Bezugs-Preis
in der Hauptexpedition oder den im Stadtbezirk und den Vororten errichteten Ausgabestellen abgeholt: vierteljährlich ℳ 4.50, — zweimaliger täglicher Zustellung ins Haus ℳ 5.50. Durch die Post bezogen für Deutschland u. Oesterreich vierteljährlich ℳ 6, für die übrigen Länder laut Zeitungspreisliste.

Redaction und Expedition:
Johannisgasse 8.
Fernsprecher 153 und 222.

Filialexpeditionen:
Alfred Hahn, Buchhandlg., Universitätsstr. 3,
L. Lösche, Katharinenstr. 14, u. Königspl. 7.

Haupt-Filiale Dresden:
Strehlenerstraße 6.
Fernsprecher Amt I Nr. 1713.

Haupt-Filiale Berlin:
Königgrätzerstraße 116.
Fernsprecher Amt VI Nr. 3393.

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 25 ₰.
Reclamen unter dem Redactionsstrich (4gespalten) 75 ₰, vor den Familiennachrichten (6gespalten) 50 ₰.
Tabellarischer und Ziffernsatz entsprechend höher. — Gebühren für Nachweisungen und Offertenannahme 25 ₰ (excl. Porto).
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.
Anzeigen sind stets an die Expedition zu richten.
Die Expedition ist Wochentags ununterbrochen geöffnet von früh 8 bis Abends 7 Uhr.
Druck und Verlag von E. Polz in Leipzig.

Nr. 430. **Montag** den 25. August 1902. **96. Jahrgang.**

Ein folgenschwerer Adelstanz in Dresden.

Nachdruck verboten.

△ **Bis zu Anfang des fünfzehnten Jahrhunderts** erhob sich auf einem von der Mulitz umspülten Hügel neben dem Städtchen Domin, jetzt Dohna, das befestigte Schloß Domin; es war der Stammsitz der burggräflichen Familie Dohna. *) Von der um das Jahr 1000 errichteten Bergveste sind nur noch geringe Mauerreste vorhanden, sie ward am 19. Juni 1402 erstürmt und am 24. Juni 1402 unter Beihilfe der Bergleute von Dippoldiswalde und Freiberg geschleift.

Die Veranlassung zur Zerstörung der alten Veste gab ein am Martinstage 1400 zu Dresden gehaltener, schon unlängst erwähnter, Adelstanz, den der Markgraf Wilhelm der Einäugige von Meißen, einem alten Brauche folgend, veranstaltet hatte. Viele dem Markgrafen unterthänige Adelige hatten sich auf dem Dresdner Rathhause versammelt, unter ihnen befand sich auch der Burggraf Jeschke von Dohna, den man auch den „wilden Jeschke" nannte. Er gehörte zwar nicht ganz zu den Unterthanen des Markgrafen, denn den größten Theil seines Besitzes hatte er als Lehn von der Krone Böhmens. Mit großer Solennität ward der Tag gefeiert, die Trompeten schmetterten lustige Weisen, ehrbar reihten sich die Ritter mit ihren Damen zum Tanzreigen. Der wilde Jeschke hatte zu seiner Partnerin die Gemahlin eines seiner Vasallen, des Ritters Rütschel — Rudolf — von Körbitz auf Meutzgast, erwählt. Während des Tanzes glaubte Körbitz bemerkt zu haben, daß Jeschke seiner Gemahlin sich in vertraulicher Weise zu nähern suche. Junker Körbitz ließ die Hand seiner Tänzerin los und drohte dem Jeschke mit der Faust. Das Gebahren des Körbitz reizte den Jeschke dazu, der Körbitz weitere Aufmerksamkeiten zu erweisen. Dies steigerte den Zorn und die Eifersucht des verletzten Gatten so sehr, daß er dem Jeschke während des Tanzes ein Bein stellte, wodurch dieser zu Falle kam. Wie der Blitz erhob sich Jeschke und verabreichte dem Körbitz eine Maulschelle, oder, wie die Urkunde es drastisch ausdrückt, „da schlug Jeschke den Körbitz aufs Maul". Infolge dieses Vorkommnisses entstand unter den Anwesenden große Aufregung, man griff zu den Waffen, es bildeten sich zwei Parteien, die kampfbereit sich gegenüberstanden. Der Ballsaal schien sich in einen Kampfplatz verwandeln zu wollen, nur der Dazwischenkunft des fürstlichen Festgebers war es zu danken, daß nicht schon hier ein längst verhaltener Groll zum blutigen Austrage kam.

