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 3 (Paulinum),
Louis Lösche, Katharinenstr. 14, part. und Königsplatz 7.

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.

№ 552. Sonntag den 30. October 1898. 92. Jahrgang.

Am Reformationsfeste erscheint keine Nummer unseres Blattes.

Aus der Woche.

Die preußischen Landtagswahlen wären von Bedeutung für ganz Deutschland geworden, wenn sie das parteipolitische Bild der Volksvertretung im führenden Bundesstaate geändert hätten. Sie sind es auch ohnedies aus einem bestimmten Grunde. Die von den Radicalen ausgegebene Parole, in die da und dort auch Nationalliberale einstimmten, lautete: „Gegen die Junker", trotzdem haben die Conservativen nur wenige Sitze eingebüßt, deren Gewinner noch dazu keineswegs ausschließlich der Freisinn ist: es fällt von den der Rechten verlorenen gegangenen Mandaten ein Theil dem Nationalliberalismus zu. Was der Freisinn erobert hat, ist den Nationalliberalen entrissen und diese werden — warum es leugnen? — selbst dann eine moralische Niederlage zu verzeichnen haben, wenn alle ihre Verluste nach links durch Zuwachs von rechts her gedeckt werden sollten. Aber die Sieger sind nicht die Freisinnigen, sondern die Socialdemokraten, mögen sie nun ein Mandat von den Unterstützten erpressen oder nicht; möglich ist das Letztere ja in Breslau und vielleicht auch anderswo. Der „Vorwärts" ist in seinem guten Rechte, wenn er dem Freisinn mit demüthigendem Hochmuth begegnet, weil die bürgerliche Linke Alles, was sie ergattert, nur von der Socialdemokratie erlangt habe. Die Richtigkeit der socialdemokratischen Rechnung zeigt sich in Frankfurt a. M. und in Hagen-Schwelm. Die Socialdemokratie ist es, die in beiden Wahlkreisen die Nationalliberalen delegirt hat. Hagen, Jahrzehnte hindurch einer der sichersten Sitze des Freisinns-Richter's, der auch dort gewählt wurde, war an die Nationalliberalen gefallen, weil ein beträchtlicher Theil des freisinnigen Heerbannes dem natürlichen Entwickelungsgang beendet hatte, socialdemokratisch geworden war und deshalb der Landtagswahl fern blieb. Dem diesmaligen selbstständigen Hinzutritt dieser Elemente verdankt der Freisinn den „Sieg". Am deutlichsten zeigt sich die Existenz des Gesetzes, wonach aus der Demokratie sich die Socialdemokratie entpuppt, in Altona. In diesem Wahlkreise zählte man im Jahre 1888 198 freisinnige Wahlmänner; jetzt sind gewählt 150 Socialdemokraten und 40 Freisinnige. Diese letzteren zwei Ziffern zusammengenommen bilden fast genau den freisinnigen Gesammtbestand von vor zehn Jahren. Ueber zwei Drittel aber sind hinübergegangen, der Freisinn ist zur Bedeutungslosigkeit herabgesunken.

