

Sonntags-Blatt.

Beilage des „Anzeiger und Herold“.

J. F. Windolph, Herausgeber.

Grand Island, Nebr., den 24. Juni 1898.

No. 42. Jahrgang 18.

Nach das Ferrisrad wird in den Schatten gestellt werden.

Man sieht im Begriffe eine Schaufel in der Länge von 600 Fuß zu errichten, welche eine große Anzahl Passagiere 100 Fuß in die Luft heben wird. Der geniale Ingenieur Zmre Kitalshy hat dieselbe erfunden und sich für Europa und Amerika patentieren lassen. Er bot sie kürzlich der Stadt New York für den Central Park an.

Kitalshy arbeitete an einer Idee, welche den Eifelturm und das Ferrisrad überbieten sollte, und hat scheinbar Erfolg gehabt. Er konstruierte einen Thurm in Verbindung mit einer in ihrer Art einzig dastehenden Schaufel, welche ein Wunder in Aufbau und Betrieb sein wird. Techniker haben seine Entwürfe geprüft und dieselben ausführbar gefunden. Patente wurden darauf gewährt und die Pariser Verwaltung acceptierte die Erfindung als einen der Hauptausstellungspunkte der Ausstellung von 1900. Obwohl Paris und London dieselbe erworben, wird doch New York der erste Platz sein, wo eine Kitalshy-Schaukel errichtet wird.

Der Erfinder hat seinen Anwalt und Vertreter A. S. Hummel beauftragt, bei der Paritcommission einzutreten für einen Platz zur Errichtung seiner Schaufel. Für eine Reihe von Jahren behält sich Kitalshy die Aufsicht vor, dann soll die ganze Anlage der Stadt anheimfallen. Diese Petition ist gegenwärtig im Werke und wird demnächst vorgelegt werden.

Die Construction wird nach Kitalshy's Angabe aus einem Centralthurm von 400 Fuß Höhe bestehen. Das Neueste derselben wird besonders leicht und gefällig erscheinen, die Gesamtheit wie Detail-Anlage wird in Bezug auf Geschmack den Eifelturm überbieten. 200 Fuß über dem Erdboden wird in einem sicheren Lager die Schaufel von 600 Fuß Länge ruhen. Wie der Thurm, wird sie von Stahl gebildet sein und das vierfache Gewicht von dem tragen können, womit sie je belastet werden wird. Betrachtet man sie, wenn sie aus dem Himmel gerichtet ist, vom Boden aus, so wird sie dem wunderbaren Wert gleichen, welches je künstlerisches Geschick konstruierte. Unter der Schaufel, etwa auf dem halben Wege zum Boden, wird eine große Promenade errichtet werden, und darüber, auf dem halben Wege zum Thurm, ein Restaurant, mit der denkbar herrlichsten Aussicht.

Die großartigste Aussicht wird sich über dem Besucher bieten, wenn er zum Thurm auf die äußerste Spitze der Turrette steigt.

Wird schon der Bau in Ruhe mit seinen elegant gebogenen Kronen einen bezaubernden Anblick bieten, so werden erst die Arme, wenn in Bewegung gebracht, einen Bogen von mehr als 400 Fuß Länge beschreiben, alles Gesehene überbieten.

Die Bewegung wird eine alles Erwartende überbieten sanfte sein, und in Bezug auf das Gleichgewicht der Schaufel minutiös arbeiten. Die auf ein Minimum reduzierte Friction, wird es der kleinsten Belastung ermöglichen, das entgegengesetzte Ende zu heben.

Auf der Schaufel werden Geleise und Wagen angebracht werden, die sich durch Kabel oder feste Räder bewegen. Die sich bewegenden Wagen werden die Schaufelung regulieren.

Wie ein Mensch, der rittlings auf dem Drehpunkt einer Schaufel, die auf einem Block liegt, durch leichtes Schwingen seines Körpers, die auf den Enden des Brettes stehenden Personen lebend und fallend macht, so werden die hin und her gleitenden Wagen die Kitalshy-Riesen-schaukel bewegen.

Boston's Bahnhof.

Der Hauptbahnhof der Stadt näher: sich seiner Vollendung.

