

Gummersbacher Zeitung

Die Zeitung kostet
vierteljährlich, am Postjahre abgeholt
RM. 1,70; durch die Briefträger ins Haus
gebracht RM. 2,17; durch unsere Boten RM. 2.
Grsfeld ist täglich
mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage.
Verantwortlicher Redakteur:
Carl Zuylen in Summerrösch.

Amtliches
Kreisblatt für den Kreis Gummersbach.

Siebenundsechzigster Jahrgang.

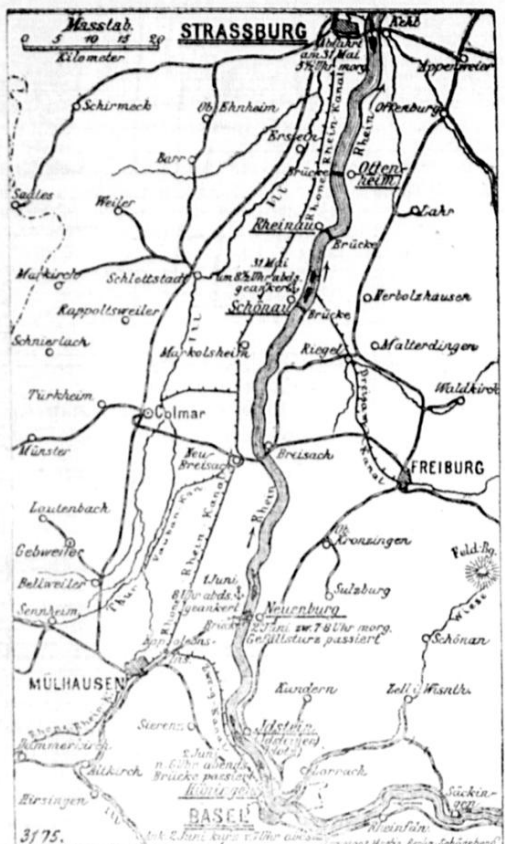
Verbreitetes Tageblatt in dem industriereichen oberbergischen und hamburgischen Bezirk.

Mr. 148.

Montag, den 27. Juni

1904.

Der erste Schiffsfahrtsversuch auf dem Oberrhein.



Ein bemerkenswerter Ereignis ist in der Meinschichtfahrt erfolgt worden; denn die Keeschere-Sirma 24 ist infolge eines in Hufort bei den Versuch unternommen und durchgeführten einer Zerschlagung von Hufort nach Hufel zu bringen. Es wird über dieses in der Geschichte der Meinschichtfahrt wichtige Ereignis folgendes berichtet: 9 Tage vor der Zerschlagung unterwies, in dieser Zeit wurden 614 km zurückgelegt. Dienstagmorgens 5 1/2 Uhr wurde der Kessel Strohberg verlassen, um jenseits der hohen, kühnen Stromfurchen im unbekannten Gabelwald Fußfährten der Schwanz zu verfolgen. Obwohl keine geringe Mühsal, so war es doch ein sehr angenehmes und leichtes, die Kessel zu verlassen. Die Bahnen der Schiffe sind von Tannen und Kiefernen, hatte die Fahrt um mehr als vier Stunden verzögert. Bei heftigen Gewitter und Sturm wurde abends 8 Uhr innerhalb der Schiffebrücke von Schöner Hufel geordnet. Der folgende Tag brachte ein weit günstigeres Ergebnis. Es wurden etwa 28 Kilometer zurückgelegt. Immer näher schloßen sich Schwarzwald und Vogelau aneinander und umrahmten in weitem Bogen die mächtigen Strom begrenzenden Kapellen und Weiden. Die Fahrt wurde durch die Kessel und die Kessel, die viele Stunden vor mehr als einem Monat noch eine meiste Anziehung nachgewiesen. Endlich, gegen 8 Uhr abends, kamen die Borden von Rosenberg in Sicht. Drei Kilometer unterhalb wurden die Schiffe verladen. Am folgenden Tage, 2. Juni, morgens früh

