

Illyrisches Blatt.

ZEITSCHRIFT

für

Vaterland, Kunst, Wissenschaft und geselliges Leben.

Redigirt von Dr. Johann Gladnik.

N^o 77.

Dinstag den 25. September.

1849.

Abschied von Krain.

Geschrieben am 15. August, als das 5. Bataillon die ungarische Gränze überschritten hatte.

Lebt wohl ihr theuren heimathlichen Fluren
So rufen Deine Söhne, Krain! Dir zu, —
Dem Plag', wo die Kanonen donnernd murren
Das Wiegenlied, zur unsterblichen Ruh';
Leb' wohl, gibt Dir in rauhem Kriegerton
Von Hohenloß' das fünfte Bataillon!

Nun haben sie die Gränze überschritten,
Die Gränze ruhiger Zufriedenheit,
Vielleicht auch jene mit den nächsten Tritten,
Ien' große, — zwischen Zeit und Ewigkeit.
Dein Schmerz, o Krain! sey dann der Lohn —
Von Hohenloß' dem fünften Bataillon.

Sieh' Deine Jugend Krain! — die oft als Blume
Mit voller Pracht Dir Deine Brust geschmückt,
Sie röthet sich voll Lust, — daß man zum Ruhme
Für's Vaterland auch ihre Reiche pflückt.
Darum sey stolz auf jeden theuren Sohn
Bei Hohenloß' im fünften Bataillon!

Sei stolz, — es stehen muthig Deine Söhne,
Die Brust geschwellt, das Auge feurig wild,
Bereit, zu zeigen, wie man sterben könne,
Wenn es um Vaterland und Kaiser gilt.
Es blutet gern' für Deine Palmentron'
Von Hohenloß' das fünfte Bataillon!

Und hätt' das rauhe Schicksal auch beschlossen:
„Es kehre Keiner zu der Heimath mehr,
„Es werd' das Blut von Allen auch vergossen,
„Und der Verlust empfunden doppelt schwer,
So denk', es fiel für Freiheit, Recht und Thron
Von Hohenloß' das fünfte Bataillon!

Doch, wenn sie wieder einst aus Leichen Mitten,
Mit Narben und mit Ehrenkrenz geziert,
Zu Deinen Fluren, Auen, Bergen, Hütten
Der Kriegsgott ruhmbekränzt zurücke führt;
Dann drück' an Deine Brust als treuen Sohn
Von Hohenloß' das fünfte Bataillon!

Graf-Kaniza am 28. August 1849.

Ludwig Kantischar,
Soldat.

Die neu eröffnete Strecke

Der südlichen Staats-Eisenbahn von Cilly nach Laibach.

(Schluß.)

Die Station „Bad Lutter“ macht sich gleichfalls durch ein höchst zierliches Aufnahmsgebäude bemerkbar.

Zuverlässig wird die im Alterthume wohl mehr als jetzt benützte, sehr kräftige Heilquelle durch die Eisenbahn sehr an Zuspruch gewinnen; — diese schlängelt sich von hier bis Steinbrücken abermals in starken Krümmungen, und es wurde für sie eine fast ununterbrochene Reihe von Stütz- und Wandmauern selbst bis zur Höhe von 5 Klafter nöthig. Die Länge der Bahn von Cilly bis zum letzteren Punkte beträgt $3\frac{1}{4}$ Meile.

Den Umfang der Arbeiten, die Zahl der wichtigeren Objecte, die sich um den Bahnhof von Steinbrücken zusammenhängen, zu schildern, würde eine mäßige Broschüre kaum genügen. Für die Bahn, die sehr ansehnlichen Gebäude, Magazine und sonstigen Erfordernisse mußte im buchstäblichsten Sinne des Wortes jeder Fußbreit Raum erst gewonnen werden. Die Station ist höchst wichtig wegen des Zusammenstehens mit der Straße nach Mann und Agram, die jetzt am linken Ufer der Save auf steinigem Boden hinzieht. In der Folge wird eine Brücke über diesen Fluß zur Verbindung mit Maribach und Gurkfeld in Krain, die dritte an dieser sehr beengten Stelle, notwendig werden; zwei Brücken, beide sehenswerther Construction, sind im Abstände von kaum 50 Klafter bereits vorhanden, die Grundmauern eines alten Baues fanden sich beim Fundiren der hohen Stützmauern in der Save; die ehemals hier bestandene Bogenbrücke hat der sonst einsamen Gegend den Namen verliehen, ist aber nicht, wie man bisher allgemein glaubte, ein Römerwerk, sondern von Leopold dem Glorreichen, dem ersten Herzoge von Steyermark, aus dem Geschlechte der Babenberger, dem Gegner des löwenherzigen Richard erbaut, wurde ungefähr 1450 in den Fehden der Croaten mit den Cillyer Grafen zerstört, und bisher durch eine Seilüberfuhr ersetzt.

