# Norddeutsche Allgemeine Zeitung.

## Abend-Ausgabe.

Inserate übernehmen ausserhalb Berlins: Bonn: M. Cohen. — Bremen: E. Schlotte, Wilh. Scheller. — Stettin: S. Salomon. — Frankfurt a. M.: G. L. Daube & Co. — Hamburg: Haasenstein & Vogler, Joh. Nordhaus, Adolf Steiner, Wilhelm Wilmsen. — Gleiwitz: C. Schoenwald. — Halle a. S.: J. Barck & Co. — Minden: C. Marowski. —

Wien: A. Opalick, Stubenbastei 9. M. Dukes, I., Schuler-Strasse No. 8. — Amsterdam: A. de la Mar Azn., N. Z. Voorburgwal 326. — Frankreich: John F. Jones Nachf. in Paris, 31 bis Faubourg-Montmartre. — England: John F. Jones Nachf. in London, 166 Fleet Street, Aug. Siegle in London, 30 Lime Street, E. C.

**Nr. 228.** [30. Jahrgang.] **Berlin, Mittwoch den 20. Mai 1891, Abends.** [30. Jahrgang.] **Nr. 228.**

Die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung" erscheint täglich Morgens und Abends, mit Ausnahme von Sonntag Abend und Montag Morgen, bei besonderen Ereignissen in Extra-Ausgaben. Der Abonnementspreis beträgt für das Deutsche Reich und die österreichisch-ungarische Monarchie vierteljährlich **7 Mark 50 Pf., für das übrige Ausland mit dem entsprechenden Postaufschlag, und werden Abonnements bei den betreffenden Postanstalten angenommen.** Für **Berlin nehmen sämmtliche Postanstalten-Spediteure** und die **Expedition** dieser Zeitung **Wilhelmstraße 32,** Abonnements vierteljährlich zum Preise von **7 Mark 50 Pf.** sowie die **Post-Expeditionen 8 Mark** inkl. Bestellgebühr entgegen. Preis der einzelnen Nummer 10 Pf. Inserate nimmt die Expedition zum Preise von **40 Pf.** pro fünfspaltene Petitzeile an. Beiträge für die **Redaktion** der „Norddeutschen Allgemeinen Zeitung" sind an diese: **Berlin SW. 48, Wilhelmstraße 32,** zu richten, **und wird gleichzeitig Honorarangabe erbeten.**
**Fernsprech-Anschluß Nr. 6514.** Nachträgliche Honoraransprüche finden keine Berücksichtigung, unbenützte Einsendungen können nicht aufbewahrt werden. **Fernsprech-Anschluß Nr. 6514.**



Für den Monat **Juni** eröffnen wir ein besonderes Abonnement zum Preise von **ℳ 2,50.** Bestellungen werden bei allen **Reichs-Postanstalten,** in Potsdam bei **A. H. Pusch,** Kanal Nr. 19, außerdem in **Berlin** bei den **Zeitungs-Spediteuren** und in der Expedition der **„Nordd. Allg. Ztg.",** Wilhelmstraße Nr. 32, angenommen.


## Politischer Tagesbericht.

Berlin, 20. Mai.

### Der Kaiser in Königsberg.

(Originalbericht der „Nordd. Allg. Ztg.")

h. **Königsberg,** 19. Mai. Als in den Maitagen des vergangenen Jahres der Kaiser und die Kaiserin in Königsberg weilten, feierte in Gegenwart Ihrer Majestäten die Hochschule in festlicher Weise den 400. Gedenktag ihres Stifters; heute gilt es, das Denkmal zu enthüllen, das dem Herzoge die dankbare Nachwelt in der Hauptstadt seines Landes vor dem alten Schlosstore, das auch ihm einst als Residenz gedient, errichtet hat. Im Gedächtniß der Königsberger lebt noch der großartige Empfang, den sie im vergangenen Mai ihrem Herrscherpaare bereitet haben, und sie hätten Se. Majestät gar zu gern wieder in großem Maßstabe bewillkommnet. Allein der Kaiser lehnte jeden Empfang, wie er auch immer geartet sei, ab. Dagegen war auf Befehl des obersten Kriegsherrn die ganze Garnison aufgeboten, vom Bahnhof bis zum Schloß bildete sie Spalier; auf dem Festplatze selbst waren die Regimenter, Abtheilungen und selbstständigen Bataillone durch je eine Kompagnie, Eskadron oder Batterie vertreten.

