Bezugs-Preis
in der Hauptexpedition oder den im Stadtbezirk und den Vororten errichteten Ausgabestellen abgeholt: vierteljährlich ℳ 4.50, bei zweimaliger täglicher Zustellung ins Haus ℳ 5.50. Durch die Post bezogen für Deutschland und Oesterreich: vierteljährlich ℳ 6.—. Directe tägliche Kreuzbandsendung ins Ausland: monatlich ℳ 7.50.

Die Morgen-Ausgabe erscheint um ½7 Uhr, die Abend-Ausgabe Wochentags um 5 Uhr.

Redaction und Expedition:
Johannesgasse 8.
Die Expedition ist Wochentags ununterbrochen geöffnet von früh 8 bis Abends 7 Uhr.

Filialen:
Otto Klemm's Sortim. (Alfred Hahn), Universitätsstraße 1,
Louis Lösche, Katharinenstr. 14, part. und Königsplatz 7.

Morgen-Ausgabe.

Leipziger Tageblatt und Anzeiger.

Amtsblatt des Königlichen Land- und Amtsgerichtes Leipzig, des Rathes und Polizei-Amtes der Stadt Leipzig.

Anzeigen-Preis
die 6gespaltene Petitzeile 20 Pfg.
Reclamen unter dem Redactionsstrich (4gespalten) 50 ₰, vor den Familiennachrichten (6gespalten) 40 ₰.
Größere Schriften laut unserem Preisverzeichniß. Tabellarischer und Ziffernsatz nach höherem Tarif.

Extra-Beilagen (gefalzt), nur mit der Morgen-Ausgabe, ohne Postbeförderung ℳ 60.—, mit Postbeförderung ℳ 70.—.

Annahmeschluß für Anzeigen:
Abend-Ausgabe: Vormittags 10 Uhr.
Morgen-Ausgabe: Nachmittags 4 Uhr.
Bei den Filialen und Annahmestellen je eine halbe Stunde früher.
Anzeigen sind stets an die Expedition zu richten.

Druck und Verlag von E. Polz in Leipzig

№ 146. **Sonnabend** den 21. März 1896. **90. Jahrgang.**

Zur Jubelfeier der Eröffnung des deutschen Reichstags.

(21. März 1871.)

Keiner ging, doch Einer kam:
Siehe der Lenz lacht in den Saal.
Wagner's „Walküre".

∞ Doch, es war Einer gegangen: jener Geist des Haders und der Zerrissenheit, der jahrhundertelang wie ein böser Alp auf den deutschen Stämmen gelastet und sie zum Gespötte der Nachbarn gemacht hatte, der kleinen, wie der großen. Und es war auch Einer gekommen: der Geist der Verständigung, der Versöhnung, der Verbrüderung. Und die Sonne des ersten Lenzestages lachte in den Saal, in dem ein großer, greiser Mann die Vertreter der Fürsten und des Volkes um sich versammelt hatte, um ihnen zu künden, daß der Frühling herangebrochen sei für ihn, für sie, für das deutsche Volk, und daß die junge Saat, der das Schwert hatte den Boden bereiten müssen, sich nun in glorreichem Reichsfrieden zu schöner Frucht entwickeln solle.

Und die liebe Lenzessonne lachte auch in den Saal, in den dann die Männer des Volkes einzogen, und gar Vielen unter ihnen heilte sie die Wunden, die Deutschlands Zerrissenheit in vergangenen trüben Jahrzehnten ihrem Empfinden, manchmal auch ihrer Existenz, geschlagen hatte. Und Frühling war es auch für den Mann geworden, der 22 Jahre vorher einem Hohenzollernkönige vergeblich die deutsche Kaiserkrone angeboten hatte und dem nun das Schicksal die Genugthuung gewährte, daß er, fast mit Einstimmigkeit zum Präsidenten gewählt, in seiner Dankrede sagen durfte, was so lange Wunsch und Verlangen gewesen, wäre nun zur Wirklichkeit geworden.