Schon die im Jahre 1826 vollendete sogenannte neue Steinbrücke über den Sannfluß, ein Werk der Privatconcurrentz, ist eine der merkwürdigeren Bauten des Landes; hinter ihr erhebt sich in riesenhaften Dimensionen die Eisenbahnbrücke, unmittelbar vor dem Zusammenflusse der Sann und Save, deren dunkelgrüne und gelbliche Gewässer eine lange Strecke unvermengt forttauschen.

Ueber die nördliche Flügelwand der Brücke öffnet sich die Bezirksstraße, über der sich ein Bogen von Schieneneisen mit 2 Klafter 3 Fuß Spannung wölbt; es ist dieß eine höchst interessante Constructionsart, die auf die österreichischen Eisenbahnen hier zum ersten Male Anwendung fand.

Die Sannbrücke selbst, ebenfalls nach der Curve der Bahnlinie gekrümmt, hat 46 Klafter Länge und ebenso wie ihre Flügelwände die namhafte Höhe von 48 Fuß. Jenseits treffen wir das große Aufnahmsgebäude, einen imposanten Bau, der durch Felsabbrutungen im Frühling des verflossenen Jahres Beschädigung erlitt; auch hier ist die gänzliche Ablösung der drohenden Schichten noch im Zuge.

Kings um Steinbrücken, wo ungeheure Arbeitskräfte verwendet wurden, hat sich eine umfangreiche provisorische Stadt gebildet: In malerischer Unordnung ist hier an beiden Flußufern eine Unzahl Wohnungen, von der zeltartigen Erdhütte an bis zum soliden Blockhause, zerstreut. Die Colonie hat ihre Oberhäupter, — für Alles, selbst für eine entsprechende Restauration ist gesorgt, und bisher gelang es, unter den Arbeitern, eine Musterkarte aller Nationalitäten, die Ordnung einer geregelten Commune aufrecht zu erhalten. Bei der Wichtigkeit des Punctes dürfte sie bald durch stabile Ansiedelungen ersetzt werden.

Wer von hier den Blick nach Süden wendet, dem dünkt die Anlage einer Eisenbahn durch ein Berg-Labyrinth, in welchem zackige Felsköpfe sich enge aneinander drängen, geradezu unmöglich; die Strecke von fast vier Meilen führt durch eine Wildniß im strengsten Sinne, die von Zeit zu Zeit nur die Flußfahrt und der äußerst mühsame Schiffzug über den oft in den Felsen gehauenen, oft durch längere Strecken aufgedruckten Treppelweg am rechten Saveufer einigermaßen belebt. Dörtschaften fehlen ganz, nur einzelne Hütten liegen an den Berglehnen zerstreut.

Hier galt es, dem kühnen Plane, eine Eisenbahn mitten durch ein Gebirgsland zu ziehen, den letzten Sieg zu erröthen; der Adler lag in Feindesreihen, und wirklich g-lang es der scharfen Berechnung, dem Ihermitenfleiß des Menschen, all' der zahllosen Hindernisse Meister zu werden. Kein Mittel blieb, als das linke Ufer des Flusses zu verfolgen, das hier fast unausgesetzt aus Felsabhängen bestand; unter solchen Verhältnissen wurde die Linie bis Wunze, eigentlich Graßnik, durch zahllose Felsprengungen und Erdbewegungen erreicht. Diese Dörtschaften liegen nicht am Flusse, sondern in dem ihm parallel laufenden Seitenthale; die Namen der Stationen sind den Dörtschaften entlehnt, und es dürfte die Gewerkschaft Graßnik, eine der wichtigsten Krains, mit ihren reichen La-

gern trefflicher Braunkohle wohl vor dem Dörflein Wunze den Vorrang verdienen.