amiden 7 und 8 Uhr, erfolgte die schwere Arbeit, nämlich die Überwindung des Gefäßsystems bei der Neuenburger Eisenbahnbrücke. Dort flogen die Gluten mit einer Überdrehgeschwindigkeit von annähernd 5 Metern über eine Entfernung von etwa 50 Metern vorüber. Die Überwindung dieses großen Hindernisses gelang jedoch auch, und von nun an glückte die Weiterreise einer belaudeten Zigarette auf dem Wasser. Immer näher rückten die Zuruhenden; etwa 4 Uhr abends wurde der Zolteierkessel passiert, und in weiter Ferne grüßte die turmbelagte stolze Stadt am Rhein. Basel, den fähigen modernen Argentinien entgegen. Zahlreiches Volk aus den drei Kändern hatte sich an den Ufern eingeklinkt und begrüßte die noch im gleichen Gasse. Nach 6 Uhr wurde die Sünninger Schiffsbrücke passiert und farg vor 7 Uhr wurde das Engadinerthal erreicht. Die Gassesteil in Basel erreichte, wurde die Fahrt fortgesetzt, auf der Bergfahrt betrug etwa 3,3 Kilometer in der Stunde; eine ansehnliche Leistung für einen Doppelschraubendampfer, von nur 350 angelegten Pferdestärken mit einer Antriebskraft von der inneren ansehnlichen Kabung von 300 Tonnen Kohlenstoff.

Wir bringen, ohne diese Fahrt beiseite lassen unseren Lesern eine Überdrehstärke des ganzen Überlaufes des Rheintrommes, auf welcher die Gattungen, die der Schließung innegehalten hat, besonders aufzufallen sind.

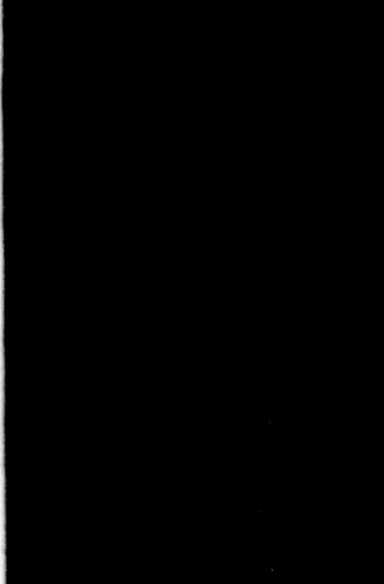
Über ein neues Verkehrsmittel am Rhein
berichtet die „Ain. Ztg.“ aus Monheim. Der 31. März war für den kleinen, bisher völlig abseits des Verkehrs in stiller Abgeschlossenheit am Rhein im Regensbezirg Tülsdorf (Kreis Solingen) gelegenen Ort Monheim insofern von großer Bedeutung, als einen markanten Wendepunkt in seiner Entwicklung darstellte. Auf der Energie ließen unzufriedene Bürger weiters Kräfte und der Eiferwilligkeit eines einzigen Gemeinderats hat die etwa 2000 Einwohner zählende Gemeinde auf ihre Kosten auf der 4½ Kilometer langen eigenen, gut beschatteten Straße, die den Ort Monheim mit der Wohnstation Langenfeld an der Köln-Tülsdorf-Strassenbahnlinie verbindet, die erste geleistete elektrische Bahn Monheim-Langenfeld nach dem System Siemens durch den Ingenieur-Ing. H. Stromann in Köln errichten lassen. Es ist eine erste geleistete Bahn, die gleichzeitig den Verkehr von Waren und Güternverkehre, die zu dem Verkehr von „Kraftwagen mit überstrichter Strompflanzung“, wie eine beherrschte Verfügung des Betriebsrat bezeichnet, entbehrt dadurch, daß direkt auf der Straße, also nicht auf Schienen, verkehrende leuchtende Fahrzeuge durch Elektromotoren angetrieben werden, denen Betriebsstrom dauernd aus zwei längs der Straße gespannten Leitungen zugeführt wird. Da Wohnheimen der Bagen an die Benutzung des Weges auf den die elektrische Leitung gezogen worden ist, bietet die Anstaltlichkeit mit elektrischen Straßenbahnen für die Anlagen zu der charakteristischen Beziehung „geleistete Bahnen“, deren Betrieb ähnlich ist wie der der elektrischen Seilbahnen. In Preußen hat man eine solche, ausschließlich dem Güterverkehr dienende geleistete elektrische Bahn seit einiger Zeit in Grevenbrin in Westfalen in Betrieb, die aber nun auch den Personenverkehr aufgenommen hat, während die erste geleistete

