

Vereine und Versammlungen. 26. Hauptversammlung des Vereins Deutscher Ingenieure. (Bericht der Saale-Z.)

In der geistlichen Hauptversammlung nahm nach der Wahl der Director des Vereins Herr Dr. Hübner die Verhandlung des Vereins- und Statuten-Comité's in Deutschland im allgemeinen, sowie über den Schiffbau in Deutschland und speziell in Stettin genommen, berichten, so daß der Vortragende zunächst hervor, weshalb noch sehr wenige Schiffen und man sich nicht mit Unrecht, nur zu sehr geneigt, unsere Konstruktionsfähigkeit auf diesem Gebiete mit dem Ausland zu vergleichen. Und doch enthalten die heimischen Verhältnisse jeder Beziehung, denn die deutsche Schiffbauindustrie, sowohl die Eisen- und Stahl- als auch die Holz- und Leinwand-Industrie einen Aufschwung genommen, und Erlöse erzielt, welche vollständig beweisen, daß sie der ausländischen ebenbürtig und in mancher Beziehung sogar überlegen ist. Und speziell Stettin hat einen ganz besonders hohen Antheil an dieser Industrie. Noch vor 30 Jahren waren die hiesigen Werften ausschließlich auf den Bau von Segelschiffen, doch jetzt liefern alle die Werften, welche speziell diesem Zweige gewidmet sind, auf der Höhe der Technik für Reparaturen, während nur auf den Werften für Eisen- und Stahlschiffbau Leben besteht. Auch bei uns hat sich letztere Industrie nur aus ganz kleinen Anlagen entwickelt. Im Jahre 1851 gründeten hier die Ingenieure, die Herren Hübner, Götze, Weydner, die ersten Werft- und Bau von eisernen Dampfschiffen und 1852 ging aus dieser Werft für die räumlichste Werft das erste Dampfschiff, die "Dienow", hervor, das noch jetzt eines der beliebtesten und bestausgeführten Dampfschiffe ist.

Amerikanische Pacific-Railroad-Gesellschaft "Albatros" in diesem Frühjahr auf dem Atlantik mit Eisbergen in die schwerste Kollision gekommen, und es wurde eine Katastrophe entfallen, wenn das Schiff nicht so glücklich überlebt hätte. Es erhielt es nur durch die Bemühungen und Weisheit, während ein anderes Schiff kein Schicksal der Eise bei Hamburg durch weit geringere Kollisionen mit Eisbergen schon vorher erlitten und in Gefahr des Sinkens geriet.

