

Sonntags-Blatt

Beilage des „Anzeiger und Herold“.

J. P. Windolph, Herausgeber.

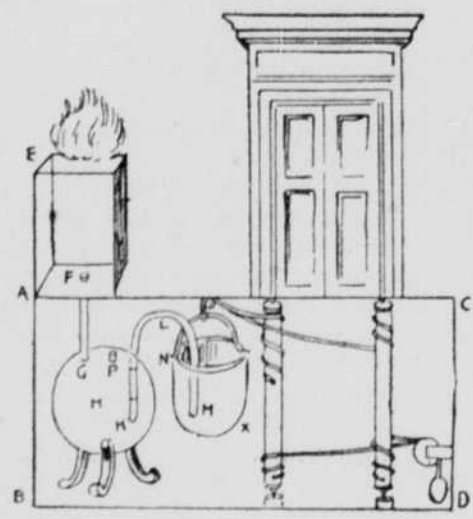
Grand Island, Nebr., den 7. April 1899.

Jahrgang 19. No. 31.

Die ältesten Automaten.

Schon gegen Ausgang des vorigen Jahrhunderts richtete sich das Bestreben geschickter Mechaniker auf die Construction kunstvoller Automaten...

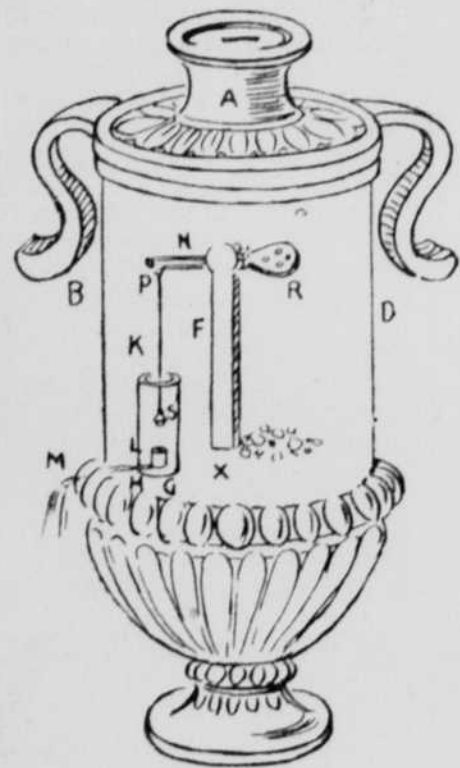
Röhre H tritt; durch den entstehenden Ueberdruck wird nun Wasser durch das getrimmte Rohr KLM...



Automat zum Selbstschluß der Thüre.

Wir bringen hier eine getreue Abbildung des Apparates. Die von Hero dazu gelieferte Beschreibung lautet in deutscher Sprache wörtlich: „In Gefäße, das sind Opfervasen, wird man fünf Drachmen, worauf Wasser zum Ansprechen herausfließt.“

leichter werdende Gefäß erlangt nun das rechts unten sichtbare Gewicht das Uebergewicht; auch dieses hängt an einer Kette, die über eine Rolle führt...



Tempel-Automat zur Händewaschung.

te A fallen, den Hebel D B herabdrücken und neigen, den Deckel der Büchse aber emporheben, so daß das Wasser fließen kann.

Werkwürdig ist der Umstand, daß dieser Automat so vollständig in Vergessenheit geraten konnte, obwohl er doch in höchst geistvoller Weise erfunden und mit außerordentlich einfachen Mitteln auszuführen war.

Die zweite Abbildung ist ebenfalls ein zweitausend Jahre alter Automat von Hero. Der Mechaniker hatte eine sinnvolle Vorrichtung erfunden, damit die Thüren des Tempels sich dem hineinkommenden Priester von selbst öffneten und sich später wieder von selbst schließen.

Leider ist diese von dem großen Hero so genial erdachte Einrichtung von den ägyptischen Priestern zum allgemeinsten Volksbetrug mißbraucht worden.

Wenn das Feuer auf dem Altare entzündet war, so öffneten sich die Thüren; der Gott selbst, hieß es, öffnete sie mit unsichtbarer Hand, damit der Priester zu seinem dem Gotte angenehmen Werke schreiten könne.

