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:
Johannisgasse 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.

№ 247. **Mittwoch** den 17. Mai 1899. **93. Jahrgang.**

Obligatorischer oder facultativer Ladenschluß?

Die Reichstagscommission, welche mit der Vorberathung der Gewerbeordnungsnovelle betraut ist, hat bekanntlich entgegen den Vorschlägen der Regierungsvorlage und trotz der dringenden Abmahnungen der in der Commission anwesenden Vertreter der verbündeten Regierungen, für den obligatorischen einheitlichen Ladenschluß sich ausgesprochen. Ihr Votum lautet: „Von 9 Uhr Abends bis 5 Uhr Morgens müssen Verkaufsstellen für den geschäftlichen Verkehr geschlossen sein." Gegen diesen Commissionsbeschluß wendet sich die „Berl. Corr.", das Organ der preußischen Regierung, mit einer Entschiedenheit, die kaum einen Zweifel daran aufkommen läßt, daß die preußischen Stimmen im Bundesrathe der Gewerbeordnungsnovelle nicht zustimmen würden, wenn das Plenum des Reichstages im Puncte des Ladenschlusses auf den Boden der Commission sich stellen sollte.

„Würde", so führt die „Berl. Corr." aus, „der Commissionsbeschluß Gesetz werden, so wäre damit eine Ordnung der Dinge geschaffen, gegen welche noch vor wenigen Jahren eine leidenschaftliche und weitverzweigte Opposition sich geltend gemacht hat. Die Gründe, welche damals das Widerstreben weitester Kreise gegen die gesetzliche Normirung der Verkaufszeit für offene Läden wachriefen, haben seitdem an Schwergewicht nicht eingebüßt. Man muß demnach darauf gefaßt sein, daß Unzufriedenheit und Mißmuth seitens der betheiligten Erwerbszweige, sowie des Publicums in starkem Maße hervortreten würden, sobald die geplante Zwangsvorschrift zu praktischer Geltung gebracht wäre. Das ist sehr begreiflich, denn die gleichmäßige Reglementirung des Ladenschlusses für große Städte und für das flache Land, für alle Arten von Verkaufsstellen und Bedürfnissen kann nicht durchgeführt werden, ohne in die Erwerbsverhältnisse der Kaufleute und in die Lebensgewohnheiten des Publicums schädigend oder störend einzugreifen.

Es ließe sich über die zu erwartenden Unzuträglichkeiten hinwegsehen, wenn man von dem gesetzlich fixirten einheitlichen Ladenschluß Vortheile sich versprechen könnte, die die Schattenseiten der Neuerung aufzuwiegen im Stande wären. Der praktische Nutzen der erzwungenen Ladenruhe darf indessen nicht zu hoch veranschlagt werden. Er würde sich darauf beschränken, daß diejenigen Kaufleute, welche gegenwärtig gegen ihre Neigung, lediglich aus Rücksicht auf ihre Concurrenten, ihre Geschäfte auch noch nach 9 Uhr Abends offen zu halten sich genöthigt fühlen, zu einer früheren Stunde sich der Ruhe hingeben könnten. Diesem Ruhebedürfniß wird aber auch in der Regierungsvorlage durch die Bestimmung Rechnung getragen, daß durch die höhere Verwaltungsbehörde auf Antrag von mindestens zwei Dritteln der betheiligten Geschäftsinhaber für einzelne oder für mehrere örtlich unmittelbar zusammenhängende Gemeinden nach Anhörung der Gemeindebehörde für alle oder für einzelne Geschäftszweige der Schluß der offenen Verkaufsstellen während bestimmter Stunden in der Zeit zwischen 8 Uhr Abends und 6 Uhr Morgens oder in der Zeit zwischen 9 Uhr Abends und 7 Uhr Morgens angeordnet werden kann. Auch hiernach kann also einem Theile der Ladeninhaber die Schließung ihrer Geschäfte zu einer bestimmten Stunde vorgeschrieben werden, die vorangehende freiwillige Uebereinkunft einer Zweidrittelmajorität beruflich und local zusammenhängender Kaufleute bürgt aber dafür, daß die Entscheidung zu keinen wesentlichen Interessen der betreffenden Händlergruppen im Widerspruche steht. Der Commissionsbeschluß befürwortet staatlichen Zwang und allgemeine Reglementirung, die verbündeten Regierungen hingegen empfehlen freie Entschließung unter Berücksichtigung örtlicher und beruflicher Eigenart.