*) Benutzte Literatur: Die Donin's. Aufzeichnungen über die erloschenen Linien der Familie Dohna von Siegmar Graf Dohna.

Zwischen denen von Donin und denen von Körbitz bestand schon seit dem Jahre 1385 eine Spannung, die durch einen Ueberfall des Schlosses Donin von Seiten der von Körbitz hervorgerufen worden war. In den Aufzeichnungen der Familie Dohna wird dieses Vorkommnisses mit folgenden Worten gedacht: „Es war am 10. April 1385, als Burggraf Otto Heyde II. mit seinen Söhnen und Freunden auf seinem Festungsschlosse Donin die Tauffeier des Sohnes seines Erstgeborenen beging. Das Fest war ohne Störung verlaufen, — aber in der darauf folgenden Nacht wird das Schloß Donin von einem Haufen von Körbitz überrumpelt und der Schloßherr nebst seinem ältesten Sohne gefangen nach Meutzgast — dem Sitze seines eigenen Vasallen von Körbitz — abgeführt, wo der alte Herr bald im Gefängniß starb, während sein Sohn wieder befreit wurde. Auch wurden bei dieser Gelegenheit vierundzwanzig Pferde und andere Dinge geraubt. Das Gelingen dieses Ueberfalles scheint nur durch Einverständniß mit irgend einem Verräther im Innern der Burg möglich geworden zu sein, da die Veste selbst mit Waffengewalt nur schwer einnehmbar war." Zur gedachten Zeit war auf dem Schlosse Donin ein Rütschel — Rudolf — von Körbitz Küchenmeister, er ist zweifellos derjenige gewesen, der im Innern der Veste Donin den Ueberfall derselben ermöglichte.

Die Folgen des so unliebsam unterbrochenen Adelstanzes machten sich bald bemerklich. Jeschke Donin sammelte seine Mannen zum blutigen Strauß; seine Sippe, die Grafensteiner, die Lausitzer, Schleisische und Liebedicher Linie standen ihm treulich bei; fünfzehn Grafen von Donin vereinigten sich mit Jeschke. Ehe es zum regelrechten Kampfe kam, „ließ Herr Jeschke in den Landen placken (plündern) und herbergte des Markgrafen Beschädiger und sing Frauen und Mann von Kaufleuten, Böhmen und Deutsche, wen er mochte und legte alles die Straßen nieder. Da ließ Markgraf Wilhelm die Brücke bei der Lyga über den Teufelsgrund niederwerfen, daß die Wagen die Straße vor Donin nicht mehr fahren mochten und legte die Straße auf Pirna und besetzte Heydenau gegen Donen, um der Straße willen, wenn sie setzten Frauen und Mannen auf Donyn. Danach besetzte er auch Maxen und sie trieben Meuterspiele." Körbitz that dasselbe in dem Lande des Grafen von Dohna, man fügte sich gegenseitig Schaden zu, wo man nur konnte. Jeschke, dem eine größere Macht zu Gebote stand, trieb Körbitzen bald in die Enge. In dieser Noth erstand ihm in dem Markgrafen Wilhelm dem Einäugigen von Meißen ein Retter, der dem Jeschke sein wüstes Treiben verbot und auch dem Körbitz die Einstellung der Feindseligkeiten anbefahl. Körbitz fügte sich, nicht so der wilde Jeschke, der vollen Trotz weiter kämpfte und Körbitzens Besitzungen plünderte.

