ist, wollen wir beide also das Schiff einer Musterung unterziehen.“

Die „Queen Mary“ glitt wirklich einem schwimmenden Palast mit ihren zehn Decks, von denen fünf den Passagieren der ersten Klasse zugänglich waren, und ihrer ebenso gebiegen wie kunstvollen Ausstattung, die Herrn Gringoir mehrmals Ausrufe der Bewunderung entlockte.

In Mr. Cartergin hatte er den besten Führer. Cartergin wußte einfach alles. Daß das Schiff 270 Meter lang und 28 Meter breit war, daß es 45,000 Tonnen Gewicht, 30,000 Pferdekräfte hatte, momentan mit 21 Knoten Geschwindigkeit fuhr, aber 24 machen könnte, 72 Schraubenumdrehungen in der Sekunde

genossen haben. Und nun, wenn es Ihnen recht ist, wollen wir beide also das Schiff einer Musterung unterziehen.“

Die „Queen Mary“ glitt wirklich einem schwimmenden Palast mit ihren zehn Decks, von denen fünf den Passagieren der ersten Klasse zugänglich waren, und ihrer ebenso gebiegen wie kunstvollen Ausstattung, die Herrn Gringoir mehrmals Ausrufe der Bewunderung entlockte.

In Mr. Cartergin hatte er den besten Führer. Cartergin wußte einfach alles. Daß das Schiff 270 Meter lang und 28 Meter breit war, daß es 45,000 Tonnen Gewicht, 30,000 Pferdekräfte hatte, momentan mit 21 Knoten Geschwindigkeit fuhr, aber 24 machen könnte, 72 Schraubenumdrehungen in der Sekunde

genossen haben. Und nun, wenn es Ihnen recht ist, wollen wir beide also das Schiff einer Musterung unterziehen.“

Die „Queen Mary“ glitt wirklich einem schwimmenden Palast mit ihren zehn Decks, von denen fünf den Passagieren der ersten Klasse zugänglich waren, und ihrer ebenso gebiegen wie kunstvollen Ausstattung, die Herrn Gringoir mehrmals Ausrufe der Bewunderung entlockte.

In Mr. Cartergin hatte er den besten Führer. Cartergin wußte einfach alles. Daß das Schiff 270 Meter lang und 28 Meter breit war, daß es 45,000 Tonnen Gewicht, 30,000 Pferdekräfte hatte, momentan mit 21 Knoten Geschwindigkeit fuhr, aber 24 machen könnte, 72 Schraubenumdrehungen in der Sekunde

genossen haben. Und nun, wenn es Ihnen recht ist, wollen wir beide also das Schiff einer Musterung unterziehen.“

Die „Queen Mary“ glitt wirklich einem schwimmenden Palast mit ihren zehn Decks, von denen fünf den Passagieren der ersten Klasse zugänglich waren, und ihrer ebenso gebiegen wie kunstvollen Ausstattung, die Herrn Gringoir mehrmals Ausrufe der Bewunderung entlockte.

In Mr. Cartergin hatte er den besten Führer. Cartergin wußte einfach alles. Daß das Schiff 270 Meter lang und 28 Meter breit war, daß es 45,000 Tonnen Gewicht, 30,000 Pferdekräfte hatte, momentan mit 21 Knoten Geschwindigkeit fuhr, aber 24 machen könnte, 72 Schraubenumdrehungen in der Sekunde

genossen haben. Und nun, wenn es Ihnen recht ist, wollen wir beide also das Schiff einer Musterung unterziehen.“

Die „Queen Mary“ glitt wirklich einem schwimmenden Palast mit ihren zehn Decks, von denen fünf den Passagieren der ersten Klasse zugänglich waren, und ihrer ebenso gebiegen wie kunstvollen Ausstattung, die Herrn Gringoir mehrmals Ausrufe der Bewunderung entlockte.

In Mr. Cartergin hatte er den besten Führer. Cartergin wußte einfach alles. Daß das Schiff 270 Meter lang und 28 Meter breit war, daß es 45,000 Tonnen Gewicht, 30,000 Pferdekräfte hatte, momentan mit 21 Knoten Geschwindigkeit fuhr, aber 24 machen könnte, 72 Schraubenumdrehungen in der Sekunde

genossen haben. Und nun, wenn es Ihnen recht ist, wollen wir beide also das Schiff einer Musterung unterziehen.“

Die „Queen Mary“ glitt wirklich einem schwimmenden Palast mit ihren zehn Decks, von denen fünf den Passagieren der ersten Klasse zugänglich waren, und ihrer ebenso gebiegen wie kunstvollen Ausstattung, die Herrn Gringoir mehrmals Ausrufe der Bewunderung entlockte.