Im Jahre 1870 waren aber die deutschen Schiffswerften in Bezug auf ihr Eisenmaterial hauptsächlich aus England und Belgien angeworben. Die deutschen Fabriken konnten mit den dortigen weder in Bezug auf Preis noch auf Leistungsfähigkeit konkurrieren. Besonders fehlten ihnen die Walzen, um Walzen- und T-Eisen anzufertigen. Das hat sich allmählich geändert. Die Stahlwerke in Schlesien und Westfalen können mit den englischen trotz des Wegfalls des Rohes nahezu gleiche Preise halten. Sie sind jetzt mit Walzen reichlich versehen und können dem Schiffbau alle irgend nötigen Profile liefern. Den Bedarf für die Kriegsmarine anlangend, so konnten Anfangs die zum Bau der ersten deutschen Panzerschiffe nötigen Eisernen Panzerplatten nur durch die englischen Fabriken beschaffen werden, welche sich endlich die Dillinger Güte in Dillingen a. d. Saar zur Anfertigung von Panzerplatten eingerichtet und alle Schwereisen nach und nach glücklich überwand. Sogar die weit schwierigeren und gewöhnlichen Platten hergestellt. Inzwischen sind die deutschen Fabriken in Eisen und Stahl auf ausnehmender Höhe, bezogen sie jetzt vorzügliche Güte an, und ist dadurch bereits jetzt eine völlige Unabhängigkeit von England erreicht worden. Auch alle übrigen zum Schiffbau nötigen Materialien können heute, mit alleiniger Ausnahme des Zinnbleches, welches leider nicht in unserem Vaterlande wächst, auf heimischen Boden bezogen werden. So hat sich der deutsche Schiffbau nicht nur bereits völlige Unabhängigkeit vom Auslande erworben, sondern es sind denselben auch bereits größere Aufträge von auswärtigen Mächten und Privatpersonen übertragen worden. — Stettin nimmt auch hier einen hervorragenden Platz ein. — Wenn man die Eder von Stettin aus hinüberblickt, so kommt man in den Vordergrund zu der Schiffwerft der ersten deutschen Bauhauhalt normals R. Müller & Sohn, welche bereits zahlreiche eiserne Dampfer bis zur Größe von 1500 Tonnen von bewährter Tüchtigkeit geliefert hat. Auch das Torpedoschiff "Man" der kaiserlichen Marine, welches Maschinen von 100 Pferdekraft hat, ist aus dieser Werft hervorgegangen. Weiterhin treffen wir die Werft von Götze, Weydner, welche seit 1852 bereits 88 eisernen Schiffe, und zwar meist für den Bedarf der Kaiserlich-Preussischen Marine, gebaut hat. In der Werft der Stettiner Maschinenbau-Union-Gesellschaft "Vulkan" Dieselbe ist bei weitem die größte hier in Stettin und liegt wohl auch die bedeutendste in ganz Deutschland. Seit ihrem Bestehen hat diese Werft 1200 Schiffe, darunter 11 Panzerschiffe, 11 Torpedoböte, abgelaufen. Zu den größten dieser Schiffe zählen die beiden Panzerschiffe der kaiserl. deutschen Marine "Sachsen" und "Württemberg", sowie die beiden chinesischen "Ting-Yuen" und "Chen-Yuen", welche von gleicher Konstruktion sind, und deren erster ein Displacement von 7000 t, sowie femer Maschinen von 6800 Pferdekraft haben, während die letzteren beider 7500 t Displacement und Maschinen von 6000 Pferdekraft besitzen. Der größte hier ist die "Vulkan" fertig gestellte Handelsdampfer für die "Rugia" für die Siam-Union-Amerikanische Pacific-Railroad-Gesellschaft. Sie ist 1882 gebaut, hat ein Displacement von 5000 t und Maschinen von 2500 Pferdekraft. Dieselbe ist der größte fertig gestellte Schiffe, welches sich augenblicklich im "Vulkan" noch das Panzerschiff der deutschen Marine "Dobruja", 6 Torpedoböte, 2 Bombardier, "Kaiser Wilhelm" und "König Christian", sowie noch mehrere kleine Schiffe von 6700 t. In Aussicht genommen sind ein Schiff für die Kaiserlich-Preussische Marine, ein Panzerschiff der Firma Hoernemann in Hamburg, 6 größere Dampfer für den Norddeutschen Lloyd in Bremen, welche auf den neu einzurichtenden, von Deutschen Reichs inventurirten ostasiatischen und australischen Linien fahren sollen, von denen die drei für die Souptainen bestimmten Schiffe die größten bis heute im "Vulkan" gebaut sind. Die letzteren sind im Displacement von ca. 4500 t festzusetzen und werden durchgängig aus Stahl gebaut, ein Beweis dafür, daß dieses Material im Schiffbau schon ein wesentliches Uebergewicht über das früher sehr verwendete Eisen erreicht hat. Nach den im "Vulkan" gemachten Erfahrungen ist für den Schiffbau das am meisten geeignete Material der Stahl, wie er nach dem besten Verfahren im Vereinigten Königreich gewonnen wird. Insofern ist es allzu auszusagen, daß auch die anderen Fabrikationsarten von Stahl in Zukunft noch wesentlich vervollkommen werden, und scheint dazu besonders der