Die Einmischung des Markgrafen Wilhelm in den Streit des Körbitz mit dem Donin war dem Letzteren Veranlassung, daß er dem Markgrafen zwei Fehdebriefe überreichen ließ. Burggraf Jeschke trug nun die Schrecken des Krieges auch in das Gebiet des Markgrafen. Dieser stellte ihm seine Mannen entgegen, es kam zu kleineren Gefechten; in einem derselben wurde Jeschke's Bruder, der Burggraf Mut, erschossen, und zwar „in der Fichte", einem markgräflichen Hammer, 2½ Meilen südlich von Pirna, nahe der sächsisch-böhmischen Grenze. Da Jeschke das Plündern, Rauben und Wegelagern fortsetzte und von den gefangenen Kaufleuten hohes Lösegeld forderte, so war dies dem Markgrafen Veranlassung, den Burggrafen Jeschke und seine Verbündeten als Raubritter beim Reiche zu bezeichnen und deren Bestrafung als Raubritter vom Reiche zu erbitten. Dieses Vorgehen gegen Jeschke und seine Waffengenossen war dadurch veranlaßt worden, daß die Plünderungsklagen sich häuften; die Kaiserin Elisabeth, die Gemahlin Ruprecht's von der Pfalz, die während der Abwesenheit ihres Gemahls als Reichsvicarin fungirte, drang bei dem Markgrafen von Meißen darauf, daß nun eine entsprechende Bestrafung der Donin's erfolge.

An der Vollziehung der Strafe betheiligten sich außer Markgraf Wilhelm dem Einäugigen von Meißen auch dessen beide Vettern, der Markgraf Friedrich der Streitbare und Markgraf Wilhelm der Jüngere. Dieser Macht gegenüber ward die Lage der Donin's bedenklich, dies um so mehr, als der frühere Kaiser Wenzel, der bis dahin die Donin's stets unterstützt hatte, sie jetzt fallen ließ, wahrscheinlich geschah dies deshalb, weil seine eigene Macht in Böhmen selbst auf recht schwachen Füßen stand. Die Veste Donin war so leicht aber nicht zu nehmen, vor Allem mußte erst Pirna in den Händen der Markgräflichen sein, ehe sie gegen Donin mit Erfolg vorgehen konnten. Aus diesem Grunde erwarb Markgraf Wilhelm von Meißen am 9. Mai 1402 von Allemann von Molibach zu Liebenthal Schloß Pirna gegen Zahlung von 1000 Schock Groschen. Nun begann das Vorgehen, zwischen den Markgräflichen und den Geführten Jeschke's kam es zu mehreren kleineren Gefechten, in einem derselben, bei Burkhardswalde, ward Jeschke's Bruder, der Burggraf Jan von Donin, erschossen; im Verscheiden rief er noch die Worte: „mea culpa" — durch meine Schuld.

Von Pirna aus drang man nun gegen das Festungsschloß Donin vor, es kam zu einer förmlichen **Belagerung** desselben. Am Tage Gervasii — den 19. Juni 1402 — ward es erstürmt, ein Leipziger Student mit Namen Bundschuh that sich bei der Erstürmung besonders hervor; er soll der Erste gewesen sein, der in das Schloß eindrang. Jeschke ward nach der Einnahme im Schlosse nicht vorgefunden, im letzten Augenblicke, da das Schloß nicht mehr zu halten war, hatte er sich durch einen unterirdischen Gang aus demselben entfernt und sich auf sein Felsenschloß Weesenstein geflüchtet. So hatte sich der wilde Jeschke noch einmal gerettet, der Volksglaube legte ihm die Wundergabe bei, sich unsichtbar machen zu können. In Weesenstein hielt er sich vier Tage, dann aber mußte er auch dieses aufgeben und fand Schutz auf dem Königsteine, der ihm auch gehörte. Die Belagerung desselben ward von den Markgräflichen sofort aufgenommen; nach vier Wochen kam er in ihre Gewalt, aber Jeschke war wieder entwichen, er entkam zu dem Böhmenkönige Wenzel.

Jeschke's Gemahlin war nach der Eroberung der Burg Donin in derselben geblieben; so hatte es der Sieger gewollt. Als nach der Einnahme des Schlosses der Markgraf Friedrich der Streitbare sie dort sah, gestattete er der Unglücklichen, so viel von ihrer Habe aus dem Schlosse zu tragen, als sie auf ihren Schultern wegbringen könne. Ohne sich lange zu besinnen, nahm Jeschke's edle Gemahlin, Katharina, die Tochter des Herrn von Weida, ihre zwei Söhne, Nicolaus und Jeschke, auf die Schultern und verließ mit dieser kostbaren Last das Schloß. Markgräfliche Kriegsleute geleiteten sie zu ihrem Leibgedingssitz Heydenau.

