

Kapital beträgt 12000000 Pfund Sterling, und jede Meile kostet im Durchschnitt etwa 3400 Pfund. Der klingende Erfolg aller ist ein glänzender, und obgleich der Amerikaner wenig auf Aesthetik und Ornamente giebt, weiß er doch so praktisch zu bauen und zu organisieren, daß in dem ganzen Jahre der Verlust auch nicht eines Menschenlebens zu beklagen war, während 5241 der Dampfmaschine zum Opfer fielen, von denen etwa die Hälfte Beamte der Bahn und die andere Hälfte Passagiere waren.

Die elektrischen Eisenbahnen haben sich in jeder Hinsicht so glänzend bewährt, daß jetzt fast jede größere Stadt deren besitz. Rom, Paris, Florenz, Antwerpen, Wien, Frankfurt, Mailand u. s. w., sie alle haben solche Linien, und überall stehen sie hoch in der Gunst des Publikums. Sie sind zuvörderst höchst billig zu betreiben, da sie nur wenig Personal erfordern, sie sind leicht in Gang zu bringen und anzuhalten, Explosionen können nicht stattfinden, und die Maschinen können durch den Führer weit leichter als die Dampflokomotive kontrolliert werden. Die Betriebskosten stellen sich im Durchschnitt auf 50 Pfennige für die Bahnmeile, während sie auf Dampfbahnen das Doppelte betragen. Die amerikanischen Linien sind zumeist überirdische, bei Tunnel-Bahnen kommt jedoch noch der wesentliche Vorteil des gänzlichen Wegfalls jedes Rauches und der durch den Zug selbst bewirkten guten Ventilationen hinzu, und unterirdische Linien sind namentlich für die gute elektrische Verbindung günstig, da die Leitungen gegen Regen und Schnee geschützt sind. Während man im Anfange die Motoren in die Wagen selbst setzte, stehen dieselben jetzt in der Lokomotive, und zwar hat eine jede deren zwei, so daß, wenn einer versagt, der andere in Wirksamkeit gesetzt werden kann.

In England geschah wenig oder nichts in Hinsicht auf elektrische Bahnen. Bradford besaß eine von nur geringer Länge und Brighton eine solche längs der Meeresküste von einigen Hundert Yards; erst vor etwa 18 Monaten wurde auch in London eine solche in Betrieb gesetzt. Sie ist unterirdisch, führt von der City unter der Themse hindurch nach der südwestlichen Vorstadt Stockwell und hat bis jetzt nur eine Länge von $3\frac{1}{4}$ Meile. Sie kann jedoch nur als der erste Abschnitt in einem größeren Unternehmen gelten und dürfte bald verlängert werden.

Ihr Erfolg ließ sehr bald eine ganze Anzahl von Projekten für derartige Unter-

nehmungen entstehen, und eben jetzt soll das englische Parlament zu einer ganzen Reihe derselben seine Zustimmung geben. Sie haben sämtlich bereits die zweite Lesung passiert. Die Verbindungen in dem ungeheuren London sind im allgemeinen sehr gut. Ein innerer und äußerer Kreis von Eisenbahnen mit allen ihren Nebenlinien und Zweigen umringen die Stadt, aber noch immer sind in diesem Netz Lücken, welche durch diese elektrischen Linien ausgefüllt werden sollen.

Von Nah und Fern.

— Ein Dampferunglück, wie es schrecken-erregender kaum gedacht werden kann, hat sich am 1. Oktober, nachts, auf der Rhede zu Cuxhaven ereignet. Dasselbst lag bei stürmischen und regnerischem Wetter der spanische Dampfer „Daviß“ vor Anker. An Bord war mit Ausnahme der Wache alles zu Bett gegangen; der Oberlootse Wesselhöft, welcher das Schiff hierhergebracht hatte, der Kapitän und der Steuermann hatten bereits ihre Kojen aufgesucht. Da erfolgte plötzlich um etwa 11 Uhr ein furchtbarer Krach, ein Dampfer, wie sich nachher herausstellte, das abwärts kommende, von Hamburg nach Hull bestimmte englische Dampfboot „Busy Bee“, hatte den „Daviß“ angeankert und gerade am Logis getroffen. Infolgedessen wurde der Oberlootse Wesselhöft buchstäblich vom Bug des fremden Schiffes mitten durchgeschnitten, der Kapitän und der Steuermann todtgequetscht; ein vierter Mann, dessen Fuß geklemmt wurde, entging nur dadurch einem schrecklichen Tode, daß der Dampfer „Daviß“ durchbrach und der Mann so seinen Fuß frei bekam. Der spanische Dampfer, welcher eine sehr werthvolle Ladung an Bord haben soll, bekam sofort die Vorberathungen voll Wasser und mußte im Südfahrwasser bei Kugelbaake an Grund gesetzt werden. Die „Busy Bee“, deren Bug schwer beschädigt worden war, ging zuerst auf hiesiger Rhede vor Anker, dann aber zur Reparatur nach Hamburg auf. Die übrige Mannschaft vom „Daviß“ wurde hier gelandet und in einem Gasthause vorläufig einquartirt. Am womöglich noch einen Theil der werthvollen Ladung des Dampfers „Daviß“ zu retten, fuhr ein Schleppdampfer mit einem Eiser nach der Unglücksstätte hinaus, fand aber den spanischen Dampfer bereits zu Grunde gesunken.