Freilich zeigte diese Wirklichkeit gar bald, daß die deutsche Einigkeit im Parlamente sich weniger entschieden bewährte, als auf dem Schlachtfelde. Schon die Debatte, die kurz nach der Eröffnung des Reichstages über die Antwortadresse auf die herrliche Thronrede entstand, wies auf die Gegensätze im Parlamente hin und bald begann der Culturkampf, der Jahre hindurch die Volksvertretung in zwei feindliche Lager theilte, und dieser Kampf um die ideellen Interessen, um Religion, Kirche, Schule, Staat, ebbte erst ein wenig ab, als die noch heftigeren Kämpfe um die wirthschaftlichen Interessen begannen, jene Kämpfe, die nun bald zwei Jahrzehnte in immer gesteigerter Heftigkeit andauern, Kämpfe, in denen wackere Waffengenossen zu erbitterten Feinden wurden und in denen vornehme Sachlichkeit mehr und mehr persönlicher Befehdung und Verdächtigung wich.

Und das ist freilich das Schlimmste: daß die Form des parlamentarischen Kampfes sich so zum Nachtheil geändert hat. Denn daß gekämpft wird, ist an sich nichts Ungesundes. Widerstreit der Meinungen und der Interessen wird immer und überall vorhanden sein, und ganz besonders erst in Deutschland, wo Jeder seine Individualität zur Geltung bringen will. Aber wenn auch frohes Kämpfen deutsche Art ist, so sind doch Sachlichkeit und würdige Form nicht minder deutsche Art, und Eines sollte dem Anderen die Wagschale halten. Aber das Gleichgewicht ist verloren gegangen, und wie nach dem physikalischen Gesetze die Schnelligkeit des Falles in jeder Secunde sich vergrößert, so ist die Volksvertretung je länger, desto mehr der Schauplatz häßlicher, lärmhafter Scenen geworden, über die wir uns früher mit berechtigtem Selbstgefühl aufhalten konnten, wenn sie etwa im französischen oder ungarischen Parlament sich ereigneten. Jene Volksvertretungen aber finden in der Heißblütigkeit und Lebhaftigkeit des Volkscharakters eine gewisse Entschuldigung, während die Bedächtigkeit und die Ruhe des deutschen Charakters solche Scenen ausschließen sollten.

Darum aber, weil das Verhalten des deutschen Parlaments den Grundzügen des deutschen Volkscharakters nicht entspricht, ist der jetzige Reichstag nicht das Spiegelbild deutschen Volkslebens und Volksempfindens. Das aber sollte er sein und mehr noch. Denn er sollte nicht nur Spiegelbild sein, sondern Vorbild, eine hohe Schule der Gesittung, der geistigen Bedeutung und der Pflichterfüllung. Wenn er das ist, so mögen seine Mitglieder in der Sache verschiedener Meinung sein; sie würden doch das Ihrige dazu beitragen, das Band der deutschen Einigung fester zu gestalten. Das aber zu thun, ist Aufgabe des deutschen Reichstages. Denn die Einigung des deutschen Reiches ist nicht nur durch die Verträge zwischen den Fürsten, sondern im Wesentlichen durch das einmüthige Zusammenstehen des deutschen Volkes herbeigeführt worden. Und deshalb haben die Abgeordneten die Pflicht, daß sie als die Erwählten des Volkes, als die Edelsten der Nation, das Werk, das das Volk in seiner Gesammtheit begonnen, getreulich weiterführen. Wenn sie diese Aufgabe erfüllen, so erledigen sie damit zugleich die weitere Aufgabe, der Volksvertretung das Ansehen und die Bedeutung zu verschaffen, die sie besitzen muß, wenn sie als gleichberechtigter Factor neben den verbündeten Regierungen gelten will, und die ihr gebühren, nicht nur nach dem Gesetz und der modernen Doctrin, sondern auch nach den Opfern, die das deutsche Volk für seine Einigung gebracht hat.

Daß wir noch nicht soweit gekommen sind, wer möchte es leugnen? Wohl feiern wir heute den Frühling, der vor fünfundzwanzig Jahren über das deutsche Reich gekommen war; aber der Sommer will sich noch nicht zeigen, und vergebens spannen sich die Arme, um die Frucht hereinzubringen: sie ist noch nicht reif. Aber dadurch dürfen wir uns nicht entmuthigen lassen. Es ist ja des deutschen Frühlings Art, oft noch Schnee und Frost zu bringen, so daß man schier meint, der Winter sei zurückgekehrt. Der junge Baum des deutschen Reiches ist glücklicherweise zu gesund und kräftig, als daß er durch einen Frühlingsfrost zerstört werden könnte. Deshalb dürfen wir heute frohen Muthes des Tages gedenken, an dem der Zusammentritt der deutschen Volksvertretung die Einheit des deutschen Volkes zum ersten Male verkörperte. Wie die äußere Einigung des deutschen Reiches nur in schweren Kämpfen erreicht wurde, so soll auch die innere Einigung mancherlei Fährlichkeiten überwinden, ehe sie sich vollendet. Das Werk aber wird um so rascher gelingen und um so fester gefügt sein, je eher die deutsche Volksvertretung auf ihre hohen Pflichten sich besinnt.