Die Aufnahme, die das Publikum dem Kaiser bereitete, war eine äußerst herzliche; ein Jeder fühlte, daß heute ein geschichtlich denkwürdiger Tag sei. Durch die Reihen der Soldaten entlang, freudig begrüßt von dem Hurrah der Taufende, fuhr der Kaiser in langsamem Trabe zum Bahnhofe nach dem Schlosse, in das er vom Gerichtsplatze einkehrte. Se. Majestät trug den weißen Mantel des Gardedu Corps und darüber das Band des Schwarzen Adlerordens; im Gefolge befanden sich der Chef des Militairkabinets, General der Infanterie von Hahnke, der Kommandant des Kaiserlichen Hauptquartiers, Generallieutenant v. Wittich, der Geheime Kabinetsrath v. Lucanus, der Ober-Hof- und Hausmarschall Graf zu Eulenburg, der als ein echter Ostpreuße an diesem Ehrentage seiner heimathlichen Provinz nicht fehlen durfte, und die Flügeladjutanten Oberstlieutenant v. Kessel und Major v. Moltke, Letzterer in seiner neuen Stellung wohl zum ersten Male im Gefolge des Kaisers.

Der Festplatz bot ein malerisches Bild; alle Fenster der hier in wahrem Zickzack gebauten Häuser waren von einem reichen Damenflor besetzt, auf den hochragenden Dächern standen und lagerten lange Schaaren Neugieriger. In drangvoll fürchterlicher Enge stand das Publikum auf den Bürgersteigen eingekeilt und davor bildeten die Soldaten dichtes Spalier. Die Terrasse am Schlosse war zum Theil den Damen überwiesen, zum Theile standen hier die Studenten in vollem Wichs mit ihren Fahnen. Auf dem engen Festplatze hatten sich etwa 400 Herren, der Festausschuß und die geladenen Gäste, die Spitzen der Militair- und Zivilbehörden, die Universität, die Vertreter der städtischen Behörden, die Kaufmannschaft, die Geistlichkeit versammelt; das offizielle Königsberg war zur Stelle, um dem Kaiser und dem Herzoge Albrecht zu huldigen. Zu dem Glanze der militairischen Uniformen gesellten sich die malerische Tracht der Professoren mit Barett und Mantel, das Roth der Landstände, die Uniform der hohen Zivilbeamten und der schlichte schwarze Frack.

Der Kaiser bewillkommnete zunächst die Herren des Festausschusses. Dann nahm der erlauchte Herr gegenüber dem verhüllten Denkmal Aufstellung, um ihn herum gruppirten sich die Festgenossen; das Zeichen zum Beginn der Feier wurde gegeben. Stimmungsvoll wurde dieselbe durch den Choral: Allein Gott in der Höh' sei Ehr!" eingeleitet; dann trat der Generalsuperintendent Poeg auf die Stufen des Denkmals und hielt die Weihrede.

Als der Geistliche seinen Weihespruch gesprochen hatte, trat der Regierungspräsident v. Heydebrand und der Lasa einige Schritte vor, verbeugte sich tief vor Sr. Majestät und that nun den Befehl zur Enthüllung des Denkmals; der Kaiser gab ein entsprechendes Zeichen, alle Häupter entblößten sich und unter dem Geschmetter der Trompeten und den Jubelrufen der Menge sank die Hülle. O, welch' voller Augenblick! Voll Begeisterung und dankbarer Empfindung ruhten die Blicke der Taufende auf der herrlichen Gestalt, die Meister Reusch geschaffen, vor der die Truppen präsentirten und die Trommeln wirbelten.

An das enthüllte Denkmal trat Professor Dr. Hans Prutz und hielt folgende Festrede:

