

Ein Kapitel vom schnellen Eisenbahnfahren.

Das sich der Leser, wenn er im Eisenbahnwagen mit Weidesele befindet, einmal die Frage vorgelegt: Wie leicht es der gepflasterte unter den gepflasterten Weiden der Lokomotivführer, am sich auf die Minute in die Bahnlinie einzufahren. Was der Wind noch so heulen, und Schnee die Bahn bedecken. Was die Finsterniß noch so groß sein? Gewohnheit allein macht es nicht: dazu gehört, neben der gründlichen Kenntniß der Strecke, ein mögliches Vertrauens in den Eigenschaften der Lokomotive, welche nur zu oft durch unvorhergesehene Zwischenfälle durchkreuzt werden.

Wir wollen es versuchen, unsere Leser in diese Seite der Thätigkeit des Verantwortlichen unter den Bahnbeamten einzuwöhnen und daran einige Bemerkungen über die auf Erhöhung der Geschwindigkeit der eisenbahnen gerichteten Bemerkungen knüpfen. Neuere Versuche haben die Nichtigkeit der Annahme unumwiderlich bestätigt, daß der von einer Lokomotive unter gewöhnlichen Verhältnissen zurückgelegte Weg, der Zahl der Umdrehungen der Triebräder, d. h. der Räder, welche mit dem Dampfsylinder durch Stangen verbunden sind, und den Zug vorwärts treiben, genau entspricht. Mit anderen Worten, die Räder rutschen auf den Schienen nicht, wie die Gegner der Eisenbahnen anfangs behaupteten. Haben die Triebäder einen Umfang von beispielsweise 7 Meter, so legt der Zug bei jeder Umdrehung auch sieben Meter zurück, und wenn der Fahrplan eine Geschwindigkeit von 75 Kilometer (10 Meilen) in der Stunde vorschreibt, so sind in der Minute 180, in der Sekunde 3 Umdrehungen der Triebäder erforderlich! Bei jeder Umdrehung aber entweicht der Dampf vier mal aus den Cylindern. Kein Wunder daher, wenn das Dyr die Dampfschläge nicht mehr zu unterscheiden im Stande ist und es den Augen vorkommt, als hätten die mächtigen Räder jüml! Eine solche Geschwindigkeit können wir überhaupt kaum fassen, und der Vaid, der nicht weiß, daß der in dem Kessel zumalengepreßte, einen Ausweg suchende Dampf 20 bis 30 Meilen in der Stunde zurücklegt, vermag sich nicht zu erklären, wie der Vaid in einer Sekunde Zeit findet, jeden Cylindrer jeds mal zu füllen, sich auszudehnen und zu entweiden. Und doch erzählt es sich so, und wir werden später sehen, daß diese Schnelligkeit noch gewaltig vermehrt werden kann. Sei es, daß der Zug mehr als 10 Meilen in der Stunde zurücklegt, sei es, daß eine Lokomotive mit Rädern von geringem Umfang benutzt wird, was natürlich eine raschere Drehung bedingt.

Wesh nun der Lokomotivführer, welche Strecke seine Maschine bei jeder Drehung der Räder zurücklegt, und kennt er die Entfernung von zwei Stationen, so vermag er nach einiger Zeit das richtige Tempo leicht einzufinden. Hierbei braucht er kaum auf die Kilometerzeiger an Wege zu achten und seine Uhr zu Rathe zu ziehen. Das Geheiß ist gleichsam das unabweisliche Mittel, die Fahrgeschwindigkeit ungenau zu halten, und es sind dem Maschinenführer gewisse, bei jeder Umdrehung der Triebäder wiederkehrende Geräusche viel zuverlässigere Zeiger, als das Zifferblatt; die lassen ihn, auch in der dunkelsten Nacht, wenn kein Gegenstand zu sehen ist, nicht nur die Geschwindigkeit richtig schätzen, sondern auch erkennen, auf welcher Stelle der Bahn er sich befindet.

Der Lokomotivführer würde jedoch stets zu spät kommen und sich Veräumnisstrafen zuziehen, wollte er die zurückgelegte Strecke rein mechanisch einstellen und sich sagen: Der Weg zwischen A und B beträgt 100 km; dazu habe ich 100 Minuten Zeit, folglich muß die Lokomotive in jeder Minute 1000 m zurücklegen. Er muß das Langsamere fahren vor und nach den Stationen, den Aufenthalt auf denselben, die Krümmungen und Steigungen der Bahn berücksichtigen, die ein mäßigeres Tempo bedingen. Wenn also z. B. der Expreszug die 142 km zwischen Berlin und Magdeburg in zwei Stunden durchfährt, so würde man mit der Annahme rechnen, daß der Zug mit der Geschwindigkeit von 71 km in der Stunde fährt. Diese Geschwindigkeit ist eine weit größere und dürfte wegen der vielen Stationen und Krümmungen, sowie der großen Verkehrsbehindernisse in der Nähe der Hauptstadt und des Bestimmungsortes, nahe an das in Preußen zulässige Maximum von 90 km oder 12 Meilen in der Stunde heranrücken. Das den Zug schlappende Dampfrost muß also noch weit anstrengender arbeiten, als bei dem oben angegebenen Beispiele von 75 km in der Stunde.