Deutsches Reich.

tt **Berlin**, 20. März. Heute ist ein Jahr verflossen, seit der preußische Staatsrath jene denkwürdigen Sitzungen schloß, in welchen über die Hebung der Lage der Landwirthschaft berathen wurde. Das Ergebniß der Berathungen war, daß der Staatsrath elf Maßregeln zur Durchführung empfahl. Es dürfte angezeigt sein, darauf hinzuweisen, inwieweit diese Maßregeln im Laufe des seit dem Schlusse der Staatsrathssitzungen verflossenen Jahres gefördert sind.

Der Staatsrath empfahl

1) die gemischten Transitlager nebst ihrem Zollcredit auf solche Läger zu beschränken, welche dem Transitverkehr dienen und nicht für den Inlandverkehr ausgenutzt werden; — ein Bundesrathsbeschluß hat diese Beschränkung ausgesprochen;

2) durchgreifende Reform der Productenbörse im Sinne thunlichster Beschränkung der den Productenpreis beeinflussenden Spiel- und Speculationsgeschäfte; — das Börsengesetz liegt dem Reichstage zur Beschlußfassung vor;

3) Unterstützung der genossenschaftlichen Errichtung von Kornspeichern, um das Angebot der Producenten zweckmäßiger zu gestalten; — die demnächst zu erwartende Neben- und Kleinbahnvorlage wird dahingehende Bestimmungen enthalten;

4) Erwägung einer Aenderung der Credit- und Ausbeuteverhältnisse der Mühlen; — ist erfolgt;

5) die Reform der Zucker- und Branntweinsteuergesetzgebung; — das neue Branntweinsteuergesetz hat sich bewährt; das neue Zuckersteuergesetz liegt dem Reichstage vor;

6) die vom Herrn Reichskanzler in Erwägung genommenen Verhandlungen hinsichtlich der Währungsverhältnisse zunächst abzuwarten; — diese Verhandlungen sind zum Abschluß gebracht;

7) zur Verbilligung der landwirthschaftlichen Productionsmittel Erleichterung der Eisenbahntarife, Einführung der Stückgutartikel für Vieh ꝛc.; — die Aenderungen im Eisenbahntarifwesen sind durchgesetzt;

8) Begründung leistungsfähiger Landgemeinden bei Ausführung der Gesetze über die Bildung von Rentengütern; — die Ausführung dieser Gesetze wird aufs Eifrigste gefördert, die Rentengütergesetzgebung durch den Novellengesetzentwurf ausgebauen versucht;

9) behufs Besserung des landwirthschaftlichen Realcredits eine möglichst ausgedehnte Umwandlung kündbarer, nicht amortisirbarer und hoch verzinslicher Privathypotheken in billigen, unkündbaren, mit Zwangsamortisation verbunden Anstaltscredit; — die Landschaften haben diese Umwandlung in die Hand genommen;

10) die Bildung eines Landes-Creditinstitutes im Anschluß an die Verhandlung zur Förderung des Genossenschaftscredits; — die preußische Central-Genossenschaftskasse ist schon seit mehreren Monaten in Thätigkeit;

11) Beförderung der Meliorationsarbeiten; — ist im Gang vorgenommen.

Man wird nach dieser Uebersicht nicht behaupten können, daß die kurze Spanne Zeit eines Jahres zur Durchführung der Staatsrathsbeschlüsse nicht ausgenützt worden wäre. Sämmtliche damals vorgesehenen Maßnahmen sind entweder ausgeführt oder in der Ausführung begriffen.

