

sofern solche, wie es meistens der Fall sein wird, nach fremden Stationsorten commandirt werden, wo vermehrte Aufsicht gerade erforderlich wird, für die Staatsklasse hiefür besondere Ausgaben durch Gewährung von Reisekosten und Diäten, und so kommen wir immer wieder auf die Thatache zurück, daß die Rübenzucker-aufseher ihr Gehalt für die Zeit, in welcher die Zuckersfabriken ihre Campagne eingestellt haben, eigentlich umsonst beziehen. Es sind hierbei nur die wenigen Fälle ausgenommen, in welchen die Zuckeraufseher, ohne daß besondere Kosten für die Verwaltung

entstehen, an ihrem eigentlichen Stationsorte nothwendige Hülfsdienste in andern Zweigen der Verwaltung leisten können. Es entsteht für uns die Frage, ob diese Einrichtung nicht verbesserrungsfähig ist. Daß es wohl werth ist, in dieser Richtung Untersuchung anzustellen und Vorschläge zu machen, wenn wir uns auch nicht verhehlen, daß die Lösung dieses Problems äußerst schwierig ist, möchte erhellen, wenn wir den Umfang der Rübenzuckerfabrikation im deutschen Zollgebiet näher ins Auge fassen.

(Schluß folgt.)

Verschiedenes.

Neue Verkehrswege.

Luzern. Die ersten Züge der Gotthardbahn haben außer zahlreichen Passagieren und Gepäckstückchen schon recht bedeutende Seidenballen aus Italien mitgebracht. Letztere sind gern gesuchte Zugvögel, welche die Gotthardroute seit Jahren wegen der Unsicherheit der Straßen zwischen Airolo und Göschinen nur noch sehr selten benutzt hatten. Die Versendung ist durch Vermittelung der Speditionshäuser Reglin & Co. in Biasca und Speker in Flüelen erfolgt, welche einen prompten Eilgutdienst nach und aus Italien eingerichtet haben und, um die Konkurrenzlinien zu schlagen, mit der Normierung eines billigen Tarifs vorangegangen sind. Die Fuhrleute in Tessin und Uri haben das Unternehmen der Spediteure freudig begrüßt. Das-selbe führt dem Gotthard wieder Transportgüter zu, welche in früheren Jahrzehnten in großen Massen denselben passirt hatten. Mit der Eröffnung der beiderseitigen Zufahrtslinien zum großen Tunnel wird freilich die jetzt aufgetauchte Herrlichkeit der Fuhrleute wieder ein Ende haben.

Tessinischen Zeitungsnachrichten zufolge soll übrigens die Direktion der Gotthardbahn mit der Bauunternehmung der Linie Monte Ceneri Unterhandlungen angelknüpft haben, um die Linie Lugano-Bellinzona schon im April und nicht erst im Juni d. J. dem Betriebe übergeben zu können. Definitives soll noch nicht zu Stande gekommen sein. Es soll sich im Wesentlichen nur um die Bereitstellung der zu einem rascheren Betriebe der Vollendungsarbeiten auf der Monte Ceneri-Linie erforderlichen Geldmittel handeln, da der derzeitige Stand der Arbeiten und Lieferungen ein beschleunigteres Tempo des Baues wohl gestattet.

In neuerer Zeit sind dem öffentlichen Verkehr übergeben worden:

Die Eisenbahnstrecke Höha-Eystrup, 7 km, mit den Stationen Höha, Kassel und Eystrup, am 24. November, und die Eisenbahnstrecke Grätz-Opalenica, 10 km, mit den Stationen Grätz und Opalenica am 10. Dezember.

Am 21. Dezember soll ferner die Kiel-Holmburger Eisenbahn auf der Schlussstrecke Eckernförde-Holmburg eröffnet werden. An der neuen 49 km langen Strecke liegen außer Eckernförde und Holmburg, die Stationen Rieseby, Süderbrarup (Bahnhof für Kappeln), Mohrkirch, Sörup und Husby.

Auf der Theilstrecke Altdamm-Blathé der Altdamm-Kolberger Bahn soll vom 1. Januar 1882 ab täglich eine regelmäßiger Güterzug eingerichtet werden, welcher auch zu Postzwecken benutzt und später bis Greifenberg weitergeführt werden wird. Die Eröffnung der Bahn für den allgemeinen Verkehr wird schwerlich vor Mitte Mai nächsten Jahres stattfinden.