Ueber den Wernigerbach führt eine Quaderbrücke mit 3 Bogen; zur Rechten der Station wird eine höher gelegene Kohlenbahn nebst den erforderlichen Magazinen für dieses, auch für den Eisenbahnbetrieb sehr brauchbares Material ausgeführt; auch hier mußte dem engen Felsdefilee jeder Raum durch Sprengung abgetrogt werden.

Von Graßnik bis Trisail ist das vorragendste Object der wunderschönen, durchaus in lebendigen Fels gehauene, gekrümmte Tunell bei weißer Schwelle, von 70 Klafter Länge; die Gegend führt den Namen von den Stromschnellen der Sau, die, wie weiter oben bei Prusnigg und Moischentze die Anlage von Canälen für die Flußfahrt nöthig machten.

Nichts ist geeigneter, den Unterschied zwischen Einst und Jetzt so sehr herauszuheben, als ein Blick nach dem Schiffzuge am rechten Ufer, wo eine lange Kette Zugochsen unter lautem Geschrei ihrer Führer sich abmüht, die hochgeschnäbelten Sauschiffe der reißenden Strömung entgegen zu zwingen, und sie oft in einer Stunde kaum um einige Klafter vorwärts bringen kann, während drüben ein vielgegliederter Eisenbahnzug gleich einer sinken Mitter mit Gedankenschnelle an den Felsen fortgleitet.

Das Stationsgebäude Trisail steht an der Landesgränze, die der gleichnamige Bach bildet, hier mündet eine Seitenstraße gegen die Bahn, wichtig wegen der nahen Glasfabrik und bedeutenden Kohlenlagern. Bei Sager (eigentlich Sautschegg) wo eine Brücke von 12 Klafter Spannung mit flachen Bogen den Mediabach überseht, wird das Thal bis Sava zur engen felsüberragten Schlucht; zahllose Sprengungen mußten hier Raum schaffen, auch gewaltige Abbrutungen kamen hier vor, die stärkste nächst der weißen Kage, einer schroff ansteigenden Klippe, wo die Flußfahrt durch das Gerölle durch längere Zeit gehemmt war.

Allmählig mildern sich die steilen Bergformen, ihre Höhe nimmt ab, urbane Flächen, größere Dörtschaften und Schlösser kommen zum Vorschein. Von Littay bis Poganeß, wo uns wieder zwei der ansehnlichsten Bahnobjecte begegnen; es ist dieß die Brücke über die Sava von 100 Klafter Länge, mit 2 Pfeilern, welche 3 Felder von 28 Klaftern 4 Fuß lichter Weite bilden, mit hölzernem Oberbaue nach amerikanischem Systeme, ähnlich jener über die Drau bei Marburg, nur daß bei der Poganeßer Brücke bei der geringeren Höhe des Niveau die Bahn innerhalb der Verstreben läuft.

Gleich darauf öffnet sich durch den Berg, auf welchem das Schloß liegt, ein Tunell von reinlicher Quaderarbeit und 63 Klafter Länge mit ägyptischem Portale und maurischen Bogen.

Die nächsten Stationen Krepnitz und Laase zeigen außer zierlichen Aufnahmsgebäuden nichts Erhebliches; die Nähe Laibachs verkündet der hohe zweizackige Gallenberg, dessen nördlicher Gipfel eine Wallfahrtskirche trägt.

Bei Gradule verläßt die Bahn die Save, und folgt eine Strecke lang dem Laufe der Laibach, die sie bei Salloch, wo sich ein Stationsgebäude befindet, überseht. Wir sind auf der Laibacher Fläche, die nach kurzer, aber beträchtlicher Steigung erreicht wurde, und in schnurgerader, fast 4000 Rft. langer Linie eilen wir dem Zielpuncte der Reise, der Hauptstadt Krains, entgegen.

Der Bahnhof, der seiner ganzen Ausdehnung nach das Flächenmaß von fast 30,000 Quadratklaster einnimmt, gehört zwar nur unter jene der II. Classe, weil der Rang durch die Vollständigkeit der Einrichtung der Maschinenwerkstätten bestimmt wird; was jedoch die Gebäude und ihre Anordnung betrifft, ist er zuverlässig der schönste an der südlichen Staatsbahn, wie überhaupt die ganze Strecke von Eibis bis hieher sich durch höchst gefällige Bauformen auszeichnet.

