

Auer Tageblatt

und Anzeiger für das Erzgebirge

mit der wöchentlichen Unterhaltungsbeilage: Illustriertes Sonntagsblatt.

Verantwortlicher Redakteur:
Fritz Arnold.
Für die Inserate verantwortlich:
Walter Kraus.
Beide in Aue i. Erzgeb.

Sprechstunde der Redaktion, mit Ausnahme der Sonntage nachmittags von 4-8 Uhr. — Telegramm-Adresse: Tageblatt Aue. — Fernsprecher für unentgeltlich eingesandte Manuskripte kann Gewähr nicht geleistet werden.

Druck und Verlag:
Auer Druck- u. Verlags-Gesellschaft
m. b. H.
in Aue i. Erzgeb.

Bezugspreis: Durch unsere Boten frei ins Haus monatlich 50 Pfg. Bei der Geschäftsstelle abgeholt monatlich 40 Pfg. und wöchentlich 10 Pfg. — Bei der Post bestellt und selbst abgeholt vierteljährlich 1.50 Mk. — Durch den Briefträger frei ins Haus vierteljährlich 1.32 Mk. — Einzelne Nummer 10 Pfg. — Deutscher Postzeitungs-Katalog. — Erscheint täglich in den Mittagsstunden, mit Ausnahme von Sonn- und Feiertagen.

Annahme von Anzeigen bis spätestens 9 1/2 Uhr vormittags. Für Aufnahme von größeren Anzeigen an bestimmten Stellen kann nur dann gebürgt werden, wenn sie am Tage vorher bei uns eingelegt sind.
Inserationspreis: Die feingedruckte Korpuszeile oder deren Raum 10 Pfg., Reklamen 25 Pfg. Bei größeren Aufträgen entsprechender Rabatt.

Diese Nummer umfasst 6 Seiten.

Das Wichtigste vom Tage.

Der Reichskanzler von Bethmann Hollweg und der Unterstaatssekretär Bahnschaffe sind in Hohenfinow eingetroffen.

Die Ernennung des bisherigen Finanzministers von Rheinbaben zum Oberpräsidenten der Rheinprovinz ist gütlich erfolgt.

Sechzig Vertreter evangelischer Gemeinden Deutschlands protestieren gegen in Aussicht genommenen päpstlichen Borromäus-Engpässe.

Wie das Wiener Fremdenblatt meldet, wird Kaiser Wilhelm am 21. September in Wien zum Besuche Kaiser Franz Joseph eintreffen.

Der griechisch-rumänische Zwischenfall ist nunmehr endgültig erledigt, da Rumänien die Genugtuung, die die griechische Regierung dem italienischen Gesandten in Athen gegeben hat, angenommen hat.

Der Feldzug in Melilla kostete der spanischen Regierung im Jahre 1900 53,8 Millionen Pesetas. Die Regierung will eine Anleihe von 1500 Millionen Pesetas aufnehmen.

⚡ **Wutwählige Witterung am 5. Juli:** Westwind, veränderlich, Bewölkung, zeitweise Regen, Gewitterneigung. ⚡

Zur Frage der Schiffsabgaben.

In der Bundesratsitzung vom 29. Juni ist, wie das Auer Tageblatt seinerzeit mitteilte, der Entwurf eines Gesetzes über den Ausbau der deutschen Wasserstraßen und die Erhebung von Schiffsabgaben in der von den Ausschüssen beschlossenen

Fassung angenommen worden. Damit ist ein Wert zum vorläufigen Abschluss gelangt, dessen Aufbau unendlichen Schwierigkeiten begegnete und dessen Zustandekommen als ein unbestrittener Sieg Preußens anerkannt werden muß. Seit Jahren schon befinden sich die Interessentengruppen im Streit wegen der Schiffsabgaben auf regulierten Flüssen, die der omniböse § 19 des preussischen Wasserstraßengesetzes vom 1. April 1905 eingeführt wissen will, um seinen Millionenauswendungen für Stromregulierungen ohne einen Pfennig von Entschädigung ein Ziel zu setzen. Jener Paragraph bestimmt, daß auf den im Interesse der Schifffahrt regulierten Flüssen Schiffsabgaben zu erheben seien und zwar spätestens mit Inbetriebnahme des Rhein-Westfalenskanals oder eines Teiles desselben. Er bestimmt weiter, die Abgaben seien so zu bemessen, daß ihr Ertrag eine angemessene Verzinsung und Tilgung derjenigen Auswendungen ermöglicht, die der Staat zur Verbesserung oder Vertiefung jedes dieser Flüsse über das natürliche Maß hinaus im Interesse der Schifffahrt gemacht hat.