Die nach Zeit und Ort in großer Mannigfaltigkeit wechselnden Anforderungen an den Handverkauf aus offenen Läden lassen sich überhaupt nicht unter die von der Commission aufgestellte einheitliche Formel bringen, ohne die kategorische Regel von Anfang an durch eine lange Reihe von Ausnahmen zu durchlöchern. Es mag in dieser Beziehung an das Beispiel der Sonntagsruhe erinnert werden, deren Durchführung in Folge der in den Großgeschäften von jeher üblichen sonntäglichen Ruhegewohnheit doch schon sehr erleichtert war; trotzdem hat die allgemein giltige Vorschrift in Hinblick auf die unabweislichen Bedürfnisse der Bevölkerung mannigfach abgeändert werden müssen. In ungleich stärkerem Maße würde die Dringlichkeit von Ausnahmebestimmungen bezüglich des Ladenschlusses sich erweisen, wenn das Schema der Commission zum Gesetz erhoben werden sollte. Den Landescentralbehörden und höheren Verwaltungsorganen würde die ungemein schwierige Aufgabe zufallen, den Grundsatz der Ladenruhe in oben angegebenem Umfange durchzuführen, ohne den berechtigten Ansprüchen des Geschäftslebens Gewalt anzuthun. Ganz anders würde die Organisation der Ladenruhe sich aufbauen, wenn letztere von Anbeginn die individuellen Wünsche der Interessenten zum Ausgangspunct nehmen würde. Die Individualisirung nach Branchen z. B. würde in der Mehrzahl der Fälle wahrscheinlich viel besser zum Ziele führen als die Schablone. So könnten die Inhaber von Läden für Luxusartikel, Haushaltungsgegenstände und dergleichen mehr kein Interesse daran haben, ihre Locale bis in die späten Abendstunden offen zu halten, während vermuthlich Geschäfte zum Verkauf von Lebens- und Genußmitteln eine willkürliche Beschränkung ihrer Erwerbsgelegenheit als ungerechtfertigte Härte empfinden würden. Kurz, der Decretirung des obligatorischen Ladenschlusses stehen die schwersten Bedenken entgegen.

Man darf auch nicht außer Acht lassen, daß der Ladenschluß an sich noch keineswegs die Ausdehnung des Arbeiterschutzes auf eine bestimmte Gruppe von abhängigen Personen, also die Handelsangestellten, bedeutet. Letztere werde vielmehr vor Ausbeutung ihrer Arbeitskraft durch die gleichzeitig gesetzlich zu ordnende Minimalruhezeit, nicht durch den Ladenschluß geschützt, da die Angestellten, falls ihnen nicht eine Minimalruhezeit gewährt würde, auch nach dem Ladenschluß noch weiter beschäftigt werden könnten. Bei der Frage des Ladenschlusses kommen lediglich selbstständige Unternehmer in Betracht. Ihnen gegenüber bedeutet die Begrenzung der Verkaufszeit einen Eingriff in ihre berufliche Bethätigung. Daher sollte mit einer solchen Reglementirung nicht über die durch die Umstände geforderten Schranken hinausgegangen werden. Die Annahme der von der Commission vorgeschlagenen Zwangsbestimmung könnte aber den Gedanken nahelegen, die gleiche Fürsorge auch auf alle anderen Erwerbsthätigen, bis hinauf zum Gelehrten und Beamten, auszudehnen. Dem allgemeinen Maximalarbeitstage wäre auf diese Weise ein breiter Weg gebahnt. Solche principielle Erwägungen sollten im Verein mit den verlührten praktischen Bedenken den Reichstag veranlassen, den Commissionsbeschluß, betreffend den reichsgesetzlichen einheitlichen Ladenschluß, abzulehnen, die Bestimmungen der Gewerbeordnungsnovelle hingegen anzunehmen."

Gewerkschaftsbewegung und Socialdemokratie.

