

Prozent vermehrt worden. Aber wie mager ist das im Vergleich mit anderen europäischen Ländern, Amerika u. Australien nicht zu gedenken. Das norwegische Reich hat sich um 452, das schwedische um 325, das dänische um 238, das russische um 231, das österreichische um 194, das schweizerische um 145, das italienische um 140 Prozent vermehrt. Frankreich kommt zuletzt. Der Vergleich mit Deutschland ist ganz besonders betriebl. Bekanntlich hatte es schon im Jahre 1870 einen Vorsprung, der auch noch das Seinige zu unseren Niederlagen beigetragen hat. Seitdem hat Frankreich 23,000 km neuer Bahnstrecken angelegt, Deutschland aber 26- oder 27,000, so daß Frankreich noch mehr hinter seinem Nachbar zurücksteht als vor 27 Jahren. Besitzt es doch nur 10,748 Lokomotiven, um seine Truppen an die Grenze zu bringen, Deutschland aber deren 16,101. In Deutschland giebt es 361,000 Eisenbahnwagen, in Frankreich 290,000. Will man in diesem Schlandrian weiter wirtschaften? — Ob diese Zahlen stimmen, wissen wir nicht. Jedemfalls haben wir Deutsche die Ansicht, daß die Betriebsmittel unserer Eisenbahnen erheblich vermehrt werden müssen.

Locale und sächsische Nachrichten.

— **Eisenstadt.** Herr Ringknechtmeister Ernst Flach hier feierte bei der am 13. d. Mts. stattgefundenen Stadtverordneten-Wahl sein 25jähriges Jubiläum als Wahlgehilfe. Bei der am 12. Dezember 1872 stattgefundenen Stadtverordneten-Wahl war Hr. Flach das erste Mal als Wahlgehilfe mit betheiligigt. Herr Flach wurde deshalb am Montag früh vor Eröffnung der Wahl in Gegenwart des Wahlgeschusses unter Ueberreichung eines Bouquets von Herrn Bürgermeister Hesse beglückwünscht und ihm der Dank für seine treue Arbeit ausgesprochen. Möge es dem Jubilär vergönnt sein, noch recht oft und viele Jahre in voller Gesundheit als Wahlgehilfe fungiren zu können.

— **Hundshübel.** Der am verg. Sonntag im Kramerischen Gasthause allhier abgehaltene Missionstagen erstreckte sich auf eine gute Anzahl von Besuchern. Herr Diac. Gehring aus Schedewitz verbreitete sich in längerer Rede zunächst über die sociale Noth der Frauenwelt in Ostindien und im 2. Theile referirte derselbe über die Ansätze der Missionirung Afrikas, um zuletzt auf die Leipziger Mission am Kilimanjaro ausführlicher einzugehen und die zahlreichen Zuhörer um einen Beitrag zur Anschaffung einer Missionsglocke in Afrika zu bitten. 8 Mr. 86 Pf. war der Reinertrag des Missionstages, welche Summe dem schon 127 Mr. betragenden Missionsfonds zuzufloß.