Die Schnelligkeit des Berlin-Magdeburger Expreszuges wird selbst in England kaum übertroffen, während die Amerikaner sie bisher sehr selten erreichten, was den echten Yankee natürlich gewaltig verdrößt. Zugeden müssen wir, daß, wenn die Vereinigten Staaten in irgend einer auch noch so gleichgültigen Sache von dem Mutterlande Europa übertroffen werden, dies ihr Stolz nicht vertragen. Und so kommt der Amerikaner augenblicklich, wie er die Eisenbahnzüge der alten Welt überfliegen, 60 englische Meilen (96 Kilometer) in der Stunde durchfliegen könne, und wenn er auch dabei den Hals bricht. Das ist jetzt sein Ideal, welches er auf der Bahn New-York-Philadelphia zunächst zu verwirklichen hofft.

Wie gebelnen nun die Ingenieure der Vereinigten Staaten das erste Ziel zu erreichen und damit einige Minuten Zeit, das heißt Geld, zu ersparen.

Zunächst durch Vergrößerung der Triebäder ihrer Lokomotiven, so daß bei jeder Umdrehung eine größere Strecke zurückgelegt werden wird. Dies hat jedoch seine Grenzen. Je größer die Räder, desto höher die Reibung und damit der Schwerpunkt der Maschine, desto bringen der folglich die Gefahr, daß die Lokomotive entgleise und mit samt dem Zuge in irgend einen Fluß stürzt. Das Augenmerk der Geschwin-

digkeitsfanatiker richtet sich daher mehr auf das Ueberbringen der Stationen, auf die ununterbrochene Fahrt zwischen den Großstationen.

Lokomotiven bedürfen aber wie Menschen der Speise und des Trankes. Zumal wenn sie sich so anstrengen müssen. Die Speise in Gestalt von Steinkohle können sie zwar auf längere Zeit mit an Bord nehmen, nicht aber Wasser, wovon sie eine fabelhafte Menge verbrauchen. Und es wäre dem Streben der Schnellfahrer um jeden Preis nach Ueberbringen der Stationen bald ein Ziel gesetzt, hätte nicht ein sinnreicher Eisenbahnmann, Namens Ramsbottom, dem Uebelstande des zu geringen Wasservorraths durch Anlage von Schöpfkanälen abgeholfen, aus dem das Dampfrost mitten in der rasenden Fahrt sein Trinkwasser aufnimmt. An gewissen Stellen der Bahn werden nämlich zwischen den Schienen mehrere hundert Meter lange, offene Wasserbehälter angebracht. Näher sich nun die Lokomotive einer solchen Stelle, so senkt der Maschinist einen vorne offenen, schneidelförmigen eisernen Schlauch bis in das Wasser, welches dann durch die Kraft der Maschine selbst in den Tender gehoben wird. In letzterer wieder voll oder der Schöpfkanal zu Ende, so hebt der Lokomotivführer den Schlauch wieder hoch und das Kameel ist auf eine weitere Wasserreise verproviantirt.

Solche Züge aber, welche nur zwischen Großstationen dahinfahren, sind zwar für den Bewohner dieser Mittelpunkte des Verkehrs sehr angenehm, allein die Bürger der kleineren Orte können ihnen gegenüber keinen rechten Geschmack abgimmen, und dieser Uebelstand sieht der Vermehrung der nur selten haltenden Halteplätze entgegen. Dem will nun ein beglückter Ingenieur, Namens Henz, neuerdings auf eine sinnreiche, aber kostspielige Weise abhelfen, und damit den Kleinstädtern zu dem Wunsch nach der Schnellförderung zu verhelfen. Herr Henz baut also einen mit einer Dampfmaschine verbundenen Wagen, ähnlich den Omnibuswagen der Berliner Verbindungsbahn. Dieser Wagen nimmt auf der kleinen Station die Passagiere auf, die sich dem Halteplatz anschließen wollen. Einige Minuten vor der Durchfahrt dieses Zuges fährt dann der Omnibuswagen auf ein Nebengleise und verbindet sich mit einem Kabel, welches zwischen den Schienen der Nebenbahn liegt und bis an eine innerhalb des Geleises der Hauptbahn befindliche Vorrichtung herangeht, die in eine mächtige Feder mit einem starken eisernen Ringe endet. Der letzte Wagen des Halteplatzes faßt nun im Vorüberfahren diesen Ring und zieht das Kabel mit sich fort, während die Maschine des Omnibuswagens es gleichzeitig um eine im Wagen befindliche Trommel aufrollt. Nach etwa einer Minute hat nun letzterer Wagen den Halteplatz erreicht; er wird an denselben angeloppelt, und die Passagiere begeben sich über eine kleine Brücke in den letzten Wagen des Zuges, worauf der Omnibuswagen, nachdem er wiederum die Passagiere aufgenommen hat, die nach der kleinen Station wollen, losgepöppelt wird und ruhig zurückfährt. Die Idee ist äußerst sinnreich; sie bedingt aber die Einrichtung der amerikanischen Wagen mit den Eingangsbehörden vorn und hinten und einen Gang in der Mitte. Von dieser Wagen-Einrichtung wollen aber unsere Bahnbewaltungen aus richtigen Gründen nichts wissen. Wir fürchten daher, daß der Henz'sche Anschlußwagen nur in Amerika willkommen gesehen wird.