So haben schon vor 2000 Jahren die Arbeiter der größten Geistesheroen zuweilen selbstthätigen Betrüger genußt, die, auf die Thorheit und Gutmüthigkeit der Menge bauend, Wunder vorzauberten, die mit einfachen natürlichen Mitteln ins Werk gesetzt wurden.

Der Untergang der Erde.

Von Dr. Ludwig Kersch.

Am 13. November gelangt die Erde in die Bahn des Biela'schen Kometen. Dieser himmlische Baaq soll uns eigentlich alle 13 Jahre einen Besuch abtrotten.

Der bezeichnete Komet ist, wie die meisten feinsten, so lustig, daß sein Zusammenstoßen mit der Erde nichts Anderes zur Folge haben wird als das Auftreten zahlreicher Stern-

schuppen. Weit eher wird dadurch dem Kometen ein Ende bereitet werden, als unserm Wohnhitz, wie dies manche Leute prophezeien. Aber von anderer Seite kann das einzig bestehende Schauspiel eines Erdunterganges inscenirt werden.

Camille Flammarion hat diesen Fall schon vorausgesehen und in seinem Buche „Das Ende der Welt“ verarbeitet.

An 500 Jahren, also im 25. Jahrhundert, erscheint nach dem berühmten französischen Astronomen ein riesiger Komet am Horizont, der sich mit fabelhafter Schnelligkeit unserer Erde nähert und sie tödtlich zu treffen droht.

Der Präsident der Geologischen Gesellschaft vertritt die Ansicht, daß uns ein nasser Tod bereitet werde. Regen, Frost, Schnee, Wind, Flüsse und Ströme tragen beständig dazu bei, unsere Wohnplätze umzugestalten.

Das gerade Gegenteil davon, das Verfliegen des Wassers und der Tod durch Austrocknung, soll nach dem General-Secretair der meteorologischen Akademie unserer Erde bereitet werden.

trodene Todesurtheil unserer Erde in ungefähr zehn Millionen Jahren vollziehen.

Nicht die stetige Abnahme des Wassers, sondern die damit verbundenen klimatologischen Erscheinungen werden das Ende der Dinge verursachen, so führt ein Dritter aus. Die Luft besteht aus 79 Theilen Stickstoff und 20 Theilen Sauerstoff.

Die Sonne wird nach einer anderen Anschauung unser Ende herbeiführen. Alles wird durch die Strahlen des Tagesgestirnes belebt. Sie verwandeln das Wasser der Meere und Ströme in Dampf, bilden die Wolken, erzeugen die Winde und lassen die Gewächse sprießen.

In jedem Falle haben wir noch mehrere Millionen Jahre Zeit, um uns auf das nasse oder trodene, auf das kalte oder sonnenlose Ende vorzubereiten.

Der Ergograph.

Der von dem italienischen Professor A. Mosso erfundene Ergograph ist ein Apparat, um zu prüfen, welche Nerventätigkeit in einem Schüler aufgetrieben ist. Dieser Tage wurden in der Mcott School in Chicago an den Schülern unter Leitung von Professor Frederick W. Smedley und Principal B. W. Campbell Messungen damit vorgenommen.



macht, daß nur die Finger bewegt werden können. Der eine Endtheil des Ergographen besteht aus einer Drahtschlinge. In diese legt der Schüler den zweiten Finger, und versucht denselben, nach dem Takte eines Metronoms hin und her zu bewegen.

Diese Prüfungen, so hofft man, werden genauer und schneller über den Zustand der Schüler, hauptsächlich in Bezug auf Ermüdung und Ueberanstrengung Aufklärung geben, als sie der Lehrer während seiner Thätigkeit anwenden kann.

Indianer-Kessel.

Der Reisende, der den Lake George, einen der schönsten Theile Amerikas, besucht, sieht an verschiedenen Punkten in den Felsen sonderbare Löcher von mehr als einem Fuß Durchmesser.