— **Dresden, 14. Decbr.** Eine größere Anzahl von Mitgliedern des sächsischen Ingenieur- und Architektenvereins besichtigten früh die Bauarbeiten und Anlagen des neuen Dresdener Centralbahnhofes, der seiner baldigen Vollendung entgegensteht. Bei der Besichtigung der Gleisanlagen des Rangirbahnhofs wurde wiederholt die Wirkung des Sandgleises gezeigt. Es ist eine Erfindung von geradezu genialer Einsicht, um einen Zug auf Rasche zum Halten zu bringen. Ihr Erfinder ist Geh. Rath Köpcke, der Erbauer der Plauenwitzer Eisenbrücke. Die Erfindung besteht in Folgendem: An bestimmten Stellen zweigt von dem Hauptgleise ein zweites Gleis ab, das in der Entfernung von etwa 30 cm eine Strecke weit theils innerhalb, theils seitwärts der beiden Schienenstränge des Hauptgleises läuft. Die beiden Schienenstränge dieses Nebengleises sind in der Höhe von etwa 6 cm vollständig von Sand überdeckt, der durch parallel laufende Schwellen zusammengehalten wird. Ist es nun nötig, einen Zug schnell zum Halten zu bringen, so wird die Weiche auf das Sandgleis gestellt, und der Zug, der in dieses Sandgleis geleitet wird, kommt in diesem Sande in aller Kürze zum Halten. Es wirkt höchst überraschend, als ein mit voller Wucht herankommender beladener Güterwagen, nachdem er kaum zwei Schienenlängen weit in das Sandgleis hineingefahren war, alsbald stillstand. Nicht anders ergeht es einer Lokomotive, mit der abkann der Versuch wiederholt ward. Der Sand war bis auf etwa 2 1/2 cm zusammengedrückt und die Schienen waren noch nicht sichtbar. Um die festgefahnen Wagen nebst Lokomotive wieder zu befreien, mußten die Schienen von dem Sande befreit werden, eine Arbeit, die nur ein paar Minuten in Anspruch nahm. Das „Ei des Columbus“ sagte man sich, als man die so unglücklich einfache Vorrichtung in so augenfälliger Weise wirken sah. Sie hat sich übrigens schon in der That bewährt. So ist am 21. Dezember vorigen Jahres am Dresdener Schleifbahnhofs ein Zug bei dem in Folge des Reifs auf den Schienen die Bremsen verlagten, mit vollem Erfolg in das Sandgleis geleitet und dadurch unbeschädigt und wahrlich nicht ohne großen Schaden an Material verhütet worden. Selbst bei großer Hitze hat das Sandgleis nicht versagt. Es ist daher nur zu wünschen, daß diese heilsame Erfindung, deren Anwendung noch dazu verhältnismäßig geringe Kosten verursacht und lediglich mit vorhandenem Materiale des Eisenbahnbaus zu bewerkstelligen ist, bald allgemeine Verbreitung findet.

— **Dresden.** Der Etat des Königl. sächs. Militärcontingents für das Jahr 1898 enthält die Forderung für ein Detachement Jäger zu Pferde. Dieses soll vom 1. Oktober 1898 in einer Stärke von einem Rittmeister, einem Premier-, drei Sekondelieutenants, 15 Unteroffizieren, 117 Mannschaften, einem Lazarethgehilfen und 132 Pferden zusammenstellen.

— **Leipzig.** Die Königl. Sächs. Staatsregierung wird nach der Vollendung der umfangreichen Bahnhofsombauten in Dresden dem Gedanken einer Bahnhofscentralisation in Leipzig näherzutreten. Bereits in einer der ersten Sitzungen des gegenwärtig tagenden Landtages wurde dies angedeutet und gegenwärtig sind bereits mit der preussischen Regierung Verhandlungen bezüglich der Pflanzung und der Arealerwerbungen eingeleitet worden. Die Eisenbahntechniker haben ihr Augenmerk auf einen Centralbahnhof für den Personenverkehr selbst und auf einen Centralbahnhof für den Güterverkehr außerhalb des Reichthums der Stadt gerichtet, und dieser Gedanke dürfte auch zur Ausführung gelangen.

— **Plauen i. B., 15. Dezember.** Infolge plötzlicher geistiger Unnoth, hervorgegangen aus Furcht vor Verarmung, hat gestern Abend gegen 6 Uhr die seit kurzem hier wohnhafte, verheiratete Milchhändlerin Anna Margarethe Traampel mit ihren zwei kleinsten Kindern, einem ein- und einem fünfjährigen Knaben, in einem Teiche im Mühlengrund nahe der Delnitzerstraße den Tod gesucht und gefunden. Die Frau hat erst ihre beiden Kinder ins Wasser geschleudert und ist dann selbst nachgesprungen. Ueber