Und dies beim ersten Anlauf der Socialdemokratie. Was in Berlin geschehen wäre, wenn die Socialdemokratie dort Wahlmänner aufgestellt hätte, kann man aus den Altonaer, den Frankfurter, den Hagener und anderen Ziffern berechnen. In fünf Jahren wird es keine Gegner selbstständiger Wahlbethätigung in der Umsturzpartei geben. Und darum schreit das Ergebniß vom 27. October förmlich nach einem Cartell, einem Cartell natürlich, das die Natur des Freisinns berücksichtigt und ihn ausschließt. Diesmal haben Berliner und sonstige großstädtische Einflüsse, die durch die pronncirte Städtefeindlichkeit der agrarischen Parteien unterstützt wurden, es dahin gebracht, daß die Nationalliberalen da und dort der Leidenschaft und nicht der politischen Vernunft folgten. In einem Theile des Ostens sollten die Conservativen zurückgedrängt werden. Das Ergebniß berührt aber die Conservativen fast gar nicht, es zeigt eine Verschiebung bei der Linken zu Gunsten der radicalen Richtung, also für den Nationalliberalismus einen Schaden, von dem man sich nicht wundern darf, wenn er den Spott nach sich zieht. Man hat sich stellenweise dem Freisinn dergestalt ausgeliefert, daß man jetzt nicht einmal in der Lage ist, zu verhüten, daß ein socialdemokratischer Mandatsanspruch berücksichtigt werde. So wenigstens scheint es in Breslau zu liegen, von woher gemeldet wird, es seien 585 freisinnige, 91 socialdemokratische und 647 conservative Wahlmänner gewählt, während von nationalliberalen nichts verlautet. Da der Freisinn ohne die socialdemokratischen Wahlmänner in der Minderheit ist, so wird er, wenn es verlangt wird, der Socialdemokratie die Unterstützung mit einem Mandat abkaufen müssen und der erste Socialdemokrat würde in den Landtag gebracht werden durch Wahlmänner, an deren Ernennung Nationalliberale betheiligt waren. An solche Möglichkeiten hat die exquisite Klugheit der „Breslauer Elite" und die großstädtische Preßweisheit offenbar nicht gedacht. Es ist daher ungerecht, den betreffenden nationalliberalen Wählern aber gar der nationalliberalen Partei den Vorwurf zu machen, sie hätten sich mit der Socialdemokratie verbrüdert und dieser zu Sitzen im Abgeordnetenhause verhelfen wollen; aber denjenigen Nationalliberalen, die den freisinnigen Radicalismus gegen die Conservativen unterstützten, sind von dem Vorwurfe nicht zu entlasten, daß sie durch Kurzsichtigkeit sich der Möglichkeit beraubt haben, Tauschgeschäfte zwischen dem Freisinn und seinem ihm über den Kopf gewachsenen socialdemokratischen Stiefkinde zu verhindern.

Für den politischen Scharfblick, der im Osten waltete, ist es charakteristisch, daß der langjährige treffliche nationalliberale Abgeordnete Sieg unterliegen mußte. Der Mann ist Landwirth und war als „zu agrarisch" verworfen. Aber er ist es, der den Ausspruch gethan hat, ihm sei noch niemals ein so unsympathischer Mann entgegengetreten wie der Dr. Hahn von der Leitung des Bundes der Landwirthe. Wenn, wie vorauszusehen, die Mißerfolge der Politiker der Revanche für das Börsengesetz auf den Wahldruck durch Landräthe und sonstige Beamte zurückgeführt werden sollte, so mag man sich von vornherein gesagt sein lassen, daß dieser abgetriebene Gaul sich nicht vom Platze bewegen wird. Umgekehrt ließe sich Vieles von dem Terrorismus der Berlin communal, zu einem guten Theil auch geschäftlich beherrschenden freisinnigen Clique sagen. Wenn die freisinnigen Zeitungen der Hauptstadt über die Oeffentlichkeit des Wahlactes jammern, so mag es ihnen damit Ernst sein in Bezug auf die ländlichen Wahlkreise, für Berlin ist es Heuchelei. Die Controle der Abstimmung ist dort großartig organisirt und bei der herkömmlichen winzigen Wahlbetheiligung besonders gut durchzuführen. Wehe dem irgendwie von dem Fortschrittsring Abhängigen, der Seitensprünge macht!

Uebrigens wird der Berliner Freisinn immer und unter allen Umständen über die bürgerlichen Parteien obsiegen, so lange er den landläufigen Antisemitismus zu bekämpfen hat, wie es auch diesmal wieder der Fall gewesen. Auf solchen Antisemitismus geht der zum Abgeordnetenhause wählende Berliner nicht ein. Wie es scheint, hat es aber auch der Bauer nicht gethan. Von den Aussichten der antisemitischen Candidaturen im Lande hört man nichts, sie müssen aber schlecht sein, denn das antisemitische Hauptorgan, die „Staatsbürger-Ztg.", läßt sich über die „conservativen Schlappen" folgendermaßen aus:

„Auch zu irgend welchem Bedauern dürfte das nicht bieten, da eine unerträglich starke conservative Partei im Landtag ebenso vom Uebel wäre, wie die Alleinherrschaft des Centrums im Reichstag. Die conservative Partei ist auch bereits im Gefühl ihrer Macht anderen nationalen Parteien gegenüber zu übermüthig geworden."