Wir brauchen aber darum den Gedanken an eine wesentliche Beschleunigung des Verkehrs nicht aufgeben, nur muß man zu den Gehaltemitteln der Amerikaner nicht greifen. In den Halteplätzen fehlen die Toilettenräume jetzt fast nirgends, und die Einführung der Refraktionswagen dürfte den Aufenthalt auf den Stationen nicht unwesentlich abkürzen. Vielleicht ist daher die Zeit nicht mehr fern, wo wir ohne Steigerung der Gefahr, statt in neun, in sechs bis sieben Stunden von Berlin nach Köln dahinfahren?

Neues über die Franklin-Expedition.

Die amerikanische Post bringt die Nachricht von der Rückkehr der am 19. Juni 1878 von New-York ausgehenden Expedition unter Vizekonsul Schwatka. Nach den Angaben des Walfängers Berry sollten sich im Norden der Hudsonbai verstreut interessante Reliquien Franklins und seiner Begleiter befinden. Bekanntlich war Franklin 1845 mit den Schiffen „Erebus“ und „Terror“ unter den Kapitänen Crozier und Fitzjames von Gremshöhe in der Heimreise abgesetzt und zuletzt am 21. Juni 1845 in der Melvillebai gesehen worden. Nach allen vergeblichen Versuchen, das Schicksal der Verschollenen aufzuklären, war dies endlich Mac Clintock gelungen, welcher 1859 in dem von Lady Franklin ausgerichteten kleinen Schraubendampfer „Fox“ ein von jenen beiden Offizieren verfaßtes Schriftstück auffand, wonach Franklin am 11. Juni 1847 geendet war, und die Ueberlebenden, 105 an der Zahl, die vom Eise eingeschlossenen Schiffe verlassen hatten, um, wo möglich, zum Hülfsplätze vorzurücken. Der Versuch mißlang, Alle erlagen unterwegs dem Klima und den Strapazen.

Damit schlossen die Nachforschungen der „Franklinjäger“ ab. Das Interesse für das so unglücklich abgelaufene Unternehmen wurde nun belebt durch die Erzählungen Barry's. Auf seinen Fahrten 1872 und 1877 hatte er vielfach mit Eskimos verkehrt und von diesen Manderlei über die unglücklichen Polarfahrer gehört. Barry wurde der Begleiter Schwatkas und zum Feuermann des für die Expedition ausgerüsteten Schones „Gothen“ ernannt. Das Schiff wurde auf 18 Monate verproviantirt, im Frühjahr 1879 fand man ein anderes mit Vorräthen nach.

Nach dem ihm vorgezeichneten Plan segelte Schwatka durch die Hudsonstraße und den Beaufort zur Republik, überwinterte 1878—79 an der Depot-Insel und brach im

Frühjahr 1879 über Land mit Schlitzen nach King Williams Land auf. Von dieser Expedition kehrte er am 4. März zurück, am 1. August langte die Barke „George and Mary“ bei der Depot-Insel an und führte die Reisenden nach New-York zurück. Trotz der außerordentlichen Anstrengungen, welche Schwatka und seine Leute gemacht hatten, und der grimmigen Kälte, der sie ausgesetzt gewesen waren, befanden sich Alle vollkommen wohl.

Diese Schlitzenreise ist die längste in Zeit und zurückgelegter Entfernung, welche die Geschichte der arktischen Erforschungstreifen aufzuweisen hat. Schwatka war 11 Monate und 4 Tage von seinem Standquartier an der Hudsonbai abwesend und legte während dieser Zeit 2819 geographische Meilen zurück. Dabei war der Winter ganz ungewöhnlich streng, so daß die Eskimos an der Depot-Insel und dem westlicher gelegenen Wapenfluß sehr empfindlich unter der Unbilde der Witterung litten. Endlich widerstanden die Mitglieder der Expedition mit Erfolg Kältegraben, wie dieselben noch keine arktische Expedition zu ertragen hatte. Am 3. Januar 1880 fiel das Thermometer zu 71 Grad Fahrenheit oder 103 Grad unter den Gefrierpunkt und während dieses ganzen Tages stieg es nicht über 69 Grad. Während 16 Tagen war die Durchschnittstemperatur 100 Grad unter dem Gefrierpunkt in 27 Tagen stand das Thermometer mehr als 92 Grad darunter. Schwatka marschierte trotzdem unaufhörlich vorwärts; die Kälte veranlaßte ihn auch nicht, an einem einzigen Tage Halt zu machen.