Der Hauptbahnhof in Boston, Mass., ist nun seiner Vollendung nahe; es wird das größte Gebäude dieser Art in der Welt sein. Seine Construction steht einzig da. Es ist nämlich der erste Bahnhof mit Anlagen, die Züge per Electricität zu rangieren. Die Geleise einer Section haben eine dritte Schiene in der Mitte, um das erste Mal die lang erwartete Uebertragung vom Dampf zum elektrischen Strom in's Werk zu sehen. Das läßt in Frage streitende Problem praktischer Vorstadtverbindungen, welches in Anbetracht des elektrischen Straßenbahnnetzes von so großer Wichtigkeit ist, wird hier auf neue Art gelöst.

Es sind dort zwei Stockwerke für Züge. Localzüge, die in der Station anlaufen, gelangen auf einer langen Biegung in das untere Stockwerk, während Züge aus größeren Entfernungen ein Stockwerk darüber münden. Diese Biegung bildet die Lösung eines technischen Problems, denn läuft 6 Fuß unter dem Niveau des nachbarten Sees, und um sie zu constructen, mußte vorerst ein Fagandamm gebaut werden, zehnmal größer als der, welcher je errichtet wurde, nämlich

2000 Fuß lang und 700 Fuß breit. In diesen Damm wurde eine ungeheure Quantität Cement gebettet, welche auf 44,000 Pfählen ruht. Auf diesem Lager steht das Gebäude selbst. Um Raum dafür zu erhalten, mußte ein Häusercomplex niedergebissen werden, der während der Geschäftsstunden etwa 4500 Personen barg, also genug, um eine kleine Stadt zu gründen.

Mehr als die Hälfte der Bahnen, welche in Boston einlaufen, werden diesen Hauptbahnhof benötigen. Die Nothwendigkeit rief ihn hervor, denn bisher waren nicht weniger als acht Bahnhöfe in Boston. Die dadurch entstehende Confusion war enorm, und dabei keine Möglichkeit vorhanden, die einzelnen Bahnhöfe zu verbinden. Gegenwärtig giebt es jenseits des Nordbahnhofes drei andere große, wo je über ein halbes Dutzend Bahnen münden. Alle diese werden nun vereinigt werden, so daß Boston nur noch einen Nord- und einen Südbahnhof haben wird.

Diese Bahnhöfe alle unter ein Dach zu bringen, war ein schwieriges Problem. Vor Allem galt es die gegenseitigen Rechte und Privilegien nicht zu verletzen. Der Dienst für weitere Entfernungen durfte nicht unter dem Localdienst leiden; besonders der letztere, der sehr einträglich ist, mußte verbessert werden, um der Concurrenz der elektrischen Straßenbahn begeben zu können.

Dadurch, daß man die Züge in zwei Stockwerke einlaufen läßt, trennte man Local- und Durchgangsverkehr auf günstigste Weise. Die Arrangements für Expresszüge, welche im zweiten Stockwerk einlaufen, differieren nur wenig von denen auf gewöhnlichen Stationen; aber die Einrichtungen im Erdgeschoss sind unübertroffen. Hier liegen nur zwei Geleise, welche eine große, fast kreisförmige Biegung bilden.

Mittels Weichen ist eine Hilfsabiegung innerhalb der ersten formirt, so daß Züge ununterbrochen die Station passieren können. Hierdurch wird das zeitverzehrende Manövern der Locomotiven gänzlich vermieden. Die Doppelbiegung nimmt 14 Züge mit je 3 Wagen auf. In jeder Minute kann also ein Vorstadtzug die Station verlassen, und dabei doch fünf Minuten für Ein- und Aussteigen halten. Während der Arbeitszeit am Tage, also von 6 Uhr Morgens bis gegen Mitternacht, können infolgedessen 1080 Züge passieren. Rechnet man hier den Expressverkehr hinzu, so entfällt ein Tagesverkehr von ca. 2000 Zügen. Allerdings ist ein Zug die Minute für den Vorstadtverkehr ziemlich hoch gegriffen, doch muß man bedenken, daß Boston in dieser Hinsicht die zweite Stadt des Landes ist, und gegenwärtig bereits 650 Züge täglich zu verzeichnen hat.