nach dem Verfahren von Thomas Gilchrist bereite Stahl sich zu eignen. Um die Bedeutung des deutschen Eisenschiffbaus für die Eisenindustrie zu beweisen, dürfen einige Zahlen der im "Vulkan" bei den deutschen Schiffen verbrauchten Quantitäten von Eisenerze genannt werden. Bei den Schiffen "Ting Yuen" und "Chen Yuen" wurden verbrannt Eisenplatten 3,123,000 kg; Drahtseile 1,076,000 kg; in Summa 10,728,000 kg. Bei den seitens des Norddeutschen Lloyd beschickten Schiffen werden verwendet: Eisenplatten 5,385,000 kg; Eisenplatten 1,020,000 kg; Stahlblech 2,000,000 kg; Eisenschmelze und Stütz 4,280,000 kg; Eisenerze 1,888,000 kg; an Summa 10,702,000 kg. Alles das für die chinesischen Schiffe angeordnete Material wurde bis auf einen kleinen Theil der Eisenplatten, die hier, weil eine ganz neue Fabrikation nöthig war, nicht schnell genug bereitgestellt werden konnten, in deutscher Eisenerze angefertigt, und die Verhandlungen, welche zur Lieferung der Schiffsanlagen für die Subventiondampfer eingeleitet wurden, lassen hoffen, daß auch hieron kein Theil im Auslande bestellt zu werden braucht. (Wochenschrift "Vulkan"). Auf der Tagesordnung der morgigen Sitzung steht in erster Linie die Berechtigung der "Vulkan" und eine große Anzahl von Anträgen und Berichten.

Waren- und Produktberichte.

Table with columns: Waren, Preis, and other details. Includes items like Granatöl, Kopalstein, and various oils.

Paris, 18. Aug. (Telegr.) Rohwachs 86 1/2, loco 83 7/8 & 44.00. ... London, 18. Aug. (Telegr.) ... Hamburg, 18. Aug. (Telegr.) ... Bremen, 18. Aug. (Telegr.) ... Stettin, 18. Aug. (Telegr.) ... Berlin, 18. Aug. (Telegr.) ...

Der Sieg des Schwachen.

Erzählung von Meischor Wehr. (Schluß) Das Mädchen hielt inne, um sich vor dem Farmer nicht zu vertragen. Aber Tobias brachte nicht mehr: er hatte im Innern viel darüber nachgedacht, aber stets ein Mythenumgedenenes zerrissenen Plan erkannt. Dieses Zusammenstreffen erfüllte sein Herz mit der reinsten Lust, die nicht unheimlich konnte, sich in einem tiefempfundenen "Ah" auszusprechen. Das Mädchen theilte dieses Gefühl und rief: "Nun muß es uns gut gehen da drinnen!" "Ja," entgegnete der Wirt, "das muß es und das wird es auch!" Mit Selbstgefühl, aber zugleich mit dankbarer gerührter Seele stellte er sich vor den Geistlichen. Der blinde Amerikaner-Hochmuth von gestern war aus dem guten und im Grunde seines Herzens rechtlich denkenden Wirtchen geworden. Er fühlte die ganze Liebenswürdigkeit des ehrwürdigen Herrn und in diesem Gefühl sprach er: "Herr Farmer, ich danke Ihnen für Ihre Güte. Wir lassen uns hier noch zusammenkommen — von Ihnen, Herr Farmer — anders wird ich's nicht thun. Und wenn ich hinübergehe, werd' ich den Unterredung sein, um Ihre Güte zu danken." "Wann, mein Sohn, rief der alte Herr. Mit dieser Gewinnung wirst Du überall glücklich sein, wohin Du auch kommen magst!" "Ach, Ihnen, Frau Farmerin, dank' ich — für alles!" Den Ton, womit der Wirt die zwei letzten Worte sprach, würdigend und den kleinen Gesicht erkennen, versetzte die Frau mit Achseln: "Nichts zu danken! — es ist alles gern geschehen!" Vater und Sohn verabschiedeten sich. Auf dem Heimwege dachte der in den Tiefen seiner Seele besorgte junge Schneider, daß der Wirt in seinem Druis wegen der geistlichen Herren doch sehr übertrieben habe. Denn wenn es auch welche gäbe, die ungeschicklich zu wären, wie er meinte, so gab's doch auch wieder andere, die nicht waderer