Natürlich hält diese Version der wissenschaftlichen Forschung nicht stand. Diese Löcher stammen aus der etwa 50,000 Jahre zurückliegenden Periode, in welcher der ganze Norden Amerikas

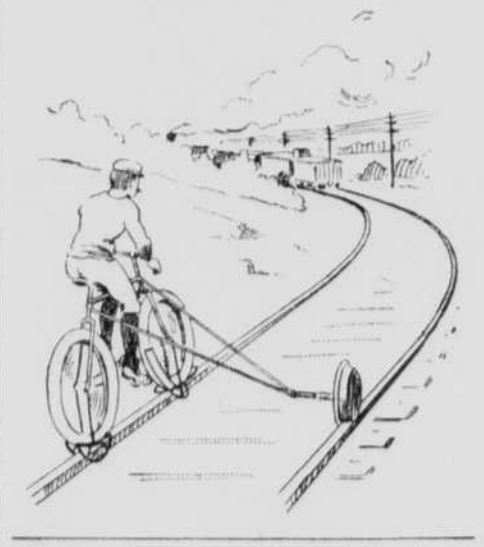


von Gletschern bedeckt war, und sind sogenannte Gletschermühlen. Man findet oft auch noch die ebenfalls ganz glatt abgeriebenen Mahlsteine darin. Bei Lake George sind 22 solcher Mühlen bis zu 14 Fuß Tiefe, auf einer Fläche von 14 Acre, bei Cahoon ebenfalls im Staate New York fand man 1866 eine Gletschermühle von 30 Fuß Durchmesser und ca. 50 Fuß Tiefe.

Das Eisenbahn-Fahrrad.

Auf eine wirklich practische Idee, deren Tragweite heute noch nicht zu übersehen ist, ist vor Kurzem der Erfindungsgeist eines praktischen Amerikaners gelangt worden. Er contruirte ein Fahrrad, mittels dessen ein Radler im Stande ist, auf dem Schienengeleise der Eisenbahn zu fahren und zwar mit einer Geschwindigkeit, die zu der Zeit bestehenden Rad-Records beträchtlich in den Schatten zu stellen geeignet ist.

Das „Railway-Cycle“ oder Eisenbahnfahrrad besteht in seinen Haupt-



theilen aus einem Zweirad von ter heute gebräuchlicher Art der „Pneumatics“, ist aber außerdem durch eine aus drei Theilen bestehende Sondermontirung zu einem Eisenbahnfahrrad umgestaltet. Der erste Theil dieser Montirung ist am unteren Ende des Vorderrades angebracht und verbindet, daß dieses Rad während der Fahrt über die Schiene abgleitet. Auch der zweite Montirungstheil erfüllt diesen Zweck und zwar an dem Hinterrad. Als dritter Haupttheil ist dem Fahrrad durch eine gabelartige Verbindung ein drittes Rad in der Spurweite des Bahngeleises angefügt und zwar besitzt dieses Rad in seinem Radius die Form eines gewöhnlichen Wagonrades, ist aber erheblich leichter und kleiner als dieses. Durch dieses dritte Rad ist die Balance hergestellt und der Radfahrer ist auf diese

Weise in den Stand gesetzt, mit derselben Bequemlichkeit und Sicherheit auf diesem Rade zu fahren wie auf dem sog. „Dreitrad“. Der Radfahrer hat nur darauf zu achten, möglichst hübsch sachte hinter einem Bahnzuge zu radeln, um so der Möglichkeit vorbeugender, unvorsichtiger Manöver mit einem „Eis-, Bliz- oder Expreszug“ zu colidiren. Auf den einfamen, unermesslichen Bahntreden der americanischen Pacific-Bahn bietet sich den „Eisenbahn-Radfahrern“ Gelegenheit, die Schienenstränge zu benutzen, zudem im Eisenbahn-Reglement der Vereinigten Staaten zur Zeit keine Bestimmung vorhanden ist, die die Benutzung der Schienengeleise durch „Railway Cycle's“ fricte verbietet.

Ein Schilling pro Tag.

(Der Ausgediente.)

Von Rudyard Kipling.

Ich heiße O'Kell, und ich höre die Rebellen von Bier bis Barrell, von Leeds bis Lahore, in Hongkong und Peshawar, Ludnow und Gtawah, Was weih ich, in Johore und noch tausenden „pore“.