△ In der verflossenen Woche hat bekanntlich in Frankfurt a. M. der dritte Congreß der deutschen Gewerkschaften getagt. 53 gewerkschaftliche Organisationen waren darauf durch 130 Delegirte vertreten, die nach Ausweis der Gewerkschaftsstatistik für das Jahr 1898 507 747 organisirte Arbeiter hinter sich hatten. Das ist in der That eine Zahl, die Beachtung verlangt, zumal wenn man hinzunimmt, daß die Gesammtzahl der gewerkschaftlich organisirten Arbeiter im Jahre 1891 nur 287 000 betrug. Darum aber braucht man diese Ziffer nicht zu überschätzen, denn die Zahl der nicht zu den Gewerkschaften gehörenden Industrie-Arbeiter ist immer noch mindestens zehnmal so groß. Die Bedeutung der Berathungen faßte am Sonnabend bei Abschluß des Congresses der Vorsitzende in nachstehenden, jeden Zweifel ausschließenden Worten zusammen: „Diejenigen, die immer und immer wieder glauben, einen Gegensatz zwischen der Gewerkschaftsbewegung und der socialdemokratischen Partei constatiren zu dürfen, sind stark auf dem Irrwege. Die deutschen Gewerkschaften sind unpolitisch, aber ihre Mitglieder sind fast ausnahmslos Socialdemokraten. Die Gewerkschaftler wissen, daß die Noth der Arbeiterclasse nicht eher aufhören wird, als bis die gegenwärtige Productionsweise durch eine genossenschaftlicher ersetzt ist."

Unter diesem Gesichtspuncte sind die gesammten Verhandlungen zu betrachten, denen nicht nur in der socialdemokratischen Presse als besonderes Lob angerechnet wird, daß die Debatten sachlich und leidenschaftslos geführt seien. Das ist in der That richtig. Als der schärfste Ausdruck, der im Laufe der Tagung gefallen ist, könnte man vielleicht die Wendung bezeichnen, daß das geheime Rundschreiben des Grafen Posadowsky Wunder gewirkt und den Glauben an die Arbeiterfürsorge der Regierung zerstört habe; wobei in Erinnerung zu bringen ist, daß es ein Rundschreiben der Reichsregierung mit der Aufforderung an die Einzelstaaten war, ihrerseits eine sorgfältige Aufnahme über die Arbeitsverhältnisse zu veranstalten, da die bisher bestehenden umfassenden, und zwar von der Gewerkschaftsführung veranstalteten Aufnahmen sich als unzuverlässig erwiesen hätten. Im Uebrigen aber besagt der „ruhige Ton", der bereits auch einem Theile der bürgerlichen Socialpolitiker zu verwirrenden Betrachtungen Anlaß giebt, nichts. Es war eben nichts da, was zu einer anderen Tonart hätte veranlassen können. Dies ergiebt sich insbesondere aus der Erörterung über Punct 3 der Tagesordnung, das Coalitionsrecht der deutschen Arbeiter, wobei ein scharfer Protest gegen den sogenannten „Zuchthauserlaß" veranstaltet werden sollte. Es kam aber nur zu einem Referate des Gewerkschaftsführers und socialdemokratischen Abgeordneten Legien und der einfachen Annahme einer vorher ausgearbeiteten Resolution, worin — und das trägt wiederum zur Klärung bei — der Gewerkschaftscongreß erklärte: Der Congreß protestire energisch gegen den „Gedanken", „daß zumeist von der Verzweiflung über ihre Nothlage getriebene, für sich und ihre Familien um eine bessere Existenz ringende Arbeiter, welche zum letzten ihnen zur Verfügung stehenden Mittel, der Arbeitseinstellung, greifen und ihre Arbeitsgenossen zu gleichem Thun auffordern, dem Verbrecher gleich geachtet und mit Zuchthausstrafe bedroht werden sollen." Das ist zwar sehr ruhig, aber im Uebrigen ebenso unwahr und für die Arbeiterbewegung nicht minder verhetzend, wie die entsprechende Kundgebung, die seiner Zeit die socialdemokratische Parteiführung erlassen hat. Dabei kommt noch für die Gewerkschaften als besonders erschwerendes Moment hinzu, daß der stärkste Gewerkschaftsverband, der in Berlin, noch bei der letzten Maifeier die vom Dresdner Schwurgericht wegen Landfriedensbruchs und schwerer Körperverletzung verurtheilten Aufseher als Opfer der Classenbewegung reclamirt hat, während die socialdemokratische Parteiführung den Verurtheilten dies bestritten und ihnen darum die Aufnahme in die allmonatlich veröffentlichte Ehrentafel verweigert hatte.