Also antisemitische Genugthuung über „jüdische" Wahlerfolge.

Zur Anarchisten-Conferenz.

Von juristischer Seite geht der „Deutsch. Volksw. Corr." folgende Zuschrift zu:

„Wer aus der Geschichte des Auslieferungsrechts die zahlreichen, ausnahmslos vergeblichen Versuche kennt, welche zum Zwecke des Abschlusses eines sogenannten Weltauslieferungs-Vertrages gemacht wurden, dürfte keinen Anlaß haben, auf die Ergebnisse der Anarchistenconferenz, soweit sie sich mit der Auslieferung anarchistischer Verbrecher befassen wird, allzugroße Hoffnungen zu setzen. Erinnern wir uns daran, daß selbst eine so selbstverständliche Durchführung des Grundsatzes der Nichtauslieferung politischer Verbrecher, wie sie in der sogenannten belgischen Attentatsclausel enthalten ist, in die von England, Italien und der Schweiz abgeschlossenen Verträge nicht aufgenommen wurde, so wird es nicht als Beweis eines übertriebenen Pessimismus ausgelegt werden, wenn wir die Befürchtung aussprechen, daß die Einigung hierüber großen Schwierigkeiten begegnen dürfte. Dieselben werden nicht am wenigsten dadurch hervorgerufen, daß Staaten, in welchen die Auslieferung von Verbrechern durch Gesetz geregelt ist, bindende Verpflichtungen hierüber vorerst gar nicht eingehen können. Eine Aenderung der Gesetzgebung würde aber in den Staaten, die hierbei vor Allem in Betracht kommen, z. B. in der Schweiz, trotz der allgemeinen Ueberzeugung von der Nothwendigkeit rücksichtsloser Verfolgung der Anarchisten kaum möglich sein. Uebrigens ist gerade das schweizerische Recht dasjenige, welches einer Abänderung am wenigsten bedürfte, vorausgesetzt, daß es richtig ausgelegt wird. Nach demselben kann die Auslieferung auch wegen eines gemischt-politischen Verbrechens erfolgen, sofern der Charakter des gemeinen Delictes der überwiegende ist. Man muß doch ohne Weiteres annehmen, daß bei allen anarchistischen Verbrechen, soweit bei denselben von einem politischen Charakter überhaupt die Rede sein kann, dieser vollständig hinter dem gemeinen verschwindet, und daß dieserhalb die Auslieferung auf Grund dieser Formel in allen Fällen sollte erfolgen können, in welchen die Auslieferung eines Anarchisten wegen eines Verbrechens in Frage kommt. Dieselbe ist von Rivier, dem kürzlich verstorbenen Lehrer des Völkerrechts in Brüssel, vorgeschlagen worden, und es wäre ein ganz hervorragender Fortschritt, wenn die Staaten auf der Anarchistenconferenz sich über die Aufnahme derselben einigten. Die englische Praxis steht allerdings dem entgegen, wenngleich auch diese in den letzten Jahrzehnten von ihrer früheren Starrheit Manches verloren hat. Dagegen dürfte Frankreich ge-

Feuilleton.

Unterseeische Schifffahrt.

Von Rudolf Curtius.

Nachdruck verboten.

