

Saale-Beitung.

Fünfundvierzigster Jahrgang.

Belegpreis... für Halle... unter 'Saale-Beitung' eingetrag.

Anzeigen... werden die... Redaktion und Druck... Halle a. S., Gröbenstraße 17.

Nr. 508. Halle a. S., Sonnabend, den 28. Oktober. 1911.

Traubs Lehre.

Gegenüber den Verjahren der orthodoxen Scharfmaacher, ebenso wie dem Pfarrer Jatio, so auch dem Vicentiaten Traub sein Amt zu rauben und ihn als einen Apostel des Unglaubens hinzustellen, ist von dem Verbands der Freunde evangelischer Freiheit eine Sammlung von Aussprüchen Traubs aus seinen Schriften vorgenommen worden, die ein Zeugnis ablegen von dem eschi christlichen Geiste, von dem er befeht ist. Einige Stücke aus dieser Sammlung seien hier mitgeteilt, da ja der Fall Traub vermutlich sehr bald in stärkstem Maße die Öffentlichkeit beschäftigen wird. Ueber die Gottesvorstellung äußert sich Traub wie folgt: „Glaube ich an Gott? Nein, ich habe ihn, manchmal klar und deutlich, immer wie eine Ahnung, die bald trüb, bald voller Gewissheit ist, aber stets beglückend wirkt. Das Christentum lehrt einen neuen Weg zur Gotteserkenntnis; den küniglichen Weg der Liebe. Der eigentliche Ierweg ist Verlosgigkeit und Unbarmherzigkeit... Liebe ist Gott, und wo sie ist, da hat er die Erde berührt mit dem äußersten Saum seines Mantels. Aber dann haben die Menschen in ihrer Liebe noch nicht einmal den Mantel, geschweige denn das Herz ihres Gottes gefaßt.“

Ueber Christus spricht sich Traub folgendermaßen aus: „Der Feind ist nicht der Gebetsheiser von heute und nicht der Magier von damals; er ist der Mann, von dem ewige Kraft Gottes ausging. Es ist eines Heilandes größeres Werk, auf Generationen hinaus unerlöshliche Liebe zu entbinden, als durch maßiges Wort einige Laibe Brot zu versehen.“

Ueber Christentum und Protestantismus hat Traub folgende Grundanschauung: „Der Wert des Christentums liegt nicht in seinen Gedanken- und Tugendlehren, sondern in seiner Erziehung zu Kraft und Hilfe. Jesus hat für die Brüder. Aus diesem Opfer entspringt heilige, unübersteigliche Kraft. Seither gibt es keinen, der den Namen Christi mit Recht tragen könnte, wenn er sich nicht in heiliger Kraft zu offen weiß. Der Protestantismus ist eine Macht innerlichen Glaubens und unerlöshlichen Hoffens.“

Ueber die Frage des Wanders äußert Traub folgende Gedanken: „Wirkliche Frömmigkeit mißbraucht Gott nicht, indem sie Zeichen und Wunder von ihm fordert; sie weiß, daß die Wunder sie umgeben, wie Luft und Licht, und daß sie nur die Augen öffnen muß, um diese Welt wunderbaren Lebens zu begreifen. Deshalb lieben die Frommen überall Wunder, weil ihnen Gott entgegen-

tritt, wo sie stehen und gehen. Jesus ist der Führer für alle, die ihre Seele führen lassen zu Gott. Hier erleben sie dann das Wunder.“

Der Sinn des Lebens liegt für Traub „nicht darin, daß Gott sich über die Welt erhebt, sondern daß wir uns ändern. Der Christ fühlt sich sicher und geborgen im ewigen Ratshuß, und durch sinnendes oder stürmischen Gebet sucht er den Spalt der Türe zu erweitern, durch den er mit dankbarem Blick in die Welt liebender Gottesgedanken hineinsieht.“

Bei dem Thema Kirche kommt Traub zu folgenden Ergößnissen seiner Glaubensaufassung: „In der Kirche feiern wir wohl miteinander das Kreuz Jesu, aber wir kümmern uns nicht um das Kreuz des Menschen, der neben uns auf der Bank sitzt. So soll es nicht sein... Auf protestantischem Boden gedeiht allein die Latente; ihr gehört die Zukunft. Die heutige Kirche vertraut auf sich, nämlich ihre Rechtgläubigkeit, die Kirche der Zukunft führt allein auf Gottes Wege.“

Es gibt wohl kein besseres Mittel, um die Minderwertigkeit des Kampfes gegen Traub und seine Freunde zu erkennen, als die Verbreitung seiner Lehre, die deutlich zeigt, wie ethisch und wahrhaft religiös seine Befreiungen sind. Sollte man auch ihn verurteilen wollen, so würde man die evangelische Kirche am meisten schädigen, von der dann Gegner behaupten würden, sie könnte Anschauungen von der geküierten Ethik eines Traub nicht vertragen.“

Deutsches Reich.

