

Schnellboote

Autor(en): **Hepp, J.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizerische Gehörlosen-Zeitung**

Band (Jahr): **36 (1942)**

Heft 15

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-925826>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Der Suezkanal.

Afrika hängt im Nordosten mit Asien zusammen. Diese Verbindung heißt Landenge von Suez. Auf dem Atlas ist sie nur so breit wie ein Bleistift. In Wirklichkeit ist sie aber 160 Kilometer breit. Das entspricht der Luftlinie Zürich—Genfersee.

Die Landenge von Suez ist durchstoßen. Vom Suezkanal, dem wichtigsten Kanal auf der ganzen Erde. Er verbindet das Mittelmeer mit dem Roten Meer. Oder Europa mit Indien, China, Japan und Australien.

Schon vor mehr als 3000 Jahren haben die alten Ägypter das Mittelmeer mit dem Roten Meer durch einen Kanal verbunden. Aber sie ließen ihn wieder verfallen. Der Wind wehte Sand aus der Wüste her. Und füllte den Kanal nach und nach wieder aus.

Der jetzige Kanal ist in den Jahren 1859 bis 1869 ausgehoben worden. Er ist etwa 100 Meter breit und 12 Meter tief. Er hat mehr als 400 Millionen Franken gekostet. Negrelli *), ein österreichischer Ingenieur, hat die Pläne ausgearbeitet. Und der Franzose Lesseps hat ihn gebaut.

Der Suezkanal führt durch eine Wüste. Der Bau war sehr schwierig. 1600 Kamele mußten ständig Trinkwasser für die Arbeiter heranschleppen. Und noch viele andere Schwierigkeiten waren zu überwinden.

Früher fuhren die Schiffe, die zwischen Europa und Asien verkehrten, um Afrika herum. Jetzt benutzen sie den Suezkanal. Der Weg von London nach Indien durch den Suezkanal ist etwa 4000 Kilometer kürzer. Für die Hin- und Herfahrt sparen die englischen Schiffe also 8000 Kilometer ein. Die Schiffe von Triest nach Ostasien sogar 16,000 Kilometer. Die Fahrzeit wird um mehrere Wochen verkürzt. Die Schiffe brauchen weniger Brennstoff und weniger Löhne für die Schiffsmannschaft. Die Fahrt durch den Suezkanal ist also viel billiger.

Besitzerin des Kanals ist eine Gesellschaft. In dieser Gesellschaft sind namentlich die Engländer und Franzosen vertreten. Auch die Ägypter, Italiener, Deutschen usw. möchten

*) Negrelli war von 1832 bis 1840 auch in St. Gallen und Zürich tätig. Das schweizerische Verkehrswesen hat ihm viel zu verdanken. Er baute zum Beispiel die Hafenanlagen in Rorschach, viele Straßen in der Ostschweiz, die Brücke über das Tobel bei Trogen und die Münsterbrücke, die erste steinerne Brücke über die Limmat bei Zürich. Er war ferner ein begeisterter Förderer der ersten Schweizerbahnen.

Anteil haben am Kanal. Militärisch wird der Kanal von England beherrscht. Ständig wachen englische Soldaten am Kanal. Auch in Friedenszeiten. Für kein Land ist der Suezkanal so wichtig wie für England. Mehr als die Hälfte aller durchfahrenden Schiffe stammen aus England.

In Friedenszeiten ist der Schiffsverkehr auf dem Suezkanal sehr lebhaft. Immer befinden sich ein Duzend und mehr Schiffe auf dem Kanal. Im Jahr fahren über 5000 Schiffe hindurch. Sie brauchen 14 bis 20 Stunden für die Durchfahrt. Sie fahren so langsam, daß ein Schnellläufer Schritt halten könnte. Bei schneller Fahrt würden große Wellen entstehen. Und die Ufer würden zusammenfallen.

Der Unterhalt des Kanals kostet viel Geld. Tag und Nacht tragen die Winde von beiden Seiten her Wüsten sand in den Kanal. Dieser muß darum fleißig ausgebagert werden. Sonst würde er bald wieder ausgefüllt sein. Die Kanalgesellschaft muß auch das Baukapital verzinsen. Darum erhebt sie Gebühren von den durchfahrenden Schiffen. Für jede Nettoregistertonne (annähernd 3 Kubikmeter Laderaum) bezahlt ein Schiff 8 bis 10 Franken. Und für jeden Reisenden 4.75 Franken. Ein mittelgroßer Dampfer bezahlt für die Durchfahrt 10,000 bis 20,000 Franken. Das Jahr 1937 brachte der Gesellschaft 877 Millionen Franken Einnahmen. Oder doppelt so viel wie die Baukosten. Der Suezkanal ist also ein glänzendes Geschäft.

Jetzt streiten die Völker um den Suezkanal. Die Deutschen und Italiener stoßen mächtig gegen Ägypten und den Kanal vor. Sie wollen den Engländern den Weg nach Indien und Australien versperren. Die nächsten Wochen werden zeigen, ob es ihnen gelingt.

Joh. Hepp.

Schnellboote.

Gestern stand in einem Heeresbericht: In der letzten Nacht vernichteten wir ein feindliches Schnellboot und beschädigten mehrere Schnellboote schwer.

Die Zeitungen berichten fast täglich von Schnellbooten. Das sind ganz kleine Kriegsschiffe. 16 bis 28 Meter lang und 3,3 bis 4,5 Meter breit. Sie werden von 8 bis 12 Mann bedient. Sie fahren ungefähr 50 Kilometer in der Stunde. Also so schnell wie ein Bahnzug und schneller als die großen Kriegsschiffe.

Die Schnellboote können sich vernebeln.