Es haben also auch die Frankfurter Verhandlungen aufs Neue bethätigt, daß vor der Hand die Gewerkschaften lediglich die von socialdemokratischen Agitatoren geführten und disciplinirten Kerntruppen der politischen Umsturzbewegung sind und demselben politischen Ziele einer neuen Gesellschaftsordnung zumarschiren, allerdings so geräuschlos als möglich, theils wegen der augenblicklichen Confusion im politischen Lager, theils in Rücksicht auf die vorläufig noch nicht zur Socialdemokratie gehörenden Arbeiter, die sich durch eine lärmende Agitation bei der Behandlung reiner Arbeitsangelegenheiten zurückgestoßen fühlen könnten. Durch diese kluge Taktik darf sich aber eine weitschauende, von dem selbstlosen Interesse für das Wohl der handarbeitenden Bevölkerung geleitete praktische sociale Arbeit nicht verwirren lassen. Ihre Aufgabe bleibt, in deutlich erkennbarem Gegensatze zu den Bestrebungen der socialdemokratischen Gewerkschaftsführer, durch gewissenhafte Arbeiterfürsorge die unabhängigen 90 Procent der industriellen Arbeiterschaft davon überzeugt zu halten, daß ihre Interessen im Rahmen der bestehenden Staatsordnung gewahrt sind, während von der Socialdemokratie, gleichviel in welcher Gestalt, nur leere Verheißungen und verlockende Schlagworte zu erwarten sind.

Deutsches Reich.

Ω **Berlin**, 16. Mai. (Die Freisprechung des Grafen Pückler.) Der gegen den Grafen Pückler durchgeführte und mit dessen Freisprechung beendigte Proceß ist hier bereits unter dem Gesichtspuncte der Frage der Berufung gegen die Urtheile der Strafkammern erörtert worden. Er verträgt und verlangt aber noch eine andere Betrachtungsweise. Die Verfolgung des Grafen wegen Aufreizung zu Gewaltthätigkeiten gegen die Juden war auf eine von jüdischer Seite angebrachte Denunciation hin eingeleitet worden, und zwar waren es Berliner Juden, die sich vor Gewaltthätigkeiten als einer Folge der in dem schlesischen Dorfe Klein-Tschirne gehaltenen Rede gefürchtet hatten. Die Angst war einigermaßen auffällig, denn die Beredsamkeit des Grafen ist

Feuilleton.

Zukunftsbahnhöfe.

Ein Verkehrsbild aus dem zwanzigsten Jahrhundert.

Von Karl Rudolfi.

Nachdruck verboten.

Als die preußische Regierung mit dem großartigen Projecte des Rhein-Elbe-Canals als ersten Gliedes eines colossalen, Deutschland vom äußersten Westen bis zum fernsten Osten durchquerenden Binnenschiffahrtscanals vor die Oeffentlichkeit trat, war ihr Hauptargument zur Rechtfertigung der bedeutenden Ausgabe von 400 Millionen Mark die Thatsache, daß es bei der zu erwartenden weiteren Zunahme des Verkehrs und dem Steigen des Bodenwerthes in den unablässig wachsenden Großstädten und Industriecentren auch mit den größten zulässigen Opfern nicht mehr möglich sein werde, die Bahnhofsanlagen den Bedürfnissen des Zukunftsverkehrs entsprechend zu erweitern.