△ **Berlin**, 20. März. Der Zusammenschluß der Molkereigenossenschaften, die ihre technischen Interessen durch den „Deutschen Milchwirthschaftlichen Verein", ihre wirthschaftlichen durch den „Allgemeinen Verband der deutschen landwirthschaftlichen Genossenschaften" gewahrt sehen, findet in wirthschaftlicher Beziehung immer mehr Anklang. Bei Erlaß des Genossenschaftsgesetzes vom 1. Mai 1889 gehörten erst 117, 1892 erst 334, im August 1895: 600 und am 1. Februar 1896: 659 Genossenschaftsmolkereien dem Allgemeinen Genossenschafts-Verbande an. Jetzt wird gemeldet, daß der Molkereiverband „Kleeblatt" zu Prenzlau dem Verband der brandenburgischen landwirthschaftlichen Genossenschaften, einem Provinzialverbande des Allgemeinen Verbandes, beigetreten ist. Der Verband „Kleeblatt" ist einer der größten Butterverkaufsverbände in Deutschland mit einem Jahresumsatz von mehreren Millionen Mark und mit gegen 20 der größten und festeingerichteten Molkereigenossenschaften als Mitglieder. Durch den Beitritt der Prenzlauer Molkereigruppe, die schon für sich allein eine Rolle spielt hat, ist der „Allgemeine Verband der deutschen landwirthschaftlichen Genossenschaften" der alleinige Mittelpunct aller wirthschaftspolitischen Bestrebungen der Molkereien geworden, zumal da auch die bisher noch fernstehenden schleswig-holsteinischen Genossenschaften Neigung haben, sich dem dortigen Provinzialverbande anzuschließen. Ein besonderer Geschäftsausschuß für Molkereiwesen und dessen drei Gruppen für Ost-, West- und Süddeutschland prüfen die wirthschaftspolitischen Fragen, bereiten gemeinsam geschäftliche Einrichtungen vor, nehmen Einfluß auf die Butterpreisnotirungen, Frachten, Handelsgebräuche u. A. Durch die letzteren Thätigkeitszweige gelangen die Molkereien dahin, für den Buttermarkt aus eigener Kraft einen ähnlichen mitbestimmenden Einfluß der Landwirthe herzustellen, wie er für den Getreidemarkt gegenwärtig durch Staatshilfe mittels des Börsengesetzes angestrebt wird. Das kann für die Landwirthe gleichzeitig ein Fingerzeig sein, auch für den Getreideabsatz Genossenschaften zu schaffen, welche allein den vollen Genuß der Erfolge sichern können, die jetzt auf dem Wege der Gesetzgebung errungen werden.

Feuilleton.

Neues aus der Technik.

Von Wilhelm Berdrow (Charlottenburg).

Nachdruck verboten.

Unter den technischen Fortschritten der jüngsten Monate stechen diejenigen auf dem Gebiete des Verkehres am meisten ins Auge, und zwar verdient insbesondere der Antheil, den die Elektricität sich auf diesem Felde in kurzer Zeit zu verschaffen gewußt hat, alle Aufmerksamkeit. Von den Straßenbahnen ist hier nicht die Rede, ihre Frage ist entschieden, und so vollkommen zu Gunsten des elektrischen Betriebes entschieden, daß die Beseitigung der Pferdebahnen auf der ganzen Linie nach von uns Allen erlebt werden wird. Jetzt aber beginnt die elektrische Kraft auch um den Betrieb der Vollbahnen mit dem Dampfe zu rivalisiren, und die Zeichen dafür, daß sie auch hierin Erfolg haben wird, mehren sich zusehends. Mitten im Winter vollzog sich z. B. in Württemberg ein Ereigniß, das, geringfügig an sich, doch als der Anfang größerer Unternehmungen, die ihm vermuthlich gar bald folgen werden, mehr Beachtung verdient, als ihm zu Theil geworden ist; die Eröffnung der ersten elektrischen Vollbahn in Deutschland. Von der Linie Ulm-Friedrichshafen abzweigend, verbindet diese elektrische Seitenlinie die Station Tettnang mit Meckenbeuren und ist trotz ihres Sondercharakters so eingerichtet, daß das rollende Material der Stammlinie, von elektrischen Motorwagen gezogen, direct auf die Zweigstrecke übergehen kann. Das Elektricitätswerk in Tettnang liefert die zum Betriebe erforderliche Kraft. Zum ersten Male hat man hier die Elektricität auf einer gewöhnlichen Eisenbahnlinie dem Dampfe in irgend einer Hinsicht — vermuthlich vom Standpunct der Wohlfeilheit — überlegen gefunden, aber es spricht viel dafür, daß der erste Fall nicht lange der einzige sein wird.