Nach der Eroberung des Stammschlosses Donin kam die **Burggrafschaft Dohna zum Markgrafenthum Meißen, und zwar als ehemaliger** Besitz eines Landfriedensbrechers und als eine im ehrlichen Kampfe gewonnene Beute. Die Burg selbst ward geschleift, von der ehemaligen Herrlichkeit und dem gewaltigen Umfange derselben geben nur noch wenige Mauerreste Kunde. Von der Zerstörung der Burg berichtet eine alte Inschrift im Chor der Kirche zu Dohna, sie lautet:

Als man zehlt das ist war
Eintausend vierhundert und 2. Jar.
Ist Dohna samt dem Felsen Schloss,
Zustoeret mit aller Macht gross.

Dem **Burggrafen Jeschke erging es in** Böhmen bei dem Könige Wenzel garübel, er war zu ihm entflohen, um diesen um Beistand zu bitten, doch Wenzel war selbst Gefangener seines Bruders Sigismund. Sigismund nahm Böhmen 1403 in seinen Besitz, deshalb wandte sich Jeschke an diesen. Dieser konnte ihm, da ihn seine eigenen Verhältnisse zu sehr in Anspruch nahmen, auch nicht augenblickliche Hilfe bringen, er erließ aber an den Fürsten von Anhalt ein Schreiben, in welchem er den Fürsten bat, dieser möchte sich beim Markgrafen Wilhelm von Meißen für den vertriebenen Jeschke verwenden, dieser Schritt blieb aber ohne Erfolg. Da Jeschke sah, daß er von Sigismund nichts zu erwarten hatte, schloß er sich ganz Wenzel von Böhmen an, der sich

Feuilleton.

Die Verkehrsmittel der Zukunft.

Von W. Berdrow (Coswig).

Nachdruck verboten.

Sind es wirklich die Bedürfnisse der Neuzeit nach besseren oder rascheren Transportmitteln, die ein solches Zusammenströmen von Denken und Thatkraft, Erfindungsgeist und Unternehmungslust auf dem Gebiete des Verkehrs bewirken? Oder ist es Mode, Suggestion, man möchte sagen Gravitation der Geister auf einen bestimmten Krystallisationspunct, wie ihn im 16. Jahrhundert der Bergbau, im 17. die Alchymie und Chemie, im 18. die Gewebetechnik bildete? — Es wäre nicht schwer, wenigstens zum großen Theil das letztere zu beweisen, wiewohl für die Entwickelung des Weltverkehrs und seiner Hilfsmittel ihre Entstehungsgründe gleichgiltig sind. Wenn die Erfindungen reifen, wird auch die Zeit für sie reifen, und Fahrzeuge und Geschwindigkeiten, die den Aelteren von uns noch Kopfschütteln erregen, werden unseren Kindern selbstverständlich und unseren Enkeln bereits altmodisch erscheinen. Ausgenommen vielleicht die Luftfahrzeuge, die dem menschlichen Werben gegenüber so treulos sich erweisen, wie das Element, in dem sie schwimmen sollen. Wann werden wir fliegen können? Die Antwort ist schwer, denn manche Erfindung, die uns dem ersehnten Ziele zu nähern schien, hat uns in Wahrheit nur weiter davon entfernt.

Wenn man ganz nüchtern die Geschichte des lenkbaren Ballons seit 50 Jahren studirt, ist man versucht, das letztere von jedem neu erbauten Luftschiff dieser Gattung zu behaupten, Zeppelin und Santos Dumont so wenig ausgenommen, wie Giffard oder Krebs und Renard. Alle Erfolge, die erzielt wurden, betrafen Kleinigkeiten und waren von Zufällen abhängig, alle Mißerfolge waren beständig, wiederholten sich bei jedem Ballon und vereitelten das Gelingen, wenn auch nur der winzigste Theil des Mechanismus versagte. Würde aber selbst der lenkbare Ballon mit der erforderlichen Triebkraft auch bei stärkeren Luftströmen und mit der nothwendigen Sicherung gegen Beschädigungen thatsächlich gebaut werden, ein Verkehr durch die Luft in großem Umfange wäre damit ebenso wenig ermöglicht, als vorher. Die Tragkraft selbst des größten Ballons ist so beschränkt, daß diese Lösung für den Massenverkehr kaum in Betracht kommt. Ließe sich eine ungewöhnliche Schnelligkeit mit Ballons erzielen, so rechtfertigte das allerdings jeden, auch den höchsten Beförderungsaufwand, aber da liegt die größte, unbesiegbare Schwierigkeit des lenkbaren Ballons. Mit dem Winde ist er ein Riese, gegen den Wind ein Zwerg; selbst bei ruhender Luft würde eine Bewegung von 100—120 Kilometer pro Stunde an der Unfähigkeit des Ballonstoffes scheitern, dem Luftdruck zu trotzen, — von dem Kraftaufwand ganz abgesehen.

