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.

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.

№ 397. **Montag** den 8. August 1898. **92. Jahrgang.**

Sächsische Burgen und Schlösser.

Nachdruck verboten.

V. (Schluß.)

Ist schon die Umgebung von Dohna äußerst reich an landschaftlichen Schönheiten, so wird sie doch noch übertroffen von den romantischen Landschaftsbildern, die sich um

Schloß Weesenstein

her ausbreiten.

„Herz, öffne dich nur weit, nur weit;
Denn all die grüne Herrlichkeit
Muß Raum in dir jetzt finden!“ —

Wer die ganze Herrlichkeit des stimmungsvollen Müglitzthales ganz genießen will, darf dasselbe nicht auf dem feurigen Dampfroß durchbrausen, sondern muß, mit dem Wanderstabe in der Hand, die lieblichen Reize dieses Thales, über welches die Natur diese in verschwenderischer Pracht ausgegossen hat, voll auf sich wirken lassen und nicht versäumen, der auf luftiger Höhe thronenden, an historischen Erinnerungen reichen Bergveste Weesenstein einen Besuch abzustatten. Sowohl vom Thale als auch von den umliegenden Höhen aus gewährt Schloß Weesenstein mit seinem kühn aufstrebenden schlanken Thurme einen malerischen Anblick. Mächtig steigen aus dem Thale die steilen Wände des Schloßfelsens empor, und gar kühn baut sich das Schloß, das noch ganz das Gepräge einer alten Ritterburg vergangener Jahrhunderte bewahrt hat, auf dem aus tiefem Thaleinschnitt schroff emporsteigenden Felsen auf, im Hintergrunde überragt von waldigen Bergeshöhen, die im Frühjahre mit ihrem maigrünen, im Herbste aber in allen Farbenschattirungen prangenden Blätterschmucke ein entzückendes Bild darbieten. Von dem stillen Dörfchen Weesenstein führt ein bequemer schattiger Bergpfad nach dem Schlosse. Zunächst gelangt man in den Vorhof, der durch eine Brücke mit dem eigentlichen Schlosse verbunden ist. Ein mit den Wappen der Herren von Bünau und Schleinitz geschmücktes Thor führt in den zweiten Schloßhof. Dieser Theil des Schlosses stammt aus dem 16. Jahrhunderte, über ihm thront der älteste Theil des Schlosses, der nahezu auf neun Jahrhunderte zurückblicken kann. Die ganz eigenartige Bauart des Schlosses erregt die Bewunderung des Besuchers, denn bis in seine obersten Stockwerke hat man den natürlichen Felsen als Mauerwerk mit benutzt. Acht Stockwerke sind auf diese Weise aufgebaut. Zu Anfang des 15. Jahrhunderts gehörte die Bergveste Weesenstein dem übermüthigen Jeschke, Burggrafen auf Dohna; nachdem dieser vom Markgraf Wilhelm den Einäugigen besiegt, schenkte dieser die trotzige Burg einem Herrn von Bünau; 1830 gelangte es in Besitz des sächsischen Fürstenhauses und war ein besonderer Lieblingssitz des Königs Anton und des Königs Johann. Nur ungern scheidet der frohe, rüstige Wandersmann von diesem herrlichen Stück Erde, um dem Erzgebirge zuzuwandern oder dem schönen Elbflorenz. Wer das letztere wählt, erblickt an dem an malerischen Reizen so reichen Elbufer das

königliche Lustschloß Pillnitz.

Die Urgeschichte dieses Schlosses umhüllt tiefes Dunkel. Erst zu Beginn des 15. Jahrhunderts wird es etwas licht um die Geschichte desselben. Höchstwahrscheinlich gehörte es den Burggrafen von Dohna. Nach dem großen Brande von 1818 entdeckte man bei den Aufräumungsarbeiten Spuren von einem Wallgraben, einem Burgverließ und einer Zugbrücke. Gegen Ende des 17. Jahrhunderts kauften es die Kurfürsten von Sachsen den Herren von Bünau ab. Unter August dem Starken ward es in sehr kurzer Zeit in eine fürstliche Sommerresidenz umgebaut, die geeignet war, die zahlreichen Fürstlichkeiten, die hier Einkehr hielten, würdig aufzunehmen. Berechtigtes Erstaunen erregt der große Speisesaal oder Venustempel, der eine große Anzahl Porträts schöner in- und ausländischer Frauen enthielt. Der große Brand am 1. Mai 1818 vernichtete diesen Prunkbau, nur das Wasser- und Bergpalais blieben verschont. Friedrich August der Gerechte ließ sogleich mit dem Wiederaufbau seines Lieblingsschlosses beginnen. Das „Neue Schloß“ ward im Baustil dem Wasser- und dem Bergpalais angepaßt und mit einem Thurme geziert. Das Schloß ist von einem großen Schloßgarten umgeben, der des Interessanten gar vieles bietet; aber auch die Umgebung des Schlosses ist eine Perle von Waldeinsamkeit, besonders zeichnet sich hier der Friedrichsgrund aus. Auch noch unterhalb Dresdens finden sich alte Burgruinen, deren malerische Lage den Besuch derselben lohnt; zu diesen gehört die zwischen Dresden und Meißen liegende