„Kaiserliche Königliche Majestät! Die Stille sank — und sie erhebt sich vor uns, von der Hand des Künstlers in Erz zu neuem Leben erweckt, die ehrwürdige Gestalt unseres Herzogs Albrecht. Eine lang ausstehende Dankesschuld trägt in Ihrer persönlichen Stande der Enkel Ihrer persönlichen und königlichen Majestät Allergnädigst gewährten Erlaubniß die Weihe giebt. Altpreußens Land und Volk an das gesegnete Gedächtniß des Fürsten ab, auf dessen weites Herz und in dessen milde Hand in einer entscheidungsschweren Zeit zu ihrem Heil ihr Schicksal gelegt war. An die Stelle zweier sich in gewaltigem Geisteskampf von einander losringenden Weltalter gestellt, verkörpert der letzte Meister des deutschen Ordens und erste Herzog in Preußen auch noch für die Gegenwart all Das, was in einer wechselvollen Vergangenheit für das Land in seinen innersten Grundlagen Gewaltige geworden und geblieben ist. Vergangenheit und Gegenwart mit einander verknüpfend, wird dieses Standbild wie uns, so auch künftige Geschlechter gemahnen, welche heiligen Pflichten Herzog Albrecht's Vermächtniß ihnen auferlegt. Von dieser Höhe blickten bereinst die Ritter des deutschen Ordens spähenden Auges hinaus in das unwirthliche Land, das sie mit der Schärfe des Schwertes dem Christenthum und der deutschen Kultur zu gewinnen kamen. Von dieser Höhe sahen sie dann, wie das Land sich allmälig gewandelt, sich mit Bauerhöfen und Ortschaften, mit Dörfern und Städten bedeckte, wie von ferneher nicht die Angehörigen eines deutschen Stammes, sondern in bunter Mischung Vertreter aller Zweige des deutschen Volkes zu weiterer Thätigkeit herbeiströmten, um, der daheim sie trennenden Besonderheiten sich begebend, zu einem neuen einheitlichen Volksthum zu erwachsen und vorbildlich das zu leisten, was der aus dieser Grenzmark erwachsene Staat sechs Jahrhunderte später als seinen Beruf für Deutschland erkennen und glorreich erfüllen sollte. Waren doch in jenen Zeiten des sinkenden Reiches des Ordens Schwert und Schild Deutschlands beste Wehr zu Lruz und Schutz. Weit hinaus über die Lande an Weichsel, Pregel und Memel gebot der Ritterastat als Großmacht im baltischen Norden, und in Gemeinschaft mit dem zukunftreichen Bürgerthum der Hansa wahrte er auch zur See die Ehre des deutschen Namens und die Sicherheit des deutschen Handels. Und als dann das Slawenthum in gewaltigem Ansturm das an Deutschland Verlorene zurückzugewinnen trachtete, da war es wiederum der deutsche Orden, der, obschon in seiner Kraft gebrochen und zum Tode wund, mit seinem blutenden Leibe noch die Mark am Pregel deckte. Dieser Traditionen Erbe wurde Markgraf Albrecht. Aber statt des stumpf gewordenen Ordensschwertes ergriff er die wirksameren Waffen des Geistes, welche die neue Zeit ihm bot. Zuerst von allen deutschen Fürsten erwies er an sich und den Seinen ihre segnende Kraft, indem er aus dem Zwange des kirchlich zerklüfteten Ordens hinübertrat auf den Licht und Luft zu gesunden Wachsthum gewährenden Boden der evangelischen Freiheit. Während er das neue Herzogthum politisch und und national von Deutschland zu lösen schien, gewann er ihm durch die Reformation einen unverlierbaren Antheil an dem herrlich sich entfaltenden deutschen Geistesleben. Dessen erfrischendes Wehen beschwingte auch die Fittige des Hohenzollernschen Adlers, der mit dem Fluge von Schwabens Bergen nach dem fernen Nordmeer in dem märkischen Horst seine Kraft zum Kampfe mit Wind und Wetter übte. Ihm wies Herzog Albrecht das Ziel, ihm bereitete er vorsorglich die Stätte. Wie er hier vor uns steht mit dem Schwert nicht des Eroberers, sondern des treuen Hüters von Land und Leuten, fest sich gründend auf das erneute Wort Gottes, das Kreuz der auf diesem Grunde erstandenen Kirche und Stifter einer hochburg deutscher und protestantischer Wissenschaft, tief ernsten Blickes, wie er Männern eigen, die viel gelitten und darüber viel zu hoffen und zuverschlichten zu handeln erlernt haben — so hat Herzog Albrecht hier gelebt und gewirkt, erhaltend, was von der Vergangenheit noch lebensfähig war, fegend und pflegend, was die neue Zeit Entwicklungsfähiges brachte. So hat er Altes und Neues, Vergangenheit und Gegenwart verlöhnt und beider Segen für die Zukunft gerettet. Und die Saat, die er in den mit Blut für Deutschland erkauften Boden gelenkt, ist herrlich aufgegangen und hat über Preußen und Deutschland kostbare Frucht getragen. Steht doch dort drüben, den Abnherrn gleichsam grüßend, in ehernem Bild der erste König in Preußen. Hatten doch die Hohenzollernfürsten seine Hand und erfindungsreiche Politik das Herzogthum aus dem Gedränge fremder Hoheitsansprüche zu voller Selbstherrlichkeit geleitet und die landesfürstliche Gewalt von den Schranken befreit, die sie inmitten großer europäischer Wandlungen zum Hebel für seines Hauses Größe zu werden hinderten, so gab Friedrich I. dieser bevorzugten Stellung den einstigen Ordensglanz weltgeschichtlichen Ausdruck in der Königskrone. Preußen wurde der Pfeiler, der den sich stolzer wölbenden Bau des Hohenzollernstaates trug. Und als stark und fest hat er sich bewährt auch in der furchtbaren Katastrophe, die 100 Jahre später hereinbrach; trug doch er vornehmlich den Neubau, den es zur Rettung des Vaterlandes aufzuführen galt. Vor den Hallen der Vorschule, die Herzog Albrecht gestiftet, als deren Lehrer Kant die edelsten Jünglinge dieser Provinz mit dem Geiste des kategorischen Imperativs erfüllte, zeugt ein anderes Königsbild von der durch alle spätteren Großthaten nicht verdunkelten glorreichen Zeit, der das alte Ordensland voranging zum Freiheitskampfe mit Gott für König und Vaterland. Und noch einmal kehrten fast zwei Menschenalter später seine Söhne heim aus siegreichstem Kampf, den sie mit in der großen Zeit des Ordens, gemeinsam mit allen deutschen Stämmen geschlagen, Mancher die tapfere Brust geziert mit dem Ehrenzeichen, in dem in eiserner Zeit das Kreuz des deutschen Ordens wieder aufgelebt war. Und wiederum war ihr Land zur Grenzmark geworden, aber einem neuen, einigen und in sich gefestigten, werthvoll des Friedens waltenden Reiche, über das von Memel und Pregel bis zu den zurückgewonnenen Marken an Mosel und Maas, auf dem Haupte die Kaiserkrone, der preußische Adler schützend und schirmend seine starken Fittige ausgebreitet hält. Jahrhunderte hohenzollernscher und preußischen Geschichte überblicken wir so an dieser Stätte, zu tief ergreifender, hocherhebender Einheit zusammengefaßt. Vor dem Denkmal des Ahnherrn, der Preußen den Hohenzollern gewann, legen wir dankbar zu Eurer kaiserlichen und königlichen Majestät Füßen nieder das erneute Gelöbniß unwandelbarer alle preußischer Treue, das Herz voll des einen Wunsches: Gott schütze, Gott segne Eure kaiserliche und königliche Majestät!"