Da haben wir nun noch den zweiten Ausweg, den der vogelartigen, fliegenden Maschinen. Ihr werden sich in der Regel nur ein, höchstens einige Menschen anvertrauen können, dennoch würde sie bei einfacher Construction und billigem Preis zugleich mehr für den Verkehr bedeuten können, als der Ballon, dessen beide lähmenden Uebel, der Gasinhalt und das ungeheure Volumen, ihr fehlen. Auch Rad und Automobil sind wesentlich Einzelfahrzeuge und doch fähig, den Straßenverkehr zu reformiren.

Von einigen Enthusiasten mit Aufgebot ihres Vermögens, ja ihres Lebens erstrebt, findet der mechanische Flug bei der großen Menge so wenig Vertrauen, daß von der Opferwilligkeit, die den Bau von hundert nutzlosen Ballons ermöglicht hat, hier nichts zu spüren ist. Dennoch — nur der Apparat, der gleich dem Vogel die eigene Schwere in Bewegung umsetzt, enthält sie unsinniger Weise durch das Gas zu neutralisiren, nur der Apparat, dessen Bewegungswiderstand und Querschnitt so gering ist, daß er jede Schnelligkeit gleich den Seglern der Luft ermöglicht, nur er ist zur Lösung der großen Frage berufen, und er wird sie auch einmal lösen, mag es in 10, mag es in 50, mag es in 100 Jahren geschehen. Der Ballon, an dessen weiterer Vervollkommnung ja keineswegs zu zweifeln ist, mag uns als Gelegenheits-Verkehrsmittel, mag uns im Kriege, bei der Erderforschung große, wichtige Dienste leisten — das Luftmeer als Völkerstraße erschließen kann einzig und allein die Flugmaschine, der mechanische Flügel.

Wenn man freilich die Anstalten betrachtet, die unausgesetzt zur Verbesserung der Verkehrsmittel zu Wasser und zu Lande getroffen werden, so möchte man die Nothwendigkeit, auch die Luft noch in Anspruch zu nehmen, bescheiden anzweifeln. Schon wird in Italien die erste elektrische Schnellbahn vorbereitet, zwischen Rom und Neapel, während die deutschen Versuche dieses Jahr unzweifelhaft bis auf eine Schnelligkeit von 200 Kilometer pro Stunde gesteigert werden. Welche Perspective eröffnet sich für den Weltverkehr bei der Annahme solcher Zahlen! Es kommt hinzu, daß auf den Schnellbahnen die Verzögerungen durch Umwege, Aufenthalte, Ueberholungen u. s. w. fortfallen. Von Großstadt zu Großstadt schnellt der elektrische Motorwagen, ohne einmal anzuhalten, mit einer Geschwindigkeit, die den Ausdruck „Sturmesseile" veralten läßt, denn Stürme von 200 Kilometer-Stunde kommen bei uns nicht vor. Die Entfernungen würden, wenn nur ein dünnes Netz solcher Schnellbahnen die Weltstädte Europas und etwa noch der Vereinigten Staaten verbindet, aufhören zu existiren. Wenn man in 6 Stunden von Paris nach Wien, in 12 Stunden von London nach Konstantinopel, in 10 Stunden von Hamburg nach Neapel fahren und in 24 Stunden Amerika von New York nach San Francisco durchmessen kann, so wird eine Epoche des Reisens anheben, gegen die unsere Zeit sehr seßhaft erscheinen mag.

