

## Bücherbesprechungen

Das stets gesteigerte Verlangen nach Verkehrswegen von einem Handlungspunkte zum anderen, wird im gleichen Maße auch im Inneren der Großstädte laut. Insbesondere tritt der Wunsch nach zahlreichen raschen, dabei aber auch billigen und Jedermann zugänglichen Beförderungsmitteln immer mehr in den Vordergrund. Um nun zu zeigen, in wie weit diesen gerechten Forderungen im Großstadtgetriebe Rechnung getragen wird, besprach der Vortragende zunächst die üblichen im Weichbilde der Stadt der Beförderung von Personen und Waren dienenden Fahrzeuge. Insbesondere wurde jener Hilfsmittel gedacht, die alltäglich am frühen Morgen das Zustromen Tausender aus den Vororten zu den im Stadttinnern gelegenen Arbeitsstellen und das Abströmen dieser am Abende ermöglichen.

Nach einem kurzen Hinweis auf die 2- und 4-rädrigen Fuhrwerke verschiedenster Art, wurden die dem Massenverkehre noch heute dienenden Omnibusse besprochen. Sie bieten, dank ihrer unabhängigen freien Bewegung, besonders dort, wo vielfach gewundene Straßenzüge befahren werden müssen, nicht zu verkennende Vorteile. Dabei wurde auch des Entwicklungsganges dieses Verkehrsmittels gedacht und hervorgehoben, daß der geregelte Omnibusbetrieb in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts bereits zur Einführung gelangte. (Paris 1819, London 1829, Berlin 1838.) Eingehendere Behandlung erfuhren die in der zweiten Hälfte allgemein üblich gewordenen Tram- oder Straßenbahnen, die auf Eisenbahnschienen rollenden Wagen. Die Zugkraft des Pferdes wird durch jene der Straßendampflokomotive abgelöst, welche man wiederum ihrer für den Betrieb im Innern einer Stadt ungünstigen Eigenschaften halber durch Einführung verschiedener Heißwasser-, Natronlange, Preßluft, Petroleum- oder Benzinmaschinen zu ersetzen versucht, bis all' die genannten, den heute zu hoher Entwicklung gelangten elektrischen Motoren weichen müssen. Seit Werner von Siemens im Jahre 1879 in Berlin den ersten Motorwagen ausgestellt und die Amerikaner 1887 den ersten elektrischen Straßenbahnwagen in Betrieb gesetzt hatten, entwickelte sich dieses Verkehrsmittel rasch. Auch hier wurde an zahlreichen Daten die Größe der heutigen Riesenunternehmungen dieser Art nachgewiesen.

Die stete Zunahme der sich im Weichbilde der Millionenstädte bewegendenden Menschen und Tiere, sowie der Fahrzeuge aller Art, ließ es aber bald wünschenswert erscheinen, den Verkehr von der Straße tunlichst abzulenken. Diesem Wunsche

wurde man durch Einführung der alljährlich Millionen Menschen befördernden Stadtbahnen gerecht die teils als Hochbahnen auf Viadukten und Brücken, über dem Stadtniveau dahinziehen, teils als Untergrund- oder Tiefbahnen in mehr oder weniger großen Tiefen (z. B. in London bis 30 m) unter diesem liegen.

Im Weiteren wurde der Schwierigkeiten und Kosten des Ausbaues der eben erwähnten Anlagen, ihrer Betriebsmittel und der treibenden Kraft gedacht, für welche letztere heute allgemein der elektrische Strom in Betracht kommt. Dabei wurde bemerkt, daß das Bestreben besteht, nicht nur dem Personenverkehre dienende Bahnen auszubauen sondern selbst solche, die in eigenem Bauwerke untergebracht, nur dem Warentransporte dienen sollen, einzuführen (z. B. Chigagoer Frachtbahn mit einem Untergrundbahnnetz von 40 Meilen). Stadtbahnen gestatten die Beförderung großer Massen mit etwa 40 km Geschwindigkeit in der Stunde und können daher als städtische Schnellbahnen im wahren Sinne des Wortes bezeichnet werden, zumal Straßenbahnen kaum 16 km pro Stunde erreichen. An der Hand zahlreicher Lichtbilder wurde über die große Entwicklung der Stadtbahnnetze, ihren Ausbau und die sich diesem bietenden Schwierigkeiten berichtet.

Am Schlusse des Vertrages wurde endlich der noch nicht zur Sprache gekommenen Hilfsmittel, wie die Schiffe und der noch im Stadium der Entwicklung stehenden Motorwagen (Automobil und Automobil-Omnibusse), sowie des indirekten Verkehrs der Stadtbewohner untereinander mittels des Postwesens Erwähnung getan.

---



---

## Bücherbesprechungen.

Tätigkeitsbericht der Museums-Gesellschaft Teplitz im Verwaltungsjahre 1905—1906. Teplitz 1907, Selbstverlag der Museums-Gesellschaft, Oktav, 63 S., VIII Tafeln.