In Mr. Cartergin hatte er den besten Führer. Cartergin wußte einfach alles. Daß das Schiff 270 Meter lang und 28 Meter breit war, daß es 45,000 Tonnen Gewicht, 30,000 Pferdekräfte hatte, momentan mit 21 Knoten Geschwindigkeit fuhr, aber 24 machen könnte, 72 Schraubenumdrehungen in der Sekunde

genossen haben. Und nun, wenn es Ihnen recht ist, wollen wir beide also das Schiff einer Musterung unterziehen.“

Die „Queen Mary“ glitt wirklich einem schwimmenden Palast mit ihren zehn Decks, von denen fünf den Passagieren der ersten Klasse zugänglich waren, und ihrer ebenso gebiegen wie kunstvollen Ausstattung, die Herrn Gringoir mehrmals Ausrufe der Bewunderung entlockte.

In Mr. Cartergin hatte er den besten Führer. Cartergin wußte einfach alles. Daß das Schiff 270 Meter lang und 28 Meter breit war, daß es 45,000 Tonnen Gewicht, 30,000 Pferdekräfte hatte, momentan mit 21 Knoten Geschwindigkeit fuhr, aber 24 machen könnte, 72 Schraubenumdrehungen in der Sekunde

genossen haben. Und nun, wenn es Ihnen recht ist, wollen wir beide also das Schiff einer Musterung unterziehen.“

Die „Queen Mary“ glitt wirklich einem schwimmenden Palast mit ihren zehn Decks, von denen fünf den Passagieren der ersten Klasse zugänglich waren, und ihrer ebenso gebiegen wie kunstvollen Ausstattung, die Herrn Gringoir mehrmals Ausrufe der Bewunderung entlockte.

In Mr. Cartergin hatte er den besten Führer. Cartergin wußte einfach alles. Daß das Schiff 270 Meter lang und 28 Meter breit war, daß es 45,000 Tonnen Gewicht, 30,000 Pferdekräfte hatte, momentan mit 21 Knoten Geschwindigkeit fuhr, aber 24 machen könnte, 72 Schraubenumdrehungen in der Sekunde

genossen haben. Und nun, wenn es Ihnen recht ist, wollen wir beide also das Schiff einer Musterung unterziehen.“

„Ja, Herr Inspektor. Und das Büro der Gesellschaft befindet sich gleich am Ende.“

Als Kapitän und Spanenberg im Besitz der Überfahrtskarten waren, lagte sie. „Wir wollen keine Vorsicht außer acht lassen und uns nun noch an die Kapitäne in Hamburg wenden, die die „Carolina“ gehört. Sie mag ihren Kapitän mittels Marcon-Telegramm anweisen, Herrn Morel und Sohn fernzuhalten zu lassen, falls wir nicht rechtzeitig zum Empfang drüben sein sollten.“

„Nicht Sie das denn?“
„Eigentlich nicht. Aber es kam immerhin etwas Unvorhergesehenes geschehen. Ein Schraubenbruch, ein Kesselschaden oder ein Eisberg kann uns in die Quere kommen und zu Unwegen zwingen. Sicher ist sicher.“
Nachdem auch dies besorgt war, begab sich die beiden Herren an Bord, um die Nacht bereits in ihren Kabinen zu verbringen, denn der „Capo“ sollte mit Tagesanbruch die Anker lichten.

Golden strahlte die Morgensonne auf die Wogen des Atlantischen Ozeans, die wie blauegrüner Glasfluß die schneebedeckten Klippen des hohen Nieuw-Fährers „Queen Mary“ umfließen.

Vor zwei Stunden hatte er Southampton, wo die letzten Passagiere an Bord kamen, verlassen und jenen die Küsten ausgedockt. Es war die Jungfernfahrt des schönen Schiffes.

Kapitän Trux stand, von vielen Passagieren umgeben, auf dem Verdeck und sah noch einmal nach dem entweichenden blauen Nebelstreifen, der die Küste Englands bedeckte.

Dann glitt sein vernünftiger Blick hinüber das prächtige Schiff mit seinen drei Stockwerken und vier Nebenschiffen hin, das einer kleinen schwimmenden Stadt gleich.

„Wie sie geht, was?“ wandte er sich dann an einen neben ihm stehenden Herrn, den er schon zweimal von New York nach New York gebracht hatte.

„Das ist ein anderes Fahrzeug als mit dem alten „Folien“, den Sie früher benutzten. Mr. Vanloo! Man merkt gar nicht, daß man auf dem Wasser ist.“

„Ja, Ihre neue „Queen Mary“ ist ein prächtiges Fahrzeug. Monströses, aber in jeder Beziehung.“

Dazu das schnellste Schiff, das wir gegenwärtig eingesetzt haben! Nur der „Capo“ von der Cunard Linie hat noch längere Fahrzeit. Nachtrags muß sich der „Capo“ gerade auch unterwegs nach New York begeben. Er verließ gestern Hamburg und wird uns vermutlich in drei Tagen überholen. Fahrplanmäßig soll er New York einen halben Tag früher erreichen als wir.“

„Und das lassen Sie sich gefallen, Kapitän?“
„Nicht. Ich habe mich mit einem anderen Prachtstück, das so recht geschaffen wäre, bei seiner ersten Ausfahrt einen Rekord zu schaffen.“

Kapitän Trux hatte sich nach dem Sprecher umgewandt und sah das fluge, von einem kleinen Schurcharakterisierte Gesicht, das ihm völlig unbekannt war, halb erkannt, halb belustigt.