Noch andere Probleme harren der baldigen Lösung. Auf die Kreuzung breiter Ströme und Buchten durch die Eisenbahn scheint jetzt die Durchquerung ganzer Meerestheile, Seen und Engen zu folgen. England soll mit Irland durch einen Tunnel, Europa mit Asien am Bosporus durch eine Brücke verbunden werden, die Amerikaner sind dabei, die Pacificbahn auf Pfeilern über den großen Salzsee zu führen. Während die Tunnelbrücke, eine amerikanische Erfindung, die unterseeischen Projecte begünstigt, erleichtert die Schwebebahn jeden oberirdischen Schnellbahnbau in schwierigem Terrain. Wenn man, von der Ueberspannung großer Wasserbecken durch die schwebende Eisenbahn ganz abgesehen, z. B. die Gotthardbahn nach dem System Langen ausgeführt hätte, wie viele Millionen hätten erspart und um wie viele Stunden hätte die Fahrzeit abgekürzt werden können! Ueber Felsvorsprünge, Stromwirbeln und Lawinenwogen jeder Gefahr des Verschneiens entrückt, würden die Wagen an ihrem luftigen und doch sicheren Gleis hoch über den Abgründen dahinschweben, — der künftige Weg der Schnellbahn, wo immer sie das Gebirge zu durchmessen hat.

An dem Wendepunct großer Veränderungen steht auch der Straßenverkehr. Wie das Rad den Fußgänger verdrängt, so der Selbstfahrer das Rossegespann. Ungefähr 100 Jahre hat das Pferd als Zugthier dem städtischen und Landstraßenverkehr seine Physiognomie gegeben, jetzt steht es, so wenig das bereits erkennbar sein mag, am Beginn der Ausserbe-Epoche. Vielen hundert großen Geschäften und Fabriken, deren Wagen täglich alle Straßen Berlins und anderer Großstädte durchrollen, ist der Selbstfahrer ein unentbehrliches Verkehrs- und Transportmittel. Es giebt Geschäfte genug, die in ihrer Lage und ihren Räumen gar nicht ohne ihn existiren könnten, die für die doppelte Wagenzahl, für die Menge Pferde, für die vermehrten Arbeitskräfte, die der Gespanndienst verlangen würde, gar keinen Platz haben. Der südafrikanische Krieg hat gezeigt, was der schwere, ganze Züge befördernde Lasten-Selbstfahrer im Feldzug werth ist. Für den Verkehr der gut situirten Landbevölkerung, für den Arzt, den Pfarrer, den Juristen der kleinen Stadt, ist der Selbstfahrer im Begriff, ein eminentes Hilfsmittel zur Erweiterung ihres Wirkungsgebietes zu werden. Die oberen Zehntausend in den Städten sind mit dem Uebergang von der Equipage zum Motor eifrig beschäftigt.

Aber was bedeutet das gegen die Rolle, die dem Automobil für die nächsten 20, 30 Jahre beschieden ist! Das städtische Verkehrswesen — ohne das Pferd; man muß gerade eben die ganzen, furchtbaren Belästigungen der Anwesenheit von 50 000 Rossen in einer Stadt durchgekostet haben, um zu empfinden, was das bedeuten wird. Kein Klappern der Hufe, kein Stürzen der abgetriebenen, keine Mißhandlung der erschöpften Gäule, kein schlüpfriges, kothiges Pflaster bei Regen, keine mit zerriebenem Pferdeschmutz gesättigte Atmosphäre bei trockenem Wetter! Motordroschken, elektrische Geschäftswagen, elegante sausende Landauer und Viktorias, in den frühen Morgenstunden lange, eilige Züge von Materialwagen für die Kehrlichtabfuhr, Stein- und Mörtelanfuhr, der gesammte Straßenverkehr einschließlich der Spurbahnen auf annähernd dieselbe mittlere Geschwindigkeit gebracht, und darum kein Hasten, kein Vorreiten, Drängen und Stecken bleiben. Keine Rivalität zwischen den Lenkern des Motors und der Rosse, nur Gleichbetheiligte an dem gemeinsamen Wunsch, Zusammenstöße und Reibungen zu vermeiden.