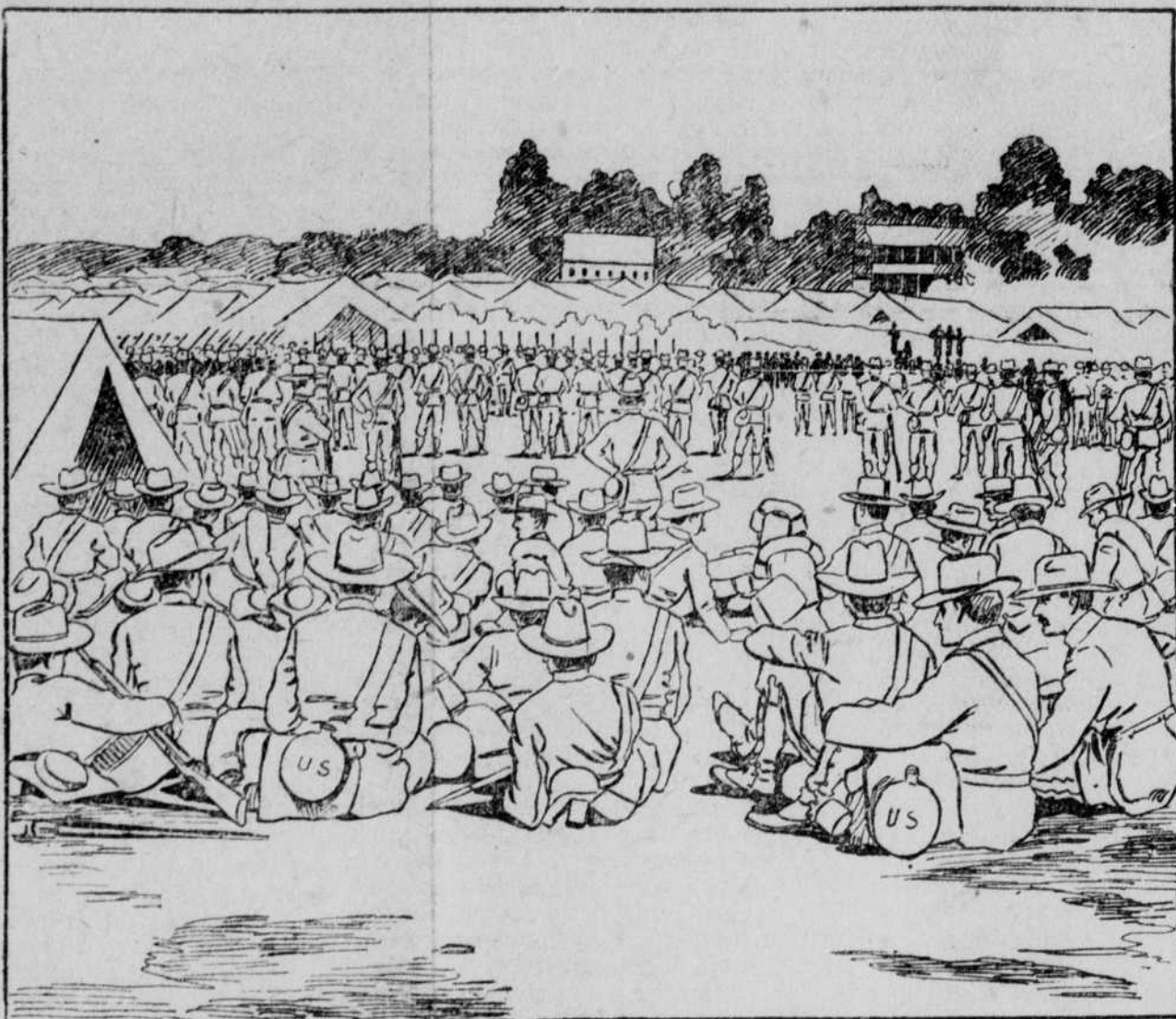
Die Geleiseabiegung liegt einen Fuß tiefer als der Asphalt-Peron, welcher 25,000 Passagiere gleichzeitig aufnehmen kann. Die Trittoforter der Wagen liegen in gleicher Höhe mit dem Peron. Zwischen den Geleisen liegt ein elektrischer Conductor oder dritte Schiene, bereit zum erwünschten Austausch von Dampf zum elektrischen Strom. Der Gedanke der Erbauer war, auf die bewegende Kraft der Zukunft Rücksicht zu nehmen, sei sie nun Dampf, comprimirt Luft, Electricität oder sonst etwas, doch deutet die dritte Schiene darauf hin, daß man in Eisenbahnreisen an die Electricität denkt. Inthatächlich wird die Kantastet-Küstenstraße der N. Y., N. H. & H.-Bahn bereits durch Electricität betrieben. Diese Gesellschaft hat auch in New Haven mehrere elektrische Maschinen stehen, und man glaubt, sie wird die ganze Linie mit dem dritten Geleise-Conductor-System versehen. Auf jeden Fall wird diese Station dafür eingerichtet sein, so bald diese Aenderung vorgenommen wird.