Die Neu-Orientierung in Westafrika.

(Werbung unseres Berliner \* -Mitarbeiters.) Die Unterzeichnung des Marokkoabkommens und der Kongo-Kompensation ist — nach Mitteilungen von bundesrätlicher Seite an die „Mit.-pol. Korrespondenz“ — bis nächsten Montag, den 30. Oktober zu erwarten. Der in Paragraphen gefaßte Vertrag zwischen Deutschland und Frankreich soll dann sofort den Algéciras-Signatarmächten zur Erklärung ihres offiziellen Einverständnisses vorgelegt werden. Auf diese Weise hofft unsere Regierung, am 8. November dem Reichstage eine in jeder Beziehung abgeschlossene Aktion unterbreiten zu können. Das Gleiche gilt für Frankreich.

Von den Angaben, die in den letzten Tagen über den vorgebliebenen Inhalt der Kompensationen durch die Presse

gegangen sind, ist unrichtig, daß wir eine Summe von 108 Millionen Mark für den Kauf französischer Konzessionslandes zu veranschlagen haben sollten. Keinerlei von Deutschland zu leistende Barrenschuldung ist in dem Kongo-Abkommen vorgesehen, das gegen die noch im September in Aussicht stehende Form wesentliche Verbesserungen zeigen wird. Die von dem Gouverneur a. D. v. Puttkamer auf 6-7 Millionen berechneten Mehrausgaben für das zu erwerbende koloniale Neuland dürften, amtlichen Schätzungen zufolge, den Betrag von drei Millionen Mark nicht übersteigen.

Der deutsche Kaiser über Delcaße.

Aus Brüssel wird gemeldet: Der Pariser Korrespondent der „Independance Belge“ will erfahren haben, daß während der letzten französischen Ministerkriege der deutsche Kaiser dem französischen Botschafter Cambon gegenüber anlässlich seines Empfangs geäußert habe: „Ich hoffe, Herr Botschafter, man wird diesmal Herrn Delcaße entweder an der Spitze des Ministeriums des Äußeren oder als Kabinetminister sehen, so daß wir manche der Schwierigkeiten in freundschaftlicher Weise regeln können.“

Der Kaiser soll — wie weiter verlautet — in der Unterredung haben durchblicken lassen, daß mit Herrn Delcaße viele Schwierigkeiten im Handumdrehen geregelt werden, ohne daß die Ehre, die Eigenliebe und die Interessen beider Länder dadurch gefährdet werden. Dem Gemährsmann des Korrespondenten versichert, die Wichtigkeit seiner Informationen verbürgen zu können. Das Blatt fügt hinzu, hiermit wird die Legende zerstört, worin der deutsche Kaiser Herrn Delcaße als gefährlichen Mann bezeichnet habe; hierdurch sei auch die Behauptung, welche letzterzeit so großes Aufsehen erregte und wonach man den Rücktritt Delcaßes verlangte, unzutreffend.

Der Fall Paasche.

Gegen das Verlassen des nationalliberalen Reichstagsabgeordneten Geheimrat Paasche in einem Marokko-Interesse mit dem Berliner Vertreter des „Matin“ hat die Ableitung Münden der Deutschen Kolonialgesellschaft Einpruch erhoben. Paasche habe sich als stellvertretender Präsident der Kolonialgesellschaft nicht eignen dürfen.

Die „intrinierten“ Stellen im „Matin“ lauten in Kürze: „In dem Moment, da wir keine territoriale Entscheidung in Marokko erhalten konnten, wäre es besser gewesen, sich Franzosen in Frieden zu lassen. Wir hätten die Motive der Abklärung gegen Frankreich nicht weiter führen sollen. Für uns, dem deutschen Gesichtspunkt aus betrachtet, hat diese Kolonie (Kongo) überhaupt keinen Wert.“

Geheimrat Paasche betreibt diesen Vorfall und den Interimscharakter — aber auch das, was Herr Paasche zugibt, gelang zu haben, bietet den Franzosen so viele Angriffspunkte, daß man erlaunt sein muß über die Ungenauigkeit, mit der

Feuilleton.