Im Sommer und Herbst 1879 wurden King Williams Land und die gegenüberliegende Küste des Festlandes gründlich durchsucht, indem man den Spuren der Menschheit des „Erebus“ und „Terror“ auf ihrem Rückzuge zum Baas River folgte. Die Gebeine der Unglücklichen, welche man unbekanntet vordand, wurden begraben und solche Denkmäler errichtet, wie es in jenen Gegenden möglich war. Keiner aber gelangte man zu der Gewißheit, daß alle Aufzeichnungen, welche Franklin und seine Gefährten etwa gemacht hatten, unabwehrlich verloren sind. Die Nachrichten Eskimo erzählten, wie sie eine 2 Fuß lange und 1 Fuß breite blecherne, versiegelte Büchse fanden, dieselbe aufbrachen und die darin gefundenen Bücher und Schriften herausnahmen. Von diesen Büchern und Papieren ist keine Spur mehr vorhanden. Die Kinder trieben ihr Spiel mit ihnen, sie sind verbrannt, verworfen. Auch das Versprechen einer bedeutenden Belohnung vermochte nicht, irgend etwas herbeizuschaffen; es ist eben nichts mehr da. Fünf englische Meilen landeinwärts fand man die Gebeine eines Walfrosen und beerbtge dieselben. Das Grab des Vizekonsuls John Irving, das man an einer ihm vom Royal Naval College verliehenen Weidaille, welche fast unkenntlich durch Rost, nahe dem Grabe lag, erkannte, wurde geöffnet und die wenigen Ueberreste (der Schädel und einige wenige Knochen) sind hinweggebracht worden, um an anderer Stelle die Ruhe zu finden, welche ihnen im Lande der Eskimos nicht vergönnt sein dürfte. „Denn“, sagt Vizekonsul Schwatka, „hätten wir sie wiederum an demselben Orte begraben, so würden die Eskimos sicherlich das Grab abermals geöffnet und beraubt haben.“

Als interessante Reliquien nahm Schwatka den Vorderrtheil eines der Boote, den Schlitzen, welchen Franklin's Leute über Schnee und Eis zogen, bis sie endlich erlagen, u. A. m. hinweg. Wie entsetzlich die Leiden von Franklin's Leuten waren, dafür spricht der Zustand, in welchem die Eskimos viele der Gebeine der Toten fanden; er bezeugte in nicht zu verkennender Weise darauf hin, daß die Unglücklichen in ihrer letzten größten Noth zu Kannibalen wurden.

Literarisches.

Die Naturgeschichte des Cajus Plinius Secundus.

Dr. G. C. Wittstein in München. Leipzig, Druck und Verlag von Greiner & Schramm. 1880.

Von den vielen Werken des Plinius ist uns nur die Naturgeschichte erhalten, welche man füglich für eine Encyclopädie des damaligen Wissens, oder des damaligen Standes der Wissenschaften, Künste und Gewerbe betrachten kann. Da Plinius ein äußerst genauer und wahrheitsliebender Schriftsteller war, und seine hier entwickelten eignen Ansichten demnach als das Ergebnis der damaligen Kulturstufe gelten können, so werden dieselben, auch als irrig erkannt, immerhin geschichtlichen Werth behalten, um so mehr, als auch vieles hier niedergelegt noch heute als Wahrheit gilt.

Daher verdient das Werk auch noch heute, trotz des darin enthaltenen Unrichtigen und Aelterlichen, von Jedem, der Interesse an der Entwicklungs geschichte der menschlichen Kenntnisse nimmt, gelesen zu werden. Das Werk wird die vollständige Uebersetzung aller 37 Bücher enthalten, nebst Anmerkungen und verschiedenen Anhängen. Bis jetzt liegt die I. Lieferung vor, neben der Vorrede das erste Buch und einen Theil des zweiten enthaltend.

Bemischtes.

— Zwei Rechtsgelehrte, ein großer und ein kleiner, trafen vor Gericht zusammen, ohne sich zu kennen. Der kleine war als Zeuge geladen, der große fragte ihn, weß Standes er sei, bemerkte, als er Antwort erhalten: „Sie ein Rechtsgelehrter? Ich könnte Sie ja in meine Tasche stecken.“ — „Das könnten Sie freilich“, gab ihm der Andere zur Antwort, „und wenn Sie das thun, werden Sie in der Tasche mehr Rechtsgelehrte haben, als im Kopfe.“