Die größte Schwierigkeit bestand für Preußen darin, die übrigen Bundesstaaten zu überzeugen, daß der Artikel 54 der Reichsverfassung, der im vierten Absatz vorschreibt: „Auf allen natürlichen Wasserstraßen dürfen Abgaben nur für die Benutzung besonderer Anstalten, die zur Erleichterung des Verkehrs bestimmt sind, erhoben werden.“ Diese Abgaben, sowie die Abgaben für die Befahrung solcher künstlicher Wasserstraßen, welche Staats Eigentum sind, dürfen die zur Unterhaltung und gewöhnlichen Herstellung erforderlichen Kosten nicht übersteigen.

mit der Ausführung des § 19 des preussischen Kanalgesetzes nicht im Widerspruch stehen. Wegen eines solchen Verlust erhob sich jedoch ein so entschiedener, von Männern wissenschaftlichen Gewichts und nicht zuletzt vom Reichsjustizamt selbst unterstützter Widerstand, daß die preussische Regierung schließlich den Weg einer Aenderung der Reichsverfassung betreten mußte. Am 17. Februar 1900 legte sie dem Bundesrat einen Gesetzentwurf vor, der in seinem ersten Paragraphen dem vierten Absatz des Artikels 54 der Reichsverfassung eine Fassung gab, die die besonderen Anstalten zur Erleichterung des Verkehrs näher und vollständiger als solche Werke, Einrichtungen oder sonstige Anstalten, welche den Verkehr wesentlich erleichtern bestimmte. In einem weiteren Artikel entwickelte der Entwurf sodann den Aufbau der Zweckverbände, in deren Verwaltung den Schiffsabgabebeteiligten eine Mitwirkung eingeräumt werden sollte. Dem Entwurf folgte am 29. November vorigen Jahres eine

erläuternde Denkschrift, aber schon nach zehn Tagen lag ein entwürfelter Protest der sächsischen und badischen Regierungen vor, die mit der ganzen Macht wirtschaftlicher, staatsrechtlicher und politischer Bedenken den preussischen Abgabentwurf zu bekämpfen suchten. Als es endlich zur ersten Abstimmung im Bundesrat kam, schlossen sich ihnen Hessen und Ruß an, so daß sich im ganzen 12 Stimmen gegen die Vorlage erhoben. Zwei mehr — und der Entwurf wäre gescheitert, der so mit 46 Stimmen angenommen wurde.

Trotzdem zeigte Preußen noch weiteres Entgegenkommen, um die von den vier Bundesstaaten geäußerten Bedenken zu zerstreuen. Das Ergebnis war eine völlige Umarbeitung der alten Vorlage und ein neuer Entwurf eines Gesetzes betreffend den Ausbau der deutschen Wasserstraßen und die Erhebung von Schiffsabgaben. Mit der Vorlage dieses neuen Entwurfes war die Versöhnung zwischen den Bundesstaaten angebahnt, die um so wertvoller ist, als die Haltung des Auslandes zu den Schiffsabgaben noch nicht feststeht. In Frage kommen hierbei nur Holland und Oesterreich-Ungarn, und besonders im letzteren Reich haben sich führende Staatsmänner stark gegen die Abgabenerhebung auf der Elbe engagiert. Es wird also noch schwere Widerstände zu überwinden geben, doch wird es wohl nicht unmöglich sein, auch dieser Herr zu werden, und das Werk der Stromverbände zu einem alle Teile betriebsfähigen Abschluß zu führen.

Der Fall Langhammer und der Nationalliberale Verein zu Chemnitz.