Nicht mindere Anerkennung verdient die sorgfältige Ausführung des Oberbaues der gesamten Strecke, für welchen meist breitfüßige Schienen der neuen Art, von 3 zu 3 Fuß auf Schwellern befestigt, im Ganzen über 120,000 Centner, in Anwendung kommen; Jedermann wird die Bewegung auf derselben sanfter als auf allen bisherigen Bahnstrecken finden.

Von der ganzen Länge von $11\frac{3}{4}$ Meilen kann der zahlreichen Thalwendungen wegen wohl die Hälfte auf krumme Linien in Anschlag gebracht werden; noch nirgends wurde im Verhältnisse ein größerer Aufwand an Felsprengung und Erdbewegung, an Stütz- und Wandmauern erforderlich, nirgends sind wichtige Bauobjecte in so großer Anzahl zusammengedrängt als hier; um dieß anschaulich zu machen, diene die Nachweisung, daß von obiger Länge 5 Meilen auf Erdbämme kommen, die Länge der Erd- und Felseinschnitte $\frac{1}{2}$ Meile, jene der Stützmauern 11,600 Cur. Kl., der Wandmauern 16,600 Cur. Klaster beträgt.

In nassem Mauerwerke wurden hierbei 24,300 Cub. Kl., an trockenem 10,900 Cub. Kl. und an Quaderverkleidung 179,000 Cub. Fuß Stein verwendet.

Die Erdbewegung beläuft sich auf 445,000 Cub. Kl., die Felsbrecherarbeit auf 170,000, die Steinsprengung auf 205,000 Cub. Kl., die gesamte Erd- und Felsbewegung beträgt demnach 820,000 Cub. Rft., und es entfallen bei der Bahnlänge von 470,000 Cur. Rft., auf jede Current-Klaster durchschnittlich 20 Cub. Klaster Erd- oder Felsbewegung.

Die Anzahl der Bauobjecte, als: Durchfahrten, Durchlässe, kleinere und größere Brücken belaufen sich auf 316; hievon entfallen an Durchlässen und Durchfahrten von 1—2 Klaster lichter Oeffnung 282 auf Durchfahrten, Brücken u. von 2—4 Klaster 19, auf jene von 4—6 Klaster 7. Unter den größeren Brücken bleibt die vorragendste jene über die Sann bei Steinbrücken, die in Oesterreich bisher ihres Gleichen nicht findet. Die Steigungsverhältnisse der Bahn, deren Trasse eigentlich eine Mulde bildet, da sie an einem Flusse hinab, einem zweiten entgegen zieht, sind durchaus günstig, und durchschnittlich mit $\frac{1}{400}$ anzunehmen.

Welchen Nutzen die neue Strecke bringen, wie sehr sich durch sie die Verfrachtung und Personenfrequenz auf der südlichen Staatsbahn steigern müsse, mag an sich schon die Wichtigkeit Laibachs als Handelsplatz und das Zusammenreffen der Triester-, der Loibelsstraße aus Kärnten, dann jener aus Croatien auf diesem Puncte, erklären.

Schließlich sey es erlaubt, Jener zu erwähnen, deren Kenntnissen und ausdauerndem Eifer es gelang, im kurzen Zeitraume von kaum mehr als 4 Jahren das Niesenwerk zu Stande zu bringen.

Den kühnen Entwurf und die einsichtsvolle Direction des Ganzen verdanken wir dem durch viele andere Leistungen bereits zu hohem Rufe gelangten Sectionsrathe Carl Hegla. Ihm zunächst im Verdienste stehen die Ober-Inspectorats-Verweser Billunger und Löhr, der Oberingenieur Schön, dem wir hauptsächlich die einnehmenden Formen der Bahnhof- und Stationsgebäude beilegen müssen und dessen Thätigkeit leider der Tod in den Blüthen der Sann, deren Ufer er mit seinen Werken schmückte, im Frühling 1848 ein zu schnelles Ziel setzte. Hochverdient um die Vollendung der großen Aufgabe sind ferner die Oberingenieure Hofmann und Schedewy, deren Ersterem seit längerer Zeit die unmittelbare Leitung des Baues vertraut war, auch den Ingenieuren Rast, Lahn, Heidter und den Ingenieurs-Assistenten Ursprung und Bartel gebührt für ihr eben so einsichtsvolles als rastloses Wirken die vollste Anerkennung.

• Wissenschaftliches.

Vierzehnte Zusammenkunft der Wissenschaftsfreunde.

Am 7. September 1849.