(Der elektrische Kater.) Von sehr gelehrter Seite wird über eine neue amerikanische Erfindung resp. Erfindung auf dem Gebiete der Electricität, einer Erfindung, die, wie Alles, was aus Amerika kommt, ganz selbstverständlich epochemachend ist, wie folgt, berichtet: „Die münchlich bekannt, besteht der bei uns nicht nach Gebühr gewürdigte Miniatur-Tiger, 'Kater', genannt, unter anderen Eigenschaften die, daß er, wenn im dunklen Raume gegen den Strich kräftig gerieben, elektrisch wird und wie die beste Elektrifiziermaschine Funken von sich giebt. Diese merkwürdige Eigenschaft war bisher ziemlich unbeachtet geblieben und spukte eigentlich nur in physikalischen Lehrbüchern. Um so höher ist es anzuerkennen, daß es einem gelehrten Yankee, dem Professor Waynard in der Welt- und Schweinestadt Cincinnati, gelang, das Elektrifiziervermögen der Hausteige der Vergessenheit zu entreißen und praktisch zu verwerten. Besagter Professor, ein nach der Versicherung der Amerikaner gemäßigtes Wesen, besitzt nämlich, wie auch in dem zurückgebliebenen Europa nicht unbekannt sein dürfte, die größte elektrische Batterie der Welt, eine Batterie, deren Kraft zwischen 600 und 3000 Pferdekraft schwankt, sowie einen prachtvollen Kater von der hochschwarzen Sorte, der zwischen Newyork und San Francisco feinesgleichen sucht. Kürzlich ereignete sich nun das Unglaubliche. Professor Waynard hatte den herrlichen Entschluß gefaßt, sein Laboratorium von dem tiefen Abgrund angefallenen Staube zu reinigen, eine Operation, die er nur allein vornehmen durfte. Um die Arbeit zu erleichtern, mußte er die gewaltige Batterie auf den Fluß bringen, und dies geschah in der Weise, daß die beiden Enden der Leitung zufällig etwa 1 1/2 Fuß von einander zu liegen kamen. Wer Gelegenheit hatte, Augen zu beobachten, weiß, daß sie die geringste Ortsveränderung eines Gegenstandes sofort bemerken und gleich zu untersuchen pflegen, warum dieselbe geschah. Waynard's Kater schielte demgemäß ohne Zögern an die Batterie heran und berührte unglücklicherweise das eine Drahtende mit der stehenden Nase gerade in dem Augenblicke, wo sein Schwanz dem anderen Ende nahe war. Die schrecklichen Folgen kann man sich denken. Der unglückliche Kater war höchstens in einem elektrischen Strom von 600 bis 1000 Pferdekraft verwickelt. Die Haare standen ihm zu Berge und er gab Funken von sich wie ein Stück Glühbirnen unter dem Schmelzrohr, wobei er herzerreißend miante. Der Professor als natürlich herbei, um seinen Liebling zu befreien, und da ergriff sich das Unglaubliche: der Kater war und blieb elektrisch, er leuchtete mit der Kraft von 800 Kerzen fort und wurde für seine Kollegen auf den Dächern zu einem Gegenstand des Schreckens. Mit dem bekannten genanten Blide überließ Professor Waynard die unglückliche Tragtweide des Ereignisses sofort. Warum sollten wir nämlich nicht unsere Häuser, Straßen und Plätze mit elektrischen Katern beleuchten, anstatt auf Edison's Lampe, die nie fertig wird, zu warten? Jeder Ballast könnte nunmehr durch eine von der Decke statt des Kronleuchters sich hingehende Lampe illuminiert werden, während es ein Kinderpiel wäre, an jedem Vatermüßig einen leuchtenden Kater anzubringen, der das Gas ganz überflüssig macht. Die Anschaffungskosten der betreffenden Kater und die Kosten für ihre Elektrifizierung kommen nicht in Betracht; nur deren Ernährung verursacht eine kleine Ausgabe, die kaum ins Gewicht fällt.“ Wie wir hören, hat Professor Waynard bei allen Patentämtern der Welt Patente auf leuchtende Kater nachgesucht, und es ist zur Ausbeutung der Erfindung eine Aktiengesellschaft mit einem Kapital von 10 Millionen Dollars in der Bildung begriffen. Glück auf! Edison ist übertrumpft!!