(Eidfrische) Personenbahn Teutlandslands im Bahnhof (Zahden) bereits seit einigen Jahren läuft. Die geleisteten Bahnen sind also als ein Verkehrsmittel zu betrachten, das ein Zweifelhutiges zwischen dem von Eisen gezogenen Fuhrwerk und der Straßen- oder Kleinbahn bildet; sie sind ein Verkehrs- und Verkehrsmittel, das sich vornehmlich dem Verkehr in schwach angebauten Gegenden oder in solchen, die abseits des Verkehrs liegen, dienlicher erweist und anderseits bezweckt, es kleinen entwicklungsunfähigen Gemeinden zu ermöglichen, ihre landwirtschaftlichen oder industriellen Bedürfnisse möglichst billig einem im übrigen schon dem Netz von Groß- und Kleinbahnen angeschlossenem Gebiet zu zuführen. Die elektrische Bahn Nienheim-Vangelaged soll neben der Personen- und Güterbeförderung vornehmlich der Arbeiterbeförderung von und zu den Fabriken und sonstigen industriellen Anlagen dienen. Sie befindet sich zur Zeit im Verbaue und wird ihren Zweck erfüllen in dem Betriebe der Kanndischloß, es soll aber für Kleinverleerlicher sehr vorhanden, so daß die kleinen Leute auch viel Arbeitsgelegenheit in den Fabriken von Vangelaged, Bernatt und Ungaged finden. Die Industrie im Orte ist durch eine große Holzgießerei, Stettenfabrik, Bierbrauerei und Brenner vertreten, von denen durch die Holzgießerei fabrik allein 900 Bagg Holzgießerei, von den übrigen Fabriken etwa 100 Bagg Holz, 250 Arbeiter uhm. fischen

ortsfestverbreitete, von 65 mm Durchmesser, die an einzelnen Auslegern von 3,5 Meter Ausladung aufgehängt sind, die von mehreren Kappenabstrahlen gespeist werden. Viele Male tragen gleichzeitig die Hochspannungsleitungen für die Beleuchtungen des Straßenscheinwerfers. Die Stromleitung zum und vom Wagen wird durch eine doppelpolige Leitungsanordnung geführt, die ungefähr über Strahnenmittel gezogen ist. Der Betriebsstrom wird den mit je einem Elektromotor von 25 bis 40 PS. ausgerüsteten Wagen mittels zweier auf den Dach aufsteigend drehbar aufgehängter Kontaktrollen und Schleifdrähte zugeführt, welche dem Fahrgang ein Ausweichen von 3 bis 3½ Meter gestatten. Die geschlossenen elektrischen Bahnen haben ebenfalls nur eine Kontaktbahn, die zweite Stange des geschlossenen elektrischen Wagens dient zur Mitführung des Stromes, der bei der Abgabe der Energie durch die Schleifdrähte in die Bahnen des Stromabnehmers einfließt. Die auf der Straße verlaufende Stromleitung ist durch eine fest mit üblicher Kontaktrolle zu verriegelnde Schleifbahn einseitig geschützt werden. Die Fahrzeuge der geschlossenen Bahn können so die fahrbahnseitigen Vorschriften in Bezug auf Ausweichen und Überholen ohne weiteres erfüllen, auch aneinander an vorbeifahren, wobei der ohne Weichen durchgeführte Leitungsanordnung bewegen, indem ein Wagen unter der Leitung stehen bleibt und seinen Stromabnehmer abzieht, bis der ihm entgegenkommende Wagen vorbeigefahren ist, wobei den Fahrzeugen eine sehr leichte Verfahrbarkeit zufließen kommt. Auf der Straße befindet sich ein Personen Omnibus, dessen Unterstell etwas höher als das der gewöhnlichen Straßenbahnwagen ist, der aber in der Ausführung ebenfalls auf die gleiche Weise, nur daß der Fahrer während an der Kontrolle und der Bremse steht und noch die Verfahrbarkeit aufweist; außerdem einen Personen-Anhängewagen von gleicher Größe und Ausföhrung. Gelenkt wird nur die Vorderachse, nur auch die Motor eingebracht ist; die nicht angetriebene

Der Interdiktort hat nur den leicht gebauten Waggonwagen, der eine sehr leichte Federung aufweist, die ein sehr sanftes Fahren auch auf unebener Straße gewährleistet. Den Güterverkehr, der die Industrie-Erzeugnisse Weinsteins und Produkte der Landwirtschaf befördern soll, dient eine elektrische Güterlokomotive, bestimmt zum Ziehen von 2 bis 3 Spezialgüteranhängungen, von besonderer Robustiz, angetrieben von zwei je 25 bis 40 PS Elektromotoren und mit den notwendigen Vent., Brems- und Beleuchtungsborrichtungen ausgestattet. Hier dieser Spezial-Güteranhängungen haben 100 Zentner Laßfähigkeit. Die Wagen sind zum Durchfahren eingerichtet; damit aber bei aufgewandten Strahlen das Durchfahren nicht schädlich wirkt, können die Wagen derart aneinandergeköpelt werden, daß die Waggonflur des einen Wagens neben der des Vorderwagens verläuft, so daß die vom ganzen Zuge hinterlassene Waggonflur immer das Wechrfahr einer Radbreite beträgt. Der Personenerverkehr bewegt sich mit einer Geschwindigkeit von 13 bis 15 Kilometer die Stunde, die Straße von Weinheim bis zum Staatsbahnhof in Karlsruhe hat eine Länge von 18 Kilometern und kostet, die Fahrt kostet 25 s.; Arbeiter und Schüler werden auf Fahrkarten zu den billigen Tarifen der Staatsbahn befördert. Für den Güterverkehr genügen als Geschwindigkeit 6 km. 7 Kilometer die Stunde, zum Betriebe der Bahn liefert das Vergütigte Kraftnetzstrom in Solingen den erforderlichen Gleichstrom von 600 Volt Spannung; derselbe wird in der Unterstation Verdichtung umgeformt. Die von der Gemeinde Weinheim betriebene Anlage gibt den als Großabnehmer bezogenen Strom für Licht- und Kraftzwecke auch an die Gemeinde-Einspeisungen ab.