Herr Schmidt zeigte bei gedrängter Besprechung der auf den Eichen lebenden Gallwespen (Cynips) und ihrer Haushaltung, heutige Gallenauswüchse, Knopperrn und Galläpfel auf Eichenblättern, Zweigen und Rinden von verschiedenen Formen, und zwar die Gallengewächse von Cynips Quercus folii Linné, ein runder, weicher Gallapfel, der auf der Unterseite der Eichenblätter nicht selten ist. Von Cynips calicis Burg., ein Gallengewächs, das unter dem Namen „Knopperrn“ allgemein bekannt ist. Von Cynips longiventris Hartig, eine auf der Unterseite der Eichenblätter vorkommende runde, an der Unterseite etwas abgeplattete erbsengroße Gallenfrucht von rother Farbe, mit erhöhten gelben, warzigen Rippen. Von Cynips fecundatrix Hart., deren Gallengebilde einer in der Mitte eines zapfenförmigen Kelches liegenden Eichelfrucht gleicht. Von Cynips corticalis Hart., die kegelförmige, harte, braune, zusammengehäufte Gallengewächse erzeugen. Dann von Neuroterus Malpighii Hartig, ein linsenförmiger, auf der Oberseite etwas behaarter, röthlicher Auswuchs von 2 Lin. im Durchmesser, der ziemlich häufig erscheint, und von Teras terminalis Fab., eine Schwammgalle, die im Durchmesser $1\frac{1}{2}$ bis 2 Zoll hat, weiß ist und schöne rothe Backen hat. Zugleich brachte Herr Schmidt acht Oatru-

gen Insekten zur Ansicht, die nach einer im Jahre 1836 zuerst gemachten und durch mehrjährig wiederholtes Erziehen bestätigte Beobachtung nebst der Gallenmutter oder Gallenerzeugerin, *Cynips lignicola* Hartig, in ein und derselben Gallapfelart zusammen haufen und zum Theile als Einwohner von der Substanz des Gallengewächses leben, zum Theile aber Insectenfresser (Parasiten) sind, und im Larvenzustande sich in dem Leibe und von dem Fleische anderer Insekten nähren. Die vorgezeigten acht Gattungen Insekten sind nachfolgend verzeichnete:

Nr. 1. *Cynips lignicola* Hartig, die, wie schon erwähnt wurde, die eigentliche Erzeugerin des Gallengewächses ist.

Nr. 2. *Synergus Hayneanus* Ratzeburg, die als Imwehner in dem Gallapfel leben, und sich von der Substanz des Gallengewächses nähren.

Nr. 3. *Eurytoma signata* Nees,

Nr. 4. *Eurytoma istriana* Kollar,

Nr. 5. *Siphonura Schmidti* Nees, eine neue, von dem Herrn Professor Nees von Esenbeck benannte Art*), die sich allem Anscheine nach ebenfalls von der Gallensubstanz nähren dürfte.

Nr. 6. *Pteromalus dilatatus* Kollar, die Larve die-

ses Thierchens lebt in dem Leibe der Schmetterlingsraupen und verschiedener Insectenlarven.

Nr. 7. *Torymus puparum* Nees, *Tor giganteus* Kollar, die Larve dieses, als Insectenfresser bekannten schönen Thierchens lebt in dem Leibe der in dem Gallapfel befindlichen Gallwespenlarven, wohin das Ei vermittelt der langen Legeröhre des Weibchens geschafft wird.

Nr. 8. *Carpocapsa Kokeilana* Freyer. Eine neue Schmetterlingsart, zu den Wicklern (*Tortrices*) gehörig, die vom Herrn Schmidt entdeckt und beobachtet, von dem Herrn Stiftscassier Freyer in Augsburg aber in seinen Beiträgen zur Schmetterlingskunde abgebildet, beschrieben und zu Ehren des als Botaniker und Entomologen rühmlich bekannten Krainers, Herrn Friedrich Kockil, benannt wurde. Die Raupe dieses Schmetterlings lebt gleich den unter Nr. 1—5 verzeichneten Hymenopteren-Gattungen, von der Substanz des Gallapfels bis zur vollen Ausbildung, und verpuppt sich in denselben. Vor der Entwicklung des Schmetterlings drängt sich die Puppe zur Hälfte aus dem Gallapfel heraus und läßt bald darauf den hübschen Schmetterling entschlüpfen. Herr Schmidt hat diesen Wickler, der an mehreren Orten einzeln gefangen wird, auch bereits aus hiesigen Galläpfeln erzogen.

