

Amts- und Anzeigebblatt

für den

Bezirk des Amtsgerichts Eibenstock und dessen Umgebung.

Verantwortlicher Redakteur, Drucker und Verleger: E. Hannebohn in Eibenstock.

43. Jahrgang.

Nr 93.

Sonnabend, den 8. August

1896.

Der Bau deutscher Kriegsschiffe.

Der Chefkonstrukteur der Kaiserl. Marine, Wirkl. geh. Admiralitätsrath A. Dietrich, welcher auch die jetzt im Bau begriffenen Kriegsschiffe, und zwar „Ersay Preußen“ (Panzer-
schiff 1. Klasse), „Ersay Leipzig“ (Kreuzer 1. Klasse), „Ersay Freya“ (Kreuzer 2. Klasse) und weiter die Kreuzer „K“ u. „L“ konstruirt hat, hat in der 37. Sitzung der „Institution of Naval Architects“ einen Vortrag über die Entwicklung der Entwürfe und des Baues der Schiffe der deutschen Kriegsmarine gehalten. Der interessante Vortrag ist damals un-
verbändert wenig beachtet worden, er enthält jedoch so viel Bemerkenswerthes, daß es auch jetzt noch, da er gedruckt in der im Verlage von Mittler u. Sohn erscheinenden „Marine-Rundschau“ vorliegt, lohnend ist, das Wesentlichste daraus mitzutheilen.

Die neuen Panzerschiffe „Ersay Preußen“ und „Friedrich der Große“, der Panzerkreuzer „Ersay Leipzig“ und die Kreuzer 2. Klasse „Ersay Freya“, „K“, „L“, „M“ und „N“ erhalten drei Schrauben. Bei den neuen Schiffen erfordert die Artillerie mit ihrer Panzerung, wie sie nach den neuesten Erfahrungen gefordert werden muß, ein so hohes Gewicht, daß gesucht werden muß, an irgend einem anderen der das Deplazement bildenden Gewichte Ersparnisse zu machen, die dem Panzer und der Artillerie zugute kommen könnten. Nirgends war zu sparen, da überall die Forderungen gesteigert sind; trotz aller an Bord gebrachten Hilfsmaschinen zur Erleichterung der Arbeit ist die Mannschaftszahl nicht kleiner geworden, im Gegentheil, für die Bedienung dieser Maschinen noch größer. Das Gewicht des Schiffskörpers ist bei allen modernen Schiffen durch rationellere Bauart, aber auch durch Verminderung der Materialkosten schon so weit reduziert, wie es mit der Festigkeit nur irgend noch verträglich ist, ja es ist schon theilweise über das mit reichlicher Sicherheit zulässige Maß fast hinausgegangen worden.