die Ursachen, die zu der grausigen That geführt haben, wird dem „Bogel. Anz.“ folgendes mitgetheilt: Frau Traampel hatte sich kürzlich in der Fischerstraße ein neues, großes Haus gekauft, obwohl sie nur wenig anzuhäufen konnte. Dieser Kauf scheint ihr viel Sorgen verursacht zu haben. Nach dem Inhalte eines von ihrem Manne, einem Pandarbeiter, noch gestern Abend auf dem Tische ausgefundenen Zettels ist anzunehmen, daß sie aus Schwermuth in den Tod gegangen ist. Die Frau war Mutter von sechs Kindern, von denen das älteste 15 Jahre alt ist. Sie bittet in dem Zettel, die beiden jetzt noch zu Hause befindlichen kleineren Kinder zu Verwandten zu bringen; die älteren Kinder würden dem Manne, der sich auch der Mutter der Frau annehmen möge, wohl eine Stütze sein. Die Frau hat nach Nachmittags in der 5. Stunde, nachdem sie vorher im Wackhause beschäftigt gewesen, in einem in der Nähe befindlichen Bäckereibladen gekauft, damit die zurüdgebliebenen Kinder den Weihnachtstollen nicht ganz entbehren sollten. Aldann hat sie die beiden kleinsten Kinder hübsch angezogen und ist mit ihnen in die Stadt gegangen, angeblich, um ihnen die Schaufenster zu zeigen; sie muß aber ohne Weiteres nach der Delnitzerstraße geeilt sein, da sie schon vor 6 Uhr in den Tod gegangen ist.

— **Riesa.** Ein rabiater Anhänger der Aneipp'schen Kuren ist anscheinend ein junger Mann, der in der letzten Zeit hier dadurch Aufsehen erregte, daß er in dem Schneemais, wie ihn die letzten Tage boten, barsüß durch die Straßen wanderte. Auffälliger wurde das Benehmen des Mannes noch dadurch, daß er mit langem Hadelod und Cylinder bekleidet war, auch Klemmer oder Brille trug.

— **Königsstein.** Ein blutiger Kampf zwischen Vaschern und böhmischen Grenzbeamten hat in der Woche in der Nähe von Herrmsdorf stattgefunden. Zwei Männer und eine Frau pakteten Cigarren von Sachsen nach Böhmen und wurden dabei von einer vier Mann starken Patrouille überrascht. Sofort griffen die Vascher die Beamten an, von denen sich zwei unbegreiflicher Weise auf und davon machten. Die beiden Anderen wurden niedergeschlagen und schwer mißhandelt. Auf beiden Seiten floß Blut. Der eine der Grenzbeamten hat namentlich am Kopfe schwere Verletzungen erlitten, daß an seinem Auskommen gezweifelt wird. Am Sonntag wurde der Wesserschmied Salomo aus Wolfberg als der Thäter mit verdächtig verhaftet.

— **Sachsenstiftung zum Gedächtnis Kaiser Wilhelm's I.** (Unentgeltlicher Arbeitsnachweis für gebietende Solbaten.) Daß dem wohlwollenden Entgegenkommen der obersten Postbehörde wird die Benützung des Arbeitsnachweises in Zukunft wesentlich erleichtert sein. Auf eine Eingabe an den Staatssekretär des Reichspostamtes Sr. Exc. General-Lieutenants J. D. v. Bobbieloff ist dem Ausschuss für Arbeitsnachweis im R. S. Militärvereinsbunde unter dem 6. Decbr. eröffnet worden, daß von den kaiserlichen Postanstalten im Königreich Sachsen Zuschriften an die Sachsenstiftung, auch wenn sie keine Ortsangaben tragen, an eine Geschäftsstelle der Stiftung befördert werden sollen. Es genügt also die Aufschrift: „An die Sachsenstiftung“ ohne jeden weiteren Zusatz, eine große Erleichterung für Arbeitgeber, denen die nähere Bezeichnung einer der mehr als 60 Geschäftsstellen der Stiftung nicht erinnerlich ist. Arbeitsuchende, gediente Soldaten können die näheren Adressen jederzeit aus dem Danksorgan „Der Kamerad“ ersehen. Ueber die bisher erzielten günstigen Erfolge des Unternehmens wird Anfang nächsten Jahres berichtet werden. Der Sachsenstiftung zugehörige Beiträge werden an den Schatzmeister des R. S. Militärvereinsbundes L. Meyer in Dresden, Kammerstr. 50, erbeten.