Burg Scharfenberg.

„Die alten Thürme fallen nieder,
Die alten Steine werden Staub,
Und immer wird das Neue wieder
Noch eines neuen Neuen Raub.“

Burg Scharfenberg liegt am linken Elbufer zwei Stunden oberhalb Meißen auf einem von drei Seiten freistehenden Berge. In Folge dieser Lage hat man von der Ruine eine prächtige Umschau, sechs Städte und zwanzig Dörfer sind deutlich zu erkennen. Der gewöhnlichen Annahme zu Folge wird Kaiser Heinrich I. als Erbauer angesehen, unter Otto I. soll sie vollendet sein. In einer Urkunde vom Jahre 1289 wird die Burg Scarphenbach genannt, damals gehörte sie dem Markgrafen von Meißen. Von ihnen kam sie an die Ritter Vitzthum von Eckstädt, dieselben befestigten das Schloß noch mehr und trieben in der Umgegend ein Raubritterleben. Als sie es Friedrich dem Streitbaren zu bunt trieben, nahm er 1415 die Burg und vertrieb die von Vitzthum Eckstädt. Nun erhielten sie die Ritter von Schleinitz, die sie zu Ende des 15. Jahrhunderts an die Familie von Miltitz verkauften, in deren Besitz sie bis 1854 blieb. Die Herren von Miltitz ließen die Burg fast ganz neu aufbauen, Keller und Viehställe wurden in den Felsen eingehauen. Im 18. Jahrhunderte verfiel die Burg; am 20. August 1783 traf ein Blitzstrahl die Burg; durch das entstandene Feuer ward sie in eine Ruine verwandelt. An die Burg Scharfenberg schließt sich folgende hübsche Sage: „Auf dem Hofe des Schlosses Scharfenberg bei Meißen steht heute noch das Bild eines geharnischten Mannes mit dem Wappen derer von Miltitz. Diese Statue soll den Fahnenträger einer sächsischen Besatzung vorstellen. Als dieser im Dreißigjährigen Kriege das ihm anvertraute Banner gegen die stürmenden Schweden so lange vertheidigt hatte, als ihn die Feinde bis auf die äußerste Spitze des Walles drängten, so stürzte er sich mit der Fahne vom Felsen herab, allein Gott hielt seine Hand über ihn und er kam sammt dem Banner glücklich davon“. Stromabwärts, auf einer der Gebirgshöhen, die das herrliche Elbthal umsäumen, am Abhange einer steilen Schlucht liegt das sagenumwobene