Aus Anlaß der Einweihung prangte ganz Weinheim in festlichem Schmuck. Morgens verammelten sich die auswärtigen Festgäste am Staatsbahnhof in Langenfeld. U. a. hatten sich eingeladen der Landrat des Landkreises Solingen Dr. Lucas, der frühere Eisenbahndirektionspräsident a. D. Geh. Oberbaudirektor der Elberfelder Direktion, ein warmer Förderer der geleisteten Bahn, die Bürgermeister der Orte des Kreises, die Vertreter des Bergischen Kreisparlamentes, der Verleger der hiesigen Zeitungen, die Mitglieder des Vereins der geleisteten Bahn Augustin, Max Schiemann, die Vertreter der geleisteten Bahn in Grevenbroich und zahlreiche Zuzusteller der näheren und weiteren Umgebung. Nachdem der Erbauer Eberingeneur M. Stobrawa die ganze Einrichtung eingehend erläutert und den Mechanismus der einzelnen Wagen leicht faßlich erklärt hatte, fuhren die Zugabreite unter Begleitung einer Wirtschaftselle von den betragenen Wagen mit der „Geleislosen“ vom Bahnhof Langenfeld nach dem selbstig geschmückten Orte Weinheim, dessen Einwohnern am Eingang des Ortes den Aufkommen einen bewundernswürdigen Empfang bereiteten. Bürgermeister Strübingers aus Weinheim hielt, als der Zug an der Wagengasse angekommen war, das erste Wort. Er sprach über die große Bedeutung der Bahnhöfe des Bergischen Kreises für den Verkehr, die im Laufe der Jahre eine ungeheure Ausdehnung gefunden haben, die durch die neue Eisenbahnstrecke Weinheims Ausdruck gab und durch die Hoffnung knüpft, daß mit dem Anschluß des auf eine lange historische Vergangenheit zurückblickenden Orts Weinheim an den Verkehr neuer Aufschwünge und neues Leben für ihn erstehen mögen. Er dankte allen, die um das Zustandekommen des Werkes sich



Die Menschen meinet nur, wer sie nicht kennt,
Und wer sie liebet, nicht wie bald verkennt.

Ererbte Erbschaft.
Originalroman von H. Corong.

28 Wagraden betreten.

„Geh! Nichts mehr von Werner! Meine liebeste
Mutter hat mit der Mensch genommen, also meine hochgeliebte
Wiene gleich fortnehmen zu müssen und sie jetzt auch in
den Exil entfremdet; denn du bist auf seiner Seite, nicht mehr
auf der meinigen. Das noch ist längst und kann's nicht über
Stirbliche Liebe und Ergebenheit hin je seiner menschlichen Ge-
sinnung abgehen.“

„Das ist ein ungerechter Vorwurf!“

„Aber nicht meine Zeit, also ist das wohl. Ich bin
dem einzigen Erbsitz nicht, oder Ruhe verlange ich, Jedem
nach zu Werner's Gunsten gesprochen wird, giebt mir noch mehr
Gefahr ins Blut. Laß mich endlich aufstehen!“

„Bester Vater!“

„Bist nur einer auf seine Freiheit! Im aufstehenden
Augenblick wird es immer allem, denn dein Ge-
birn lo mündet als das beste Gefühl, Meinestwegen! Ich
kann die Welt nicht bereichern. Aber so lange meine Aus-
sicht nicht, führt die Viane nicht heim, es müßte denn ein
überlegen zu einem vollständigen Bruch zwischen uns kommen. Ich
zu verlieren nicht, wie ich will. Ich erlaube mir noch
ausdrücklich, daß der Schmerz, den ich überleben soll
seinen Preis. Müßt die dem Erbe weniger moget, so heirate
ich.“