Wenn man sie beschießt, machen sie künstliche Nebel. Dann sieht man sie nicht mehr. Sinter dem Nebel flüchten sie sich schnell.

Die Schnellboote sind mit Maschinengewehren und kleinen Kanonen bewaffnet. Ihre Hauptwaffe aber sind die Torpedos. Das sind Sprengkörper. Sie enthalten 600 bis 800 Kilogramm Sprengstoff. Die Torpedos werden gegen die feindlichen Schiffe abgestoßen. Nach dem Abwurf fahren sie selbständig weiter. Wenn sie an einem Schiff anstoßen, explodiert die Sprengladung. Und die Schiffswand wird aufgerissen. Ist der Riß groß, so sinkt das Schiff schnell.

S. Hepp.

Das Brot.

(Schluß)

Wie die Getreidekörner gemahlen wurden, zeigen mehrere Bilder, z. B. Zerquetschen zwischen Steinen, altägyptische Holzstatuette, Mörser zum Zerstampfen des Getreides zu Mehl, griechische Antike; Getreidemühle der römischen Antike, von einem Maultier gedreht, die Mahlsteine greifen konisch übereinander, der obere durch einen Esel gedreht; mittelalterliche Windmühle auf mächtigem Holzpfosten drehbar, Illustration: 1. Hälfte 15. Jahrhundert; Windmühle, je nach der Windrichtung drehbar, Encycloperu 18. Jahrhundert; Mittelalter, städtische Mühlen auf Rähnen errichtet und an Brückenpfeilern befestigt, die Räder vom Flußwasser unterschlächtig angetrieben, Paris im 14. Jahrhundert; ländliche Wassermühle im Wallis, Mahlvorrichtung bis zur Erfindung der Walzmühle: der Lauffstein dreht sich nicht liegend sondern stehend im Tessin; anderswo werden moderne elektrische Mühlen betrieben.

Ein Basenbild stellt dar das Kneten des Teiges für das Fladenbrot der griechischen Antike im 5. Jahrhundert vor Christo (mit den Händen). Ein Ausschnitt einer Wappenscheibe Bedhel, Basel, 1676, stellt dar das Teigkneten mit den Füßen einiger Männer in Großbäckereien der Vergangenheit usw. Ein Bäckerladen in Eriwan in Armenien mit aufgehängten langen, flach ausgewalzten Fladenbroten; auf einem Bild sieht man verkohlte Brote der Pfahlbauzeit aus Hirse und Korn bereitet.

In Wirklichkeit liegen auf dem schmalen Tisch zur Schau wie folgt: Knäckebrot, skandinavisches Fladenbrot aus grobem Roggenmehl, flach, rund, mit einem Loch in der Mitte; in verschiedenen Brotarten sieben Berner Brote in verschiedener Größe; drei Basler Brote,

neun Basler Modellbrote; Kleingebäck; Spezialgebäck; Englisch Brot. Ein Bild von 1485 zeigt die Bewirtung der Hilfstruppen aus den Waldstätten vor den Toren Berns im Laupenkrieg mit spätmittelalterlichen kleinen, flachen Rundbroten. Ueber einem Stück leeren Tisch hängt eine Tabelle mit der Aufschrift: Brot in Notzeiten. Strecken des Brotes durch Zusätze zum Mehl. Brotersatz.

843 Frankreich: Mehl mit Erde vermischt, mittelalterliches Europa: Mehl mit Rinden- und Wurzelmehl, mit Kleie und Hafer. 1590 Paris: Schiefer und Knochenmehl gemischt. 1683 Ungers: Farnkrautmehl. 1865 Galizien: Gries mit Beeren, Pilzen, Häcksel vermischt. 1900 Wolgagebiet: Mehl mit Holzasche, Delkuchen, Unkrautsamen. 1914 — 1918 Mitteleuropa: Mehl mit Kartoffeln.

Seither in Hungerszeiten: Skandinavien: Roggenmehl mit Föhrenrindenmehl und Moos; Tessin: Kastanienmehl oder Kastanienmehl mit Eichelmehl; Süddalmen: Mehl mit Kastanienzusatz.

Auf einer Tabelle mit der Aufschrift „Brotgetreideversorgung der Schweiz“ kann man lesen: 1939 Inlandsproduktion an mahlfähigem Brotgetreide in q 1 854 486; Einfuhr von Brotgetreide zur menschlichen Ernährung in q 4 554 919; für den Inlandsverbrauch verfügbares Brotgetreide in q 6 409 405.

Die Inlandsproduktion an Brotgetreide in 1000 q Körnererträge: in unserem Schweizerlande: 1939: provisi. Weizen 1602, Roggen 312, Korn 439, Total 2353 q.

Im Jahre 1941 betrug die Gesamt-Ackerbaufläche 270 000 ha. Die Gesamt-Anbaufläche des Brot-Getreides 123 600 ha. Die Zahl der Anbauflächen soll für 1942 nach dem Plan Wahlen eine Steigerung erfahren wie folgt: Ackerbaufläche 500 000 ha, Brot-Getreidebau 247 300 ha.

Gedenken wir aber in ehrfürchtigem Dank des allmächtigen Schöpfers, der seit Jahrtausenden den Getreide-Körnern und allen Gemüsesamen solche Keimkraft gegeben und erhalten hat.

Ein Bild zeigt die Reisanbaugelände in Asien, wo Reis anstelle des Brotes ist. Mehrere Bilder stellen den Reiskornbau in China dar wie folgt: Wässern der Reiskörner in Strohkörben vor der Aussaat; Pflügen des unter Wasser gesetzten Ackers in Kang tshi t'u; die Saat wird mit der Hand auf den überschwemmten Acker ausgestreut; Düngen