Am 1. Januar ist der große Tunnel — das Theilstück Göschinen-Airolo der Gotthardbahn — dem normalen Betriebe übergeben worden. Die Postkurse über den Berg sind eingestellt und die Postreisenden und ihr Gepäck, sowie die Postsendungen werden ausschließlich mit der Eisenbahn durch den Tunnel befördert. Es jagen täglich 3 Züge durch den Tunnel (also noch nicht auf der ganzen Gotthardbahnstrecke, welche erst später der ganzen Länge nach dem Verkehr übergeben werden kann) zwei mit durchgehender Post- und Bahnanschlüssen, Luzern-Mailand und umgekehrt, und ein Lokalzug.

Die durch die Eröffnung der Tunnelbahnen bewirkte Abkürzung der Fahrzeit beträgt in der Richtung nach Italien

gegen 5 Stunden, die Geldersparnis ist eine nicht unerhebliche. Außerdem ist in Betracht zu ziehen, daß bisher täglich nur eine einzige Post über den Gotthard gefahren ist (ab Luzern 5 B., in Mailand 9 B. andern Tags), während in Zukunft täglich drei Züge durch den Tunnel geleitet werden. Die Ersparnis an Zeit und Geld wird sich aber noch um's Vierfache steigern, wenn die Gotthardbahn erst ihrer ganzen Länge nach dem Verkehr übergeben sein wird.

Einstweilen ist der Fahrpreis durch den (ca. 15 km langen) Tunnel auf 3,50 Fr. in der ersten, 2,45 Fr. in zweiter, 1,75 Fr. in dritter Wagenklasse für die Einfache Fahrt festgesetzt. Die Doppelfahrt (Hin- und Rückfahrt) kostet 3,95 Fr. in zweiter und 2,80 Fr. in dritter Wagenklasse.

(Ob dieser neue Verkehrswege nicht die Errichtung eines deutschen Haupt-Zoll-Amtes in Basel erforderlich machen wird?

(Die Redaktion.)

Ein neues Kanalprojekt. Herr von Lejeeps, der hochbetagte Mann, dessen Arbeitskraft unerschöpflich scheint, denkt, noch bevor seine jüngsten Kanalprojekte: Panama und Korinth, vollendet sind, bereits an ein neues, großes Unternehmen dieser Art. Es handelt sich um nichts Geringeres, als den atlantischen Ozean und das Mittelmeer durch einen großen Südfranzösischen Kanal einander näher zu bringen.

Fränzösische Blätter bezweifeln nicht, daß es Lejeeps, nachdem er schon so manche Ehebündnisse mit den verschiedenen Meeren geschlossen, gelingen werde, auch dieses Projekt, das an Bedeutung und Rühmtheit hinter den früheren nicht zurückbleiben würde, zu verwirklichen. Welche von den beiden in Frage kommenden Linien: Bordeaux — Toulouse — Narbonne, unter Benutzung des Bettens der Garonne und des schon vorhandenen Canal du Midi, oder Bayonne — Narbonne unter Benutzung des Adourlaufes und anderer Flüsse, für den Durchstich bestimmt ist, ist zur Zeit noch nicht bekannt.

(Deutsche Verkehrs-Ztg.)

Pferdekenntniß.

Das Auge des Pferdes muß groß sein und etwas, jedoch nicht zu sehr, vorstehen; die Augenlider aber sollen fein und dünn sein. Wenn das Auge in die Höhle eingefunken und offenbar zu klein (denn es kann auch kleiner scheinen, weil die Augenlidspalte nicht weit genug geschlitzt ist) auch das Augenlid dick ist, besonders aber wenn sich dabei noch Falten gegen den inneren Winkel an den Augenlidern finden, so ist das Auge entweder krank, oder erst kürzlich entzündet gewesen; dies ist um so bestimmter der Fall, wenn ein Auge kleiner, als das andere ist.

Das Pferd hat keine Augenbrauen, und die Wimpern sind auf eine eigenthümliche Weise angeordnet; am stärksten und längsten sind sie am oberen Lied, und besonders dem äußeren Augenwinkel zu, ohne Zweifel weil das Licht von oben hereinfällt; eben so kommen die Angriffe der Insekten und das Herabtropfen von Flüssigkeiten hauptsächlich von der äußeren oder Schläfenseite her. Von unten kann nur wenig Licht eindringen, daher sind die unteren Augenwimpern dünn und kurz; weil aber beim Waden Insekten leichter von unten herauslaufen, so sind die Wimpern des unteren Lieds hauptsächlich gegen den inneren Augenwinkel zu angebracht. Wie thöricht und grausam es daher ist, daß manche Pferdewärter in der Absicht, ihr Pferd möglichst sauber und nett herzustellen, sich selbst an den Augenwimpern vergreifen wird hiernach einleuchten. Was leidet so ein armes Thier, wenn es ohne Wimpern in der