Schloß Siebeneichen,

es ist von einem schönen Parke umgeben und bildete vordem den Mittelpunct des sogenannten „Miltitzer Ländchens“. Wenig weiß die Geschichte von dieser Burg zu berichten, doch die Sage hat einen schönen Kranz um sie geflochten. Zu Anfang des 10. Jahrhunderts herrschte auf Siebeneichen ein tapferes, kühnes, treues Geschlecht, das mit dem Kaiser Heinrich den Finkler befreundet und diesem im Kampfe gegen Ungarn und Wenden treu zur Seite gestanden hatte. Einst kehrte Kaiser Heinrich bei dem Burgherrn Wratislav ein. Dieser stellte ihm seine sechs blühenden, ritterlichen Söhne vor und bat ihn, daß er sie in seinen Dienst stellen möge. Auf die Frage des Kaisers, ob er keinen Sohn weiter habe, verstummte der Vater und zögerte mit der Antwort; freundlich drängte der Kaiser, und der Vater gestand, daß er noch einen Sohn habe, es sei sein ältester, Miesko mit Namen, der ein Gegner des Vaters und des Kaisers sei, weil das Deutschthum solche Fortschritte machte. Der Kaiser tröstete den betrübten Vater über den Abfall des ältesten Sohnes und sprach: „Noch bleiben Euch sechs Söhne, ein Stolz deutscher Ritterschaft“. Er befahl den Söhnen, ihm in den Schloßgarten zu folgen, hier mußten die Söhne sechs Eichen pflanzen und dann niederknien; Kaiser Heinrich ertheilte ihnen den Ritterschlag und ernannte sie zu den Herren von Sechseichen. Bald erhoben sich die Sorben zu neuem Kampfe gegen die Deutschen. Wratislav mit seinen sechs ritterlichen Söhnen stand tapfer und treu an der Seite des Kaisers. In den folgenden Kämpfen erlagen nach und nach fünf seiner Söhne dem gewaltigen Streichen eines unheimlichen heidnischen Ritters, nur sein jüngster Sohn Boleslav stand noch blühend an der Seite des trauernden Wratislav. Während fünf Ritter von Sechseichen in der Gruft moderten, grünten die sechs Eichen im Burggarten. Dem greisen Vater ging eine trübe Ahnung durch die Seele, er hielt den verderbenbringenden heidnischen Ritter für seinen ungetreuen Sohn Miesko; die Folgezeit bestätigte es. Wratislav sank auch in die Gruft; Boleslav ward Burgherr an der Seite seiner lieblichen Gemahlin; leider war die Ehe kinderlos, so daß Boleslav als der Letzte seines Stammes galt. Jahre gingen dahin. Eines Tages begehrte auf der Burg ein verwilderter Ritter Einlaß, es war Miesko. Demüthig nahte er sich dem Burgherrn und gestand, daß er Miesko sei; er bat für sich und seine wenigen treuen Knechte, sowie für seine zwei Söhne Tugumir und Stomef um Unterkunft. Diese Bitte ward zum Verderben Boleslav's gewährt. Als Boleslav mit Miesko einst durch den Burggarten ging, kamen sie an die sechs Eichen; Miesko verlangte ungestüm, daß er auch eine Eiche für sich pflanzen dürfe und daß das Geschlecht von nun ab den Namen „Siebeneichen“ führe. Als Boleslav darauf hinwies, daß dies nur mit Genehmigung des Kaisers geschehen könne, kam es zwischen den Brüdern zum Kampfe und Boleslav sank unter dem Streiche des heimtückischen Miesko. Nun war er Herr auf Siebeneichen, doch die erzürnten Nachbarn und Landleute erstürmten die Burg, Miesko fiel im Kampfe, seine zwei Söhne aber entkamen. Die Burg ward zerstört und lag nun viele Jahre in Trümmern. Mit gewaltiger Hand herrschte in Meißen der mächtige Markgraf Gero, doch die Sorben rings brachten, ihn zu vernichten. Unter den Feinden Geros waren auch Tugumir und Stomef, die Söhne Miesco's. Auf die neue Burg Meißen hatte Gero sämmtliche Ritter geladen, ein allgemeines Gastgebot war in die Lande ergangen. Tugumir stellte sich mit ein, beim Mahle aber kam es zwischen den Deutschen und Sorben zum Kampfe, Tugumir wurde erschlagen, doch sterbend rief er: „Noch lebt Stomef, er wird den Fall des Bruders rächen!“ Noch immer lag Siebeneichen in Trümmern, nur die sieben Eichen grünten alle Jahre von Neuem, unter ihnen besonders die des Miesco. Nach vielen Jahren kam ein greiser Bettler zu den Ruinen, unter den sieben Eichen machte er Halt; bald erschien ein Steinmetz, der ihm den Plan zu einer Capelle vorlegte. Es war der Bruder Martin; er befahl dem Steinmetzen, die Eiche des Miesko zu fällen und sie zum Hauptbalken der neuen Capelle zu nehmen. Bald war der Bau errichtet. Bruder Martin lebte hier als Einsiedler; die St.-Martinscapelle, die um 1534 noch stand, ward ein Wallfahrtsort; in der Capelle lauschten die andächtigen Hörer den Worten des frommen Martin, der Thimo, der Sohn Tugumir's war. So sühnte der Letzte seines Stammes die Schuld seiner Väter. In nächster Nähe von Siebeneichen liegt am linken Elbufer die