Auch andere Länder haben schon Anfänge auf diesem neuen Wirkungsfelde der Elektricität aufzuweisen. In den Vereinigten Staaten werden elektrische Locomotiven seit kurzer Zeit regulair im Streckendienst verwendet, um die für gewöhnlich noch dem Dampf anvertrauten Züge durch längere Tunnel zu schleppen, und für Linien mit starken Steigungen wird dieselbe Zugkraft, da sie hier entschieden leistungsfähiger ist als der Dampf, wohl sehr bald ebenfalls in Anwendung treten. Endlich verdient es große Aufmerksamkeit, daß seit einigen Monaten auf einer französischen Strecke, zwischen Paris und Trouville, die Expreßzüge von elektrischen Locomotiven gefahren werden. Auch hier handelt es sich um keinen Versuch mehr, sondern die beiden im regulären Dienst stehenden Maschinen sind erst bestellt und gebaut worden, nachdem eine gleiche Probemaschine längere Zeit tadellos functionirt hatte. Man entschied sich hier für die sogenannte Heilmann-Locomotive, die, um der elektrischen Zuleitungen ganz entbehren zu können, in ihrem Mechanismus gleichzeitig einen Dampfmotor und Kessel, eine Dynamomaschine und endlich die an den Rädern wirkenden Motoren besitzt. Offenbar ist diese Anordnung, da sie ein ganz bedeutendes todtes Gewicht bedingt — Kohlen und Wasser müssen, ganz wie bei einer Dampflocomotive, ebenfalls mitgeführt werden — gegenüber den an der Leitung laufenden elektrischen Motorwagen stark benachtheiligt; wenn sie trotzdem noch ihre Vorzüge vor den gewöhnlichen Schnellzugslocomotiven behauptete, so spricht das für die elektrische Zugkraft im Allgemeinen um so mehr. Was der Heilmann-Locomotive im Besonderen nachgerühmt wird, ist neben der auf starken Steigungen erzielten großen Schnelligkeit ihr ruhiger Gang und eine Kohlenersparniß, die nach den Versuchen der französischen Westbahn 15 Proc. gegenüber den Dampflocomotiven betragen soll.

Ein indirecter, aber darum nicht weniger bemerkenswerther Erfolg der fortgesetzten Bemühungen, die Elektricität in den Betrieb der Vollbahnen einzuführen, zeigt sich übrigens auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens selbst. Wie das elektrische Licht den Ansporn gegeben hat, alle früheren Lichtquellen zu verbessern, damit sie gegen die Neuerung concurrenzfähig werden — das Gasglühlicht liefert den jüngsten Beweis — so scheint auch die drohende Erscheinung der elektrischen Locomotive überall auf die Leistungsfähigkeit der Dampflocomotive einen mächtig fördernden Einfluß zu üben. Die Locomotivfabriken überbieten sich in neuen und vervollkommneten Typen, die Verwaltungen thun ebenfalls, besonders in allen Ländern, wo die Privatbahnen vorherrschend sind, ihr Möglichstes, und an allen Enden hört man von Beschleunigungen der Fahrzeit. Vor einem Jahrzehnt wagte man kaum an den 80-Kilometer-Record (80 Kilometer pro Stunde) zu denken, heute ist die Geschwindigkeit der Courierzüge auf dem besten Wege, 100 Kilometer pro Stunde zu erreichen und in Einzelfällen zu übersteigen. 100 Kilometer soll die fahrplanmäßige Stundenleistung der neuen, oben erwähnten Blitzzüge Paris-Trouville werden, aber dasselbe ist auch vom Dampfe schon erreicht. Um ein Beispiel anzuführen sei der Wettfahrt auf den längsten durchgehenden Routen in England — London-Aberdeen über die westliche und östliche Küstenbahn — gedacht, die kürzlich wieder einmal stattfand, und bei der die 860 Kilometer lange Strecke in 8½ Stunden zurückgelegt wurde; die fünf Stationen eingerechnet, ergiebt das mehr als 100 Kilometer Stundengeschwindigkeit, auf freier Strecke sind aber bis 130 Kilometer gefahren worden. Was ließe sich nicht schon erreichen, wenn dies die Durchschnittsleistung aller Schnellzüge würde! Nur ein Beispiel: In Preußen entspricht der eben erwähnten Strecke an Länge etwa die Linie Burg-Berlin-Eydtkuhnen, die heute in 15 bis 16, anstatt in 8 bis 9 Stunden, wie es möglich wäre, gefahren wird. In Oesterreich ist eine Schnelligkeit von 90 Kilometer wenigstens für die Courierzüge einiger Hauptrouten jetzt in Vorbereitung, so für die Strecken Wien-Nizza, Wien-Salzburg und -Prag.