Nach Beendigung dieser Rede dankte der stellvertretende Vorsitzende des Denkmalsausschusses, Regierungspräsident v. Heydebrand und der Lasa, dem Kaiser für die hohe Ehre seiner Anwesenheit; er gedachte in wehmüthigen Worten des vor einigen Tagen heimgegangenen Vorsitzenden des Ausschusses (Oberpräsident v. Schlieckmann), dem es nicht vergönnt sein sollte, das Denkmal, für dessen Errichtung er so viel gethan, enthüllt zu sehen; er dankte dem Künstler und allen Heren, die bei der Standbild haben entstehen lassen, und übergab zuletzt das Denkmal der Provinz, daß sie es hüten und in Ehren halten möge.

Der Vorsitzende des Provinziallandtages, Ober-Marschall des Königreichs Preußen, Graf zu Eulenburg-Prassen, übernahm das Denkmal, das die Provinz hüten und in Ehren halten werde. Wenn Herzog Albrecht, sagte Graf Eulenburg, nichts Anderes gethan hätte, als das alte Ordensland der Herrschaft der Hohenzollern unterstellt, so wäre dies allein schon eine That, die ihm für alle Zeiten den unvergeßlichen Dank aller Ostpreußen zusicherte. Redner gab seinen Gefühlen der Verehrung und Anhänglichkeit an das Herrscherhaus einen wahrhaft erhebenden, zündenden Ausdruck und schloß mit einem dreifachen Hoch auf Se. Majestät den Kaiser und König, das einen begeisterten, rauschenden Widerhall bei den Festgenossen fand.

Das Hochgefühl aller Anwesenden, die Dankbarkeit, welche in der Brust der Ostpreußen lebte, tönte alsdann aus in dem vom Sängerverein meisterhaft vorgetragenen Gesange: „Die Himmel rühmen des Ewigen Ehre!" Damit war die Feier zu Ende.

Unser kaiserlicher Herr trat jetzt näher an das Denkmal heran; er las die in den mächtigen Granitsockel eingemeißelte goldene Inschrift:

Albrecht von Brandenburg.
Letzter Hochmeister.
Erster Herzog von Preußen.