Zur Zeit, da die Amerikaner wie die Katze vor dem Mausloch vor Santiago mit ihrer Flotte lagen, um jeden Fluchtversuch der spanischen Escadre zu vereiteln, welche sich nach mehrwöchentlicher Fahrt über den Atlantischen Ocean in der Bucht des heiligen Jakob in vorläufige Sicherheit gebracht hatte, würde jede der kriegführenden Parteien Jenem ein nach vielen Millionen zählendes Vermögen geboten haben, der ihr ein sicher functionirendes unterseeisches Boot zur Verfügung gestellt hätte. Die Amerikaner, um die in der Hafeneinfahrt gelegten Seeminen zu zerstören, welche jedes Schiff mit Vernichtung bedrohten, das die enge Einfahrt zur Bucht zu forciren versuchte, die Spanier aber, um den gepanzerten Gürtel zu zersprengen, der sich immer enger um sie schloß und unter dessen eiserner Umarmung ihnen der Athem schier auszugehen drohte.

Diese Bedürfnisse des Seekrieges sind von jeher die mächtigsten Triebfedern zum Bau von unterseeischen Booten gewesen, denen gegenüber die mannigfachen Friedensarbeiten unter dem Wasserspiegel, wie Legung von Fundamenten, Hebung gesunkener Schiffe und Schiffstheile ꝛc., nur in zweiter Linie in Betracht kommen. Die Kriegsmarinen fast sämmtlicher schifffahrttreibenden Staaten beschäftigen sich mit der Lösung dieses Problems, das auf eine beinahe dreihundertjährige Geschichte zurückblickt, in der es zwar nicht an Mißerfolgen gefehlt hat, in der aber auch ein stetiger langsamer Fortschritt unverkennbar ist.

Schon im Jahre 1624 befuhr Cornelius Drebbel mit einem von ihm erfundenen Taucherboot die Themse zwischen Greenwich und Westminster. Die Erfindung gerieth in Vergessenheit, ebenso wie die der Dampfschifffahrt, welche gleichfalls im 17. Jahrhundert bereits einmal der befriedigenden Lösung nahe war, und es bedurfte eines Zeitraums von anderthalb Jahrhunderten, ehe man sich aufs Neue mit der Idee zu beschäftigen begann.

Während des Befreiungskrieges, welchen die erstarkenden nordamerikanischen Colonien in den siebziger Jahren des vorigen Jahrhunderts gegen das Mutterland Großbritannien führten, baute David Bushnell ein Unterse-Boot, mit welchem er das Wagestück versuchte, unter den Kiel des englischen Linienschiffes „Eagle" zu tauchen, um dort eine Mine zu legen. Sein Fahrzeug vollführte, wenn man nach dem Stande der damaligen Technik mißt, in geradezu bewunderungswürdiger Weise die von ihm verlangten Bewegungen; aber die Mine hatte nicht den gewünschten Erfolg, da das Kriegsschiff, abgesehen von einigen unbedeutenden Beschädigungen, unversehrt blieb.

Es vergingen nun weitere dreißig Jahre ohne ernstliche Versuche. Aber seitdem sich im Jahre 1804 kein Geringerer als Robert Fulton an den Bau eines Unterseebootes machte, kam die Frage nicht mehr zum Stillstand, und namentlich in der Gegenwart vergeht kaum ein Jahr, ohne daß man von der Construction solcher Fahrzeuge etwas Neues zu hören bekommt.

Aus der langen Reihe von Versuchen, welche theils gänzlich mißriethen, theils nur halbe Erfolge waren, verdient nur das Taucherboot erwähnt zu werden, das Bauer im Jahre 1850 in Kiel erbaute, um damit die dänische Flotte anzugreifen; dasselbe versank jedoch bei einem Versuchsmanöver im dortigen Hafen und wurde erst dreißig Jahre später als verrostetes Wrack gehoben. Ferner würden noch die zahlreichen kleinen Unterseeboote zu nennen sein, welche die Sclavenstaaten während des amerikanischen Secessionskrieges gegen die Kriegsschiffe der Nordstaaten zur Anwendung brachten. Eins derselben, der „David", brachte es, nachdem die Versuche im Hafen schon viele Menschenleben gekostet hatten, dahin, in einer dunklen Nacht des Jahres 1863 den nordstaatlichen Panzer „Housatonic" durch eine wahllocirte Mine zum Sinken zu bringen; indessen in dem Wassergrab, welches das Riesenfahrzeug verschlang, ging auch der angreifende Theil sammt seiner muthigen Mannschaft unter.