Wenn nun auch die Güterbahnhöfe durch eine Erweiterung des Netzes unserer Wasserstraßen eine ausgiebige Entlastung erfahren können, so gilt keineswegs das Gleiche von dem Personenverkehr, in welchem die Unzuträglichkeiten von Tag zu Tag wachsen. Auf einzelnen besonders frequentirten Personenbahnhöfen nimmt der Verkehr schon heute geradezu beängstigende Formen an, obwohl diese Verkehrsanstalten für die betreffende Stadt durchaus nicht den Charakter von Centralbahnhöfen haben. Die ganze großstädtische Entwickelung drängt aber darauf hin, den Personenverkehr zu centralisiren. Denn wenn, wie es heute an den meisten größeren Orten der Fall ist, mehrere Bahnhöfe als Ausgangspuncte der von der Stadt ausgehenden Linien bestehen, welche untereinander in keiner oder nur mangelhafter Verbindung stehen, so empfindet dies der Einheimische, der in der Stadt oder in ihrer nächsten Umgebung die Bahn benutzt, ebenso unangenehm wie der Durchreisende, der vom einem Bahnhofe zum anderen, sobald er Gepäck mit sich führt, die theuere und schwerfällige Droschke benutzen muß.

Das Ideal bleibt also auf jeden Fall der Centralpersonenbahnhof in möglichster Nähe des Mittelpunctes der Stadt, auf welchem Localverkehr und Fernverkehr vereinigt sind. In einer großen Zahl deutscher und österreichischer Städte, auch abgesehen von den bereits mit Stadtbahnen ausgerüsteten Metropolen Berlin und Wien — man denke nur beispielsweise an Leipzig, Hamburg, Breslau, Köln, Stuttgart — befinden sich Bahnhöfe tief drinnen im Häusermeer, leicht erreichbar von allen Seiten. Daß dieselben aber keineswegs mehr zureichen können, wenn die Einwohnerzahl sich verdoppelt oder sämmtliche die Stadt verlassenden Züge von ihnen abgehen, ist außer Zweifel.

Kann man sich nun mit den Bahnhöfen inmitten unserer großen Städte, wo umfangreiche Häuserankäufe Millionen verschlingen würden, nicht mehr in die Breite ausdehnen, so bleibt es doch unbenommen, dies nach oben oder unten oder in diesen beiden vertikalen Richtungen gleichzeitig zu thun, und das Endresultat dieser Entwickelung ist der Etagenbahnhof, der sicher kommen wird und zwar um so eher, als die Einführung der Elektricität in den Betrieb der Vollbahnen nur noch eine Frage der Zeit ist. Die ersten Vorläufer dieser Zukunftsbahnhöfe sind die großen neuen Centralbahnhöfe in Köln und Dresden und diejenigen der Berliner Stadtbahn, bei welchen Wartesäle, Restaurationsräumlichkeiten und Bureaus zum größten Theil direct unter dem Niveau der Gleise liegen. In Amerika aber stehen schon mehrere Bahnhöfe, wie z. B. in Boston und Baltimore, bei welchen die Schienenanlagen mit ihrem gesammten Zugverkehr in zwei und sogar drei Etagen übereinander liegen, und die große Centralstation der weitverzweigten Untergrundbahnen, welche am verkehrsreichsten Puncte der Londoner City gegenwärtig in Bau ist, weist ebenfalls drei verschiedene Tunnelsysteme auf, die in verschiedenen Höhen unter spitzen Winkeln übereinander weggehen.

Den zukünftigen Centralpersonenbahnhof stelle man sich nun vor als ein riesenhaftes, thurmartiges Gebäude aus dem solidesten Mauerwerk und Eisen und Glas oder in runder oder polygonaler Form und von einer Höhe, welche etwa das Doppelte eines dreistöckigen städtischen Wohnhauses, also ungefähr 40 Meter, beträgt. Das Erdgeschoß, welches durch Portale von allen Seiten zugänglich ist, enthält an den Wänden die für einen großen Bahnhof unbedingt nothwendigen Läden für Cigarren, Reisebedarfsartikel, Geldwechselung, Zeitungen, dann natürlich einige Auskunftsstellen und die heute unentbehrlichen Automaten, Telephonzellen u. s. w. Weiter gegen die Mitte zu führen breite, bequeme Treppen in die Tiefe, ebenso wie nach dem ersten und zweiten Stockwerk, die natürlich auch durch zur Massenbeförderung eingerichtete Fahrstühle oder bewegliche schiefe Ebenen erreichbar sind, auf welche man sich ähnlich wie bei der Stufenbahn nur zu stellen braucht, um von selbst nach oben oder unten befördert zu werden.