sein könnten. Und daß die gleichsam gar nicht nötig wären und ihr Brot umsonst verdienen, das war doch, genau genommen, eine Unmöglichkeit. Der gute Tobias hätte diese gerechte Unterthänigkeit vielleicht auch in Bezug auf die übrigen "Herrn" gemacht, wenn nicht plötzlich eine defamante Stimme in sein Ohr gedrungen wäre, die nicht ohne den Accent der Verwunderung den Gruß der Tageszeit rief. "Es war der 'Leard', der mit jenem feinen Wirtchen, den wir auch vom Wirtsgarten her kennen, aus einer Seitengasse kam. 'Nun,' begann der erstere nach erhaltener Dank, indem er Vater und Sohn mit den Augen nach 'Ihr geht e miteinander: so einträchtig, als ob Ihr ein Herz und eine Seele wäret?' "Das sind wir auch," versetzte Tobias mit Selbstgefühl. "Wir sind eben beim Farmer gewesen und haben uns die Wirtin angesehen, die jetzt meine Holzzeitung ist." "Ah! Wahrhaftig?" riefen die beiden Wirtchen wie aus einem Munde. "Allerdings," erwiderte der Alte mit Ernst, "so ist's." Das dritte Gesicht des "Leard", der nur zum Spaß ein böser, sonst aber ein guter Kerl war, erhobte sich in wahrer Theilnahme, die aber natürlich durch einen Schein von Satire belebt blieb. "Das freut mich," rief er, "und ich wünsche von Herzen Glück! Dann des jungen Schneiders Hand schüttelnd, setzte er lächelnd hinzu: "Nun, was hab' ich gesagt? Geh, ich hab' dich eben erkannt aus der Later? 'Ach hab' Dir angesehen, was Du für ein Kerlschneid bist, wenn Du einmal anfängst!' Zum Alten gebend, sagte er noch mehr in seiner belannten Art: "Schneider, Ihr seht, man muß nur warten können! Mit der Zeit kommt alles. Aus Kindern werden Leute, und aus einem jungen Schneider kann immer noch ein Wirtler werden — wenn er einen Vater hat, wie Ihr seht!" Während der Alte hiermit mit einem Grinsen antwortete, begann der Feine: "Nun, gib's gleich zwei Paare. Soeben hat der Schuster das Jambot von der Wittle davongetragen, und die beiden Leute sehen aus, als ob jedes das Fährnecht getrieben hätte im ganzen Dorfe!" "So!" versetzte Tobias erpöckert. Und indem er auf seinen

Vater einen bedeutsamen Blick warf, sagte er hinzu: "Lassen wir ihnen ihr Vergnügen!" Als sie wieder allein waren, begann der Sohn, um einen allenfallsigen Gedanken des Alten zu begreifen: "Nun Vater, halt' Du Dir heut' die Wirtin recht betrachtet? Wie meinst Du? Ist das Mädchen nicht werth, daß man ihrrengem einige Hundert Gulden mehr oder weniger nicht ansieht?" Der Alte, von der Schönheit der Wirtchen, die heute freilich im höchsten Glanze geleuchtet hatte, selber eingekommen, denn er war ein Reiner und seinerzeit ein Verehrer des Geschlechts, — durch die guten Ansichten in Amerika nicht nur beruhigt, sondern gebildet, versetzte lächelnd: "Wenig, Du hast recht, aber ich hab' dich eben gesehen! Meiner Tochter hat's nicht geglaubt, daß Du so ein Weib zu kriegen vermagst!" "Nicht nachgeben, lieber Vater," erwiderte Tobias heiter, "nicht nachgeben! Das ist's!" Wenn der Erzähler ein Ehepaar im Ries zur Hochzeit beordert und auf einem Bauerngut oder einem Solgutz untergebracht hat, dann kam er mit gutem Gemüthen schliefen. Für das Wohlsein der Geprüften ist geforgt und ihr Leben, sofern nicht außerordentliche Zufälle eintreten, nimmt den gewöhnlichen vorhinigen Verlauf, den sich Theilnehmende selbst ausmalen können. Ist aber ein Paar in dem Fall, sein äußeres Glück, das unter Umständen zu dem innern so wesentlich gehört — in fernem Lande erst suchen zu müssen, dann hat die Erzählung kein Ende, wenn nicht gezeigt wird, daß sie es auch gefunden, wenigstens den Grund dazu gelegt hat. Erzähler dieses ist glücklicherweise in dem Fall, seiner Geschichte nachdenklich der letzten Scene im Wirtshaus nachzudenken, durch den Hinweis auf Nachfragen das erforderliche Ende geben zu können. Tobias und Wirtin machten sobald als möglich Hochzeit, verließen die Hönigswiese unter Vorhüllungen auf die große Wanderung und traten dieselben, versehen mit Geld und Segenswünschen, noch im Laufe des Sommers an. Ohne besondere Ereignisse in der neuen Heimath angekommen, suchten sie die

