

Das Umlegen eines Fabrikschornsteins.

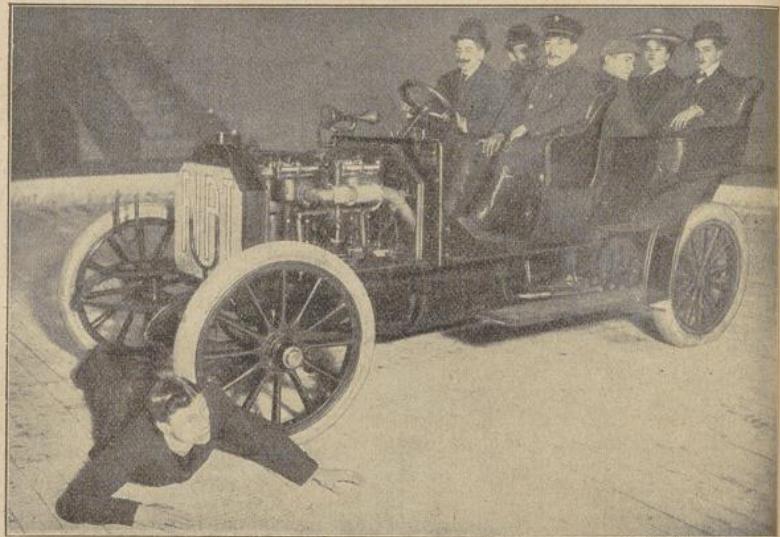
Pferden herum, damit ja alles tadellos und in bester Ordnung sei. Leider kam aber die Sache, wenigstens für unseren, in Glück und Wonne schwelgenden Martl, ganz anders. Der Regent hielt es nämlich nachträglich für besser, wenn über diese seine Fahrt nichts bekannt würde; die Fahrt sollte unerkannt gemacht werden. Der Regent ließ davon den Posthalter verständigen, und diesem lag die Aufgabe ob, dem freudeberauschten Martl die Sache wieder auszureden unter dem Vorwande, nicht den Regenten, sondern zwei „Herren aus der Stadt“ müsse er nach Fall kutschieren. Mit dieser Mitteilung kam aber der Herr Posthalter bei seinem Kutscher schön an. Martl war anfangs so wütend, daß er alles liegen und stehen ließ und nur auf eindringlichsten Befehl seines Dienstherrn zu bewegen war, überhaupt anzuspannen. Aber die schlechte Laune des ehrgeizigen, aus seinen himmlischen Träumen gerissenen Kutschers hielt an und machte sich auch dann noch Luft, als die beiden „Stadtfrack“, wie er sie verbühnend nannte, bereits eingestiegen waren. Selbstverständlich belustigte das den Regenten, der von Martls Stimmungswechsel unterrichtet worden war, aufs föhlteste. Je mehr die Herren im Wagen lachten, desto deuflicher wurde Martl. Endlich beschloß der Regent, der schlechten Laune des brummigen Pferdelenkers durch ein Zwanzigmarkstück Einhalt zu tun. Der Adjutant reicht also das Goldstück, und siehe da, es wirkt Wunder. „Was!“ meinte Martl, „dös is für mi, ganz alloa für mi?“ „Natürlich“, war die Antwort. „Und da muß i mein' Herrn mir davo geb'n?“ forschte Martl vorsichtig weiter. „Nein, nein, mein lieber Martl“, erwiderte aufgelaunt der hohe Fahrgast, „das soll eine Entschädigung dafür sein, daß Du den Prinz-Regenten nicht hast fahren dürfen.“ Jetzt war Martl plötzlich sehr zufrieden, und mit schleunigem Griffe ließ er das Goldstück in seine Tasche verschwinden. Halb umgewendet rief er in den Wagen: „Also ganz alloa für mi, nacha dank i halt aa recht schö und wihts ös was — hiaß kann mir der Regent aa an Budel auffistein!“ Dann ließ er lustig auf die beiden Rappen ein, und in rascher Gangart rollte der Wagen dahin. — Welch ungleiche Wirkung dieser Kernspruch Martls auf die beiden Wageninsassen gemacht, läßt sich leicht denken. Der Regent soll hernach geäußert haben, daß er schon seit langem nicht mehr so gründlich gelacht habe und daß ihm noch niemand die Wahrheit so ungeschminkt ins Gesicht gesagt habe. — Martl hält heute noch das Goldstück hoch in Ehren, und wenn er recht guter Laune ist, erzählt er wohl von jener Fahrt, und den beiden „Stadtfrack“, von denen der eine der „Herr Klüm“ selm g'wön is!“

Seine Eminenz Kardinal Georg von Kopp,

Fürstbischof von Breslau.

(Mit Abbildung S. 69.)

Zur Feier des Bischofsjubiläums des Kardinal-Fürstbischofs Dr. Kopp war eine große Anzahl von Ehrengästen eingetroffen. Als Vertreter des Kaisers war Kultusminister Dr. v. Stadt anwesend



Ein sensationelles Zirkuskunststück.

