

Probefahrt.

Wie es bei der technischen Ausprüfung eines Dampfers zugeht.

Ein Augenzeuger gibt eine interessante Schilderung davon.

Ein moderner Riesendampfer erinnert mich immer an die alte Mythenwelt. Oben thronen die weisen und mächtigen Geanten, die dem Lebensschifflein Richtung und Ziel geben, tief unten kauern die schwarzen Teufel in mittern böllischer Feuer. Sie sind für den Befehl der Welt und der Menschen, die in der Mitte ihr Leben auf der weissen See führen, ebenso wichtig, wie die Träger des leitenden Prinzips da unten, denn erst aus den Wechselwirkungen beider Mächte ergibt sich Erdenmollen und Erdenleben. In den folgenden Zeilen möchte ich mich nun hauptsächlich mit den unteren Regionen beschäftigen und bei der Schilderung einer Probefahrt einmal ganz besonders die technische Seite eines solchen Ereignisses hervorheben. Wie auf Dampfmaschinen geübt und gesteuert wird, darüber besitzen wir schon viele tausend Zeugnisse, und auf dem „Cap Trafalgar“ wird es sicher nicht anders als überall zugehen. „Cap Trafalgar“ ist das neueste Schiff der Hamburg-Südamerikanischen Dampfschiffahrts-Gesellschaft, die kürzlich ihre Angehörigen, Freunde und Gönner zur ersten technischen Prüfung dieses vielversprechenden Neubaus eingeladen hatte. Die Bezeichnung „technische Probefahrt“ klingt sicher sehr ernst und schmeichlich. Und sie trifft damit natürlich den Kern der Sache. Die Maschinen sind noch nicht geprüft, all die vielfältigen Hilfsapparate sollen erst noch ihre Zuverlässigkeit erweisen, die Steuerung und Manövrierfähigkeit des Keulings muß sich zum ersten Male auf hoher See gegen die Schwingen des Personals und seine Herrschaft über das Schiff feststellen können. Ein verhältnismäßig kleines Versehen in der Konstruktion kann weittragende Folgen haben. Freilich hat dieser Gesichtspunkt bei dem erlauchenden Hochhand unserer Technik und Verantwortlichkeit anderer erfahrenen Schiff- und Maschinenbauer im allgemeinen nur eine hypothetische Bedeutung. Immerhin: ernst, praktisch erprobt nur das Schiff bisher nicht, und erst die technische Prüfung in voller, vielstündiger Fahrt spricht das letzte Wort. Aber so ernst somit doch eine technische Probefahrt auch ist, so verführerisch spielen von ihrem ersten Untergrunde doch die Farben geübener Lebensfreude und Geselligkeit. Nur die ängstlichen der vielen Menschen an Bord spüren etwas von dem heißen Agororom tief unter Deck und hoch über Deck auf den Brücken. Fröhliche Gesichter spiegeln sich in unermüdlich aufgefüllten Sesselchen an läppiger Tafel, laden beglückt unter Palmen im marmornen Wintergarten oder halten im Rauchsalon epikurisch-moderne Zwiegespräche mit der duftenden Havanna. Erst sehr spät geht man in seine Kammer, in sein freizeithabendes, durchaus landfest ammenendes Bett.

Als der „Cap Trafalgar“ eben Voran über die See fuhr, wollte er schon gleich seine Prüfungsaufgabe abwickeln. Er war bereits etwa eine halbe Stunde unter Vollampf, als sich ein unvorhergesehenes Nebelband zu Anker zwang. Kostbare Stunden vergingen. Es wurde Nachmittag und Abend, und immer noch ließ die unsichtige Luft keine volle Fahrt auf dieser überaus stark belebten Straße des Nordseeverkehrs zu. Man benutzte die Zeit, um das Schiff allerhand vorchriftsmäßige Bewegungen ausführen zu lassen, die seine glänzende Manövrierfähigkeit erweisen.