Albrechtsburg,

die Jahrhunderte lang das Dornröschen war, nun aber im Flügelschlage der neuen Zeit erneuert und verjüngt hinausschaut in die geeinten deutschen Lande. Da, wo sich die Albrechtsburg stolz erhebt, stand vordem das Markgrafenschloß, das von Heinrich I. um 930 erbaut ward. Neben diesem Schlosse erhob sich bald der ehrwürdige Dom und das bischöfliche Schloß. Manch glänzendes Fest hat dieses Schloß gesehen, aber auch manchem Sturm hat es trotzen müssen. Die Baufälligkeit des alten Markgrafenschlosses nöthigte die beiden fürstlichen Brüder Ernst und Albrecht, an Stelle der alten Burg ein neues Schloß zu bauen. Die reichen Mittel, die der Bergbau bei Schneeberg brachte, setzte sie in die Lage, den Neubau in fürstlicher Pracht ausführen zu können. Der geniale Baumeister Arnold von Westfalen führte von 1471 bis 1483 den großartigen Bau in reiner Gothik aus. Sechs Stockwerke erheben sich auf Felsengrund, der größere Thurm gilt als ein Kunststück gothischen Baustils, in ihm ist die ganz eigenartige Treppe, der große Wendelstein oder die Schnecke genannt, welche in 113 Stufen um eine hohle Spindel geführt ist. Während des Dreißigjährigen Krieges ward die Albrechtsburg von den Schweden (1647) arg verwüstet; Kurfürst Johann Georg II. erneuerte sie 1671 und gab ihr durch fürstliche Verordnung den Namen „Albrechtsburg“. Von 1710 bis 1863 dienten die herrlichen Schloßräume der Porzellanfabrik als Fabrikräume. Als diese Fabrikation ansehnliche Ueberschüsse ergab, dachte man daran, auch ein besonderes Fabrikgebäude aufzuführen. Dadurch trat der Wunsch nahe, die alte Fürstenburg zeitgemäß zu erneuern und würdig auszustatten. Der Landtag bewilligte 1873 hierzu die Mittel, die Erneuerung erfolgte nach den Plänen des Geh. Hofrathes Dr. Rohmann, die Weihe der neuerstandenen Burg erfolgte am 4. September 1881. Unterhalb Meißen erhebt sich auf einem freistehenden Felsen

Burg Hirschstein.

Von ihr hat man eine ausgebreitete reizende Aussicht. Nach einer Urkunde vom Jahre 1262 gehörte der Hirschstein einem Ritter Wigand von Hirschstein, später kam es in Besitz derer von Carlowitz. Auf dem Hirschstein starb 1291 Markgraf Friedrich von Meißen eines unnatürlichen Todes. Es wird behauptet, daß der Bischof Witigo I. von Meißen ihm habe vergiftete Kirschen reichen lassen. Das Flachland ist weniger reich an Burgen und Schlössern, deshalb, lieber Leser, folge mir hin zur Lausitz, auf deren waldigen Höhen noch mancher Zeuge grauer Vorzeit trotzig hinabschaut in die lachende Landschaft, in das blühende Thal. Freilich sind von den ehemaligen Burgen der Oberlausitz nur noch sehr geringe Reste übrig; dieses kommt daher, daß schon im 14. und 15. Jahrhundert die Sechsstädte mit den Burgen gründlich aufräumten und, um den Aufbau zu erschweren, diese in jedem einzelnen Falle so gründlich zerstörten, daß nur geringe Reste übrig blieben. Diese hat nun im Lauf der folgenden Jahrhunderte der Zahn der Zeit so arg benagt, daß nur weniges Gemäuer die Stätte bezeichnet, an der vordem der muthige raublustige Ritter hauste. Eine Ausnahme hiervon macht nur noch der

Ohbin bei Zittau.

„Jagdschloß einst, Raubburg, dann Kloster, und jetzt zur Lust nur erstiegen;
Wechselt auch menschlicher Sinn, wechselloß bleibe die Natur.“

Diese ganz eigenartige, herrliche Ruine erreicht man am bequemsten von Zittau aus, eine allerliebste Miniaturbahn führt durch ein reizendes Thal bis zum Dorfe Ohbin. Ein schattiger Waldweg führt zum Hausgrunde, einer Waldidylle, die selten an einem anderen Orte von gleicher Schönheit angetroffen wird. Auf diesem Wege hat der Wanderer den schönsten Blick auf den

Feuilleton.