Der erste Admiral der preussisch-deutschen Flotte.

Zum 100. Geburtstag des Prinzen Alabert von Preußen, 29. Oktober. Von Heinrich G. Weber.

(Nachdruck verboten.) Ver. Dem Hohenzollernprinzen, dessen Geburtstag am 29. Oktober zum hundertsten Male jährt, hat die Mitwelt keine Ruhmestrange gewunden. In der Stille vollzog sich sein Wirken, selten verstanden, oft verkannt und ungünstig beurteilt. Was aber die Mitwelt verurteilt hat, das hat die Nachwelt gut gemacht, und seitdem wir eine deutsche Flotte haben, seitdem ist Weibchen zu einer Herzensangelegenheit des ganzen deutschen Volkes geworden ist, wird der Name des Prinzen Alabert von Preußen und die Erinnerung an ihn überall in hohen Ehren gehalten. Das Denkmal, das man dem bescheidenen Fürsten in Wilhelmshaven, seiner eigenen Schöpfung, errichtet hat, ist in Wahrheit ein verdientes Tribut der Anerkennung. Der den Urwald durch rodet, gewinnt wohl dem Boden nur spärliche Ernten ab, aber sein Werk rühmt dann jede reiche Ernte, die der Boden später Jahr um Jahr willig trägt. Der Mann, der für die Sache der deutschen Flotte die unankbare, die harte Arbeit im Urwald der Vorkurteilung, auf dem Gumpfhof der politischen Geschäftsfähigkeit geleistet hat: das war Prinz Alabert von Preußen. Als er geboren wurde, gab es eine preussische oder deutsche Flotte selbst nicht in den bescheidenen Anfängen. Ab und zu regte sich in den Napoleonischen Not- und Kampfesjahren der Gedanke, daß eine Seemacht für Preußen von Belang sein könnte, doch nur, um schnell wieder zu versinken. Nur einer erkannte damals den vollen politischen Wert der Herrschaft über das Meer: das war Gneisenau, der neben Scharnhorst über die politische Persönlichkeit unter unseren Militärts der Freiheitskriege gemessen ist. Gneisenau hat seine freieren und weiteren Anschauungen aus der persönlichen Kenntnis Englands und seiner Verhältnisse gewonnen, und es war eine tiefe Prüfung unserer Geschäfte, daß sie ihm in dem jungen und empfindlichen Prinzen Alabert einen Jüngling aufwies, der seine Ideen in sich einlag und nicht zögerte, bis sie auf den Boden der Wirklichkeit verpflanzt wurden.

Der Prinz war das Kind eines sehr beliebten preussischen Fürstengpaares. Der „alte“ Prinz Wilhelm, ein Bruder Friedrich Wilhelms III. war als verschwiegener und sorgloser Charakter, als gebiegene pflichttue Natur allgemein bekannt und geliebt; seine Gattin, die Prinzessin Marianne, war eine Enkelin der berühmten „Großen Landgräfin“ des 18. Jahrhunderts. Vom Württemberg erzie auch Prinz Alabert die Fröhenatur, denn Prinzess Marianne, obgleich tief in ihrem Gefühl und treu in ihren Neigungen, liebte doch die heitere Seite des Lebens, und des Prinzen Jovialität, Lebenswürdigkeit und guter Humor hat oft an die Mutter erinnert, während sein unbeugbares Pflichtgefühl und seine hohe Arbeitskraft wohl als ein Erbe des Vaters anzusprechen sind. Da nach dem Ableben der Königin Luise Prinzess Marianne die Repräsentationspflichten bei Hofe zu erfüllen hatte, so wurde das königliche Schloß Friedrichshagen in Schlesien, wo Prinz Alabert einen großen Teil des Jahres in Freiheit und Natur leben konnte. Und in Friedrichshagen schloß sich ein Schloß Edmannsdorf, die Dotation Gneisenaus, und zwischen beiden Schloßern entspann sich ein reger Verkehr, der für den Prinzen die weitreichende Wirkung hatte, daß er die Gedanken und Lehren des genialen Feldherrn aus seinem eigenen Munde empfangen konnte. Dem Drang zur See hatte die Vorziehung ihm in die Wiege gelegt, und es wird erzählt, daß schon in seinen Kinderjahren, wenn er einen Stuhl zur Hand nahm und malte, jedes seiner Bilder schließlich ein Schiff wurde. Gewiß ist, daß er auf dem Schloßhause von Friedrichshagen eine ganze Miniaturflotte erbaute, von Booten, die ein paar Menschen tragen konnten, bis zu zwerghaftem Modellen. Des Prinzen „Flotte“ war in der ganzen Gegend bekannt, und jeder Mann interessierte sich für sie; für ihn selbst aber hatte dieses „Kindliche Spiel“ die tiefere Bedeutung, daß er hier so mancherlei erste praktische Erfahrungen gewann, die später von Nutzen wurden. Schien doch das Gefühl selbst ihn immer wieder daran erinnern zu wollen, daß er seine Gedanken über Preußen-Deutschlands Grenzen hinaus auf die See und die Seeänder zu richten habe! Im Jahre 1831 trat von französischer Seite an die preussische Regierung der Vorschlag heran, daß Prinz Wilhelm oder sein Sohn Prinz Alabert den Königtum von Griechenland beistehen sollte. Der Vorschlag wurde damals aus politischen Erwägungen vom Prinzen Wilhelm, auch im Namen seines Sohnes, abgelehnt; aber wunderbarlich mag doch die Empfindung gemein sein, mit der der Prinz Alabert im Oktober 1857 daselbstes Äußerung, das unter anderen