Er erhob den Blick zu der mächtigen, prächtigen Gestalt, mit dem tief ernsten Blicke, umbedeckten Hauptes, mit dem herabwallenden Barte. In die kleinsame Herrscherkraft seiner Zeit gebildet, hielt der Held in mächtiger Kraft auf dem rechten Fuße und schiebt den linken leicht vor; die linke Hand stützt sich auf das tapfere Schwert, während die Rechte eine Urkunde hält — gewiß jene denkwürdige Urkunde, welche den Ordensstaat in ein weltliches Herzogthum umwandelte. Se. Majestät gab seine Freude über die Errichtung dieses Denkmals zu erkennen, ließ den Bildhauer Reusch heranrufen und sagte dem bezüglichen Künstler Worte des Dankes und der Anerkennung und gab seinen Wunsch zu erkennen, daß die Stadt durch Ankauf einiger ohnehin recht alter Häuser den engen Platz, der durch das Denkmal jetzt eine so hervorragende Zierde erhalten habe, erweitere und damit auch die ganze Umgebung des Schlosses verschönern möge.

Jetzt trat das Militair in seine Rechte. Die Parade kommandirte der Kommandeur der 1. Infanteriebrigade, Generalmajor Bote; unter den rauschenden Klängen der Musik zogen zunächst die Truppentheile, die auf dem Festplatze aufgestellt gewesen waren, vorüber; ihnen reihten sich alsdann die Truppen an, die Spalier gebildet hatten.

Der Kaiser verweilte noch einige Minuten inmitten der Festgenossen und zeichnete noch einzelne Herren durch kurze Ansprachen aus. Die Abfahrt nach Schlobitten erfolgte um 2 Uhr, eine Stunde später traf der Kaiser dort als Gast des greisen Landhofmeisters Grafen Dohna ein. Der Empfang war ein schlicht ländlicher; in stiller Zurückgezogenheit will der Kaiser hier und in Pröckelwitz einige Tage der Ruhe genießen. Es ist ein uralter Herrensitz, den die Grafen Dohna in Schlobitten bewohnen; über die Zeit der Erbauung des Schlosses giebt keine Urkunde Nachricht; man erzählt, daß es früher ein Kloster gewesen und später umgebaut worden sei.

---

Der Präsident der Republik von **Salvador,** General Carlos Ezeta, ist von Sr. Majestät dem Kaiser und König als im Besitz der Regierungsgewalt befindlich anerkannt worden.

---

Wie schon erwähnt, hatte die „Köln. Volksztg." der Meldung anderer Blätter widersprochen, nach welcher die Ernennung des Fürstbischofs von Breslau, Dr. Kopp, zum Kardinal im nächsten Konsistorium erfolgen sollte. Eine strenge Korrespondenz des genannten Blattes erörtert nunmehr, weshalb eine solche Ernennung nicht zu erwarten sei, und stützt hierzu aus, der heilige Stuhl werde wohl kaum zu dieser Ernennung schreiten, so lange nicht der Erzbischof von Köln zum Kardinal ernannt sei oder wenigstens gleichzeitig ernannt werde. Die Döpfe Breslau sei zwar nicht dem Erzbischof von Köln oder einem andern Erzbischof, sondern direkt dem heiligen Stuhle unterstellt; doch nehme Fürstbischof Kopp regelmäßig an den Versammlungen der Bischöfe in Fulda-Theil, bei denen der Erzbischof von Köln vermöge seiner kirchlichen Stellung in Preußen den Vorsitz führt. Es würde daher nicht angängig sein, daß Fürstbischof Kopp als Kardinal an jenen Versammlungen Theil nimmt, wenn der vorsitzende Erzbischof von Köln nicht Kardinal sei. Auch würde der Stuhl das höhere Alter, die Verdienste und das Ansehen des Erzbischofs von Köln wohl ebensowenig außer Betracht lassen, wie die Bedeutung des Kölner Erzstuhls. Die Erhebung des Fürstbischofs von Breslau zum Kardinal wäre bekanntlich ein alter Wunsch der preußischen Regierung, der aus dem angegebenen Grunde bisher vom h. Stuhle nicht habe erfüllt werden können. Die Ernennung des Kölner Erzbischofs würde den Absichten des h. Stuhles entsprechen, früher sei indessen die Ausführung dieser Absicht an entgegenstehenden Wünschen der preußischen Regierung gescheitert. Ob die Bedenken derselben heute noch zutreffend erhalten würden, sei eine Frage, mit der sich der neue Kultusminister wohl noch nicht habe befassen können. Eine Ernennung beider preußischen Prälaten zu Kardinälen würde den preußischen Katholiken zur größten Befriedigung gereichen. Seien die Letzteren doch beide Landsleute des Kardinal-Erzbischofs v. Diepenbrock von Breslau, welche

---

## Feuilleton der Norddeutschen Allgem. Zeitung.

Berlin, den 20. Mai 1891.