Lassen wir uns nun nach unten tragen, so gelangen wir zu den Bahnsteigen der dem Localverkehr dienenden Untergrundbahnen, die natürlich zumeist nach dem Vorbilde der Pester Verkehrsanlage direct unter dem Pflaster laufen und nur dem Verkehre innerhalb der Stadt dienen. Auf besondere Züge des Fahrplans brauchen wir hier nicht zu warten, denn alle 2 längstens alle 3 Minuten saust ein aus nur wenigen elektrischen Wagen bestehender Zug aus den Tunnelröhren, welchen nichts von dem ekelhaften Schmutz der früheren Tunnelbahnen anhaftet, da die Dampflocomotive hier längst als Zugkraft abgewirthschaftet hat. Das Publicum, welches hier verkehrt, hält sich stets nur wenige Augenblicke auf; daher kommen umständliche Restaurationsräume und Wartesäle ganz in Wegfall.

Steigen wir zum ersten Stockwerk hinauf, so gelangen wir zu den radiär vom Mittelpunct des Gebäudes nach außen verlaufenden Bahnsteigen der dem Schnellverkehr in der Stadt und dem Vorortverkehr dienenden Züge. Wer in den heutigen Metropolen, wie z. B. in Berlin, oder in langgestreckten Städten wie Elberfeld-Barmen oder Stuttgart-Cannstatt Strecken von 10 oder mehr Kilometer zurückzulegen hat, dem kommt die Geschwindigkeit der alle 500 oder 1000 Meter haltenden Untergrundzüge wie Schneckentempo vor. Deshalb halten die vom ersten Stockwerk ausgehenden Züge, welche auf eisernen Viaducten nach Art der im Bau begriffenen Berliner elektrischen Hochbahn in der Höhe des zweiten Häuserstockwerkes mit einer Geschwindigkeit von 30 bis 40 Kilometer die Stadt durcheilen, nur in größeren Intervallen und befördern den mit der Zeit kargenden Fahrgast binnen einer viertel bis halben Stunde bis in die entferntesten Vororte. Automaten für Fahrkarten, Fahrpläne, kalte Speisen und Getränke dürfen hier natürlich erst recht nicht fehlen. Da diese Züge zumeist von Personen frequentirt sein werden, welche die Strecken oft benutzen, wird die Zahl des Dienstpersonals hier nach Möglichkeit eingeschränkt. Kein Portier verkündet uns mehr hier mit einer durch den kaudervelschen Dialect seines Heimathsdorfes noch unverständlicher werdenden Stimme Abfahrzeit und Richtung des draußen harrenden Zuges, sondern elektrische Klingelsignale lenken unsere Aufmerksamkeit auf große Rahmen, in denen die Tafeln mit den den nächsten Zug betreffenden Angaben abwechselnd erscheinen, wie es z. B. heute schon auf dem Frankfurter und Hallschen Hauptbahnhofe der Fall ist, in ersterer Stadt wird allerdings zum Ueberfluß noch in unverfälscht sächsenhäuserischem Deutsch ausgerufen; die automatischen Apparate functioniren aber dort ausgezeichnet, indem sie uns zum Beispiel melden: „Personenzug nach Bockenheim, Rödelheim, Weißkirchen, Oberursel, Homburg. Abfahrt 9 Uhr 30 Min.". Hier muß natürlich Jeder selber für sich sorgen. Die mahnende Stimme des Portiers „höchste Zeit" ist verbannt, und das Publicum, welches nur allzulange an dem Gängelbande der Bevormundung herumgeführt wurde, gewöhnt sich rasch an die Selbstständigkeit nach amerikanischem Vorbilde, was übrigens gar nicht so schwer ist, da es nur heißt, die Augen offen halten.