Eisenbahn-Curiosa.

Von W. Berdrow (Berlin).

Nachdruck verboten.

Es ist begreiflich, daß es in einem so ausgedehnten Gebiete menschlichen Witzes und Fleißes, wie das Eisenbahnwesen, auch an Wunderlichkeiten und Merkwürdigkeiten nicht fehlen darf, an Merkwürdigkeiten des Gedankens, der Erfindungslust einerseits, an curiosen Thatsachen der Wirklichkeit andererseits. Wir brauchen, um ein Beispiel summarisch anzuführen, nur an all die Bemühungen ehrgeiziger Erfinder zu denken, den Zügen, die es recht eilig haben, das — Anhalten zu ersparen. Da erfindet der Eine einen Klapp- und Wurfapparat, der den unglücklichen Fahrgast sozusagen in eine Art Pistole oder Katapult lädt und in die geöffnete Thür des vorüberfliegenden Coupés, hoffentlich Gummizelle, hineinschießt! Glückliche Reise! — Ein Ansatz zur Ausführung ist die sogenannte Stufenbahn, deren Nützlichkeit z. B. in Chicago und Berlin zu Ausstellungszwecken bewiesen wurde. Aber die Stufenbahn bringt es kaum über die Geschwindigkeit eines Finkers hinaus, ihre Schwerfälligkeit beschränkt sie auf den Gebrauch intra muros und ihre bittertheure Anlage auf einen Millionenverkehr.

Ein neuer Vorschlag zum Besteigen nicht haltender Züge wurde neuerlich von einem Franzosen gemacht, der die wachsende Umfangsgeschwindigkeit großer Scheiben zum Verladen seiner Reisenden benutzt. „Den Carroussellsperron oder die Centrifugalverlademaschine“ könnte man die Thévenot'sche Erfindungsblüthe nennen. Der Bahnsteig ist eine langsam rotirende Scheibe, deren Umfang in zwei Kreissectoren von den hüben und drüben passirenden Zügen tangirt wird. Die hohle Achse der Scheibe enthält Ein- und Ausgänge des Perrons, beim Betreten des Letzteren macht man eine ganz langsame Drehung mit; an Leitgeländern dem Umfang sich nähernd, gerath man in immer schnellere Bewegung, und am Rande ist die Rotationsgeschwindigkeit mit derjenigen des gebremsten und passirenden Zuges eins, man braucht blos hinüberzusteigen. Der Gedanke ist nicht übel, aber den Passagieren wird vielleicht übel bei den Wirkungen der Centrifugalkraft, — hoffentlich erwischt ein Jeder gleich das passende Coupé, viel Zeit zum Aussuchen wird's schwerlich geben.

Aber Projecte sollen uns, mit einer einzigen Ausnahme, hier nicht weiter beschäftigen, die Wirklichkeit bietet schon des Curiosen genug. Was sagt der freundliche Leser zu einer Eisenbahn im Wasser, die den Verkehr zwischen Nottingdean und Brighton unterhält, oder doch einige Zeit unterhielt? Da jede andere Verbindung durch den schroffen Wechsel zwischen Fluth und flacher Ebbe empfindlich gestört wurde, legte man breite Gleise am Grund des Meeres, auf denen eine 23 Fuß hohe Plattform mit elektrischem Antrieb hin- und herging. Leider fiel der erste Sturm die unterseeische Gleisanlage zerstört haben, und Verfasser kann nicht mit Bestimmtheit sagen, ob man die Wiederherstellung riskirt hat. Als würdiges Gegenstück dieser merkwürdigen Strecke besitzt eine kalifornische Bahn auf einer Reihe malerischsten Linien eine Gleisstrecke, die — auf Baumwipfeln ruht. Die betreffende Bahn kreuzt zwischen der „Stourtsspitze“ und den „Klippermühlen“ eine tiefe, von gewaltigen Rothholzbäumen erfüllte Schlucht. Man mußte hinüber und wußte das nicht besser anzufangen, als daß man die kräftigsten Waldriesen etwa 75 Fuß über der Wurzel abhägte und ihre Stämme als Pfeiler des wunderbarsten Viaducts stehen ließ. Zunächst tragen diese Pfeiler den Oberbau mit vollkommener Sicherheit, aber ob sie lange halten werden?