Das Teplitzer Museum besteht seit 11 Jahren und hat es dank seiner umsichtigen Leitung dahingebraucht, die Zentralstelle der urchenichtlichen Forschung in Böhmen zu sein, deren unermühtlichen Erschließung der Kustos Robert Ritter von Weizierl, k. k. Konservator und Zentralinspektor für die prähistorische Durchforschung der deutschen Landesteile in Böhmen, mit gründlicher Sachkenntnis und nachahmenswertem Eifer obliegt. Außer dem

## Bücherbesprechungen

vom Vorstande in der Generalversammlung vom 6. Juli d. J. erstatteten Tätigkeitsbericht und der geschäftlichen Ausweise enthält die in C. Weigands Offizin vornehm ausgestattete Broschüre noch vier Beiträge, wovon die ersten drei „Hervorragende Neuerwerbungen des urgeschichtlichen Zentralmuseums“, „die Schnurkeramik im westlichen Böhmen“ und „die Schädelammlung des urgeschichtlichen Zentralmuseums“ aus R. v. Weinzierls Feder stammen, während die letzte, „Über moderne Keramik“ von St. K. (Stübchen-Kirchner) gezeichnet ist. Entbehren die genannten Aufsätze wohl überhaupt nicht des allgemeinen Interesses, so dürfte doch ein Hinweis auf die „Schädelammlung“ des Museums den Lesern des „Lotos“, besonders jenen, die der ethnologischen und anthropologischen Forschung näher stehen, nicht überflüssig erscheinen. Die Teplitzer Craniensammlung ist besonders in Hinsicht auf die Steinzeit eine außerordentlich reiche und in wissenschaftlichen Kreisen als hervorragendes Studienmaterial bekannt. Es sind gut erhaltene Funde vertreten von Lobositz, Groß-Tschernosek und Bilin, während die Aushebung von Langugest aus 14 kельto-germanischen Gräbern nur 7 minder gut erhaltene Schädel zutage lieferten. Leider läßt die Beschränktheit der Ränne eine Aufstellung des gesamten Materials nicht zu und manche Bestimmung muß auf spätere Gelegenheiten verlegt werden. Von den sicher bestimmten Cranien weist die Sammlung folgende Cranien nach Kulturepochen geordnet auf:

- I. Neolithische Kulturepoche.
  - a) Ältere Kulturphase der Bandkeramik: 4 Grabfunde von Wiesen, Wohontsch, Teplitz und Welhotta.
  - b) Schnurkeramik, 63 ganze und 8 Fragmente von Cranien aus Deutsch-Horschowitz, Prechen, Bilin, Sobrusan, Sobrusan-Hermanschacht, Prosmik, Stankowitz, Lobositz, Löbkuppe, Groß-Tschernosek, Sullowitz und der Scharka. Darunter eine linksseitige Schläfenbeintrepation, Cranien mit Kupferoxydinfiltationen ein Fall von Caries, Schlagwunde mit Steinbeil, und ein Exemplar mit besonders kräftig entwickelten Augenbrauenwülsten.
  - c) Übergangszeit: Je ein Stück aus Gastdorf und Lobositz.
- II. Bronzezeit: Aunetitzer Kultur. Funde aus Brux, Lobositz und Sullowitz.
- III. La-Tène-Periode: 28 Grabfunde von Hochpetch, Klappai, Luschnitz, Rasitz, Liquitz Hostomitz, Kutterschnitz, Emmeranschacht, Libo-

chowau, Prosmik, Groß-Tschernosek, Langugest, Losan und Türnitz.

IV. Markomannenzeit: Je 1 Fund aus Sobrusan und Libochowan.

V. Fränkische Kultur: 1 Fund von Prosmik.

VI. Slawische Siedelung: Funde aus Welboth, Twerschitz, Sobrusan-Jägerhaus, Zakolan und Ratsch.

Die Aufzählung kann nur die Reichhaltigkeit der Bestände andeuten, der Kundigere wird durch Gruppierung und Angabe der Fundorte weitere Schlüsse zu ziehen vermögen. Aber noch eines Umstandes soll hier gedacht werden, welcher die Wissenschaft nicht selten um kostbares Material beraubt. Oft genug kommt es vor, daß Knochenfunde bei Erdausgrabungen gemacht und nicht weiter beachtet werden, oder, wie es häufig in Tagesblättern zu lesen ist, daß die zuständige Behörde davon unterrichtet wird und nach abgegebenem Gutachten des Gerichtsarztes, „das Alter der Überreste betrage mehr als 100 Jahre“, das Skelett des ehemals bestatteten Neolithen oder Kelten auf den nächsten Friedhof überführen läßt. Für derartige Fälle einen Sachverständigen zu Rate zu ziehen, bevor bestimmte Dispositionen getroffen werden, wäre gewiß ein höchst verdienstvolles Entgegenkommen der k. k. Behörden der Wissenschaft gegenüber. Die Aufklärung des Publikums wird die Tagespresse mit gewohnter Kulanz für alles Ersprießliche übernehmen. Der ferneren gedeihlichen Entwicklung des heimatischen Institutes aber gelte der akademische Zuruf „Vivat, floreat, crescat!“

J. R.

---

### Joseph Freiherr von Mering †

(aus dem Sitzungsberichte der biologischen Sektion des „Lotos“ vom 14. I. 08 von Dr. Wilhelm Wiechowski).

M. H! Am 7. Januar ist Gebeimrat J. von Mering in Halle a. S. gestorben. Seine zahlreichen Arbeiten auf verschiedenen Gebieten der physiologischen Chemie und Pharmakologie haben die Erkenntnis biologischen Geschehens in hervorragender Weise erweitert. Dieses bleibende Verdienst Merings im Augenblicke seines Hinscheidens durch eine Rückschau auf sein Werk hervorzuheben und in der Erinnerung wieder zu erwecken ist eine Dankspflicht auch unseres Kreises.

Joseph Freiherr von Mering wurde am 28. Dezember 1849 in Köln a. R. geboren. Er studierte in Bonn, Greifswald und Straßburg, promovierte 1873 und wurde 1874 als Arzt approbiert. 1879 habilitierte sich Mering in Straßburg für physiolo-

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Lotos - Zeitschrift fuer Naturwissenschaften](#)

Jahr/Year: 1907

Band/Volume: [55](#)

Autor(en)/Author(s): diverse

Artikel/Article: [Bücherbesprechungen 214-215](#)