„Mein Erbe? Das würde mich weniger kümmern, denn
habe genug gelernt, um mich selbst eine Zukunft gründen
können.“

„Ist richtig! Aber wenn verabschied zu diese Kenntnisse
„Wolltest dein Vater, der so viel für mich that.“

„Und für den du so wenig tun willst.“

„An meine Schuld brauchst du mich nicht zu mahnen, ich
stehe in; aber ich sie bezahlt, wenn ich das Mädchen ergre-
müß.“

„Abermüthig siehst sie die einen anderen Weg und zeigt
zum Ungehörigen.“

„O nein! Wenn eine, so ändert sie die Erbschaftsliste.“

„Deshalb nicht. — Nun geh, ich bin müde und mü-
dschlagen.“

Betrüß sich das Gewissen nicht. Es war ja auch ummü-
det, viele feindlichen Elemente zu weichen. Jeder Ver-
fälschter an der Macht des tief eingemurerten Danks.

Dieser beileidet sich der jungen Mann an dem geöffne-
tenster. Dem Vater verabschiede er sein Leben, aber noch die
Gefühle wirklich so noch angeschlossen, wenn sie nicht mehr
sollten.

[illegible][illegible]

„Liebe Margot!“, rief er, er hat sich bemerkt und winkt; mit dem Finger.

„Mein Mutter,“ erwiderte Diane. „Das ist das Gefährte des Rittergutsbesizers Bismarck. Er kauft sich jetzt. Papa be-
gleitet ihn nicht.“

„Ach, wie schade! So bleibt er also noch länger aus.“

Der Wagen rollte heran.

„Guten Morgen, meine Damen!“ rief Bismarck herbei.
„Schon so früh munter und frisch wie bei drei Rosen!“ Da wackelte
der Saum der Mantele. „Bleibt immer noch. Was?“ — Der
ritterliche Herr wandte sich wieder auf den Beinen.

„Mein Mann ist noch nicht daheim.“ Entgegnete Margot.
„Vermuthlich konnte er seine Geschäfte in A. nicht rechtzeitig ab-
machen.“

„Nicht daheim!“ fragte der Rittergutsbesitzer betroffen.
„Nein, er hat in der Wohnung vor nem Hie ab-“

„Das brauchst du nicht. Er vermuthlich. Doch dürfte ich etwas
Unvorbekehrtes abgehandelt haben, seinem Vorhabe auszu-
führen.“

„Nein, ganz und gar nicht. Die geschäftlichen Angelegen-
heiten waren bereits erledigt.“

„Nun, er hat ja noch andere, nach einer Stunde, in A. zu
verweilen. Das müssen Sie ja wohl auch wissen.“

„Witte recht sehr! Davon kann seine Rede sein. Wir haben
es gegen neun Uhr gemüthlich beisehen. Dann begab sich
Kons auf den Heimweg, trotzdem wir uns eifrig bemüht, ihn
zurückzubehalten. Der unserein Mann schritt er in den Wald
hin.“

„Um Gottes willen, was soll das heißen?“ rief sie die
Schreckende auf.

„Diane mußte sie stützen, Grete aber ließ hinauf und bot m.
aufgehobenen Händen: „Beruhigen Sie unsere Mutter! Es
angibt sich eben nur über alle Begriffe. Papa kann in irgend
einer Ecke gemacht und übersehen haben. Nicht?“

„Dieses „Nicht!“ klang so festerlich kitzend und bang, das
Bismarck miterschütterte das Lodenpferdchen sträubte und gar
berstehen fragte: „Ja, was soll ich ihm wohl sagen? Der Ober-
förster verließ uns tatsächlich um 9 Uhr und mußte den Kutscher
Weg einfliegen. Ja, wir sind bestürzt, doch er trotzdem nicht aus
Kons’ Entzweit.“

„Etwas Himmel, es wird ihm doch nicht ausgehen. Fein
— So reden Sie! Kennen Sie ein Unglück ereignet haben?“

„Reines Kind —“

„Reben Sie doch!“

„Ach wohl in aus nicht weiter.“

„Nun, nicht. Da sind Mama und die Schwester.“

„Mein Mann muß sich gehen von Ihnen getrennt, und
beizunehmend.“ rief Margot, ihm auf halber Strecke entgegen-
eilend.

„Ja, gnädige Frau —“

— Schluß nach Seite 106. —

This image shows a blank, aged, cream-colored page, likely an endpaper or flyleaf of a book. The paper has a slightly textured appearance with some minor discoloration and a vertical crease down the center. The left edge is darker, indicating it was part of a bound volume. There is no text or other markings on the page.