Das Überfahren eines Artisten mit einem regulären 70-pferdigem, 30 Zentner schweren Automobil, das ferner noch 6 Personen trägt.

Offenbar will dieser Künstler dem Publikum zeigen, wie man es anzustellen hat, um sich von den rasenden Schnaufern übersfahren zu lassen, ohne Schaden zu nehmen; indeß scheint uns das Experiment nicht empfehlenswert.

und als Vertreter der österreichischen Regierung der Landespräsident Heinold. Ferner waren erschienen: Der Kardinal Fürstbischof von Köln, die H. H. Bischöfe von Trier, Kulm, Paderborn, Königgrätz, Oschatz, Hildesheim, Fulda, Gnesen-Posen, Sachsen etc. An dem Fackelzug beteiligten sich über 2000 Personen mit 4 Musikkapellen und vielen Vereinen.

Fürstbischof Georg Kopp ist der 52. in der Reihefolge der Bischöfe von Breslau. Geboren am 25. Juli 1837 zu Döberitz studierte er in seiner Vaterstadt und zu Hildesheim, wurde am 28. August 1862 zum Priester geweiht, 1865 in das bishöf. Generalvikariat berufen, 1870 zum apostolischen Protonotar und 1872 zum Domkapitular und Generalvikar ernannt. Am 27. Dezember 1881 bestieg er den bishöf. Stuhl von Fulda, wurde 1886 vom Könige in das Herrenhaus berufen und am 9. August bzw. 20. Oktober 1887 vom Posten auf den fürstbischöflichen Stuhl von Breslau transferiert. Am 16. Januar 1893 verlieh ihm Leo XIII. die Kardinalswürde mit der Titelkirche der hl. Agnes fuori le mura.

Dieser um Kirche und Staat hochverdiente Kirchenfürst ist päpstl. Hausprälat, Doktor der Theologie, Inhaber vieler hoher preußischer, böhmisches, sächsisches und österreichischer Orden, Mitglied des preußischen Staatsrates und des Herrenhauses, sowie des österreichischen Herrenhauses und des schlesischen Landtages, Landeshauptmann-Stellvertreter von Schlesien, Mitglied des Vereins der schlesischen Matzejer-Ritter etc. etc.

Wolle ihm der liebe Gott noch viele Jahre zu fernerem segensreichen Wirken schenken.

Das Umlegen eines Fabrikshornsteins.

Mit 3 Abbildungen.

Das Umlegen eines hohen Fabrikshornsteins ist keine leichte oder einfache Sache. Das Abtragen eines Steines nach dem andern würde die Auftstellung hoher Gerüste und mühselige Arbeit erfordern und so sieht man von dieser Methode im allgemeinen ab und macht die Sache lieber in der Weise, daß man den ganzen

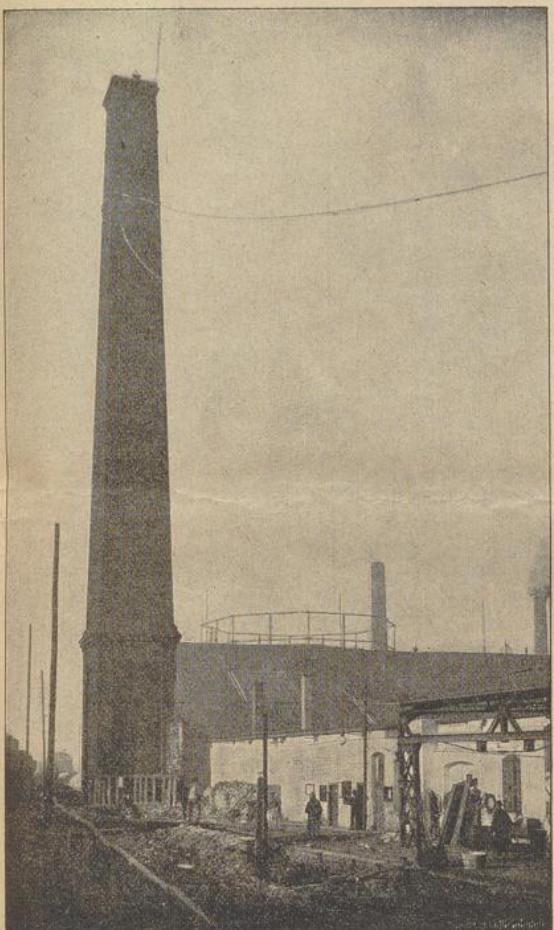
Schornstein zum Einsturz bringt. Aber auch das ist durchaus nicht einfach und es sind hierbei vor allem zwei Punkte zu berücksichtigen: der Einsturz muß in einer Weise vorgenommen werden, bei der das Umfallen des hohen Mauerwerkes nach einer ganz bestimmten Richtung, die vorher zu bestimmen ist, stattfinden muß, und dann ist als zweiter wichtiger Umstand der zu berücksichtigen, daß beim Fall kein Schaden an Leib und Leben von Personen oder an Materialien angerichtet wird. Es ist daher beim Umlegen große Umsicht nach jeder Richtung hin nötig. Vielfach wird das Abtragen derartiger Schornsteine durch Sprengung,