### Die königliche Marine-Ausstellung.

Von unserem Spezial-Berichterstatter.

VIII.

**London, Chelsea,** 14. Mai.

Die dominirende Stellung, welche England unter allen Nationen im Maschinenbau, und speziell im Schiffsmaschinenbau einnimmt, ist zum größten Theil eine Konsequenz des ungeheuren Kohlenreichthums des Landes. Die Schiffsmaschine hat eine ungleich kürzere Entwickelung durchgemacht, wie der Bau des Schiffes selbst, trotzdem aber gleichen Schritt mit ihm gehalten, weil beide nach der Einführung des Dampfes nur noch Hand in Hand miteinander gegangen sind.

Der erste Versuch zur Anwendung der Dampfkraft als motorische Kraft für Schiffe wird einem gewissen Blased de Garay zugeschrieben, der im Jahre 1543 ein Boot von 200 Tons Deplacement mit einer Geschwindigkeit von einer Meile per Stunde fortbewegt haben soll. 1690 machte Denis Papin einen Vorschlag zur Fortbewegung eines Bootes mittelst Dampfkraft, die Maschine wurde auch wirklich konstruirt, aber das Boot, bevor es zu Wasser gelassen wurde, zerstört. 1787 konstruirte William Symington eine Maschine und montirte sie in ein Doppelboot, welches durch ein Rad zwischen den beiden Booten getrieben wurde. Da der Versuch gelang, so konstruirte Symington für Lord Dundas die „Charlotte Dundas", welche durch ein Heckrad getrieben wurde, die Maschine war eine horizontalliegende, direkt wirkende. Der Amerikaner Robert Fulton baute den „Clermont" 1807, welcher durch Räder mittelst einer 20pferdigen Maschine getrieben wurde. Der erste Passagierdampfer in Europa, der „Comet", lief 1812 an der Clyde bei Glasgow vom Stapel; der Erbauer war Henry Bell.

Dampfschiffe wurden bereits 1827 in die englische Marine eingeführt. In diesem Jahre befanden sich bereits 3 Raddampfer im Dienst, „Echo", „Lightening" und „Meteor", deren Maschinen je 100 Pferdekräfte nominell entwickelten. Die guten Modelle dieser ersten Kriegsdampfer sind hier ausgestellt. 1840 zählte die englische Flotte schon 17 Dampfschiffe. Die von Penn konstruirte und von Maudslay gebaute oszillirende Maschine wird heutzutage noch im Prinzipe genau so konstruirt, wie vor 50 Jahren. In den Jahren 1840—50 wurden auch die Röhrenkessel eingeführt, und in derselben Zeit vollzog sich auch die Substituirung der Schraube für das Rad; dieses hatte wieder eine größere Umdrehungsgeschwindigkeit der Welle zur Folge, und es kamen die Penn'schen Trunkmaschinen auf, mit denen die alten Panzerschiffe „Minotaur" u. s. w. versehen wurden und die auch in unserer Marine in den alten Fregatten Verwendung fanden, weil unsere inländische Maschinenbaukunst noch nicht den Grad der Vollkommenheit erreicht hatte, daß sie unsere damals in der Entstehung begriffene Marine mit Maschinen versehen konnte. Inzwischen hatte sich auch die jetzt weltbekannte Firma Humphrys Tennant u. Co. mit einem direkt wirkenden Maschinentyp aufgethan und hat seitdem manche Maschine für die königliche Marine geliefert. Ein sehr interessantes Modell einer Schiffsmaschine dieser Firma ist das der horizontalen, direkt wirkenden Maschine der dänischen Fregatte „Thor". Nach der Einführung der Oberflächenkondensation 1860 und namentlich auch in Folge der größeren Sicherheit des ganzen Maschinenbetriebes auf Grund des besseren Materials ging man zu dem Hochdrucksystem über, man baute Zylinderröhrenkessel und zweizylindrige Compoundmaschinen. Das erste mit diesem neuen System eingerichtete Schiff war die „Constance", deren Maschinen Elder u. Co. in Glasgow bauten. Nachdem der Dampfdruck über 100 Pfund pro hundert Zoll zugenommen hatte, war der Unterschied der Temperatur in jedem Zylinder ein so bedeutender, daß man die ganze Oekonomie des hohen Druckes nicht ausnutzen konnte, und man erreichte eine bedeutende Expansion; eine Folge hiervon war die Einführung der Dreipelexpansionsmaschine von Napier und Sons in Glasgow, in welcher die Expansion in drei Abstufungen in getrennten Zylindern ausgeführt und die Temperatur in jedem reduzirt wird. Die Dreipelexpansionsmaschine ist jetzt der allgemein verwandte Typ; es wird kein Kriegsschiff, kein Torpedoboot und kein Schnelldampfer gebaut, auch bei uns nicht, der nicht eine oder zwei dreifach expandirende Maschinen hätte. Die stärkste Maschine dieser Art ist die z. Z. von der Thames Iron Works in London konstruirte Maschine für das Panzerschiff „Blenham" für zwei Schrauben von je 10 000 Pferdekräften.

