

Hrsg. Ullrich Junker

**Elektrische Bahnprojekte
im Riesengebirge
[1884]**

**© im Januar 2021
Ullrich Junker
Mörikestr. 16
D 88285 Bodnegg**

Warmbrunner Nachrichten.

Intelligenzblatt für das Riesengebirge.

Dieses Blatt erscheint Mittwoh und Sonnabend früh und kostet vierteljährlich: in Warmbrunn frei ins Haus 80 Pf., durch alle Postanstalten 90 Pf., mit Abtrag durch den Briefträger 1,15 Mk. — Inserate werden die künftige Zeitzeile oder deren Raum mit 10 Pf. berechnet. Bei Wiederholungen Rabatt.

Ausgabestellen und Annahme von Abonnements und Inseraten für **Sirischberg**: Springer'sche Buchhandlung, Schulstraße; **Sunnerdorf**: Wils. Tschirner; **Hermendorf u. K.**: M. Runze; **Schreibersbau**: Otto Reichelt; **Gierdorf**: Herm. Feinzel.

Elektrische Bahnprojekte im Riesengebirge.

Warmbrunn, 15. November.

Nochmals elektrische Bahnprojekte.

Diesmal wird sogar der „Schles. Volkszeitung“ vom Kynast her geschrieben: „Wie wir erfahren haben, beabsichtigen die Herren Thiel und Westphal (den Namen nach zwei Deutsche) in Berlin den Bau von zwei elektrischen Bahnen im Gebirge, und zwar soll die eine von der Reichsgräfllich Schaffgotsch'schen Glasfabrik Josephinenhütte nach dem Zackelfall, die andre dagegen von Schmiedeberg über Krummhübel nach der Schneekoppe führen. Falls der Herr Reichsgraf Schaffgotsch die Genehmigung (?) erteilt, soll der Bau schon im nächsten Frühjahr in Angriff genommen werden.“ (Ganz die nämliche Geschichte wie zu Anfang der vorjährigen Wintersaison – bloß Zackelfall statt Kynast. –) Sollten die Herren diesmal wirklich das perpetuum mobile gefunden haben? Schon vor 10 Jahren schrieb der aus dem Gebiet der Elektrizität als Autorität geltende Prof. Dr. Carl in München am Schluß einer Abhandlung über elektrische Motoren und der Anwendung von elektrischen Kraftmaschinen zu praktischen Zwecken folgenden historischen Rückblick auf diese elektrische Theorie:

„Nachdem sich das Fieber, elektrische Kraftmaschinen zum Ersatz der Dampfmaschinen herzustellen in Deutschland, wo es zuerst ausgetreten war, durch Einsicht in die innere Unmöglichkeit der Sache gelegt hatte, trat es auch in Frankreich epidemisch aus, welches diesmal im theoretischen Verständnis der Erscheinungen des elektrischen Stroms ein Vierteljahrhundert hinter Deutschland nachhinkte, und später ward die Welt nochmals in Ausregung versetzt durch den Amerikaner Page, welcher mit amerikanischer Dreistigkeit das Problem endlich vollständig gelöst zu haben behauptete und mit einer Lokomotive von vier Pferdekräften die Bahnen befahren haben wollte. Seine in der Zusammensetzung allerdings neue Maschine (man kann dieselbe nach Tafel „Elektrische Kraftmaschine“ in dem bekannten Meyerschen Lexikon Nr. 4 construiren) benutzt die Zugkraft, welche eine hohle Drahtrolle aus einem cylindrischen Eisenstab ausübt, welcher sich außerhalb der Rolle, aber in ihrer Verlängerung befindet.“

Prof. Carl kommt aber nach genauester Zergliederung und Prüfung des Page'schen Modells zu dem Schluß, „daß, so sinnreich auch die Einrichtung des gedachten Modells sein mag, doch sein höherer Nutzeffekt erzielt werden kann, als mit anderen Apparaten“. Vom einfach praktischen Gesichtspunkte aus halten wir unsrerseits die fraglichen Projekte für zwecklos; denn zweifellos haben die beiden genannten Herren nur die Erbschaft eines dem Page'schen ähnlichen Modells angetreten und wollen nun „unser Riesengebirge“ mit ihren amerikanischen Studien bezüglich der elektrischen Theorie in Erstaunen setzen. Zwecklos erscheint uns ferner das Projekt, weil dasselbe, nicht nur die sorgfältigsten Vorstudien hinsichtlich der atmosphärischen Elektrizitätsverhältnisse unsres Gebirgszuges und deren Hindernisse voraussetzt, sondern auch dadurch, daß der Territorial-Besitzer mit Rücksicht hieraus durch die Concessionsertheilung eine bedeutende Verantwortlichkeit hinsichtlich späterer verunglückter Befahrungsversuche auf sich nehmen müßte. Rechnet man hierzu die unentgeltliche Hergabe des Terrains seitens des Territorialherrn so wie die, durch Wind und Wetter häufig gehinderte Benutzung, so dürfte wohl kein Zweifel über den außerordentlich geringen praktischen Nutzen mehr

bestehen. – Und welchen Fortschritt sollte das Ganze für unser Gebirge überhaupt haben? – sollten dessen Reize durch das fragliche, an sich schon lebensgefährliche Vehikel etwa gewinnen? Sollen unsre Gebirgstouristen etwa zu diesen Gauklerkünsten auch ihr Theil, verleitet durch die heutige Neuerungssüchtelei, beisteuern? – Wem unser imposantes Hochgebirge erst dadurch besuchenswerth erscheint, daß er solche excentrische Versuche vorfindet, wer umgeben von einer so lieblichen Bergnatur, wie sie unser Riesengebirge aus Schritt und Tritt gewährt, außer dem Naturgenuß noch waghalsige Fahrten, ja zum Theil sogar provocirte elementare Unglücksfälle nöthig hat, um ersteres dann erst anmuthig zu finden, dem scheint der Sinn für die einfachen wahren Schönheiten der Natur noch nicht aufgegangen zu sein!