Ein doppelgeleisiger Tunnel, links vom Hauptgeleise, führt die Züge aus dem Erdgeschoss, welches nicht gänzlich unter dem Strahenniveau liegt. Eine gleiche Anzahl Stufen, wie sie zu den Vorstadtzügen hinunterführt, führt auch zu den Expresszügen hinauf. Mit derselben Steigung, wie die Vorstadtzüge zum Strahenniveau hinauffahren, mit gleichem Falle fahren die Expresszüge auch herab.

Da die Localzüge später oft auf den Geleisen der Expresszüge laufen, entstand ein äußerst complicirtes Weichen- und Signalsystem, welches gänzlich vom üblichen Bahnverkehr abweicht. Die Signale für ein- und auslaufende Züge werden von acht oder neun Signalbrücken aus gegeben. Zwei Thürme versehen die Verbindungsweichen. Die Weichen und Signale operiren mittelst comprimirt Luft, und werden durch elektrische Leitungen vom Thurm aus in Action gesetzt.

Es würde der menschlichen Maschine gänzlich unmöglich sein, in ihrem Kopfe eine solche Unmasse von Weichen, Signalen, Drähten und Geleisen zu

Neue Ankömmlinge in Chickamauga Park.

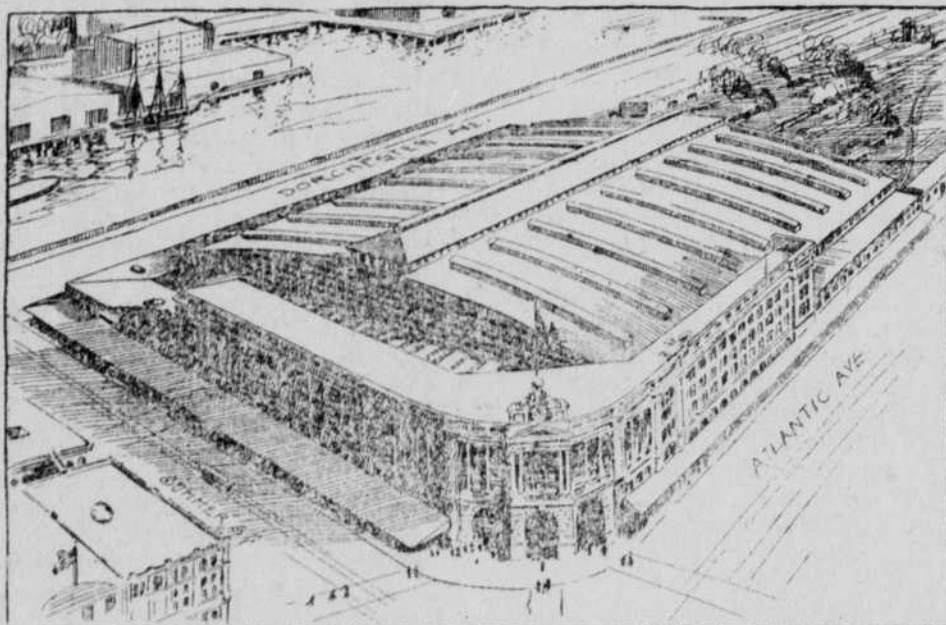


bewältigen. Die menschliche Maschine ist nur bis zu einem gewissen Grade vollkommen, besonders für den Bahndienst ist sie nicht mechanisch genug, um nicht von Wind und Wetter, Lärm, Krankheit und anderen Naturerscheinungen beeinflusst zu werden. Um Unfälle zu vermeiden, hat nun die Bahngesellschaft in jedem Thurm ein Miniaturmodell der Geleise angebracht, welches elektrisch mit dem Geleiseweg im Bahnhof verbunden ist, und welches in Verbindung mit demselben arbeitet. Dieses Modell steht direct vor jedem Weichensteller im Thurme. Der Mann kann keine Umstellung außerhalb vornehmen, welche sich nicht gleich im Miniaturmodell zeigen würde. Durch dieses System ist ein Eisenbahnunfall innerhalb des Bahnhofes fast ganz ausgeschlossen.