Nach dieser Skizze der Entwickelung der Schiffsmaschine, wie sie sich hauptsächlich in England vollzogen hat, ist eine Beschtigung der verschiedenen von den ersten Firmen ausgestellten Modelle in der Sepping Gallerie, nach dem berühmten, zur Zeit Georg IV. lebenden Schiffbauer Sir Robert Sepping genannt, von besonderem Interesse. Wir müssen gestehen, daß die auf der Nord-Westdeutschen Gewerbe- und Industrie-Ausstellung in der Abtheilung für Marine ausgestellten Modelle der großen Schnelldampfer des Lloyd diesen in der Ausführung nicht nachstanden; die hier ausgestellten sind aber sämmtlich in Thätigkeit und arbeiten mit derselben Umdrehungsgeschwindigkeit, wie in Wirklichkeit bei Volldampf. Man sieht die mächtigen Kreuzköpfe hinund hergehen, die Welle sich drehen und Exzenter und Ventile arbeiten. Es ist wirklich ein Vergnügen, diesem interessanten Spiele zuzuschauen.

Man weiß wirklich nicht, ob man zuerst mit dem historischen Material oder mit dem allerneuesten beginnen soll. Zu dem Ganzen fehlt die Zeit, also das Beste herausgegriffen! Als solches sahen wir das wirklich prachtvolle Modell der Steuerbordmaschine des italienischen Panzerschiffes „Sardegna" im Maßstabe 1:8 der natürlichen Größe ausgeführt. Es ist eine dreifachexpandirende aufrechtstehende Maschine, von R. u. W. Hawthorn, Leslie u. Co. - St. Peters Works in Newcastle-on-Tyne konstruirt. Die Gesammtleistung beider Maschinen ist 25 000 indiz. Pferdekräfte. Unserer Ansicht nach ist dieses arbeitende Maschinenmodell das denkbar Vollkommenste, was manuelle Geschicklichkeit zu Stande bringen kann. Auch die verschiedenen Maschinentypen von 1846 bis auf die Jetztzeit der Firma John Penn u. Sons in Greenwich bei London, sämmtlich in Arbeit, sind von großer Anziehung für den Besucher.

Dem raschen Wachsthum der englischen Marine verdanken auch die bekannten großen Werften und Eisenwerke als Lieferanten für die Regierung ihre Entstehung und Größe. Hierzu kommt noch ein wichtiger Faktor, der nirgends so weit ausgebildet ist, wie in England, das Prinzip der freien Konkurrenz. Die Konkurrenz hebt das Geschäft, und wie es gehoben worden ist, das lehren die Einzelausstellungen der großen Firmen an der Themse, Tyne u. Clyde.