Noch ein Stockwerk höher findet die Abfertigung der Fernzüge statt, welche nicht mehr als Züge von 10 oder 12 oder noch mehr Wagen nach stundenlangen Intervallen, sondern auf verkehrsreichen Linien alle Stunden oder halben Stunden verkehren. Für die Oekonomie der elektrischen Kraft ist es ziemlich gleichgiltig, ob man eine größere Wagenzahl auf einmal als geschlossenen Zug oder in kurzem Zwischenraum zu je 2 oder 3 laufen läßt. Für das Publicum aber ist es von großem Vortheil, wenn man des Tages zwanzig- oder dreißigmal mit einer Geschwindigkeit, welche diejenige unserer heutigen Blitzzüge weit übertrifft, nach anderen großen Städten gelangen kann. Für die Betriebssicherheit erweisen sich überdies diese sehr kurzen Züge als höchst nützlich, da nachweislich ein großer Theil der jetzigen Eisenbahnunfälle dadurch entsteht, daß bei einem Wechsel der Fahrgeschwindigkeit der schneller fahrende rückwärtige Theil des Zuges auf den langsamer fahrenden vorderen mit seinem ganzen enormen Gewicht drückt und auf ihn gewissermaßen auffährt, was fürderhin nicht mehr geschehen kann.

Die Züge der Fernbahnen laufen auf höheren Viaducten als diejenigen des Vorortverkehres durch die Stadt. Um jeden Unfall durch Herabstürzen unmöglich zu machen, bei welchem in Anbetracht der großen Geschwindigkeit und der Höhe der Gleise über der Straße kaum einer der Insassen mit dem Leben davonkommen würde, laufen die Züge in großen tunnelartigen eisernen Röhren, aus welchen dieselben nicht herausfallen können und welche das nöthige Licht durch große seitliche Ausschnitte erhalten. Solche Röhren sind schon jetzt bei einigen langen englischen und amerikanischen Eisenbahnbrücken in Gebrauch und tragen auch viel zur Schonung der Brücken bei, deren Gefüge namentlich durch die Erschütterungen leidet, welche durch den unruhigen, springenden Gang unserer jetzigen Dampflocomotiven hervorgerufen werden. Draußen im freien Lande führt der Viaduct natürlich selbstverständlich zum Erdboden herab, auf dem das Gleis in der bisher üblichen Weise weitergeführt ist.

Kehren wir nach dieser Abschweifung zu unserem Thurmbahnhof zurück. Dieser muß natürlich in Zwischengeschossen genügende Räumlichkeiten zur Aufnahme einer großen Zahl elektrischer Wagen haben, welche durch Aufzüge in diejenigen Stockwerke gehoben oder herabgelassen werden, wo dieselben gerade benöthigt werden. In oder über der Etage der Fernzüge befinden sich dann auch alle jene Bequemlichkeiten, welche das auf weite Distanzen reisende Publicum beansprucht, also Restaurant, Kaffeehaus, Badeanstalt u. s. w., und oben auf dem Dache des einem amerikanischen „Himmelkratzer" nicht unähnlichen Gebäudes ein Garten, von welchem der Ausblick auf unsere über kurz oder lang doch durch die Elektricität rauchfrei werdenden Städte sowohl bei Tage, wenn das Verkehrsleben durch die Straßen fluthet, als auch bei Nacht, wenn gleich Sternen überall in großer Zahl die Lichter aufflammen, ein ungemein fesselnder sein wird.

Der Leser wird fragen, ob ihm hier nicht ein quies Stück fernster Zukunftsmusik vorgespielt wird. Darauf ist zunächst zu erwidern, daß sich dem Bau solcher Riesenthürme keineswegs unüberwindliche Schwierigkeiten gegenüberstellen. In Amerika stehen Hunderte gleich colossaler Gebäude, welche allerdings anderen Zwecken dienen, und die Kosten eines solchen Bahnhofs werden keinesfalls bedeutender sein, als jene der modernen Riesenbahnhöfe in Köln, Frankfurt a. M. und Dresden, die 19 bzw. 31 und 54 Millionen Mark verschlungen haben.

Die ununterbrochen fortschreitende Technik mag zwar an den Einzelheiten des hier entworfenen Zukunftsbildes Manches ändern, was sich jetzt nicht voraussehen läßt; aber in den Grundprincipien werden diese Bahnhöfe in einer nahen Zukunft zur Ausführung kommen; denn die Vorzüge, welche sich an dieselben knüpfen, sind unbestreitbar, und wenn heute derartig fruchtbare Ideen auftauchen, so setzt sie der Mensch an der Geburtsstunde des neuen Jahrhunderts auch bald in Wirklichkeit um.

SLUB
Wir führen Wissen.