Der Zweck einer solchen Prüfung ist, Knapp ausgeübt, auszuweisen, ob der neuerbaute Personendampfer der höchsten Klasse des Germanischen Lloyd's oder einer gleichwertigen Klasse entspricht, in seinen gesamten Anlagen und Leistungen die Anforderungen der verschiedenen Behörden erfüllt. Vertreter dieser Behörden sind deshalb zur Überwachung an Bord: Vertreter des Germanischen Lloyd's, der Seevereinigung, der Baupolizei, der Seewarte. Außerdem natürlich die maßgebenden Personen der Reederei und der Bauwerft, in unserm der Vulkanwerke in Stettin-Hamburg. Die Prüfungen beginnen, von den Mittelstufen wenig bemerkt, mit Steuermanövern, mit der Kompositionierung der Kessel, mit der Ausprobung der Schotten, der Ueberholung der Rettungsringe und Schwimmwesten, der Ankerplätze u. s. w. Dann wird das ganze Schiff, während es vor Anker liegt, noch einmal von unten bis oben überholt, und nun zur sogenannten forzierten Abnahmefahrt Hartgemacht.

Voraussetzung der Abnahme ist eine mehrstündige, in der Regel sechsstündige ununterbrochene Fahrt unter vollem Dampf. Ist diese Fahrt, selbst wenn schon viele Stunden zurückgelegt sind, wegen irgend welcher Zwischenfälle, die meist der Nebel verursacht, unterbrochen worden, dann gilt die bisherige Leistung nicht; es muß noch einmal von vorn angefangen werden. So ergeht es auch uns, bis

endlich mit Anbruch der Nacht die Zeit da war, und nach der ganzen Wetterlage eine ungehörige Verdickung des Benjums in Aussicht stand. Wir erhalten einen Beobachtungsposten im Maschinenraum. Und noch ein Raum ist das, den dieser Riese mit seinen 18,000 Bruttotonnen und den 16,000 Pferdestärken seiner Maschinen beansprucht! Die neuen Maschinenanlagen auf Schiffen sind systematisch in die Höhe gebaut, um so wenig wie möglich Längsraum zu beanspruchen. Demgemäß steigt unser Blick, wenn wir auf der Sohle des Raumes stehen, durch fünf Stockwerke lichter Höhe hinauf, und wir haben den Eindruck eines Abgrundes. Hier lodern die Feuer unter den Kesseln, die Heizer arbeiten angeknüpft, schwarz wie Teufel, im grellen Widerschein der Flammenlose, riesige Kohlenmengen werden unaufhaltsam herangeschafft und verschwinden in den höllischen Schloten. Der Signalleiter steht auf „Vollampf vorwärts“. Es heben und senken sich mit gigantischen Kräften die mächtigen Kurbeltriebe, die Zylinderstempel schiefen ellig auf und nieder, tausend Gelenke von Hilfsmaschinen schnurren, streifen, hüpfen, breite Wellströme fließen unaufhaltsam über alle reibenden Zelle, ein dumpfes Stampfen und schleißendes Brausen durchdringt den endlos hohen Raum. Doch mit selbstsicherer Ruhe sind die Beamten und Arbeiter dieses verantwortungsvollen Reichs an ihren Posten. Nüchtern, ohne Hast, nur scharfes Beobachten aller Teile dieses verwirrenden Mechanismus, ob und zu knappe Befehle und Signalgebungen. So gewaltig und verwickelt das Bild ist, so stellt sich doch bald bei uns das Bewußtsein ein, daß diese elementaren Gezeiten sicher, wie ihnen vorausbestimmt, die vorgeschriebenen Bahnen durchmessen und keine anderen Wirkungen hervorbringen werden, als die Ueberlegenheit unserer hochstehenden Technik es will. Hoffen immer verlaufen denn auch die forzierten Fahrten einwandfrei. Wohl zeigt sich hier und da in Einzelheiten noch eine kleine Unbenheit, aber schnell bringt der nachseltene Handgriff des Verantwortlichen alles wieder in beste Ordnung. Uns fällt auf, daß der Mensch in den komplizierten Gang der Maschinen fast gar nicht eingreift, und wir erfahren, daß das heute fast unnötig geworden ist, daß sich so gut wie alle maschinellen Vorgänge und alle Hilfsanordnungen, die früher des Menschen Hand beanspruchten, automatisch vollziehen.