Als architectonisches Monument imponirt der Bostoner Bahnhof vor Allem durch seinen Umfang. Er ist so groß wie das Hauptgebäude irgend einer Ausstellung. Er bildet eine kleine Welt unter einem Dach von 10 Acres. Seine Einfahrtshalle ist sieben Mal größer als die der St. Pancras-Station, zweimal so groß wie die der London & Northen, sie ist so groß, daß man das große St. Louifer Depot in seine Mitte stellen könnte, und es bliebe noch an beiden Seiten ein gewaltiger Raum, um frische Luft zu schöpfen. Ein Rechengehe hat ausgerechnet, daß man 24 hervorragende Gebäude von Boston darunter stellen könnte, und es bliebe noch hinreichend Raum für Verkehrsstraßen dazwischen; unter diesen Gebäuden befinden sich die Post, die öffentliche Bibliothek, die Trinitykirche, mehrere große Hotels und die Janeuil-Martthalle.

Im Innern befinden sich ein Wartesaal, der durch zwei Stockwerke geht. Der Peron zwischen den Wartesälen und der Einfahrtshalle ist so hoch und so lang wie das Gebäude selbst, eine Tideloffice ist 92 Fuß lang. Ein Gepäckraum erstreckt sich soweit zu den Hauptgeleisen, daß seine perspectivischen Linien im Schnittpunct kaum zu erkennen sind. Eine Wagenauffahrt

Rüchen mehrerer großer Restaurants. Ein Dampfheizapparat speist die auslaufenden Wagen. Eine Anlage für comprimirt Luft prüft die Westinghouse-Bremsen der abgehenden Züge. Eine elektrische Anlage dient zur Beleuchtung des Riefengebäudes und zum Betrieb der unzähligen Personen- und Frachtaufzüge. Was nur immer der Verkehr verlangt, ist vorhanden, als



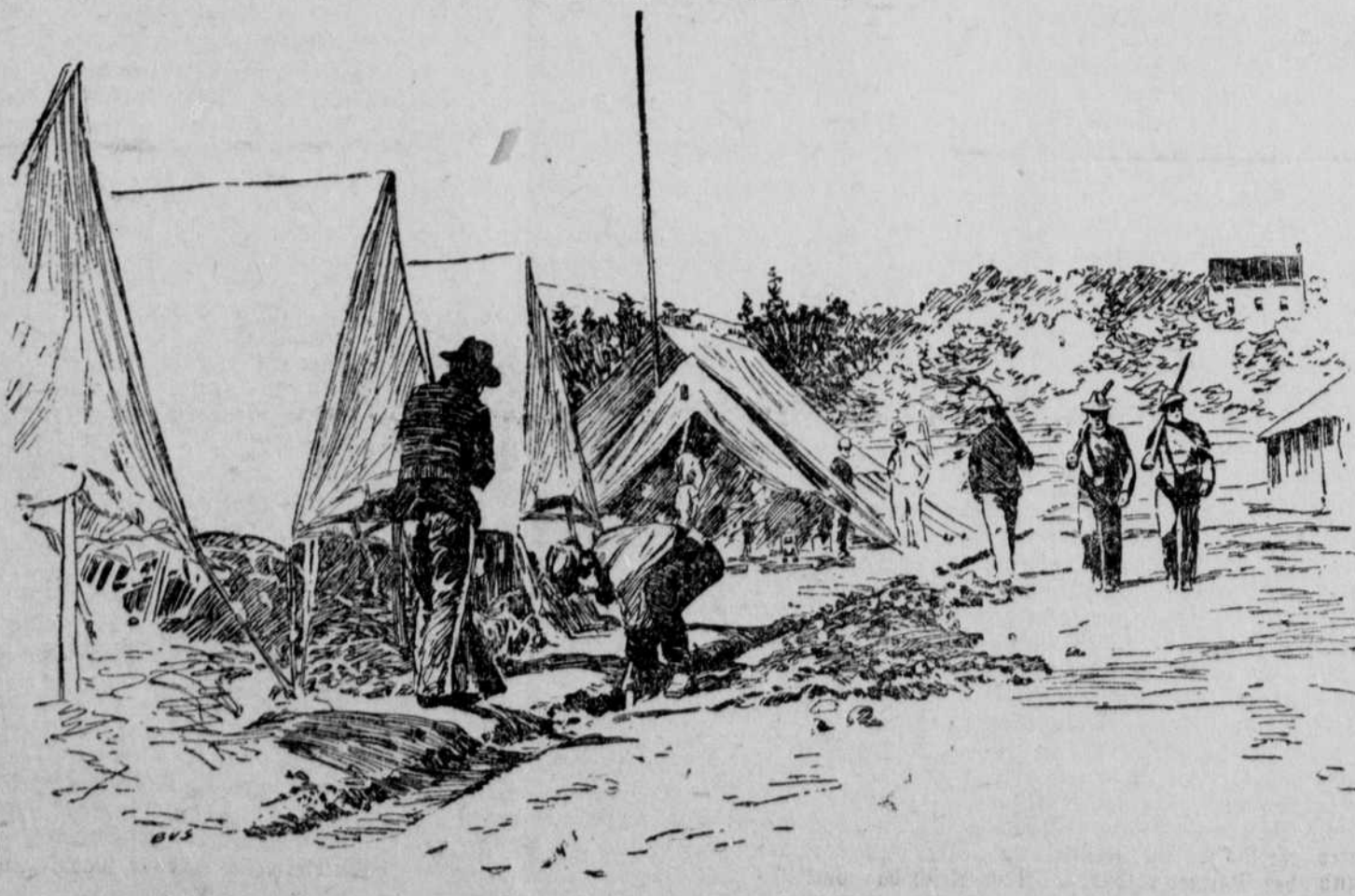
Der größte Bahnhof der Welt in Boston.