Im Jahre 1885 konnten die Besucher der Kopenhagener Ausstellung ein Unterseeboot in Thätigkeit sehen, das den bekannten Erfinder der Schnellfeuerkanone Nordenfeldt zum Erbauer hatte und welches mit geradezu überraschender Leichtigkeit versank und wieder emporstieg. Trotz aller Fortschritte und Vorzüge dieses Typus, von welchem drei Exemplare vom Erfinder für Rechnung der türkischen Regierung geliefert wurden, um jetzt wahrscheinlich in irgend einem Arsenale als altes Eisen ein beschauliches Friedensdasein zu führen, haftete demselben ein Fehler an, welchen es mit allen Constructionen der siebziger und achtziger Jahre theilte, nämlich die geringe Schnelligkeit, welche dasselbe, völlig untergetaucht, in horizontaler Richtung entwickelte. Die Ursache dieses Mangels lag daran, daß man als Triebkraft nur die Dampfmaschine kannte, welche, wenn sie die genügende Kraft entwickeln soll, um ein gänzlich unter Wasser befindliches und deswegen eine bedeutend größere Reibungsfläche als ein gewöhnliches Schiff bietendes Boot zu treiben, Feuerungsanlagen und Luftzufuhr von solcher Größe voraussetzt, wie sie mit den durch die Natur gebotenen kleinen Dimensionen derartiger Fahrzeuge vereinbar sind.

Erst die Fortschritte der Elektricität, und zwar namentlich die Vervollkommnung der Accumulatoren boten die Möglichkeit, dem ersehnten Ziele näher zu kommen.

Besondere Rührigkeit entwickelten die Franzosen; der Schiffsbau-Ingenieur Dupuy de Lôme baute ein unterseeisches Torpedoboot, den „Gymnote", welches zunächst zwar ganz unbefriedigende Resultate ergab, aber sofort besser functionirte, nachdem der Ingenieur Gustav Zédé im Jahre 1887 einen starken Elektromotor in demselben installirte. Die damit erzielten günstigen Erfolge spornten Zédé an, ein Boot ganz und gar nach eigenen Plänen zu bauen. Das nach ihm benannte Fahrzeug berechtigte zu weitgehenden Hoffnungen, ließ aber, als es 1896 fertiggestellt war, doch bedeutende Abänderungen nothwendig erscheinen. Ehe der Erfinder dieselben ausführen konnte, starb er, und die Sache gerieth ins Stocken, da die mit der Fortsetzung betrauten Ingenieure nicht die Selbstverleugnung besaßen, auf Zédé's Ideen weiterzubauen, sondern es vorzogen, die Verwirklichung der eigenen Pläne zu betreiben, unter denen bei einer von der Regierung ausgeschriebenen Preisconcurrenz jene der Ingenieure Laubeuf und Romazotti und des Schiffslieutenants Cheron den Sieg davontrugen.

Von einem vor zwei Jahren von dem Spanier Peral erbauten unterseeischen Torpedoboote, welches dem Erfinder hohe Ehren und außerordentliche Beförderung eintrug, ist sonderbarer Weise während des ganzen Krieges gegen die Union nichts bekannt geworden und auch von dem vor Jahresfrist zu Baltimore auf den Werken der Columbian Iron Works Company vom Stapel gelaufenen „Plunger", welcher nach den amerikanischen Berichten ein Wunderwerk der Technik sein sollte, hat man keine Heldenthaten zu hören bekommen, so daß man zu der Annahme gezwungen ist, daß diese Fahrzeuge doch nicht den ihnen nachgerühmten hohen Grad von Vollendung besitzen. Eine gewissenhafte Prüfung ihrer Leistungen ist umsomehr erschwert, als die interessirten Staaten aus leicht begreiflichen Gründen um diese Kriegswerkzeuge den Schleier des dichtesten Geheimnisses ziehen.