Der Herr, dessen bunte, scharfe Augen durch Brillengläser funkeln, beugte sich nun, sich vorzustellen.

„Armand Gringoir, Kaufmann aus Paris“, sagte er, sich verbeugend, „ich bin mit meinem Neffen Emile in Southampton an Bord gekommen.“

„Ach so, dann hatten wir freilich noch keine Gelegenheit, Bekanntschaft zu machen. Willkommen auf der „Queen Mary“.“

„Queen Mary“? Trux schüttelte Herrn Gringoir die Hand. Dann lachte er: „Sie würden also nur so drauf los dampfen, Mr. Gringoir? Und die Verantwortung, die Sicherheit dieser zweitausend Menschen, für die ich einzustehen habe?“

Herr Gringoir blieb ganz ernst. „Nah, mit einem solchen Schiff, das wie man sagt, gegen jede Gefahr gefeit ist durch seinen Bau? Oder ist es nicht richtig, was mir vorhin einer Ihrer Leute sagte, daß hier das Schottensystem in seiner höchsten Vollendung angewendet wurde?“

„Gewiß ist es richtig. Unsere Schotten.“

„Bitte erklären Sie uns doch erst, was diese Schotten eigentlich sind“, unterbrach ihn die junge Mrs. E. von, die sich mit ihrem Vetter, einem amerikanischen Millionär, auf der Hochzeitsreise befand und zum erstenmal eine größere Seereise machte.

„Gewiß ist es richtig. Unsere Schotten.“

„Bitte erklären Sie uns doch erst, was diese Schotten eigentlich sind“, unterbrach ihn die junge Mrs. E. von, die sich mit ihrem Vetter, einem amerikanischen Millionär, auf der Hochzeitsreise befand und zum erstenmal eine größere Seereise machte.

„Gewiß ist es richtig. Unsere Schotten.“

Bierter S

(Fortsetzung von Seite 2)

Als Kapitän und Spanenberg im Besitz der Überfahrtskarten waren, lagte sie. „Wir wollen keine Vorsicht außer acht lassen und uns nun noch an die Kapitäne in Hamburg wenden, die die „Carolina“ gehört. Sie mag ihren Kapitän mittels Marcon-Telegramm anweisen, Herrn Morel und Sohn fernzuhalten zu lassen, falls wir nicht rechtzeitig zum Empfang drüben sein sollten.“

„Nicht Sie das denn?“
„Eigentlich nicht. Aber es kam immerhin etwas Unvorhergesehenes geschehen. Ein Schraubenbruch, ein Kesselschaden oder ein Eisberg kann uns in die Quere kommen und zu Unwegen zwingen. Sicher ist sicher.“
Nachdem auch dies besorgt war, begab sich die beiden Herren an Bord, um die Nacht bereits in ihren Kabinen zu verbringen, denn der „Capo“ sollte mit Tagesanbruch die Anker lichten.

Golden strahlte die Morgensonne auf die Wogen des Atlantischen Ozeans, die wie blauegrüner Glasfluß die schneebedeckten Klippen des hohen Nieuw-Fährers „Queen Mary“ umfließen.

Vor zwei Stunden hatte er Southampton, wo die letzten Passagiere an Bord kamen, verlassen und jenen die Küsten ausgedockt. Es war die Jungfernfahrt des schönen Schiffes.

Kapitän Trux stand, von vielen Passagieren umgeben, auf dem Verdeck und sah noch einmal nach dem entweichenden blauen Nebelstreifen, der die Küste Englands bedeckte.

Dann glitt sein vernünftiger Blick hinüber das prächtige Schiff mit seinen drei Stockwerken und vier Nebenschiffen hin, das einer kleinen schwimmenden Stadt gleich.

„Wie sie geht, was?“ wandte er sich dann an einen neben ihm stehenden Herrn, den er schon zweimal von New York nach New York gebracht hatte.

„Das ist ein anderes Fahrzeug als mit dem alten „Folien“, den Sie früher benutzten. Mr. Vanloo! Man merkt gar nicht, daß man auf dem Wasser ist.“

„Ja, Ihre neue „Queen Mary“ ist ein prächtiges Fahrzeug. Monströses, aber in jeder Beziehung.“

Dazu das schnellste Schiff,