von ungeheurem Umfange erlaubt den Gefährten der Passagiere bis dicht an das Gebäude zu kommen. Ein Gang durch den Bahnhof wirkt fast verwirrend auf der menschlichen Geist.

Eine Eisanlage versteht die Kühlapparate der Wagen, ein Wasserfiltrirwerk giebt der ganzen Station klares, frisches Wasser. Ein riesiger Refrigirator conservirt die Waaren der

Wasszimmer, Barbiershops, Lunchrooms, Wartesäle, Rauchzimmer, Auswandererräume, Kutschzimmer, Zeitungs- und Sodawasserstände, Räume für Stiefelpuher, mit einem Worte Alles, was Comfort und Bequemlichkeit erbeischt. Man kann sagen, der Bostoner Bahnhof ist das größte Werk seiner Art, welches je erschaffen wurde.

Ein Insurgentenlager vor Santiago.



Amerika's erste Großthat zur See.

Die continentalen Zeitungen Europas, welche mit solcher Geringschätzung von unseren Leistungen zur See sprechen, sollten sich schließlich die kleine Mühe geben, etwas Geschichte zu studiren; es braucht ja nicht einmal amerikanische Geschichte zu sein, auch schon zur See hat unsere Flotte in europäischen Gewässern Großthaten verrichtet, die recht wohl denen von Nelson, Tromp und de Ruyter an die Seite gestellt werden dürfen.

Zuerst darf man nicht vergessen, daß diese Republik die einzige Seemacht gewesen ist, welche das meerbeherrschende England auch zur See wiederholt besiegte, und zwar bereits in ihrer frühesten Kindheit.

England hat nie einen stolzeren Seesieg erfahren, als den, welchen der Schotte Paul Jones im Dienste der kaum drei Jahre alten Republik in englischen Gewässern gegen eine übermächtige englische Flotte in der Nähe von Scarborough gewann.

Und wer hat denn den Seehandel der Welt von dem schmerzlichen Tribut befreit, welchen die stolzen Handelsvölker — England, Holland, Frankreich, Dänemark, Spanien, Genua und Venedig — seit den Tagen Barbarossa's (nicht des Kaisers, sondern des algerischen Piraten) an die Barbarenstaaten willig zahlten?