Vielleicht giebt es nirgends auf Erden eine Bahn mit primitiveren Betriebsmitteln, als diejenige zwischen Miami und Odawara in Japan, zwei durch eine Küstengebirgskette getrennte Orte des allerdings curiosen Inselreichs. Es ist eine Schmalspurbahn, mit einem halben Dutzend — Kulis als Locomotive. Zwei bis drei Wägelchen, von je vier, Rücken gegen Rücken sitzenden Passagieren besetzt, bilden einen Zug; die zweibeinige Muskelmaschine trampelt hinterdrein und schiebt den Train bergauf oder zieht zum Theil vorne an Seilen. Die Höhe ist erreicht, die Kulis springen affenartig irgend wohin an den Wagenaußenseiten, die Bremsen werden angezogen, die Augen geschlossen, wenn es schwach wird, und mit schauerlicher Schnelligkeit saust die Eisenbahn bergab und der Küste entgegen. Unglücksfälle sollen selten oder nie vorkommen.

Mit Schwebebahnen, Einschienenbahnen und dergleichen wollen wir uns hier gar nicht aufhalten, dergleichen Projecte tauchen jetzt auf, wie die Muscheln, wenn die Ebbe eintritt. Aber erwähnenswerth ist das neuerdings wieder lebendig werdende Project einer Bahn, deren Locomotive ein — Luftballon ist. Nach früheren, zum Theil recht abenteuerlichen Alpenbahnprojecten soll dieses System, von Volderauer und Bratebusch ersonnen, 1896 bereits in kleinem Maßstabe erprobt und jetzt für den Hohenstaufen der Ausführung nahe sein. Das Ballonsystem ist lediglich für Bergbahnen erdacht, um den Auftrieb des Ballons als Zugkraft zu benutzen. Der Wagen soll an einer schwebenden Schiene laufen, mit hinlänglichen Bremsmitteln und für die Niederfahrt mit Wasserballast versehen sein. Der Zugballon von 30 Metern Durchmesser soll eine Tragkraft von 1500 Kilogramm für sein Eigengewicht, die Kuppelungen, Reibungsüberwindung u. s. w. und eine überschüssige Hebekraft von 1200 Kilogramm besitzen. Bei Sturm muß der Betrieb ruhen, bei Wind kann der Wagen durch theilweise Entleerung seines Wasserballastes um 500 Kilogramm erleichtert werden. — Hier heißt es abwarten, ob die Worte Thaten werden.

Warum übrigens sich an Projecte und Systeme klammern, wenn schon der Eisenbahnbetrieb des Wunderlichen so viel bietet, wie es der Fall ist? Was ist stärker, — eine Locomotive oder ein Raupenzug? Man könnte über die Frage lächeln, aber die Wirklichkeit hat sie oft, und auf überraschende Weise, beantwortet. In Tunis wurde vor einigen Jahren ein Eisenbahnzug durch Raupen angehalten, die sich in massenhaften Schaaren auf den Schienen sammelten und durch ihre schlüpfrigen Leiber die Adhäsion der Locomotive aufhoben. In Ungarn waren es einmal unzählige Massen von Tausendfüßen, in Nordamerika Züge von Schmetterlingsraupen, die dem schnaubenden Dampfroß Halt geboten. Mit ganz besonderer Hartnäckigkeit warf sich aber das kriechende Gethier auf den gefährlichen Sport, Eisenbahnzüge aufzuhalten, im vorigen, überall so raupenreichen Sommer. Auf einer französischen Strecke, zwischen Nancy und Rouillac, wurde die Züge vier Tage lang von Raupen aufs Aergerlichste gestört. Ein Millionenheer von Raupen hatte den Wald auf einer Seite der Gleise bis aufs Holz verschlungen und wanderte jetzt in einer 100 Meter breiten Masse über die Schienen, um sich an die Verspeisung der anderen Hälfte zu machen. Jede Locomotive, die in diesen Raupenzug tauchte, versagte in ihrer Zugkraft und ging erst weiter, wenn Schienen und Räder für den Augenblick gesäubert waren. Obwohl die Raupen schnell marschirten und mehr als 100 Centimeter in der Minute zurücklegten, dauerte es doch langelang, bevor der Zug zu Ende war.