Und doch war es möglich, eine große Erleichterung des Schiffskörpers in neuerer Zeit herbeizuführen durch die Einschränkung der Verwendung von Holz in den Einrichtungen. Schon immer wurden die Splinter des Holzes gefürchtet, die von den durchschlagenden Geschossen losgerissen werden. Die Erfahrungen des Gefechts am Jalu haben so recht gezeigt, wie gefährlich die Verwendung brennbarer Materialien für die Ausstattungen der Schiffe ist. Bei den neuen deutschen Schiffen ist Holz auf nur ganz untergeordnete Verwendung beschränkt. Die Decks erhalten keine hölzernen Deckplatten mehr, sondern nur Stahlblechplatten mit Linoleumbelag, zuweilen, nachdem noch eine Schicht von Korksteinen dazwischen gelegt ist. Die Wegerung der Seitenwände in den Mannschaftswohnräumen fällt ganz fort, in den Kammern der Offiziere wird sie hergestellt auf 1 1/2 m mit diesem Stahl mit einer Bekleidung von Kork, die mit Stoff beklebt wird. Die Kammerhöfen bestehen aus Stahl, die mit Stoff beklebt und, wo Schalldämpfung oder Herabminderung der Temperatur erwünscht ist, vorher noch mit Korkplatten bekleidet werden. Um die Schornsteine und Maschinenschächte, die Hitze ausstrahlen könnten, wird Korkbekleidung angebracht. Aus den Munitionsräumen ist Holz gänzlich entfernt, nur für die Lagerung der Geschosse und Kartuschbüchsen werden hölzerne Regale noch angewendet. Die Treppen sind sämtlich aus Stahl, die Handleisten der Geländer der Kommandobrücken bestehen nicht mehr aus Holz, sondern aus anderen nicht brennbaren und nicht splitternden Stoffen, die aber nicht so unangenehm anzufassen sind wie Stahl oder Eisen; die Kartenhäuser und mit ihnen verbundenen Häuser auf der Kommandobrücke werden auch aus Stahl hergestellt und in den Ausstattungen aus nicht brennbarem Material. Es schien auch, wie bei jedem solchen Vorgehen immer etwas zu radikal vorgegangen wird, nötig, auch aus den inneren Ausstattungen das Holz ganz zu entfernen, so vor allem die Möbel nicht mehr aus Holz, sondern aus nicht brennbaren und nicht splitternden Stoffen herzustellen. Es sind in dieser Beziehung viele Versuche angestellt worden, es wurden Möbel hergestellt aus Stahl und Aluminium mit Auskleidungen aus Linoleum, Kork, Segeltuch u.; sie konnten alle die Holz-
möbel nicht erlegen. Dasselbe war bei den Stühlen der Fall. Nur die Bettstellen lassen sich mit Vortheil sogar aus Eisen, Stahl oder Messing herstellen, wie man solche ja auch am Lande vielfach verwendet. Das Gefährliche, was, einmal angezündet, den größten Qualm erzeugt, sind aber nicht die wenigen Möbel, die nur einige wenige dünne Stücken Holz darstellen, sondern die in dem Innern untergebrachten Effekten, die Matratzen, Decken, Kleider, Bücher u. Von der Verwendung hölzerner Möbel mit Ausnahme etwa der Bettstelle wird daher auch in der deutschen Marine sobald noch nicht abgegangen werden können. Solche Theile, wie Stangen, Signaltrauen, Flaggenstangen u., werden alle aus Stahl hergestellt. Durch diese Neuerungen ist unzweifelhaft der Gefechts-

wert des Schiffes erhöht, da das Schiff weniger feuergefährlich ist, die Splitterwirkung ganz eingeschränkt ist und dann bedeutend an Gewicht gespart wird, was der Artillerie und der Panzerung zu Gute kommt.

An den Maschinen war nichts zu sparen. Es blieb nur übrig, in den Kesseln, die besonders jetzt bei den hochgepanzten Dämpfen ein so bedeutendes Gewicht darstellen, Ersparnisse zu suchen; dieselben waren zu finden in der Annahme von Wasserrohrkesseln. Eine der schwierigsten Fragen in der modernen Marinetchnik ist die Frage der Wasserrohrkessel; sie beschäftigt auf das Lebhafteste die englische, die französische und die deutsche Marine, und ist die letztere beinahe am entschlossensten vorgegangen, indem sie bei vielen Schiffen Wasserrohrkessel verwendet. Es kommen nicht weniger als vier verschiedene Arten von Wasserrohrkesseln bei den im Bau begriffenen deutschen Schiffen zur Anwendung, nämlich bei „Regir“, Panzerschiff 4. Klasse, Thornycroft-Kessel, „Ersay Freya“, Kreuzer 2. Klasse, Niclausse-Kessel, „K“, Kreuzer 2. Klasse, Belleville-Kessel, „L“, Kreuzer 2. Klasse, Dürr-Kessel, und bei den Panzerschiffen 1. Klasse sowie dem Panzerkreuzer „Ersay Leipzig“ 2 1/2-Cylinderkessel und 1 1/2-Wasserrohrkessel, deren System abhängig ist von den ausstehenden Probefahrten, die sehr bald werden vorgenommen werden.

Die Probefahrten dieses und der nächsten zwei Jahre werden über den Werth der verschiedenen Kesselklassen etwas mehr Klarheit geben; alle jetzt bis zur Ermüdung durchgeführten theoretischen Erwägungen sind zwecklos, denn nur die Praxis allein kann hier entscheiden.

Tagesgeschichte.

