



Gratisbeilage zum „Wochenblatt für Wilsdruff und die Umgegend“.

Verlag von Arthur Schünke, Wilsdruff.

A 51

### Eine neue Schnellzuglokomotive.

Das Signalwesen ist das Schmerzenskind unserer Eisenbahnverwaltungen. Sind auch die Signaleinrichtungen gegen früher bedeutend verbessert, so sind doch andererseits in noch stärkerem Maße die Gefahren des Eisenbahnbetriebes gestiegen, insbesondere durch die sich immer mehr steigende Geschwindigkeit der Züge. Es kommt hinzu, daß ein großer Teil der Eisenbahnen, und zwar gerade die wichtigsten, zu Zeiten gebaut worden sind, als man noch nicht mit den heutigen Geschwindigkeiten glauben rechnen zu müssen. Heute gilt als Haupterfordernis einer Schnellbahn, daß sie möglichst geradlinig verläuft, während die älteren Bahnen oft ohne zwingenden Grund recht erhebliche Kurven machen. Dadurch wird einmal die Geschwindigkeit verringert, sodann aber auch erhöht sich die Gefahr der Entgleisung. Endlich besteht auch noch die Gefahr, daß der Lokomotivführer durch die Kurven verhindert wird, die Signale rechtzeitig zu bemerken. Durch den bisher üblichen Bau der Lokomotiven wurde diese Gefahr noch beträchtlich vermehrt, da der vorgelagerte mächtige Kessel mit seinen verschiedenen Erhebungen dem Führer gerade bei Kurven leicht die Aussicht nehmen kann. Eine bemerkenswerte Neuerung stellt daher die unten abgebildete Lokomotive dar, mit der zurzeit in den Vereinigten Staaten von Nordamerika Versuche gemacht werden. Bei

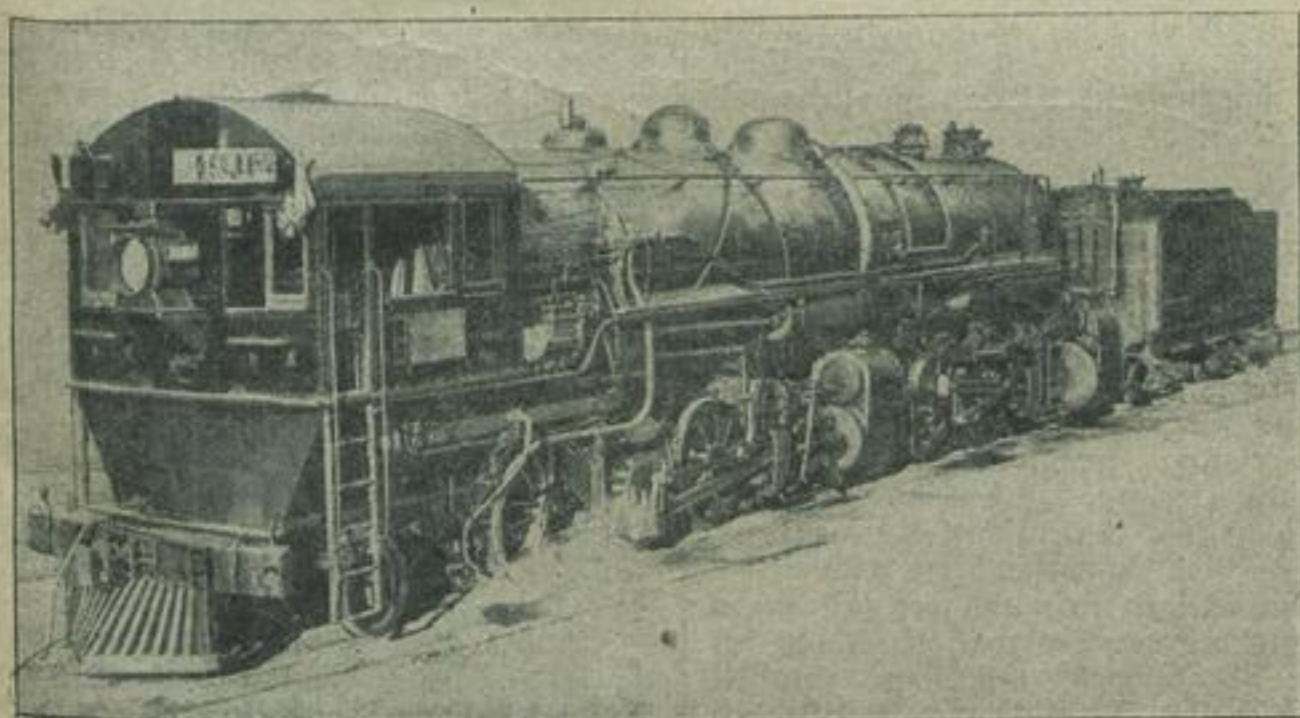
der Konstruktion dieser Lokomotive ist der große Kessel vermieden worden, oder vielmehr befindet er sich hinter dem Führerstand, so daß der Führer ungehindert die Strecke übersehen kann. Die dargestellte Maschine ist eine der größten Schnellzuglokomotiven. Gerade bei diesen ist bei der bisherigen Bauart die Gefahr, daß dem Führer die Aussicht genommen wird, am größten. In dem Bestreben, die Geschwindigkeit immer mehr zu steigern, hat man Räder und Kessel bereits bis an die Grenze des möglichen vergrößert. Es ist aber nicht möglich, den Führerstand in demselben Maße zu erhöhen, da mit Rücksicht auf die Brücken und Tunnel die Gesamthöhe der Lokomotive ein bestimmtes Maß nicht überschreiten darf. Daraus erklärt es sich auch, daß bei den Schnellzugmaschinen die Esse schon fast vollständig verschwunden ist.

### Im Schwarzwald.

Im nördlichen Schwarzwald wurde vor kurzem auf der höchsten Erhebung der Hornisgrinde (1164 Meter) ein Aussichtsturm mit Unterkunftsbaus mit einem Kostenaufwand von 40 000 M. vom Badischen Schwarzwaldverein errichtet. Unser Bild zeigt den geschmackvollen Bau, der an die Stelle der bisherigen primitiven Schutzhütte getreten



Ein neuer Turm mit Unterkunftsbaus auf der Hornisgrinde im nördlichen Schwarzwald.



Eine bemerkenswerte Neuerung auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens.

ist. Die Hornisgrinde ist die höchste Erhebung des unteren (nördlichen) Schwarzwaldes. Südlich von ihm liegt der vielbesungene, sagenhafte Mummelsee, in einer Höhe von 1032 m über dem Meeresspiegel. Bedeutend höher und massiger als der untere Schwarzwald ist der obere, der von jenem durch das Tal der Kinzig getrennt wird. Beiden Teilen des Schwarzwaldes eigentümlich ist das Fehlen eines Hauptkammes. Von den Erhebungen des oberen Schwarzwaldes ist der Feldberg die höchste mit 1485 Metern. Nicht viel niedriger sind Herzogshorn und Velchen. Die zahlreichen Täler, die den Schwarzwald durchziehen, sind von außerordentlicher Schönheit, so das Wiefen, Münster-, Höllen- und Kinzigtal. Von Jahr zu Jahr vergrößert sich denn auch das Heer der Fremden, das im Schwarzwald Erholung sucht. Nicht wenig tragen dazu auch die Bemühungen des Schwarzwaldvereins bei.