Dagegen kann man als das Vollkommenste, was auf dem Gebiete der unterseeischen Schifffahrt bisher geleistet worden ist, zwei Fahrzeuge bezeichnen, über welche genaue Mittheilungen und specielle Pläne mit anerkennenswerther Rückhaltlosigkeit veröffentlicht worden sind, so daß ein Irrthum über den Werth der Erfindungen so gut wie ausgeschlossen ist. Es sind dies die nur für Zwecke des Friedens bestimmte Taucherlocomotive „Argonaut" und das zu Kriegszwecken von dem Franzosen Goubet erbaute Unterseeboot, welches den Namen des Erfinders trägt.

Das erstere Fahrzeug sieht äußerlich einer Cigarre nicht unähnlich und trägt eben in seiner Mitte ein mit Glasfenstern versehenes Steuerhäuschen und den Schornstein der mit Gasolin geheizten Maschine. Seine Wandungen sind so stark gebaut, daß sie mit Sicherheit dem Drucke des Wassers in 100 Meter Tiefe Stand halten können. Innen enthält das Boot 3 Räume, den Maschinenraum, die Taucercabine und an der Spitze den Operations- bezw. Ausguckraum. Im ersteren befindet sich eine Dampfmaschine, welche die Triebkraft liefert, so lange das Boot auf der Oberfläche des Wassers fährt, und eine Dynamomaschine sammt Accumulatoren für die unterseeische Fortbewegung. Die hier erzeugte Kraft dient nicht nur zur Drehung der Propellerschraube, sondern läßt sich auch auf 2 am vorderen Theile des Schiffsbodens befindliche große Zahnräder übertragen, mittels deren das Schiff sich auf dem Boden des Meeres fortzubewegen vermag, wie eine Straßenlocomotive auf dem trockenen Lande. Des Weiteren befinden sich im Maschinenraume große Behälter mit Luft, welche auf den siebzigsten Theil ihres ursprünglichen Volumens zusammengedrückt ist. Diese Reserveluft dient nicht nur zur Erneuerung der Athmungsluft, wenn diese durch mehrstündiges Athmen der Mannschaft verdorben ist, sondern auch dazu, das Boot nach Belieben steigen und sinken zu lassen. Zu diesem Zwecke sind nämlich im Kielraum des Schiffes besondere Behälter angebracht, die zunächst mit Luft unter gewöhnlichem Drucke angefüllt sind und am besten sich mit der Luftblase eines Fisches vergleichen lassen, deren Function sie vollständig versehen. Soll das Boot hinabtauchen, so läßt man in diese Behältnisse Wasser eintreten, wodurch das Fahrzeug specifisch schwerer wird und sinkt. Um dann wieder in die Höhe zu steigen, ist nichts nöthig, als einen Hahn einer Rohrleitung zu drehen, welcher der comprimirten Luft der vorerwähnten Luftvorrathe den Eintritt in die Wasserbehälter gestattet; in diesem dehnt sich die Luft aus, das Wasser wird verdrängt und das dergestalt leichter werdende Boot steigt wieder zur Oberfläche empor.

Besonders eigenthümlich ist die Taucercabine eingerichtet, indem dieselbe mit einem eigenen Luftmagazin in Verbindung steht und eine gegen den Meeresgrund zu sich öffnende Fallthüre besitzt, welche nur dann geöffnet werden kann, wenn der Luftdruck in der Cabine dem draußen herrschenden Wasserdruck das Gleichgewicht hält. Nur durch diese Einrichtung ist es möglich, daß der im Uebrigen natürlich im Taucheranzuge arbeitende Mann das Boot beliebig aufsuchen und wieder verlassen kann, ohne daß Wasser in dieses eindringt oder ein unnützer Verbrauch des im Boote aufgespeicherten Luftvorrathes stattfindet.