Doch genug des Eisenbahntechnischen, da ich noch von einer anderen Domaine des Verkehrs, in der die Elektricität sich einzunisten beginnt, erzählen wollte. Die Binnenschiffahrt, die dank der Verkehrszunahme im Allgemeinen und den überall unermüdlichen Vereinen für Fluß- und Canalverkehr heute wieder mehr als je in Blüthe steht, ermangelt noch immer des rechten Motors, der die Lastfahrzeuge sicher, schnell und billig durch Canäle und Flüsse transportirt. Das Pferd ist zu langsam geworden, das Dampfschleppschiff zu theuer oder hier und da wegen der leichtverletzlichen Uferböschungen ungern gelitten. Was blieb schließlich übrig, als derjenige Kraft, die im Haushalt der Technik schon längst die Rolle des Mädchens für Alles spielt, die Elektricität? Wie diese elektrische Schlepperei vor sich geht, mag an den beiden ersten, in der jüngsten Zeit ausgeführten Anlagen dieser Art kurz geschildert werden. Auf dem die Yonne und Saône verbindenden Canal von Bourgogne wird die sechs Kilometer lange Scheitelstrecke in der Weise elektrisch betrieben, daß einige kleine Schleppboote mit Elektromotoren und Kettentrommel die Kähne ziehen, selbst aber ihre Kraft aus der über dem Canal aufgehängten Drahtleitung entnehmen; letztere wird durch zwei kleine, an den Enden der Strecke befindliche Elektricitätswerke gespeist. Das jüngste und größte Beispiel dieser Art betrifft die theils schon im Betrieb stehende, theils noch in der Anlage befindliche elektrische Schlepperei auf dem Erie-Canal in den Vereinigten Staaten. Von großer Länge, sehr starker Benutzung und in Folge seiner Lage zwischen dem Atlantischen Meere und den Canadischen Seen gehört dieser große Canal zu den wichtigsten auf der ganzen Erde, und doch nahm seine Benutzung in den letzten Jahren in Folge der übermächtigen Concurrenz der ihn begleitenden Eisenbahnen ständig ab. Die Canalgebühren waren bereits abgeschafft, nur eine Herabsetzung der Frachtkosten konnte dem Canal, der jederzeit die besondere Liebe der Regierung besessen hat, seinen Verkehr noch erhalten. Deshalb wurde die elektrische Tauerei eingerichtet, und zwar nach einem System, das vor dem eben erwähnten französischen Vieles voraus hat. Schleppschiffe sind gar nicht vorhanden, der Motor arbeitet sich vielmehr zur Seite des Canals an einem starken Drahtseil fort, in der Luft schwebend und mit dem zu schleppenden Fahrzeug durch eine Leine verbunden. Das todte Gewicht ist auf diese Weise fast auf Null reducirt, keine Leitungen und Träger beanspruchen den Raum über dem Canal, vielmehr sind sie sammt den Drahtseilen und den Motoren auf der Seite, wo sonst die Pferde gehen, untergebracht; die erforderliche Kraft ist sehr gering. Man bezieht die Energie vorläufig aus näher belegenen Elektricitätswerken, doch wird bereits die Frage in Erwägung gezogen, ob nicht die wohlfeile Kraft der Turbinenwerke am Niagara auch dem Erie-Canal dienstbar gemacht werden könnte. Der Kernpunct ist bei dieser Beförderung die Billigkeit des Betriebes, die ein amerikanisches Fachblatt folgendermaßen berechnet. Der Transport eines Schleppbootes über den Erie-Canal mittels Pferden pflegte 170 ℳ zu kosten; die Einführung von Dampfschleppern hat diese Kosten auf 70 ℳ verringert, bei der elektrischen Beförderung endlich hofft man sie auf 32 ℳ drücken zu können.