Am Sonnabend fand in Chemnitz eine Mitgliederversammlung des Nationalliberalen Vereins statt, in der zu den Beschlüssen des Vorstandes und des Ausschusses des Vereins über die Disziplinarangelegenheit Stellung genommen werden sollte. Wie erinnerlich, hatten diese beiden Instanzen des Vereins vor einiger Zeit eine besondere Kommission, bestehend aus Rechtsanwalt Dr. Denkschel, Professor Kummer und Hans Vogel, zur Untersuchung des Verhaltens des Abg. Langhammer in der Lag-Affäre eingesetzt. In der Hand des von Langhammer selbst zur Verfügung gestellten Materials war diese Kommission einstimmig zu dem Ergebnis gelangt, dem Urteil der Fraktion, wonach Langhammers Verhalten in der Lag-Affäre nicht einwandfrei gewesen, beizutreten. Diefem Botum stimmten Vorstand und Ausschuss des Chemnitzer

Technische Rundschau.

XI.

(Von der Hebung gesunkener Schiffe. — Der Elektromagnet als Förderer von Schiffe. — Eine fonderbare Ausfindung. — Technik und Randsplage. — Alte und neue Segelmotoren. — Eine Lokomotive die sich selbst die Schienen legt. — Von der feinsten Waage der Welt.)

Der Unfall, der das französische Unterseeboot Pluviose betroffen hat, regt von neuem den Gedanken an, ob es der Technik nicht mit der Zeit doch möglich sein dürfte, Vorrichtungen zu konstruieren, die gesunkene größere Eisenmassen, also vor allem Boote usw., auf schnellere Weise an die Meeresoberfläche zu bringen gestatten, als dies mit unsern bisherigen Einrichtungen möglich ist. Wenn jetzt eine Schiffsladung oder ein Unterseeboot verloren geht, so beginnt zunächst eine mühselige Taucharbeit. Die Taucher müssen hinaufsteigen und unter der Last oder dem Boote Ketten hindurchziehen oder sie daran befestigen. Dann erst, wenn eine genügende Anzahl von solchen Ketten angebracht ist, kann man daran denken, durch Docks oder sonstige Einrichtungen das Heben der Last zu bewirken. Wie auf so vielen Gebieten, so scheint sich auch hier unter Ausnutzung gewisser Eigenschaften der Elektrizität ein neues und besseres Verfahren einzuführen, dessen weiterer Ausgestaltung man mit großen Hoffnungen entgegensteht. Dieses Verfahren beruht auf der Anwendung des Elektromagneten. Man hat schon bisher mehrfach gewaltige Elektromagneten als Krane zum Heben schwerer eiserner Lasten benutzt. Die Wirkung des Elektromagneten beruht bekanntlich darauf, daß ein Stück weichen Eisens in dem Momente magnetisch wird, wo ein elektrischer Strom durch ein in Windungen herumgelegtes Kabel hindurchgeleitet wird. Durch Wahl einer genügend großen Stromstärke sowie durch Vermehrung der Windungen kann man die Kraft derartiger Elektromagnete bedeutend steigern, ohne daß ihre Abmessungen deswegen allzu große zu werden brauchen. Der Elektromagnet wird zunächst in unmagnetischem Zustande auf die zu hebende Last niedergelegt. Dann wird der Strom hindurchgeschickt, wodurch sein Eisenmagnetisch wird. Er hält dann die Last fest, die