beim Umlegen darauf gesehen werden, daß die Trümmer des Schornsteins in diesen schmalen Streifen hineinflielen und daß insbesondere nichts davon auf die Geleise kam, auf denen ununterbrochen Züge verkehren und Wagen rangiert wurden. Um nun den Fall genau in der gewünschten Richtung herbeizuführen, wurde auf der der projektierten Fallrichtung zugewendeten Seite des Schornsteins unten aus den Sockelwandungen das Mauerwerk herausgearbeitet. Hierbei konnte man, um ein vorzeitiges Einstürzen zu vermeiden, nur langsam und allmählich vorgehen und jede herausgearbeitete Mauerpartie wurde sofort durch kräftige Holzstüzen ersetzt. Gleichzeitig wurde ein wenig unterhalb der Schornsteinmündung ein kräftiges Seil um den Schaft geschlungen und mäßig angespannt. Auf diese Weise war der Schornstein zuletzt so vorbereitet, daß nur die Rückwand des Sockels noch stand, während die beiden Seitenwände, ebenso wie die Vorderwand durch Holzstützen ersetzt waren. In unserer Figur ist der derartig vorbereitete Schornstein wiedergegeben. Nun handelte es sich darum, das Umlegen vorzunehmen. Zu diesem Zwecke wurde das Holzgerüst des Sockels reichlich mit brennbaren Stoffen umgeben, die obendrein noch mit Petroleum begossen wurden. Das Ganze wurde dann angezündet. Natürlich mußten die Stützen auf diese Weise verbrennen und der darauf ruhende Schornstein umfallen, wobei zur Unterstützung noch durch Zug an dem Seile mitgeholfen wurde. Unsere zweite Abbildung zeigt, wie sich der Schornstein in der gewünschten Richtung überlegt und hierbei in drei Teile zu zerbrechen beginnt. Auf dem nächsten Bilde sehen wir die Trümmer des umgelegten Riesen. Es ist nicht ein einziger Stein auf die Geleise der Bahn gefallen und die gewünschte Richtung wurde auf das allergerneuste innegehalten. Das Umlegen selbst dauerte, von dem Zeitpunkt an gerechnet, wo der Schornstein sich zu neigen anfing, nicht ganz zwei Minuten.

Eine Reise rund um Afrika.

16,607 Seemeilen zu Wasser und viele hundert Stunden zu Lande wird die Fahrt in Anspruch nehmen, doch darf Hansel und Gretel ja selbst das liebe Großmütterchen getrost die Reise mitmachen; weder Schiffbruch noch Zusammenstoß, weder Löwen, Tiger noch Kanibalen, weder Hitze noch Durst haben wir zu befürchten. Bequem werden wir's haben, denn der alte Reiseonkel wird für alles sorgen und da er des Weges kundig ist, wird er uns überall auf das Sehenswerteste und Interessanteste aufmerksam machen, so daß wir nicht nötig haben, beständig den Bädeker in der Hand zu halten wie der bekannte Touristen-Typus.

Auf also nach Hamburg und besteigen wir dort einen der vielen großen, schmucken Dampfer der bekannten "Deutsch-Ost-Afrika-Linie", welche in Abständen von 14 Tagen ihre Reisen rund um Afrika herum antreten. In der uns angewiesenen, eleganten Kabine 1. Klasse ist alles so sauber und nett wie im feinsten Hotel und ist auch das Zimmerchen klein, wie es auf einem Schiffe nicht anders möglich ist, so sind dafür die Musik-, Damen- und Herrensalons, besonders aber der Speisesaal um so geräumiger und mit einem fast fürristlichen Luxus ausgestattet. Auf dem großen Promenadedeck kann man nach Herzenslust spazieren gehen oder in einem bequemen Reisestuhl den täglichen zwei Konzerten der Schiffsmusik lauschen. Die Zeit,



Das Umlegen eines Fabriksschornsteins.
Man sieht unten auf der Vorderseite den Holzunterbau und oben das Bugseil.

die meist von Pionieren ausgeführt wird, vorgenommen, doch gibt es noch andere Methoden, darunter eine neuere höchst interessante, die wir in unseren Bildern wiedergeben, die bei Gelegenheit der Umlegung eines Schornsteins der Feld- und Industriebahnsfabrik Arthur Koppel, A.-G. in Bochum, aufgenommen sind. Der Schornstein, um den es sich handelte, hatte die respectable Höhe von 45 Metern und die Sache wurde noch dadurch erschwert, daß er direkt neben den Geleisen der vorüberführenden Staatsbahn lag. Auf der anderen Seite aber wurde er durch Gebäude begrenzt. Es blieb also nur ein ganz schmaler Streifen zwischen diesen Gebäuden und den Geleisen frei und es mußte