— Zur Illustration der Eisenbahnunfälle und zur Beachtung für Reisende möge folgende an die Redaktion der Hildburghäuser „Dorfzeitung“ gerichtete Zuschrift dienen. Die in jüngster Zeit vielfach vorgekommenen Eisenbahnunfälle veranlassen mich zu folgender Mitteilung: Als ich vor mehreren Jahren von München nach Aindau abfuhr und außer mir ein Passagier in demselben Coupé saß, kamen in letzter Minute ein Herr und eine Dame zu uns, die vorher Zug auf Zug abgegangen waren, um ein ihnen zugesandenes Coupé zu suchen, bis sie das unsrige, als das wenigst belegte, wählten. Die Dame hatte ein Auge verbunden. Der Herr nahm sofort unser unbedeutendes Handgepäck aus den Händen, legte es auf die leer gestiebene Bank, bat um Aufschubigung und sagte, während der Fahrt werde er sein Versehen erklären. Er erzählte: „Ich bin aus Norddeutschland und mache mit meiner Frau eine Berganigungsreise über München nach der Schweiz. Das erste erlebte Berganigungs- und ein unbedeutender Zusammenstoß im Hannoverischen, doch stark genug, um alles Handgepäck aus den Händen zu schleudern. Ein Koffer traf die Nase meiner Frau zu unglück, daß sie fast zerquetscht wurde. Aufenthalt an der nächsten Station, bis die Wunde so ziemlich geheilt war, Sie sehen noch die bedeutende Narbe. Wir legen unsere Reise fort. In Halle zweiter Zusammenstoß. Wieder war meine Frau der Zielpunkt eines Gepäckstückes, das ihr Auge traf. Notgedrungenen Aufenthalt in Halle, wo ein berühmter Augenarzt das stark verletzte Auge so weit herstellte, daß wir nach 14 Tagen abreisen konnten. Der Verband muß aber noch längere Zeit getragen werden. Das war das zweite Berganigungs- unserer Berganigungsreise. Wo es irgend thunlich, entferne ich seitdem alles sog. Handgepäck aus den Händen, weil ich die Überzeugung gewonnen habe, daß die meisten Verletzungen bei Eisenbahn-Unfällen durch das Herunterfallen der oft schweren und umfangreichen Gepäckstücke entstehen.“ Die Aufmerksamkeit dieser wahren Erzählung ist den verehrten Eisenbahn Direktoren empfohlen.

— (Vogelkunde.) Zum Schutze nützlicher Vögel tritt am 1. Januar 1881 in England ein neues Gesetz in Kraft, in welchem 85 Vogelarten, darunter der Kuckuck, die Nachtigall und die Schöne, aufgeführt sind, und eine Schonzeit vom 1. März bis zum 1. August eines jeden Jahres festgesetzt wird. Die in der letzten Zeit sehr eifrig ventilirte Frage über die Nützlichkeit und Schädlichkeit gewisser Vögel hat zu genauer Untersuchung ihrer Nahrungsmittel geführt. Es stellte sich z. B. heraus, daß eine große Anzahl von Staa-

ren, welche sich auf einem frisch mit Grassamen besetzten Felde niederließ, nur Insekten und gar keinen Samen aufgefressen hatte, wie sich bei der Untersuchung des Magens einiger derselben zeigte. Eben so fand sich, daß manche der Vögel, welche als Feinde des Wildes, der Saaten und jungen Pflanzen verfolgt werden, im Gegenteil großen Nutzen schaffen. M. Parabol fand, daß die Gänse fast gänzlich von Mäusen, Spitzmäusen, Käfern und anderen Insekten leben; daß die Kräfte viele Schnecken und Engerlinge, so wie die Karven anderer Käfer verzehrt. Ein Paar Staare brachte seinen Jungen etwa alle drei Minuten eine Fliege oder ein anderes Insekt, was in 20 Tagen 4000 Stück beträgt. M. Parabol fand, daß in dem Magen der von ihm getödteten Rothfüßler sich keine Spur vegetabilischer Stoffe befand; Fliegen, Würmer, Käfer, Spinnen und andere Insekten bilden ihre Nahrung während des ganzen Jahres. Der Insektologische Kongreß, welcher vor Kurzem in Paris versammelt war, hat sich in demselben Sinne ausgesprochen und nach mäßiger Rechnung gefunden, daß sich der in Frankreich durch Insekten angerichtete Schaden jährlich auf 1 Milliarde Franks beläuft und daß deshalb der Schutz der Vögel, welche von Insekten-Nahrung leben, thunsücht ausgedehnt ist. Es ist noch keine Berechnung über die Schädigung der deutschen Wälder angestellt, jedenfalls aber wird diese nicht geringer sein als in Frankreich. Das namhafte Beispiel dieser Art ist Ausland, in welchem ein Insekt, die Alsophila, einen großen Theil der letzten Holzgasaufsaat gänzlich vernichtet hat.

— Aus Berlin wird ein Fall berichtet, der zur größten Vorsicht mahnt. Wieder hat die verwerfliche Unsitte, Stiche oder Spinnreue waagrecht unter dem Arme zu tragen, welche schon so oft Bluthitze und andere schwere Verletzungen zur Folge hatte, einen unglücklichen herbeiführt. Am Sonntag lag ein 14jähriger Gymnasiast, der an Kurzsichtigkeit leidet, an der Ecke der Schönhauser Allee und der Voßgrüner Straße mit dem Auge in den aller Weise von einem Herrn getragenen Regenschirm. Der junge Mensch stürzte mit gelbemem Aufschrei ohnmächtig zu Boden, und es ist zu bedauern, daß ihm das Auge verloren geht. Der Leichtfertige, welcher das Unglück verursacht, benutzte die entlassene Verwirrung, sich aus dem Staube zu machen. Aber nicht nur durch Kurzsichtigkeit des Betroffenen, wie im vorliegenden Falle, sondern noch häufiger durch unverschämtes Stiefeln des Trägers noch Schirm oder Stock in so ungeeigneter Weise, sind Kinder und Frauen gefährdet.

— Aus Halle und Umgegend.