Chor: Schilling pro Tag! Schilling pro Tag! Schilling pro Tag! (Stützlich wer's hat — einen Schilling pro Tag!)

Oh! Es macht mich halb toll, wenn ich's sagen Euch soll, Wie der Kriegesruf erkohlt von den Ghazis einmal, Wie wir ritten und stritten, und was wir auch litten, Oh wir lebten, ob starben, war den Herren egal, Doch, was nützt's alle Weiern? Mein Weib, das geht scheuen, Und ich darf nicht feiern — als Dienstmann, drum lauß' ich, Habt Ihr Nichts zu begehren? Seit frühem Morgen, In Hunger und Sorgen und Frieren wart' drauf ich.

Chor: Gebt ihm den Brief, Soak geh's mit ihm schief, Trum' alter Wachmeister rennt mit dem Brief! Denkt doch an ihn, Wir holz er ein's sehen, Denkt, was er jeht ist, und God save the Queen!

Die größte Eisenbahn in den Ver. Staaten.

Der jüngste Jahresbericht der Pennsylvania-Bahn-Gesellschaft legt wieder Zeugnis von der colossalen Entwicke lung dieses Unternehmens ab, welches über 80,000 Angestellte zählt und mehr als ein Zehntel der Gesamtumsätze der americanischen Bahnen auf sein Konto schreiben kann. Von dem wirtschaftlichen Aufschwunge des letzten Jahres, der sich in den Einnahmen unserer meisten Bahnen zeigte, hat auch die Pennsylvania-Bahn ihr Theil gehabt. Ihre Bruttoeinnahmen erreichten die riesige Ziffer von \$132,869,470.02; ihre Betriebskosten betragen \$92,909,329.26, der Nettobetrieb dient also \$39,960,140.76, eine Zunahme von \$676,914.19 gegen 1897. Befördert wurden 173,791,239 Tonnen Fracht und 71,202,695 Passagiere, gegen das Vorjahr eine Zunahme von 14,275,289 Tonnen Fracht und 2,353,998 Passagieren. Nach Abzug aller ordentlichen und außerordentlichen Ausgaben, worunter die Legung von vierfachen Geleisen auf vielen Linien und der Bau der neuen Station in Jersey City seine geringe Rolle spielen, und der fünfprocentigen Dividende ist noch ein unvertheilter Ueberfluß von \$2,642,852.94 geblieben, jedoch schließlich für das Gewinn- und Verlustkonto eine Bilanz von \$22,445,996.62 herausgerechnet wird.

Besonders hervorzuheben ist, daß es der Gesellschaft trotz Verringerung der Tonnenfracht per Meile auf 4.99 Mills gelungen ist, die Selbstfrachtkosten durch Verwendung größerer Locomotiven dort herabzubringen, daß der Reingewinn der gleiche geblieben ist. In dieser Richtung liegt die Möglichkeit einer noch weiter gehenden Verringerung der Frachtkosten, welche für die Concurrenz unserer Produkte mit den ausländischen von einschneidender Bedeutung ist.

Die Beiträge zum Unterstützungsfond für Angestellte haben letztes Jahr \$566,231 betragen, die Ausgaben an Sterbegeldern \$253,276, an Krankengeldern \$370,940, 1400 neue Mitglieder sind dem Fond beigetreten. Eine nicht minder erfreuliche Steigerung haben die Einlagen des Sparfonds für die Angestellten des Unternehmens erfahren. Die Zahl der Einleger hat sich von 578 auf 5845 gehoben, die Einlagen beliefen sich auf über \$600,000, wodurch der gesammte Fond auf über \$2,800,000 erhöht wurde.

Mit Bedauern verzeichnet das Directorium die Thatfache, daß die „Joint Traffic Association“ sich infolge der unglücklichen Entscheidung des obersten Bundesgerichts hat auflösen müssen. Der Bericht weist auf das große Interesse hin, das die Bahnen des Landes an einer einheitlichen und stetigen Festhaltung des Tarifs haben, für welche die Association Vorfrage treffen sollte, und drückt die Hoffnung aus, daß auf dem Wege der Selbstebung Abhilfe geschaffen werden wird.