Gerade auf dem „Cap Trafalgar“ ist die Maschinenanlage sehr interessant und in dieser Art zum ersten Male auf einem deutschen Dampfer in Betrieb. Es handelt sich um je eine Kolbenmaschine an Steuer- und Backbord, die unter hochgepanntem Dampf arbeiten und die beiden Seitenschrauben antreiben, ferner um eine angestuppelte Mittelmaschine, die durch den Abdampf der Kolbenmaschinen und der Hilfsmaschinen gespeist wird und die dritte, mittlere Schraube bewegt. Das hierzu ein möglichst hohes Vacuum erforderlich ist, bedarf keiner Erwähnung. Die Turbine arbeitet nur für die Vordwärtsbewegung des Schiffes und schaltet automatisch aus, sobald von der Kommandobrücke irgend welche Manöver, besonders Rückwärtsfahren, befohlen wird. So führt der Kollos sechs Stunden lang mit einer Geschwindigkeit von etwa 18,3 bis 18,5 Seemeilen in die rabenschwarze Nacht hinaus, vorbei an den Feueren von Norwegen und Bortum bis zur Höhe von Terschelling. Hier wird nach vier Uhr Morgens gewendet und verlangsamt die Rückfahrt angetreten.

Zwischen durch hatte man Gelegenheit, auch noch andere Einrichtungen des Schiffes näher kennen zu lernen, unter denen ich nur die unter Umständen sehr wertvolle Notbeleuchtung erwähnen möchte. Für diese sorgt ein besonderer Motor, der, vollkommen unabhängig von den übrigen Maschinen, so hoch an Deck angebracht ist, daß er selbst im Falle einer weitreichenden Ueberflutung betriebsfähig bleibt und Notbeleuchtung gewährleistet. Der Motor betätigt außerdem die Borwinde der Rettungsboote u. s. w. Als der Morgen graute, hatte die Reederei ihren Anspruch auf die behördlichen Zertifikate erworben, womit sie zur Beförderung von Personen berechtigt wird. Aber damit hat das Schiff seine Aufgaben noch nicht voll geleistet. Es soll auch noch erweisen, daß es sämtlichen Bedingungen des Bauvertrags genügt, also den ausbedungenen Kohlenverbrauch nicht übersteigt, dagegen die ausgemachte Geschwindigkeit womöglich noch überflügelt und vieles mehr. Ist auch dieser Nachweis gelungen, dann steigt endlich am Hauptmast die sogenannte Kontorflagge empor, das ist die Flagge der Reederei. Das ist immer für Werk und Reederei ein denkwürdiger Augenblick, denn die Werk weiß nun, daß sie ihre Aufgabe gelöst hat und den Lohn dafür erhält, und die Reederei freut sich über den dringend notwendigen und vielbesprechenden Zuwachs zu ihrer Flotte. Die hochstehende Kontorflagge greift auf dem „Cap Trafalgar“ einen feinsten Morgen, und Vormittags beim Frühstück in dem unbeschreiblich vornehm wirkenden Speisesaal konnte der Vorsitzende des Ausschusses, der greife Herr Kupfert, dieses erfreuliche Ereignis mit schmeichelhaften Worten an die Werk für ihre alle Erwartungen in jeder Weise übertreffenden Leistungen gewissermaßen offiziell verkünden.

VASSAR

Popular Viennese Two-Step

As Played by WAGNER'S FAMOUS M'ITARY and CONCERT BAND

Für Haus und Küche.

Gegen Frostschäden.
Ein gutes Rezept für eine Frostsalbe ist wie folgt: 1 Unze Karbolsäure, 2 Unzen Vasoline, 2 Unzen Zinksalbe, 1 Unze Olivenöl, 120 Tropfen Lavendelöl.
Gegen aufgebrosene Hände und Füße (Frostbeulen), sind Zwiebeln ein vorzügliches Mittel. Man zerreibt oder zerquetscht die Zwiebeln und bestreicht damit die tronten Stellen. Die Schmerzen lassen fast sofort nach.

Für das Haar.
Eine Mischung, die ganz vorzüglich für den Haarnuchs sein soll, besteht aus 6 Unzen Limonensaft auf 3 Pint Amlin. Das wird tüchtig geschüttelt, bis es schäumt und eine cremartige Masse bildet. Damit nun wird Kopf und Haar stark eingerieben. Es gibt und ein erfrischendes Gefühl auf dem Kopf, reinigt die Haut von Staub und Schuppen und gibt dem Haare einen schönen, natürlichen, keineswegs ülig erscheinenden Glanz.