Fenilleton.

Wirksamcs Mittel. — Die türkischen Behörden pflegen bei Durchführung ihrer Maßregeln sehr kategorisch vorzugehen. Da während des Monats Ramazan das Fleisch-consumo bei den Türken ein größeres ist, als sonst, sollten in Smyrna die Fleischer höher besteuert werden. Diese widersetzten sich aber diesem Erlasse und erhöhten noch den Fleischpreis. Aufogleich ließ der Pascha die Widerspenstigen gefangen nehmen, und diesen blieb nichts anderes übrig, als den Willen des Pascha zu erfüllen, wenn sie sich nicht der Gefahr einer langen Haft, verbunden mit Schlägen auf die Fußsohlen, aussetzen wollten.

Ein treuer Begleiter. — Aus der letzten Unglückszeit Dresden's erzählt man folgenden Vorfall: Ein bekannter Künstler wollte, wie so viele Andere, die Stadt mit den Seinigen verlassen. Man ließ ihn schon die nächste Barricade nicht passieren. Er geht auf das Rathhaus, einen Passierschein zu erbitten. — „Es werden keine mehr ausgestellt,“ lautet die Antwort, „aber es soll ihnen ein Begleiter mitgegeben werden.“ „Da geh' ich mit!“ ruft im volternden Tone ein bärtiger Senfmann, und erhält den nöthigen Auftrag. Nach dem Ueberschreiten der nächsten Barricade will sich der Künstler verabschieden. „Ich muß weiter mit!“ ist die Antwort des bärtigen Gesellen, und wieder dankt nach Passirung der nächsten Barricade der Künstler für weitere Begleitung. „Ich muß noch weiter mit!“ ist die abermalige Antwort. So gelangt man an den äußersten Schlag. Der Künstler dankt nochmals und will sich erkenntlich zeigen. „Ich muß noch weiter mit!“ lautet wiederum die Antwort. Endlich im Freien angelangt, sagt der Bärtige: „Nun, gehen Sie Ihrer Wege, ich gehe den meinigen. Ich bin froh, bei dieser Gelegenheit mit herausgekommen zu seyn.“ Und er schlug sich seitwärts in die Büsche. (Preßb. Z.)

*) In einem Briefe des Herrn Präsidenten der kaiserlich Leopoldinisch-Carolinischen Akademie der Naturforscher, Hrn. Prof. Dr. Nees von Esenbeck an Herrn Schmidt ddo. 25. April 1837, welchen er den geehrten Anwesenden zur Einsicht unterbreitet hat, werden *Synergus Hayneanus* Ratzeburg, *Eurytoma signata* Nees und *Torymus puparum* Nees als solche bestätigt und in Bezug auf die *Siphonura* wird nachfolgende Bemerkung gemacht:

„1. Die drei schönen, bläulich metallischen *Pteromalinen* aus den Gallen, deren Weibchen einen in eine Röhre zulaufenden Hintereile haben, gehören zu meiner Gattung *Siphonura* und sind, so weit ich die Arten derselben kenne, eine wunderschöne neue Species, welche ich *Siphonura Schmidti* nenne und so charakterisiren will:“

„*Siphonura Schmidti*, aeneo violacea, punctata, antennis nigris, abdominis segmentis omnibus basi duplici serie punctorum impressis setulosisque primo toto, reliquis margine auratis, terebra vix exserta, alis hyalinis, femoribus posticis infra apicem dentatis.“

2. Das 1½ bis 3 Linien lange und ½ Linie breite Thierchen ist bläulich metallisch glänzend, der ganze Körper punctirt, die Füßler sind schwarz, sämtliche Hinterleibsringe sind von der Wurzel aus mit einer doppelten Reihe eingedrückter Punkte versehen, tief eingeschnitten und mit ganz feinen Borsten besetzt. Der erste Hinterleibsabschnitt ist ganz, die übrigen bloß am Rande grün goldglänzend. Der gelbe Legerohrer ist aus der pechbraunen Scheide nur wenig vorragend, die Flügel sind durchsichtig, die blau metallisch schimmernden Schenkel der Hinterfüße sind unterhalb gezähnt, die Schienen sind zum Theil, die Füße ganz gelb. Das Männchen ist um die Hälfte kleiner als das weibliche Thierchen.