— Deutschland. Zu Anfang dieses Jahres haben patriotische Männer in allen Theilen Deutschlands, zum Theil unter dem Eindruck der mit der Transvaal-Angelegenheit geschaffenen Situation, zum Theil unter der Befürchtung, daß die Wehrkraft des Reichstages sich in Bezug auf die Marine und deren Bedürfnisse nicht auf der Höhe ihrer patriotischen Pflichten zeigen werde, Sammlungen für den Bau von Kriegsschiffen angeregt. Die vorauszusehen war, hatte die Bewegung, so sehr ihr patriotischer Grundgedanke auch zu begrüßen war, keinen praktischen Erfolg, einmal weil es einer nachhaltigen Energie bedarf, um auch nur die Millionen für einen einzigen Kreuzer auf dem Wege von Sammlungen zu Stande zu bringen, zweitens weil solche Sammlungen im heutigen geeinten Deutschland und bei einem Marine-Etat von ca. 80 Millionen Mark nicht mehr ausreichen, um ihren Zweck zu erreichen. Den früheren Flottenjahren in den sechziger Jahren, den Krönungsgefehen von Provinzen und Städten im Jahre 1861, lag nicht nur das Schußbedürfnis für die vaterländischen Küsten und den deutschen Handel, sondern mehr noch der deutsche Einheitsgedanke zu Grunde, von dem man hoffte, daß er auf dem Wege einer nationalen Flagge zur See zuerst seine Verwirklichung finden werde. — Nachdem dieses Ziel in ebenso unerwarteter als glorreicher Weise erreicht worden und die deutsche Flotte, selbst in ihrem heute noch sehr unzureichenden Werth und Umfang, sich der hohen Achtung des Auslandes erfreut, würde es als eine Beeinträchtigung der letzteren erscheinen, wollte man die Verwirklichung der nationalen Rüstung zur See auf den Weg der Sammlungen verweisen. Der Schutz Deutschlands zur See wie zu Lande ist der erste und hauptsächlichste Staatszweck des Deutschen Reiches, wesentlich für diesen Zweck ist der nationale Bund der deutschen Stämme geschlossen worden und wenn patriotische Männer im gerechten Unmuth über frühere Abstimmungen des Reichstages in Bezug auf Marineforderungen selbstthätig eingreifen zu müssen meinen, so glauben wir, daß diese gewiß sehr löbliche Absicht am Besten bei den Wahlen derart zur Ausführung gelangt, daß man seinem Kandidaten die Stimme giebt, der sich nicht verpflichtet, dafür einzustehen, daß unsere Flotte auf der Höhe ihrer Pflichten und des nationalen Bedürfnisses erhalten werde.

— Aus Wilhelmshöhe wird vom 6. d. telegraphisch gemeldet: Se. Majestät der Kaiser leiden an einer leichten satarbaischen Halsaffektion und haben daher zu Allerhöchstem lebhaftem Bedauern die Reise nach Wesel, Ruhrort und Essen auf ärztlichen Rath aufgeben müssen. Ihre Majestät die Kaiserin werden diese Reise aber programmäßig ausführen und dabei von Sr. Königl. Hoheit dem Prinzen Heinrich als Vertreter Sr. Majestät des Kaisers begleitet sein. Das ganze zur Reise befohlen gewesene Gefolge Sr. Majestät wird sich auf Allerhöchsten Befehl dem Gefolge Ihrer Majestät der Kaiserin anschließen.

— Stuttgart. Die letzten Anfänge des großen deutschen Sängersfestes sind nun verräucht. Die Theilnehmer werden es nicht bedauern, daß es diesmal im Herzen des Schwabenlandes gefeiert worden ist, daß als „lieberreich“ und