Einmal bei der Schiffstechnik angelangt, schalte ich hier gleich die Mittheilung einiger außerordentlicher Erfolge des Baues schneller Dampfer ein, die das letzte Halbjahr zu Tage gefördert hat. Während die Sehnsucht aller Derer, die sich für die oceanische Schnelldampferfahrt interessiren, darauf hinzielt, das Meer mit 30 Knoten in der Stunde zu kreuzen, sind bisher auch die größten und schnellsten Passagierdampfer bei 21—22 Knoten stehen geblieben. Inzwischen hat der fortgesetzte Bau immer schnellerer Hochseetorpedos bewiesen, daß man an der Erreichung des erstehenden Zieles noch lange nicht zu verzweifeln braucht. Die neuesten Leistungen auf diesem Felde dürften nun die Torpedobootjäger „Forban" und „Sokol" sein, ersterer von Normand in Havre für Frankreich, letzterer von Yarrow für Rußland gebaut. Auf der Probefahrt hat „Forban" 31 Knoten, „Sokol" 32 Knoten erreicht, also fast die Hälfte mehr als die bisher schnellsten Oceanrenner, die dem Passagier zu Gebote stehen. Allerdings beweisen diese Erfolge auch immer wieder, daß derartige Renommirgeschwindigkeiten nur unter unverhältnißmäßigen ökonomischen Opfern zu Stande kommen. Der „Forban" z. B., der bei 500 Pferdekräften und 250 kg Kohlenverbrauch pro Stunde die recht hübsche Marschgeschwindigkeit von 15 Knoten erreicht, braucht zu seiner etwa doppelt so hohen Maximalgeschwindigkeit geradezu zehnmal soviel Kohlen. Mit dem Vorrath seiner Kohlenbrecker könnte also dieses Schiff 60 Stunden ausreichen, wenn es mit 15, aber nur 6 Stunden, wenn es mit 30 Knoten führe; im ersteren Falle könnten 900 Seemeilen, im letzteren 180 zurückgelegt werden, was die Opfer, mit denen man glänzende Schiffsgeschwindigkeiten erzielt, wohl genügend beleuchtet.

Um wieder auf die Elektricität zurückzukommen, sei erwähnt, daß sich die elektrische Triebkraft nach und nach auch auf dem Lande einzubürgern sucht. Ohne gerade behaupten zu wollen, daß die Elektricität irgend welche Anlage besäße, zu dem vielerlebten Allerweltsheilmittel zu werden, das der krankenden Landwirthschaft bald von rechts, bald von links angepriesen wird, läßt sich doch voraussehen, daß auch auf diesem Boden für die Elektrotechnik bald einige Früchte reifen werden. Wie das geschehen kann, davon hat die jüngste Zeit einige Berührungen gegeben. Auf einem Gute bei Rostock (Diedrichshagen) fand vor Kurzem in Gegenwart von Vertretern der Landesregierung und des landwirthschaftlichen Ministeriums, sowie von Sachverständigen ein Versuch statt, größere Landflächen mit elektrischer Kraft zu pflügen, der allgemeine Anerkennung fand. Man findet einen Vortheil darin, die Kraft durch einige Drähte (hier geschah es von Warnemünde aus) auf das Feld zu führen, anstatt die schweren Locomobilen unausgesetzt in Bewegung zu erhalten und außerdem einige Gespanne dem Anfahren von Wasser und Kohlen zu opfern. Auch soll eine directe Kraftersparniß in der Verwendung der Elektromotoren liegen. — Eine andere Rolle spielt die Elektricität im Memel-Delta, wo die Ländereien des Hochdeichverbandes, die durch 26 Kilometer Deichlänge vor der Fluth geschützt werden, neuerdings durch sieben große elektrische Pumpwerke entwässert werden. Auch hier hat es sich praktischer gezeigt, die weitverzweigten Arbeitsleistungen durch Hochspannungsströme von einer Centralstelle aus zu bethätigen, als jedem Pumpwerk seine eigene Dampfanlage zu geben. Schon kürzlich konnte man eine Reihe von Gütern aufzählen, die eigene elektrische Centralstationen besitzen; wie lange noch — und es wird der wunderlichen Naturkraft wieder ein neues, reiches Arbeitsfeld auf allen Seiten offen liegen.

SLUB
Wir führen Wissen.