Vermischte Nachrichten.

— **Der Mann mit dem künstlichen Magen.** In Stettin starb dieser Tage der Steuersecretär Tiede, der vor mehreren Jahren das Interesse wegen medicinischer Kreise erregt hatte. Er war damals als Magenkranker, Pflücker schien ausgeschloffen, bis sich der Oberarzt Prof. Schubarth vom Stettiner allgemeinen Krankenhaus entschloß, durch einen operativen Eingriff dem Kranken den ganzen Magen herauszunehmen und durch Erweiterung des folgenden Darmabschnittes einen künstlichen Magen herzustellen. Die schwierige Operation gelang, und Tiede lebte fortan ohne jede Beschwerde; Appetit und Verdauung waren bei ihm stets in bester Ordnung. Jetzt ist sein Tod in Folge einer Brustfellentzündung erfolgt.

— **Kopfschmerzen und ihre Ursachen.** Ein bedeutender Londoner Nervenarzt veröffentlicht in einer englischen medicinischen Zeitschrift seine Ansichten in Bezug auf die verschiedenen Arten von Kopfschmerzen, an denen die Menschheit zu leiden hat. Viele Leute glauben, Kopfschmerz sei Kopfwohl und sind der Meinung, daß ein Mittel, welches dem Einen Linderung verschafft, auch jedem Anderen helfen müsse. Doch dies ist grundfalsch. Jeder Kopfschmerz hat seine Ursache und diese läßt sich sofort an der Art oder vielmehr dem Sitz der Schmerzen erkennen. Empfindet man einen unangenehmen Druck in der Stirn unmittelbar über den Augen und hat dabei über Schwindelanfälle und Appetitlosigkeit zu klagen, so ist weiter nichts als ein verdorbener Magen die Ursache. Eine kleine Hungertur ist hier das beste Mittel. Ist der Schmerz in der Stirne über die Augen und über die Schläfen hinweg, dann ist eine schlimmere Krankheit im Anzuge und man thut am besten, sofort einen Arzt zu Rathe zu ziehen. Ohne Fieber, Schwindel etc., deutet ein andauernder Schmerz in der Stirne darauf hin, daß mit der Lunge etwas nicht in Ordnung ist. Hat man häufig über Schmerzen in der Hinterkopf zu klagen, so ist es von großer Nothwendigkeit, die Leber untersuchen zu lassen, da man dadurch langwierigen Krankheiten vorbeugen kann. Ein stechender, bohrender Schmerz in beiden Schläfen zeigt Blutmuth an, während heftiges einseitiges Kopfwohl stets ein Zeichen von hochgradiger Nervosität ist und sich nur durch einige Stunden Ruhe in völliger Stille und Dunkelheit lindern läßt. Sitzt der Schmerz ganz oben im Kopf, so daß man das Gefühl hat, als ruhe einem ein Zentner auf der Schädeldede, dann kann man mit größter Sicherheit annehmen, daß geistige Ueberanstrengung die Ursache ist. In solchem Falle wird man gut thun, wenn man nicht eine schwere Gehirnentzündung gewärtigen will, mit jeder Arbeit, die Nachdenken erfordert, wenigstens 12 Stunden zu pausiren. Treten die Schmerzen mit kurzen Unterbrechungen auf und ziehen sich durch den ganzen Kopf, so sind sie rheumatisch und infolge von Erkältung oder Zugluft entstanden. Hier hilft nur Warmhalten des Kopfes und ein tüchtiges Schwitzen.