— Aus Christiania wird unterm 14. Okt. gemeldet, daß ein mehrere Tage anhaltender Regen ein außerordentliches Uebel der Flüsse im südlichen Theile des Landes verursacht. In der Stadt Mandal stehen die Brücken und viele Straßen unter Wasser. Aus Christiania wird gemeldet, daß die große Fabrik von den Fluten bedroht, die Turbine und die Laderinne, große Bestände sowie ein Schooner Schiff wurden gerissen. Von der Insel Husø flüchteten Bewohner, da das Wasser schon bis zum ersten Stockwerk der Häuser gestiegen ist. Bauern müssen ihre Höfe verlassen.

Lokales.

— An den hiesigen Molen wird der Betrieb des zur Thranerzeugung benötigten Stichteisfrigs betrieben und soll im Allgemeinen lohnend sein. Die Thranfabrik in Alt-Billau, welche die Stichtlinge zum größten Theile kauft, ist dadurch in der Lage ihren Betrieb zu eröffnen. Ein durchdringender Thranerzeugungsbetrieb ist in dieser Zeit über Alt-Billau und wird oft selbst in unserer Plantage empfunden.

— Sicherem Vernehmen nach soll jetzt als statt des gegenwärtigen, längere beanspruchenden Desinfectionsverfahrens den aus choleraverdächtigen Häfen kommenden Schiffen ein solches Maß gezeihen, daß circa 12 Stunden dauert, ohne daß öffentliche Sicherheit dadurch irgendwie gefährdet wird. Die Leib- und Bettwäsche Seelente soll durch Dämpfe desinfectirt werden. Ein geeigneter Desinfectionsapparat befindet sich im hiesigen Krankenhause. Eine große Seife wird den Behörden den zur Einweisung aus choleraverdächtigen Häfen stammenden verbottenen Gütern. So mußte vorgehen ein seewärts eingekommener Dampfer eine Parthie Obst ins Wasser werfen.

— Das schiffahrttreibende Publikum macht sich darauf aufmerksam, daß mit dem 15. Oktober eine neue Signal-Einrichtung an der südlichen Ecke des Stadthafens, der Grenze zwischen dem Vorhafen und dem Innenhafen, errichteten Signalmaße führt wird.

Geplaudert hat er nicht, der Wastel, aber ganz stumm ist er geworden, hingekunkelt ist er auf die Bank, sitz und fest eingeschlafen ist er, wie es einem Gerechten geziemt. Und gut ist's! wer auch auf der harten Bank gut liegt, der braucht kein Bett, welches fünfzig Kreuzer kostet, ohne Einwohnerschaft vielleicht noch mehr.

Und wie der Wastel im Eck so sanft schläft und keine Ahnung davon hat, daß es irgendwo eine Welt giebt, ein Wirtshaus, auf der Bank einen schlafenden Bauer und daneben einen wachenden Wiedert, der ins Wirtshaus soll, aber insgeheim ein Schelm ist — wie er also sanft schlummert, da bemerkt der Franz Wiedert, daß aus dem inwendigen Rockfack des Wastel ein weißes Papier hervorguckt und mit jedem Schnarcher immer weiter herauskriecht. Eine Schrift ist's. Daß er sie nur nicht etwa verliert! denkt der fürsorgliche Wiedert, zieht die Schrift vollends hervor und schaut sie an. Vom Gemeindevorstand zu Grabenbach mit Un-

terschrift und Amtssiegel. — Wa — waas? Ueber den Franz Wiedert geht's her? Mich geht's an? — In den Wirtshaus! Meine guten Freunde mich in den Wirtshaus! Schau du? Daß sie mein Vermögen bekämen! Ei, wie gescheit! — Aber paß auf, vielleicht! — vielleicht ist der Narr noch gescheiter. Versuchen wir's. — Gute Nacht, Wastel, ich geh' jetzt, hab' noch einen Gang. —

Steckt die Schrift in seine eigene Tasche, geht aus dem Hause, eilt im Mondschein dem nahen Gebäude des Wirtshaus zu — es ist leicht zu finden. Am Thore hebt er an, den Glockenzug zu reißen, so heftig, so anhaltend, als ob ganz Graz in Flammen stünde.

„Oh na, meine Herren!“ schreit er, „im Wirtshaus ist es nichts mit dem Zusperrn bei der Nacht, wo alle Augenblick Einer närrisch wird auf der Welt! Gescheite Leute, meint ihr, dürfen nur am Tag närrisch werden, weil sie in der Nacht schlafen sollen? Ich hab aber doch Einen bei mir, der in der Nacht

herein muß. Zum Aufschieben ist's nicht, sonst kommt er uns aus. Also Achtung meine Herren Gescheiten, der Narr kommt!

Das Thor öffnet sich, alsbald verläßt der Wiedert zum Direktor der Anstalt, die Schrift vom Vorstand zu Grabenbach, Unterschrift und Siegel. „Ah na,“ sagt zum Aufschieben ist keine Zeit bei dem, es ohnehin eine höllische Arbeit gebraucht bis ich ihn gestellt hab'. Ist auch das und das letztemal, daß ich einen Narren im Wirtshaus führ'.

„Nun wo haben Sie ihn denn?“ fragt der Direktor.

„Da gleich drüben im Wirtshaus,“ meinte der Wiedert. „Jetzt schläft er gerade, er Wein getrunken hat. Jetzt wär er gut herpacken.“

„Ist er venitent?“ fragt der Direktor.

„Ich meine, ob er widerseglig ist?“

„Na ich glaub's!“ ruft der Wiedert. „Besonders, wenn er gerade seine Einbildung hat.“