mit ihm zusammen aufgewunden und an dem für sie bestimmten Ort niedergelegt wird. Dann wird der Strom wieder abgestellt, der Elektromagnet verliert seinen Magnetismus und ist zu neuer Verwendung bereit. In Eisenwerken, auf Werften usw. stehen derartige magnetische Krane bereits in Verwendung. Nunmehr hat man begonnen, auch zur Hebung von gesunkenen Schiffslasten und Booten von den wertvollen Eigenschaften des Elektromagneten Gebrauch zu machen. Ein ganz gewaltiges Exemplar eines solchen wurde vor kurzem zur Hebung der Ladung eines gesunkenen Schiffes hergestellt, die aus mit Nägeln gefüllten Kisten bestand. Der zu diesem Zwecke von der United States Steel Company erbaute Elektromagnet hat einen Durchmesser von ungefähr einem Meter und wiegt 1360 Kilogramm. Die zu hebbende Last lag im Mississippi in einer Tiefe von 22 Metern. Der Elektromagnet wurde nebst den zu seiner Inbetriebsetzung nötigen elektrischen Maschinen dorthin gefahren und in die Tiefe gelassen. Sodann wurde der Strom eingeschaltet. Als man den Elektromagneten wieder emporzog, hatte er sechs mit Nägeln gefüllte Kisten an sich hängen, die zusammen 90 Kilogramm wogen. Bei jedesmaligem Hinabsinken gab er fünf bis sechs Kisten, und nach verhältnismäßig kurzer, jedenfalls in viel kürzerer Zeit, als es mit den anderen bisher üblichen Bergungsmaschinen möglich gewesen wäre, war die ganze Last aufs Trockene gebracht. Hierzu kam, daß sie vollständig unversehrt war, während bei der Verwendung von Ketten oder Baggern oder ähnlichen Vorrichtungen eine Verletzung der Kisten und damit ein Verlust eines Teiles der Ladung unbedingt hätte eintreten müssen. Nach diesem seinem Debut hat dieser Elektromagnet noch eine ganze Anzahl anderer Schiffe, und zwar aus dem Meeresgrunde, emporgehoben, wie z. B. Ladungen von eisernen Händern, ferner solche von Drahtseilen usw. Da es der Technik ein Leichtes ist, noch viel stärkere Elektromagnete zu bauen, und da man sie an einem eisernen Bootkörper in beliebiger großer Zahl gleichzeitig ansetzen lassen kann, so eröffnet sich hier der Technik und speziell der Elektrotechnik ein neues, ausrichtsvolles Gebiet.

Inwieweit auseinanderliegenden Gebieten diese überhaupt einzugreifen vermag, dafür wird den besten Beweis die eigenartige aller technischen Ausstellungen erbringen, die demnächst in Glasgow eröffnet werden soll. Diese Ausstellung wird der

Bekämpfung des Rauches gewidmet sein, also jenes Übels, dessen gewaltige Verbreitung in erster Linie mit der außerordentlichen Entwicklung der Technik und der mit ihr Hand in Hand gehenden, so vielseitigen Verwendung der Dampfmaschine in Zusammenhang steht. Nirgends wird die Rauchplage so sehr empfunden, wie über den großen Fabriksstädten Englands, vor allem also in Glasgow und London. Schon lange bemüht man sich, mit technischen Hilfsmitteln aller Art hier Abhilfe zu schaffen. Man hat viele Systeme von rauchverzehrenden Feuerungen erdacht und ausgeführt; man hat die Kohle den mannigfaltigen chemischen Umwandlungsprozessen unterworfen und aus ihr Produkte dargestellt, die beim Verbrennen verhältnismäßig wenig Rauch entwickeln. Hierzu kommt die Verbesserung der Zügeinrichtungen für Schornsteine usw. Alle diese auf die Verhütung und Vernichtung des Rauches abzielenden Einrichtungen sollen nun in der im September in Glasgow zu eröffnenden Anti-Rauchausstellung in ihrer praktischen Anwendung zur Vorführung kommen; und man hofft, durch die Anregungen, die hierdurch für die Industrie und Technik erwachsen, eine ganz wesentliche Verringerung der Rauchplage erzielen zu können. Das interessanteste Ausstellungsobjekt auf dieser Ausstellung wird aber zweifellos wieder elektrischer Natur sein; es soll nämlich gezeigt werden, wie nach dem von dem bekannten Elektrotechniker Oliver Lodge erfundenen Verfahren mit Hilfe der Elektrizität eine Zerstreung von bereits gebildetem Rauch und Nebel herbeigeführt werden kann. Schon im Jahre 1878 hat Maxwell gefunden, daß man in einer mit Rauch und Nebel gefüllten Gasglocke eine rasche Auflöserung der darin befindlichen Luft herbeiführen kann, wenn man elektrische Entladungen hindurchgehen läßt. Diese Erscheinung, mit der sich später verschiedene Physiker beschäftigten, geriet aber scheinbar in Vergessenheit, wenigstens hat man lange nichts mehr von ihrer weiteren Ausgestaltung gehört, bis der eben erwähnte Oliver Lodge sie wieder von neuem aufgriff. Er ließ erst im Laboratorium, dann in nebliger Atmosphäre elektrische Entladungen zwischen großen Platten übergehen, und erreichte dadurch tatsächlich eine Klärung der Luft. Nunmehr soll, nachdem in dem durch seine Arbeit berühmten London weitere Versuche in dieser Richtung angestellt wurden, auf der Ausstellung in Glasgow der Beweis erbracht