Wollschachen reinigen.
Reidungsstücke aus Tuch oder anderen Wollstoffen lassen sich leicht mit Gofoline reinigen und aufweichten. Man lege die Gegenstände glatt und stramm, streude um Strede, auf eine Unterlage von mehrlagigem Müllin, nachdem man sie vorher durch Klopfen und Bürsten vom Staub befreit hat. Mit einer kleinen Bürste (5 Cent's Gemüßbürste, zu diesem Zweck allein gehalten) bürest man den Stoff durch und durch mit Gofoline. Ist man in allen Teilen fertig, so entferne man die Unterlage, legt eine frische hin und nimmt frisches Gofoline, mit einer zweiten, reinen Bürste. Und ein drittes Mal, wieder mit reinem Gofoline, reibt man mit einem hineingetauchten Flanellstück. Dann werden die Gegenstände in die Luft gehängt, dem Wind ausgefegt, bis aller Geruch verweht ist. — Die drei Quantitäten Gofoline, auch das erste, fast schwarz aussehende, läßt man sich sehen, gießt dann das reine oben ab in eine Flasche, stellt es bis nächsten Tag hin und schüttelt es dann wiederum rein ab in eine andere Flasche, so kann man es immer wieder gebrauchen.

Pariser Waffeln.
Ein Pfund Mehl, 1/2 Pfund Butter, 1 Unze Puderzucker, 1/2 Unze Hefe, Salz, 4 Eier, 1/2 Tasse süße Sahne. Eier und Zucker schaumig schlagen, die Hefe in süßer Milch lösen und mit etwas Mehl zum Gelfendmaß ansetzen, dann unter das andere Mehl mischen und die übrigen Zutaten anrühren. Ueber Nacht zum Aufgehen mit einem Tuche bedekt in die Küche stellen. Am anderen Tage baden. Diese Hefenwaffeln können auch gefüllt werden, und zwar mit einer Mandel- oder Schokoladenfülle, aber sie schmecken auch so sehr gut.

Datmeal Cookies.
Ein Ei, 1/2 Tasse Zucker, 1 Tasse süße Sahne, 1/2 Tasse Milch, 1 Tasse feine Hafersgrütze, 2 Tassen Mehl mit 2 Teelöffel Backpulver und 1 Teelöffel Salz gut durchsieben. Das Ei wird tüchtig geschlagen bis es ganz leicht und dünnflüssig ist, dann Zucker, Sahne und Milch hinzugeben und nach und nach Hafersgrütze und Mehl. Das vermischen, auf einem mit Mehl bestreuten Brett ausrollen, mit einer Form Plätzchen ausstechen, und in einem mäßig heißen Ofen hellbraun baden.

Schinken und Kraut.
Rohc einen kleinen Prager Schinken halbwegs, entferne die Haut und überflüssiges Fett, lege ihn dann in einen kleineren Topf, übergieße ihn mit zwei Flaschen Burgunderwein und lasse ihn dann vollends gar, fest zubekocht.
In der fetten Schinkenbrühe lasse man ein gutes Sauerkraut, wenn fertig, reibe man eine ganze geschälte Zucker-Wannas, füge dieses Puree zum Sauerkraut.

Maultaschen.
Mache von 4 Eiern einen Nudelsteig, mache 4 sehr dünne Nudelfläche und lasse sie ein wenig abtrocknen, dann schneide man die Ruchen in 4 Teile, in jeden Teil 1 1/2 Teelöffel Fülle, die Ede mit ein bisschen Eiweiß bestreichen, daß sie gut zusammen halten. Ein Viertel Pfund Butter wird leicht zerlassen, 2 in Milch eingeweichte und ausgebröckelte Brötchen, 1/2 Pfund gebratenes Kalbfleisch, 1/2 Pfund gebratenes Schweinefleisch, 1/2 Pfund gebratenes Rindfleisch sehr fein gehakt, eine Handvoll Spinat und etwas Petersilie, 1 Zwiebel fein gehakt in einem Stück Butter gebämpft, Pfeffer, Salz und Muskatnuz und 4 Eier, alles gut zusammenrühren und die Nudel füllen. 5 Minuten in Salzwasser kochen, dann herausnehmen und heiße Butter darüber. Schmeckt mit Salat sehr gut.