Diese junge Republik war es, die zuerst das stolze Wort aussprach: „Millionen für Verteidigungszwecke, aber keinen Cent als Tribut!“

Die Geschichte unseres Krieges gegen die Raubstaaten ist zwar wiederholt an dieser Stelle berichtet worden, sie ist aber immerhin interessant genug, sie noch einmal zu erwähnen.

Als diese Republik vor 117 Jahren ihre bescheidene Stellung unter den Nationen der Welt einnahm, mußte sie die Haltung der anderen als Vorbild nehmen. Americanische Handelschiffe wurden von den Raubstaaten an der nordafrikanischen Küste geplündert und ihre Besatzung zu Sklaven gemacht, ganz wie man mit anderen schifflosen Handelsfahrzeugen seit Jahrhunderten gethan hatte. Die größeren Völker, wie England, Frankreich und Holland, hatten Verträge mit den Deys und Paschas geschlossen, wonach sie bedeutende Tribute zahlten und ihr Handel deshalb weniger belästigt wurde. Präsident Washington schloß deshalb mit den Raubstaaten ebenfalls einen Vertrag, zahlte ihnen eine Million Dollars sofort und versprach einen jährlichen Tribut von \$20,000. Dieses Verhältniß dauerte etwa fünf Jahre. Wir müssen nebenbei bemerken, daß zwar die Staaten ihr Ende des Vertrages hielten, aber die Herren Seeräuber thaten wie die fröhlichen Hammerhämmer, die sie trotzdem was sie wollten; sie nahmen Schiffe weg, verkauften Matrosen in die Sklaverei u. s. w. Für Ausrüstung von Gefangenen galt trotz des Tributvertrages ein „unmildes“ Tarif. Ein Capitän kostete \$6000, ein Steuermann \$4000, ein Matrose \$1400. In einem einzigen Jahre mußte die Republik außer dem Tribut noch eine Million für Lösegeld zahlen.

Ein kleiner Vorfall schlug dem Feß den Boden aus. Der Dey von Algier hatte aus Furcht oder Liebe, wissen wir nicht, vom Congresse eine nagelneue Fregatte zum Geschenke erhalten. Kaum hatte der Dey von Tripolis dieses erfahren, so verlangte er ein ähnliches Geschenk und gab den Verstaaten sechs Monate Frist. In Washington wechselte damals gerade die Regierung und der thätigste Jefferson erklärte den Raubstaaten den Krieg.

Welche Heldenthaten unsere junge Flotte in jenem Kriege verrichtet hat, lesen wir in der Geschichte unserer Seehelden Richard Dale, Capt. Bainbridge, Com. Preble und Stephen Decatur. Die Fregatte „Philadelphie“ war vor dem Hafen von Tripolis gestrandet und mußte verlassen werden. Die Seeräuber machten sie flott und schleppten sie in den Hafen. Preble beauftragte den jungen Matrosen Decatur, die Fregatte zu gerettet. Dieser nahm mit mehreren Americanern eine Feluke weg, segelte in den Hafen, erstürmte die schwach besetzte Fregatte und setzte dieselbe in Brand.

Der Tribut wurde abgeschafft, aber einige Jahre später brauchten die Raubstaaten eine neue Züchtigung, denn Algier machte sich unsere Verdolung von 1812 zu Nutzen und beging neue Ausschreitungen gegen unseren Handel. Decatur wurde abgeschickt und zwang die Piraten, für immer Ruhe zu halten, ohne daß sie ferner noch einen Cent Tribut erhielten. Die europäischen Großmächte dagegen zahlten ihren Tribut noch ein halbes Menschenalter länger bis 1830. Interessant ist die Art und Weise, wie Decatur mit dem Dey von Algier umsprang. Er ließ ihn auf sein Flaggschiff kommen und dictirte ihm den Frieden. Welche Demüthigung für den Nachkommen des Propheten, dessen Vorfahren seit Jahrhunderten die Gauris mit der größten Willkür behandelt hatten! Der Dey verwarf wenigstens den Schein eines Tributes zu retten und meinte, man könne ihm ja jährlich eine Quantität Pulver schicken. „Wenn ich Dir künftig Pulver schicke“ — sprach der stolze Americaner — „dann sind auch Vorkugeln dabei und Du erhältst sie nur aus den Mündungen meiner Kanonen.“ So wurden die gefürchteten Raubstaaten klein kriegt.