— Der Fleischerjunge Christian Hermann Haude von hier, welcher gegenwärtig eine gegen ihn erkannte Gefängnisstrafe verbüßt, ist heute morgen dem ihn beaufsichtigenden Gefangenwärter, als er von einem Termine des Schöffengerichtes lohmend, nach dem Gefängnis wieder übergeführt werden sollte, entwichen. Die sofortige Verfolgung ist bis jetzt ohne Erfolg geblieben.

Zu Glaucha: Vorm. 10 Uhr Herr Pastor Knuth. (Gesammelt wird eine Collette für den Gustav-Adolf-Verein.)

Mittwoch den 5. November Vorm. 10 Uhr Beichte und Communion Herr Pastor Knuth.

Freitag den 5. November Abends 8 Uhr Missionsstunde Herr Pastor Knuth.

Katholische Kirche: Morgens 7 1/2 Uhr Frühmesse Herr Kaplan Peter. Vorm. 9 1/2 Uhr Herr Pfarrer Wöfer. Nachm. 2 Uhr Christenlehre Derselbe.

Mittwoch den 1. November, am Feste Allerheiligen, Morgens 7 1/2 Uhr Frühmesse Herr Pfarrer Wöfer. Vorm. 9 1/2 Uhr Herr Kaplan Peter. Nachm. 2 Uhr Besper Herr Pfarrer Wöfer.

Dienstag den 2. November, am Feste Allerheiligen, Morgens 8 Uhr Hochamt Herr Pfarrer Wöfer.

Diatonischenhaus: Vorm. 10 Uhr Herr Pastor Jordan.

Baptisten-Gemeinde: Vorm. 9 1/2 Uhr u. Nachm. 3 1/2 Uhr in Saale an der Glauchaischen Kirche 12.

Methodische Gemeinde, gr. Märkerstraße 23. Sonntag Nachm. 5 Uhr und Donnerstag Abends 8 Uhr öffentliche Predigt.

Gelehrten: Vorm. 9 1/2 Uhr Herr Superintendent Urkel. Nach der Predigt Beichte und Abendmahl Herr Pastor Grunewitz. Nachm. 2 Uhr Derselbe.

Geschäftliches.

Verwendung jugendlicher Arbeiter. Ein für Fabricirer wichtiger Erkenntnis wurde am Dienstag dem zweiten Straßentag des Reichsgerichts gefaßt. Der Besizer einer Fabrikfabrik war mit einer Geldbuße belegt worden, weil die Behörde ermittelt hatte, daß in seiner Fabrik ein 15 Jahre altes Mädchen dazu angehalten worden, entgegen der ausdrücklichen Bestimmung im Reichs-Gewerbegesetz, länger als 10 Stunden täglich zu arbeiten. Der beflagte Fabrikbesitzer hatte gegen seine Bestrafung geltend gemacht, es könne ihm die Brautwerthlichkeit nicht treffen, weil sein Werkführer mit dem Engagement der Arbeiter und Arbeiterinnen und mit deren Einstellung in die Arbeit beauftragt sei, und er von dem unter Auflage gestellten Tatbestand keine Kenntnis gehabt habe. Dieser Einwand war bereits in der Voraufrage verworfen worden und das Reichsgericht trat dem bei, weil ein Fabrikbesitzer die Verantwortung für die Einhaltung der gewerbegesetzlichen und sonstigen gewerbegesetzlichen Bestimmungen in seinem Etablissement nicht auf einen Werkführer, der die oder jene Branche zu leiten hat, abwälzen könne. Die Befreiung von dieser Verantwortlichkeit könne nur eintreten, wenn für das ganze Etablissement ein wirklicher Vertreter in Gestalt eines Fabrikdirektors bestellt werde.

Kirchliche Anzeige.

Nachdem die Rechnung der Kirche u. l. Frauen pro 1879 von den kirchlichen Vertretern geprüft und ordnungsmäßig bezichtigt worden ist, liegt sie hierzehen Tage lang bei dem Küster Herrn Karbaum zur Einsicht der Gemeindeglieder aus.

Halle, den 29. Oktober 1880.

Der Gemeinde-Kirchenrat zu u. l. Fr.
Lic. Förster.

Briefkasten der Redaktion.

Herrn J. H. Wir haben einen ständigen Theaterreferenten, wie Ihnen nicht unbekannt sein kann, wenn Sie das Tageblatt regelmäßig lesen.

Repertoire der Theater in Leipzig.
Sonntag, den 30. Oktober.
Neues Theater. „Auf der Brautfahrt.“ Lustspiel in 4 Akten von Hugo Würger.

Wehl-Verein zu Halle a. S.
28. Oktober 1880.
Für 100 Kilogramm.

Weizenmehl	00	33,00	bis	35,00
do.	0	31,00	„	33,00
Roggenmehl	0	33,00	„	34,00
do.	0/1	32,00	„	32,50
Futtermehl	0	38,00	„	39,00
Roggenkleie	„	13,00	„	13,00
Weizenkleie	„	11,50	„	12,00
Weizenstaaten	„	10,00	„	11,00
Gerstenmehl	„	35,00	„	36,00

Predigt-Anzeigen.