Umständen damals bereits seine Königsresidenz hätte sein können.

Wir haben damit bereits die Reisejahre erwähnt, in die der Prinz im dritten Jahrzehnt seines Lebens eintrat. Er bestieg damals den Rang eines Kapitlans. Die erste, in mancher Hinsicht wichtigste unter den größeren Reisen, die er unternahm, war die, die ihn im Jahre 1832 zuerst nach Holland, dann aber nach England führte. Der Einbruch, den die mächtige, dem Prinzen vorgeführte englische Kriegsflotte auf ihn machte, war unerwartet, und nie hat er es vergessen, wie er den Medway herab an 24 englischen Kriegsschiffen vorbeifuhr und wie das 84-Kanonenhulter „Deceat“ ihm einen donnernden Salut feuerte. Mehrere Jahre später war es, wie bereits erwähnt, dem Prinzen verordnet, eine ausgedehnte Mittelmeerreise zu machen. Zusammen mit dem Erbprinzen Johann von Desterreich, mit dem ihm seit seines Lebens eine enge Freundschaft verbunden hielt, reiste er von Augsburg, wo er den Wandern beigemohnt hatte, nach Konstantinopel und weiter nach Griechenland, Triest und Venedig. Den großartigsten Abbruch aber erhielt die Reisezeit des Prinzen durch eine große Fahrt nach Brasilien, die er auf einem sardinischen Kriegsschiffe im Jahre 1842 unternahm. Eine Reise nach Brasilien — ihr nächster Anlaß war die Ueberreicherung des Schwarzen Adlers an den Kaiser Dom Pedro — das war ja damals eine Unternehmung, und so dauerte sie denn auch vom 21. Juni 1842 bis zum 26. März 1843. Bei dieser Reise nun, wie auch bei seinen anderen, lernte der Prinz nicht nur fremde Länder und Meere — er lernte auch die Praxis der Schiffsahrt kennen, er tat Mitde in den internationalen Handel. Der Prinz erwies sich auf diesen Reisen als ein sehr aufmerksamer Beobachter, er führte Tagebücher, und sein Reisebuch über die brasilianische Fahrt ist von einem Manne wie Alexander von Humboldt lobend anerkannt und der Ehre der Ueberlieferung ins Englische gewürdigt worden. Und es waren nicht nur Land und Leute, auf die er bei seinen Reisen achtete, sondern es waren vor allem auch Marinefragen. Das Führerwissen und seine Gefahren, Natur und strategischer Wert der Wäffer, artilleristische Ausrüstung der Schiffe wie der Festungen: das waren Fragen, die ihn tief beschäftigten. Da er zum Artillerie verkehrt war, so hatte er für solche Dinge ein besonderes Verständnis. Die Flottenstärke blieben freilich vorläufig Träume, allein es kam der Tag, wo das, was früher als Spezialität des Prinzen Alabert gewar, zur deutschen Nationalflotte wurde. Dies geschah im Jahre 1848.