— **Zu den größten Unannehmlichkeiten beim Eisenbahnfahren** zählt die in den Wagenabtheilen durch Staub, Rauch, menschliche Kuddänsungen etc. entstehende Luftverschlechterung. Die natürliche Lüftung durch Öffnung der Fenster oder besonderer Schieber bringt häufig belästigenden und unangenehmen Zug herbei und vermehrt in staubigen Gegenden nur die Luftverderbnis. Eine reichliche jug- und staubfreie Lüftung ist daher für die Eisenbahnwagen im allgemeinen, besonders aber für die Kranken- und Verwundetenbeförderung sowie für die Postwagen, in denen die Beamten oft viele Stunden anstrengenden Dienst versehen müssen, äußerst wichtig. Lüftungsvorrichtungen, die in der verschiedensten Art bisher versucht wurden, führten nicht zur Lösung der Aufgabe; neuerdings hat nun Dr. Karl Möller in Braunschweig in „Glaser's Annalen“ eine Einrichtung mitgetheilt, die sich nach eingehenden Versuchen an einem Schnellzug bewährt hat. Dr. Möller hat die Luftfänge, die mit ihren trompetenartig erweiterten Öffnungen die Luft aufsaugen und in die unteren Schifferäume leiten, nachgezogen und auf dem Wagendeckel oder auch an den Seitenwänden solche mit verstellbarer Klappe versehenen Luftfänge angebracht. Sie endigen im Innern des Wagens in zwei Röhrenstücken und lassen die gereinigte Luft gegen die Decke des Wagens ausströmen. Diese Luft sinkt dann, ohne Zug zu verursachen, allmählich in dem ganzen Abtheil nieder. Bei den Luftverhältnissen, welche die Eisenbahnzüge umgeben, müssen die Filterschläuche alle Woche mit Bürsten gereinigt werden. Bei den angestellten Versuchen traten bei dreitägiger Benutzung und bei 14 m Zuggeschwindigkeit in der Sekunde stündlich 258, nach vier Wochen 189 Raummeter Luft in das Abtheil ein, sobald sein Luftinhalt stündlich 32 oder 23 mal ausgewechselt wurde.

— **Empfindungen eines Fahrradfahrers.** Der englische Radfahrer Michael aus Wales, der den Ruf genießt, der schnellste Fahrer der Welt zu sein, giebt eine interessante Schilderung seiner Empfindungen während einer rasenden Fahrt. Bei den ersten vier oder fünf englischen Meilen, die er noch in ziemlich gemäßigtem Tempo zurücklegt, hört und sieht er fast alles, was um ihn herbeigeht; bald aber achtet er nur noch auf die Stimme des Trainers, um eventuell dessen Rathschläge zu befolgen. Hat er jedoch eine Strecke von zehn englischen Meilen hinter sich, dann überkommt ihn das Gefühl, als sei er von allem isolirt. Er sieht einen hellen grauen Streifen sich endlos vor seinen Füßen hinziehen und der Tumult und die Zursche der Menge erstehen allmählich zu einem leisen Rauschen. Dagegen erhebt sich in der Luft, die er mit immer größerer Geschwindigkeit durchschneidet, ein eigenthümlich dumpfes Brausen, das wie fernes Brönnen der Meereswogen an sich Ohr löst. Nach weiteren fünf bis sechs Meilen scheint sich der hellste, sonnigste Tag in immer dichter werdende Dämmerung zu verwandeln, und nach zwanzig Meilen ist das einzige Geräusch, was sich ihm noch vernehmbar macht, ein leises Summen und Surren, das von der dahinsausenden Maschine herrührt. Nach etwa 25 englischen Meilen verliert sich das Gehör vollkommen, ebenso die Kraft, zu denken und zu fühlen. Dem buchstäblich durch die Luft fliegenden Fahrer ist zuletzt zu Muth, als sei er absolut bewegungslos, als sei jedes Leben von ihm gewichen. Am Ziele angelangt, bedarf er einiger Zeit, um überhaupt wieder einigermaßen zu sich selbst zu kommen.