„sangesfroh“, als die Mutter allbereiteter Dichter und Komponisten, ja als die Wiege des deutschen Volksliedes in diesen Tagen sich so manchen Lobspruch hat gefallen lassen müssen. Auch das Schwaben eine der ältesten Pfleghäuser für den Männergesang ist, und daß der Gedanke des deutschen Sängerbundes von Schwaben ausgegangen und wesentlich durch die Männer des schwäbischen Sängerbundes verwirklicht worden ist, unter denen Dr. Otto Eiben sich noch unter den Lebenden befindet, auch daran ist in diesen Festtagen vielfach erinnert worden. Man wird dem Feste nachrühmen dürfen, daß es, auch vom Himmel ausnehmend begünstigt, in allen Theilen wohl gelungen ist, was bei der Massenhaftigkeit des Besuchs aus allem Land, wo die deutsche Zunge klingt, nicht wenig heißen will. Ein Theil des Erfolgs lag schon darin, daß unter dem Zeichen des deutschen Liedes wirklich Alldeutschland sich ein Stellbildlein gab. Bar naturgemäß Schwaben, Bayern und Baden am zahlreichsten vertreten, so hatten doch auch die anderen Reichsgebiete ansehnliche Contingente gestellt: die Rheinlande, Thüringen, das preussische Sachsen (Magdeburg, Erfurt, Halle) und besonders zahlreich das königliche Sachsen, dann Berlin, Danzig, Königsberg, Hamburg, diese beiden gleichfalls stattlich vertreten, Hannover, Schleswig-Holstein usw. Dann aber waren die österreichischen Sängerbunde mit gegen 1000 Mann vertreten: Wiener, Linzer, Boralberger, Salzburg, Tiroler, Steirer, Kärntner (Gilli), Sachsen aus dem Banat und aus Siebenbürgen. Selbst die Deutschen in Rumänien, in Warschau und Lodz, in London und von jenseits des Ozeans, hatten entsprechende Häuflein gestellt. Das gab ein Gefühl von der Zusammengehörigkeit des deutschen Volkstums, das allgemein begeistert, und das in verschiedenen Reihen noch besonders Ausdruck fand. Der Preis der Heimath, „Deutschland, Deutschland über Alles“, drängte sich von selbst auf die Lippen. Daß die Oesterreicher mit ganz besonderer Wärme begrüßt wurden, versteht sich von selbst und sie erwiderten es mit dem Gelübde, auf ihren ausgelegten Posten treue Hüter des Volkstums zu sein. Durch eine glückliche Veranstaltung war es beim Festzug so geordnet worden, daß die verschiedenen Abtheilungen an einander vorbeizogen und sie sich so gegenseitig begrüßen konnten, was zu den herzlichsten Szenen Anlaß gab, so z. B. zwischen Wienern und Berlinern. Der Zug selbst bot mit seinen 10,000 Theilnehmern und 6-700 Fahnen ein überaus glänzendes und trotz seiner Länge keineswegs ermüdendes Bild. Unter den künstlerischen Gruppen, die eingestreut waren, fanden besonders Beifall die historische, die die Entwicklung des deutschen Volkliedes aus der urgermanischen Zeit herab bis zu den Befreiungskriegen vorführte, dann der Wagen mit den sieben Schwaben, der Wagen, der das schwäbische Volkslied darstellte, eine Verkörperung der bekanntesten Volksweisen, dem sich dann passend ein Zug von über zweihundert Vertretern der noch in Schwaben getragenen Volkstrachten anschloß, und zwar echte Exemplare, kein Maskenspiel. Der Zug durch die geschmückten Straßen, über den Marktplatz, Thorwaldens Schillerdenkmal vorbei, an dem Residenzschloß, wo der König von den vorüberziehenden Sängern begrüßt wurde, bewegte sich inmitten eines unbeschreiblichen Jubels, der sich in jeder Straße wieder erneuerte; überall wieder Lächerschwanken, Hochrufen, Blumenwerfen. Diese allgemeine Theilnahme der Bevölkerung, vom königlichen Hof an, wurde von den Gästen besonders angenehm empfunden; es war ein Ton von Herzenswärme in dem ganzen Fest. Der König selbst hat nicht nur der ersten Ausführung, sondern auch dem Bankett beigewohnt und bewegte sich mit seinen Begleitern mitten durch die festfrohe Menge. Die Hauptausführung brachte theils Kunstgesänge, theils Volkslieder zum Vortrag; diese brachten größere Wirkungen hervor als jene. Die letzte Aufführung war vorzugsweise vaterländischen Gesängen gewidmet. Denn das Fest sollte ausdrücklich, wie der Vorstand des Ausschusses des Deutschen Sängerbundes, der Reichstagsabgeordnete Beck aus Nürnberg in seiner Festrede sagte, der krönende Abschluß für das Jubeljahr der Neugründung des deutschen Reiches sein.

— Mannheim, 5. August. Der in Mannheim tagende Deutsche Fleischerverband beschloß eine Petition an den Reichstag, daß aus sanitären Gründen zur Margarine-Fabrikation nur Talg von in Deutschland verarbeiteten Vieh benutzt werden darf, da die ausländische Waare unkontrollirbar und geringwertig sei.

Locale und sächsische Nachrichten.

— Eibenstock, 7. August. Gestern Abend veranstaltete Hr. Musikdir. G. Defer unter Mitwirkung des Flötenvirtuoson Hr. Paul Glagmann, Kgl. Bayer. Hofmusiker a. D., im neu ausgebauten Saale des „Deutschen Hauses“ hieselbst ein Extra-Concert, welches den anwesenden Zuhörern einige genussreiche Stunden darbot. Die Leistungen des Hr. Glagmann auf seinem Instrument waren in der That künstlerisch schön und erntete derselbe dafür lebhaftesten Beifall.