Einen gerechten Tausch

Es was Sie erhalten in jedem Glas von Goldene Medaille Bier.
Gleich fastigt von dem Behen, das Sie kaufen kann, und niemals erlaubt, daß es die Brauerei verläßt, bis es gehörig abgekühlt ist.
So ist auch ein „Rea“ Bier, sondern ein Bier mit einem „körper“, der wacklige Seite des „Rea“ Brauerei, wenn Ihnen ein antero angeboten wird.
Stegmaier Brau Co.
Scranton Telephone: 456. Neus, 1533

Wm. F. Kiesel,
Passage-Notariats- und Bank-Gesellschaft, Feuer-Versicherung.
[Etabliert 1859.]
118 Kadawanna Ave., Scranton, Pa.
Schiffen jeder Dampfmaschine nach und in Europa und dem Orient.
Bermögenswerte verwalten, einleihen, Verwaltungen, Schenkungen, testamentarische Verfügungen, Verwaltungen nach allen Weltteilen, Verkauf von Häusern und Bauplänen.

Gebrüder Scherer's
Rebstone
Cracker & Cakes
Bakeries,
No. 343, 345 und 347 Broad Straße
gegenüber der Knopf-Fabrik,
Scranton.
Ebenso Brod jeder Art.

Immer Bequem.
Sie können wirklich Ihren Tag jeden Abend ab 9 Uhr, 11:00 Uhr, eine Sperrung ab 3 Prozent finden. Sie können jeden Tag jeden Tag im Jahr ohne Kündigung, ein Vierteljährlich bezahlbare Aktien für die Summe von 50 Transatlantischen und Röhren Dampfer Aktien. Nicht für Aktien die hohe Auszahlung und niedrige Preise.
Die Notariats-Abteilung fertigt Vollmachten und verschiedene gesetzliche Dokumente in allen europäischen Sprachen an. Besorgt die Dinger von den vier Staaten, Gebührenden nach allen Teilen der Welt.
Blau Banking House,
118 Kadawanna Ave., Scranton.

Alt Weidelberg.
Rekavitation
A la Carte, Table d'hote
von 12—2 Uhr Nachmittags.
Importierte und beste Biere, feine Cigars und Cigaretten. Separate Gesellschaftszimmer.
Albert Jenke, Eigenth.
206—210 Penn Avenue.

Lohmann's,
323-325 Spruce Straße.
„Club“ Frühstück.
Dinner und Kaufmann's Lunch
11.30 bis 1.30 Uhr
A la Carte immer.
Theater-Gesellschafts Spezialität.
Musik von bekannten Solisten.
Prompote Bedienung.
John E. Haas, Eigenthümer.

Hermann Gogolin,
Besitzer des
„Hermann Cafe's“
318—320 Spruce Straße,
(neben dem Hotel Jerome.)
Dieses Bier steht an Zapf, feine Biere und Cigaretten. Während der Saison: Hart- und weiches Bier, „Crabs“ und „Clams.“
Kaufmann's Mittagstisch, täglich, 20 Cent

„Hotel Belmont“
Kadawanna u. Adams Avenues,
in nächster Nähe des Laurel Aines und des Kadawanna Bahnhofs.
Ebenzel & Holzner, Eigenthümer.
Das Hotel wird nach europäischem Plane gebaut. Beste Küche, letzter Zimmer, prompte Bedienung. Die besten biereigenen und importierten Biere und prima Cigaretten. Ebenfalls auch „Herrnberg-Bräu“ aus Baden, Lagerbier aus St. Michael's des Deutschen Kaiser's.

W. Seidler's
Deutsche Bäckerei
210 Franklin Avenue.
Bachwerk jeder Art täglich frisch. Max er Kaffee und Tee sowie leichte Getränke.
Schadt & Co.,
Allgemeine Versicherung,
403-4 Mears Gebäude.
Bede Telephone.