— **Der Todesweg der Radfahrer.** Besonders gefährlich für den Radfahrer ist die von Rizza nach Mentone führende Straße. Zu einer auf diesem Wege gelegenen Brücke führt die Straße in einer außerordentlich steil abfallenden Senkung hinab, während die Brücke an ihrem Berührungspunkt mit der Straße zu letzterer rechtwinklig steht. Wenn der Radfahrer beim Hinabfahren nicht genügende Vorsicht walten läßt, indem er nachdrücklichen Gebrauch von seiner Bremsvorrichtung macht, läuft er Gefahr, in voller Fahrt gegen die steinernen Einfassung der Brücke aufzuspringen. Die Gewalt des Zusammenstoßes schleudert den Unglücklichen dann gewaltsam über die Brückeneinfassung in die etwa 30 Meter tiefe Klüft hinab. In drei Jahren kamen über zwanzig Radfahrer auf diese Weise ums Leben. Die französische Regierung hatte wohl daran gedacht, die großen Gefahren, welche das Passiren der Brücke mit sich bringt, ein wenig abzumildern, da aber eine Korrection des Weges mehrere Jahre dauern würde, hat nach der Wochenchrift „Sport im Bild“ der „Touring Club de France“ an der gefährlichen Brückenmauer ein Schutznetz anbringen lassen, welches den auf die Einfassung aufspringenden Radler auffängt und vor einem furchtbaren Ende in der Tiefe des Abgrundes bewahrt. Bereits fünf Tage nach Anbringung des Netzes kollidirte ein Radfahrer mit der Brückenmauer. Sein Rad wurde völlig zerquetscht, während er selbst in das Netz geschleudert wurde und mit einer kurzen Betäubung und einigen Hautabschürfungen davonkam.

— **Während nach der letzten Volkszählung** das Deutsche Reich eine Million weißlicher Einwohner mehr besitzt, als männlich, ist doch die Zahl der weiblichen Geburten eine bedeutend größere, als die der männlichen; denn auf 100 Mädchen entfallen 106 Knaben. Der Ueberfluß an weiblichen Einwohnern entspringt demnach nur der größeren Sterblichkeit unter den männlichen Einwohnern, von denen je 100 sterben, wenn unter der weiblichen Einwohnerzahl 108 Todesfälle eintreten. Der Umschwung in der Bevölkerungszahl zu Gunsten der Frauen tritt aber erst im Alter von 35-40 Jahren ein, so daß im eigentlichen heirathsfähigen Alter (wenn als solches die Zeit von 20. bis 40. Lebensjahre betrachtet wird) durchschnittlich noch 600,000 Männer mehr vorhanden sind als Frauen.

— **Die neuen bayerischen Kartenbriefe,** schreibt Dr. Sigl, sind ungenau praktisch, wenn man sie trotz Verschluß lesen will: man braucht nur die Sonne durchscheinen zu lassen und an die andere Seite einen Spiegel zu halten, so kann man den ganzen Brief ganz bequem durch den Spiegel lesen! Für intime Geheimnisse giebt es gar nichts Besseres, als diese Königl. bayerischen Kartenbriefe, um sie, nämlich die Geheimnisse, baldmöglichst unter die Leute zu bringen.

— **Des alten Seemanns letzter Wunsch.** In Fischerwiel wurde kürzlich ein alter Matrose begraben. An dem Grabe standen neben seiner Wittve ein paar alte Freunde. Einer derselben, Thomas Kurse, war ganz aufgelegt in Thränen über den Pringang seines alten Kameraden, und als die Gruft sich schließen sollte, trat er noch einmal feierlich heran, zog eine mächtige Schnapsflasche hervor und senkte sie in das Grab. Der Rührer wies ihn zurück und holte die Flasche wieder hervor. „Er soll aber keinen letzten Willen haben!“ rief der brave Thomas und goß den duftenden Inhalt über