Aber blicken wir weiter. Verschwunden sind von der Landstraße die schwerfälligen Omnibusse, die behäbigen Planwagen, die rasselnden Postkutschen und klappernden Bauerngefährte. Sie tragen die Rosen nicht mehr, der raschere, tragkräftigere, unermüdlichere Motor nimmt ihnen Allen das Wasser von der Mühle. Eine Weile mag sich noch der Landmann gegen den Umschwung wehren, weil er das Pferd in der Wirthschaft nicht entbehren kann, aber auch er wird schließlich einsehen, daß es besser ist, das Pferd vor dem Pflug zu lassen, den Straßentransport aber dem flinken Motor zu übertragen. Und dringt vollends die „elektrische Landwirthschaft" durch, pflügt der elektrische Strom den Boden und schneidet er das Korn, wie er jetzt die Räder treibt und die Erde beleuchtet, so ist das Pferd, seinen Nutzen anlangend, auch auf dem Lande fossil geworden.

Auf den Straßen, auf den Schienen, in der Luft will der Zukunftsverkehr sich geltend machen, — soll das Wasser keine große Neuerung des Verkehrswesens hervorbringen? Freilich müßte hier Gewaltiges geleistet werden, um das Gegenwärtige zu überbieten. Aber wir haben, um nur von der Schnelligkeit zu sprechen, zwischen Europa und Amerika den „Fünf-Tage-Dampfer" erreicht, sollten wir den Vier- und endlich den Dreitageverkehr nicht auch noch erreichen? Die Schiffsgeschwindigkeit für den letzteren Fall müßte freilich enorm sein, ein solches Schiff müßte 38 Knoten laufen. Aber wir haben Locomotiven, die doppelt so rasch laufen, und werden zweifellos solche von der dreifachen Geschwindigkeit haben.

Die Frage der Schiffsgeschwindigkeit steht und fällt mit derjenigen der Krafterzeugung. Wird es möglich, 20-, 40- oder 100 000pferdige Maschinen zu bauen, die nicht oder nur unwesentlich schwerer sind als die der heutigen größten Schiffe, wird es vor Allem möglich, den Brennstoff entsprechend zu verringern, so steht der Schnelligkeitserhöhung auch nichts mehr entgegen. Zu diesem Ziel aber scheinen neuerdings mehrere Wege sich anzubahnen. Die Bemühungen der Technik, den Wirkungsgrad der Kraftmaschinen zu erhöhen, sind nicht erfolglos geblieben. Die Aetherdampfmaschinen, der Explosionsmotor, der Dieselmotor und neuere, ihn vielleicht noch übertreffende Erfindungen kommen den Forderungen der Neuzeit entgegen, dennoch ist hier offenbar noch Spielraum für neue, große Umwälzungen. Die Gewichtserleichterung der Kraftmaschinen wird angebahnt durch die Dampfturbinen, die Verwendung höherer Spannungen, größerer Umlaufgeschwindigkeiten. Den Brennstoffverbrauch und das mitzunehmende Gewicht zu vermindern, sind bereits mancherlei Vorschläge laut geworden: die Verwendung von Naphtha, Acetylengas u. dgl. Ständig mehren sich diese Anregungen zur Reform des Schiffsbaues, warum sollten nicht auch sie endlich zu günstigen Ergebnissen führen?

Aber auch abgesehen von den großen Schnelldampfern mit märchenhafter Geschwindigkeit, die wir von den nächsten Jahrzehnten erhoffen, wird der Zukunftsverkehr auf dem Wasser an neuen Zügen keinen Mangel haben. Das Unterseeboot soll, kaum, daß es beginnt, den Anforderungen der Kriegsmarine etwas besser gerecht zu werden, den Verkehrsmitteln beitreten. Es sollen bei Sturm und Seegang gefürchtete Routen, wie die des Canals, mit großen Tauchbooten befahren werden, denen der Wellengang nichts anhaben kann. Sogar das Wettlaufen um den Nordpol soll durch die Concurrenz des Tauchbootes verschärft werden. Eine andere Meinung will umgekehrt den Wellenschlag gerade für die Fortbewegung kleiner Fahrzeuge anonymen und durch elastische Federn die Verticalbewegung der Wellen in Horizontalschub verwandeln. Selbst das Gehen auf dem Wasser mittels tragender Schuhe wird wieder von ganz ernsthaften Leuten als ein zweckdienliches Fortbewegungsmittel angepriesen und durch die sinnreichsten Erfindungen erleichtert. Auch auf dem Wasser wird es demnach dem Verkehr der Zukunft an Neuheiten und Fortschritten nicht fehlen.

SLUB
Wir führen Wissen.