Am 23. Sonntage nach Trinitatis (den 31. Oktober, Reformationsfest) predigen:

Zu u. l. Frauen (zugleich für die Gemeinde von St. Moritz): Vorm. 10 Uhr Herr Superintendent Lic. Förster. Nach der Predigt allgemeine Beichte und Communion Derselbe. Nachm. 2 Uhr Kindererziehungsdiens. Abends 6 Uhr zum Jahresfest des hiesigen Gustav-Adolf-Vereins Herr Confessorial-Rath Dielweis aus Dresden. (Gesammelt wird eine Collette für den Gustav-Adolf-Verein.)

Die Kirche wird am Sonntag geheizt sein.

Katechismus-Predigten:

Mittwoch den 1. November Abends 6 Uhr Herr Pastor Siedel, 3. Hauptstück.

Mittwoch den 3. November Abends 6 Uhr Herr Derselbe, 4. Hauptstück.

Freitag den 5. Oktober Abends 6 Uhr Herr Archidiaconus Ffanne, 5. Hauptstück.

Zu St. Ulrich: Vorm. 10 Uhr Herr Diakonius Wächter. Nach der Predigt allgemeine Beichte und Communion Derselbe. Nachm. 2 Uhr Herr Oberdiaconus Pastor Siedel. (Gesammelt wird eine Collette für den Gustav-Adolf-Verein.)

Freitag den 5. November Vorm. 10 Uhr allgemeine Beichte und Communion Herr Derselbe. Pastor Siedel.

Hospitalkirche: Vorm. 8 1/2 Uhr Hr. Diak. Nieschmann.

Domkirche: Vorm. 10 Uhr Herr Domprediger Albers. Abends 5 Uhr Herr Confessorialrath Fock.

Vormittag 11 1/2 Uhr akademischer Gottesdienst Herr Professor D. Beschlagnag.

Zu Neumarkt: Sonntag den 30. Oktober Abends 6 Uhr Besper Herr Pastor Hoffmann.

Sonntag den 31. Oktober Vorm. 10 Uhr Derselbe. Nach der Predigt Beichte und Communion Derselbe. Nachm. 2 Uhr Kinderlehre Herr Pastor Jordan. (Gesammelt wird eine Collette für den Gustav-Adolf-Verein.)

Mittwoch den 3. November Abends 6 Uhr Missionsstunde Herr Hofprediger Eck.

Berlin, 29. Oktober. Es geht uns die Mitteilung zu, daß im Reichsjustizamt ein Gesetz gegen die Trümpfung ausgearbeitet werde, welches dem Reichstage in seiner nächsten Session vorgelegt werden soll. Auf den ersten Blick mag diese Nachricht kaum glaublich erscheinen; wenn man sich aber erinnert, daß die deutschen Strafjustizbeamten auf ihrem diesjährigen Kongreß sich großentheils dahin ausgesprochen, der Brautweingenuß frage die Hauptpflicht an allen den Verbrechen und Vergehen, die in den Strafjustizanstalten abgeübt würden, so wird man die Vorlage eines gegen den Brautweingenuß sich richtenden Gesetzes nicht mehr für so ganz unwahrscheinlich halten können.

Wien, 28. Oktober. Ein Konstantinopeler Brief der „Politischen Korrespondenz“ konstatiert die Klage der Pforte über das von Russland beunruhigte Verhalten Montenegro. Die Pforte hofft indes durch die Mission Derselbe Paschas eine Vereinfachung dieser Schwierigkeiten. (B. Z.)

— Der „Presse“ wird aus Cetinje unterm 27. d. M. gemeldet: Nach verlässlichen Informationen versammelt Derselbe Pascha neuerdings seine Streitkräfte und bereitet einen starken Widerstand gegen Montenegro vor. Auf ein in Cetinje verbreitetes Gerücht, daß Montenegro zum Anmarsch gegen Dulcigno bereit seien, ertheilte Derselbe Pascha den Befehl, sich zum bestmöglichen Widerstande und eventuellen Treffen vorzubereiten. (B. Z.)

Wien, 29. Oktober. Bei der gestrigen Beratung des Budgets des Ansehens in der Ungarndelegation gab Hofmeier bezüglich der Orientfrage beruhigende Erklärungen ab und hob hervor, daß betreffs derselben ein langwieriges Tempo eintreten dürfte. Der Minister bemerkte bezüglich der Zollverhandlungen mit Deutschland, er hoffe, daß die kommerziellen Beziehungen zu Deutschland schon demnächst durch einen Tarifvertrag geregelt werden würden.

Wien, 28. Oktober. Ein sardischer Eisenbahn-Zusammenstoß fand auf der Linie Vico-Venosta zwischen Venosta und Milmorte statt. Zwölf Frachtwagen wurden zertrümmert. Im Passagierzuge wurden zehn Personen getödtet. Die Zahl der Verwundeten ist noch unbekannt.