Im Buge des Schiffes befindet sich endlich der Ausguckraum, von welchem aus der Lootse die Bewegungen des Schiffes leitet und eine außen angebrachte eiserne Hebemaschine bedient. Hier befindet sich auch ein elektrischer Scheinwerfer von 2000 Kerzen Stärke, der den Meeresgrund bis auf eine Entfernung von 50 Meter erhellt.

Das Goubet'sche Boot, welches unlängst seine ersten erfolgreichen Probefahrten gemacht hat, besitzt im Wesentlichen dieselben Tauch-, Steige- und Sicherheitsvorrichtungen wie der „Argonaut", dient aber vor Allem zur Legung von Torpedos und unterseeischen Minen. Der cigarrenförmige, etwa 10 Meter lange Schiffskörper trägt eben in der Mitte eine stählerne Kuppel mit Ausguckfenstern, in welcher der Führer Platz nimmt, während dahinter und tiefer unten der die Maschinen bedienende Elektriker sich befindet. Damit der Führer auch bei längerer Fahrt unter Wasser die Ereignisse auf der Oberwelt wahrnehmen kann, führt durch die Kuppel nach oben ein Messingrohr, welches über die Wasserfläche emporragt. Auf ihm ist ein nach allen Seiten drehbarer Spiegel angebracht, welcher ein Bild der Wasseroberfläche durch das Rohr auf einen zweiten vor dem Führer angebrachten Spiegel wirft.

Auf beiden Seiten befinden sich arm- und klammerartige, von innen dirigirbare Werkzeuge, mit denen es leicht ist, Minen und Petarden am Kiele eines feindlichen Schiffes zu befestigen. Ferner befinden sich links und rechts vom Schiffskörper Stahlringe zur Aufnahme von Whitheadtorpedos, die bekanntlich ihre eigene Treibkraft in sich haben und von dem sich einem feindlichen Panzerschiff leicht und ohne besondere Gefahr bis auf 40 bis 50 Meter zu nähern vermögenden Unterseeboot mit viel größerer Treffsicherheit abgesandt werden können, als von einem gewöhnlichen Torpedoboote, das sich höchstens bis auf 200 bis 300 Meter an den Panzer heranwagen kann.

Ein 1000 Kilogramm schwerer Bleiklumpen, welcher sich am Kiel des Bootes befindet, kann durch eine einzige, ein Schraubengewinde in Bewegung setzende Hebelbewegung abgelöst werden und sichert ein schnelles Aufsteigen des unter Wasser befindlichen Bootes im Augenblicke höchster Gefahr, wenn alle sonstigen Steigevorrichtungen versagen sollten.

Dieses Boot, von dem zur Zeit zehn Exemplare für eine europäische Großmacht im Bau sind, ist zwar von den überschwenglichen Leistungen eines „Nautilus", den uns Jules Verne in einem seiner bekannten Phantasieromane schildert, noch weit entfernt, wie sich überhaupt mit ziemlicher Sicherheit voraussagen läßt, daß der Mensch das Ideal, sich in der Fluth mit der Behendigkeit und Sicherheit des Fisches zu bewegen, nie erreichen wird. Das Goubet'sche Fahrzeug bedeutet aber auf dem Gebiete der unterseeischen Schifffahrt einen großen Fortschritt, und jener Staat, welcher sich zuerst mit derartigen Booten ausrüstet, zwingt alle anderen seefahrenden Mächte, dasselbe zu thun, wenn sie ihre allenthalben in Vergrößerung begriffenen Kriegsflotten nicht wehrlos dem umsichtigen Feinde preisgeben wollen.

Auch in der deutschen Kriegsmarine wird schon seit längerer Zeit unablässig auf diesem Gebiete gearbeitet, und es ist zu hoffen, daß diese Versuche, über die natürlich nur unsichere Notizen in die Oeffentlichkeit dringen, auch bei uns zu einem befriedigenden Resultate führen.

SLUB
Wir führen Wissen.