Die vielleicht größte Schiffbau- und Maschinenbaufirma in England, die namentlich auch seit Dezennien von der Marine beschäftigt wird, ist die Thames Iron Works and Ships Building Company in Blackwall bei London. Das Werk besteht seit länger als 50 Jahren und bedeckt einen Komplex von 30 Acres. Auf dieser Werft wurde der erste Versuch im Eisenschiffbau gemacht, und seitdem sind 825 Schiffe mit einem Gesammtdeplacement von 380 000 Tons gebaut. Dieselbe Werft hat auch das erste Panzerschiff der Welt, den „Warrior", 1861, von 9210 Tons Deplacement, 5270 Pferdekräften, 4 zölliger Eisenpanzerung auf 18 zölliger Holzunterlage, 28 7zölligen, 4 8zölligen, 2 7 zölligen Geschützen und 2 Zwölfzöllern hergestellt. Lord Dampden, später erster Lord der Admiralität, äußerte sich bei der ersten Probefahrt des „Warrior", er wundere sich, wie er den Muth gehabt habe, ein so kühnes Experiment zu machen, aber er freue sich, es gemacht zu haben. Der „Warrior", dessen schönes Modell 1:24 von seinem Erbauer ausgestellt ist, steht aus wie ein älterer transatlantischer Lloyddampfer, ist aber trotz seiner 30 Jahre noch ein vollkommen seetüchtiges Schiff. Die Thames Iron Works haben natürlich bei dem Umfang ihrer Ausstellung einen eigenen ziemlich großen Pavillon, dessen Inhalt eine Sehenswürdigkeit für sich bildet. In der Mitte desselben sind sämmtliche Werft- Dockanlagen, Fabriken u. s. w. im Modell auf einen Komplex zusammengestellt, das Wasser durch Spiegelglas angedeutet und die ganzen Anlagen, der Wirklichkeit entsprechend, durch Miniaturglühlämpchen elektrisch erleuchtet. Unter den herrlichen Kriegsschiffsmodellen, die in wunderbarer Feinheit und Exaktheit ausgeführt sind, befindet sich auch das große Halbmodell unseres alten Panzerschiffes „König Wilhelm" und des Aviso „Zieten". Ersteres wurde bekanntlich ursprünglich vom Sultan Abdul Aziz bei der Thames Iron Work bestellt und später im halbfertigen Zustande, als die türkischen Gelder ausblieben, von der preußischen Marine übernommen und auf deren Kosten ausgeführt. Der „Zieten" war das erste Torpedoschiff, welches ausgeführt wurde. Zwei wirklich großartige Arbeiten dieser Werft sind die Schiffe Panzerkreuzer „Blenheim", 9000 Tons, 20 000 Pferdekräfte, 22 Knoten, und Panzerschiff 1. Klasse „Sansparail", 10 470 Tons Deplacement, 12 000 Pferdekräfte, 17,5 Knoten; beide im Modell. Den hinteren Theil dieses Kolosses füllt die vollständig und elegant ausgestattete Admiralskajüte des kürzlich vollendeten Kreuzers „Grafton". Militairischen Rücksichten hat auch hier der Komfort weichen müssen. Die schöne Behaglichkeit des Raumes wird durch zwei 9pfündige Schnellfeuergeschütze gestört, die durch zwei nach achtern öffnende Pforten feuern.

Ein ganz reizender Kiosk umschließt die Spezialausstellung der großen Dampfschifffahrt-Gesellschaft „The Peninsular and Oriental Steam Navigation Company", deren prachtvolle Salondampfer den Passagierverkehr nach dem Mittelmeer, nach Egypten, Indien, Ceylon, The Straits, China, Japan, den australischen Kolonieen, nach Tasmanta und Neuseeland vermitteln. Die Gesellschaft besteht seit 1837 und eröffnete 1842 durch ihren Dampfer „Hindustan" den indischen Postdienst. Jetzt besitzt diese Gesellschaft, deren Sitz in London ist, über 49 große Salondampfer mit zusammen 203 127 Tons Deplacement und 196 400 Pferdekräfte.

Der Kiosk ist in charakteristisch orientalischem Style gehalten; vor dem Portale zieht sich eine offene, zum Sitzen im Freien einladende Veranda, die in das Innere führt. Letzterer ist ein in indischem Style ausgeführtes, mit einer hohen Kuppel überwölbtes Oktagon. Vier braune Indier in weißen langen Seidenröcken empfangen den Eintretenden und drücken ihm freundlichst eine starke Broschüre in die Hand, die sehr schöne Illustrationen der Schiffe, eine treffliche Karte ihrer Reiserouten und einen Wegweiser durch Indien enthält. Man bedauert förmlich, sich für diese Aufmerksamkeit nicht revanchiren zu können. Nun, man thut es dadurch, daß man seine Anerkennung über das Innere des Pavillons ausdrückt, welcher nämlich einen luxuriös ausgestatteten Rauchsalon im indischen Style an Bord eines der neuesten Dampfer der Gesellschaft enthält, sowie Kabinen einrichtungen und fünf große prachtvoll ausgeführte Modelle der Dampfer. Die Wände werden durch Gemälde und große Landschaftsphotographieen von Häfen, Städten und Sehenswürdigkeiten geziert, welche auf einer Reise nach Indien berührt werden, so daß man eine solche in der Phantasie an der Hand dieser Darstellungen schon unternehmen kann. Was jedoch in diesem Kiosk am meisten interessiren dürfte, ist das große, bis ins kleinste Detail ausgeführte Modell des ganzen Suezkanals von Port Said mit einem Stück Mittelmeer davor, bis Aden, mit einem Theil des Rothen Meeres davor. Die Städte Port Said, Ismailia, Aden, die Bitterseen, Alles ist darauf, und um das Kunstwerk zu vollenden, sind sämmtliche Leuchttheuer, Bojen u. s. w. durch kleine elektrische Glühlampen ersetzt, selbst die passirenden Miniaturschiffe tragen, wie es Vorschrift ist, am