Auch die Pflanzenwelt liefert Vertreter, die dem Verkehr der Züge recht hinderlich werden können. Auf einer Strecke der Chicago-, Milwaukee- und St. Paul-Eisenbahn in Nordamerika nimmt das Unkraut, in kurzen Perioden aufschießend, lästige Dimensionen für den Betrieb an. Als das beste Mittel zur Beseitigung der Kraut- und Grasmengen hat man das jährlich drei Mal nothwendig werdende und zu trockenen Zeiten leicht ausführbare Abbrennen des Unkrauts erkannt und für diesen Zweck einen besonderen Wagen gebaut. Dieser ist unter seinem Rahmengestell mit acht großen, nach abwärts gerichteten Brennern versehen, die unter Anwendung von Rohpetroleum den Bahnkörper mit breiten Flammen bestreichen und zum Abbrand von einer englischen Meile ein Faß Naphtha gebrauchen. Der Wagen wird ganz langsam über die Strecke gezogen und kann täglich 12 bis 16 Kilometer des Bahnkörpers vom Unkraut säubern.

Ein anderes Ungemach, mit dem die Züge und besonders die Schnellzüge mancher Strecken zu kämpfen haben, ist die intensive Staubentwicklung, die die Maschinen und Wagen verdirbt und das Oeffnen eines Fensters zur Unmöglichkeit macht. Die Beschüttung der Strecke mit grobem Steinschlag ist ein kostspieliges, die Belegung mit Rasen ein bedenkliches, die Besprengung ein unzureichendes Mittel. Auf amerikanischen Bahnen mit starkem Schnellzugsverkehr und wenig Regen ist man neuerdings auf ein wunderliches, aber vielversprechendes und nicht theures Mittel zur völligen Staubbeseitigung verfallen, — auf die Streckenimprägnirung mit Naphtha, oder vielmehr mit den zähen Rückständen der Petroleumraffination. Die pennsylvanische Bahn hat dieses Mittel mit so gutem Erfolg angewandt, daß sie bereits einen Special-Spengwagen für Masut-Streuung gebaut hat und ihre ganzen Gleise derart behandeln will. Der Spengwagen fährt mit der Schnelligkeit eines rüstigen Fußgängers und streut auf das Kilometer der Bahnstrecke 5700 Liter Oel aus, die 7 bis 10 Centimeter in die Bettung eindringen und diese für ein Jahr fest, flexibel und staubfrei machen. Ein zwei- bis dreimaliges Sprengen soll für viele Jahre reichen und nebenbei auch das Unkraut beseitigen. Wieder ein Mittel, das Reisen mit der Bahn etwas angenehmer zu machen, und — eine willkommene Absatzgelegenheit für die Oelquellenbesitzer. Hoffentlich erinnern sich die deutschen Eisenbahnverwaltungen daran, daß es auch bei uns Schnellzüge mit unerträglicher Staubentwickelung — und im Kaukasus geeignete Oelrückstände giebt.

Zu den Merkwürdigkeiten, nicht den Curiosis, des Eisenbahnbetriebes gehören wohl gelegentlich die Zusammenstöße, aber einmal konnte ein solcher wirklich und ohne Cynismus als Eisenbahncuriosum bezeichnet werden. Oder wäre es nicht lächerlich gewesen, vor wenigen Jahren dreißigtausend Menschen aus allen Gebieten der Vereinigten Staaten nach Buckeye Park (Ohio) sich begeben zu sehen, mit keinem anderen Zwecke, als — einer Eisenbahnkatastrophe beizuwohnen? Wohlvorbereitet, ließ man zwei lange Züge ohne Besetzung mit Schnellzugsgeschwindigkeit in entgegengesetzter Richtung auf demselben Gleise los und vor den Augen des entzückten Pöbels zusammenrasen. Alles verlief vorschriftsmäßig: zwei Explosionen, ein Krachen, Splittern, Fliegen und Brechen, ein Trümmerhaufen und eine ruinirte Strecke bezeichnete den Schauplatz des Volksvergnügens, und nicht mit Unrecht von seinem Standpuncte aus schlug ein Zuschauer vor, die Züge bei künftigen Wiederholungen — mit Lebensmüden zu besetzen. Das wäre dann schließlich auch ein Curiosum vom rollenden Flügelrad.

SLUB
Wir führen Wissen.