

Halleische Zeitung.

Landeszeitung für die Provinz Sachsen und die angrenzenden Staaten.

Redaktion und Expedition Halle, Leipzigerstr. 97.

Halle a. S., Freitag 20. Dezember 1895.

Beitrag: Berlin SW., Sternburgerstr. 6.

Die Monroe-Doktrin und der amerikanisch-englische Konflikt.

Sobald die Amerikaner durch irgend welche Ereignisse daran erinnert werden, denkt jeder europäische Staat...

Da damals Rußland, Preußen und Oesterreich es für ihre Pflicht hielten, monarchischen Staaten gegen revolutionäre Bewegungen zu begehen, und da namentlich Rußland unter dem Caren Alexander I. in Befolgung dieser Pflicht Spanien bei der Wiedergewinnung der verlorenen Kolonien behilflich sein wollte...

Wir haben schon gestern betont, daß schwierig die Situation so vorwiegend sich gestalten wird, daß an die Stelle diplomatischer Noten, mögen sie auch statt von Seiten im Grad...

tiation Grund, mit dem Sabel oder richtiger mit den Panzerschiffen zu rasen; denn die Zeiten, in denen der britische Löwe bloß zu schreien brauchte, um Angst und Schrecken zu verbreiten...

Was nun Deutschland anlangt, so hat die Frage der aufgeweckten Grenzfreigebiet in Südamerika ein weitgehendes Interesse, als man im Allgemeinen annehmen scheint...

Die öffentliche Meinung in Amerika scheint sich übrigens, einem Telegramm der Times nach so zu stellen, keineswegs einmüthig über die politische Haltung des Präsidenten Cleveland zu zeigen.

Seite früh liegen zu der Affaire folgende Telegramme vor:

London, 20. Debr. Wie bestimmt verlautet, beabsichtigt Salisbury die Botschaft Cleveland's mit einer in Tone höflicher, aber präzis und scharf lautenden Protestnote zu beantworten...

London, 20. Debr. Offizielle Kreise verstehen, daß falls Nordamerika tatsächlich eine Grenzkommission nach Venezuela abenden sollte, es für die Regierung schwer sein würde, den Frieden zu erhalten.

geben von allen Seiten Glückwunschk Telegramme zu. Die Mitglieder des Kongresses begaben sich gestern einzeln zu Cleveland, um diesem für seine Stellungnahme in der englisch-venezolanischen Angelegenheit zu danken.

Deutsches Reich.

* Der Kaiser arbeitete gestern Vormittag längere Zeit mit dem Chef des Militär-Kabinet's v. Sahlke und empfing sodann den Reichskanzler Fürsten zu Hohenlohe-Schillingensfürst zum Vortrag.

* Der Kaiser hat ein Exemplar des Bildes, 'Mahnung an die Völker Europas' dem Reichskanzler Fürsten zu Hohenlohe, in einem solitaren Rahmen gesandt und mit eigenhändiger Unterschrift versehen, zum Geschenk gemacht; auch der Graf in Waldersee überreichte Sr. Majestät ein gleiches Geschenk.

* Das Staatsministerium hat gestern Nachmittags um 2 Uhr in seinem Dienstgebäude am Leipziger Platz unter dem Vorsitz des Fürsten Hohenlohe zu einer Sitzung zusammen.

* In einem linksliberalen Blatte wird an die Unterredung zwischen Kaiser Wilhelm und dem Fürsten Bismarck die Unterredung geknüpft, als ob es sich dabei um die Anerkennung der Reichsämter von dem neuen Kurie verfolgten Sozialpolitik seitens des Erleren gehandelt habe. Die betreffende Korrespondenz ist aus Hamburg datiert, obwohl sie sicher nicht von auswärts gekommen ist. Allein die Datierung der Korrespondenz aus Hamburg legt augenscheinlich den Verdacht erregen, daß über den Inhalt jener unter vier Augen geführten Unterredung, über die natürlich nur einer der Beteiligten Auskunft erteilen kann, von Seiten des Fürsten Bismarck Äußerungen in die Öffentlichkeit und zwar in dem Sinne der Anerkennung der größeren Wichtigkeit der sozialpolitischen Auffassung des Letzteren gelangt ist. Selbstverständlich ist davon abzuwenden nicht die Rede; allein calumnäre audacter, semper aliquid haeret ist ein nur zu bekanntes Wort und man wird der Ansicht sich ziemlich nahe auf der Spur sein, wenn man sich der Wirkung gewisser Mitteilungen in einer anderen Zeitung über historische, unter vier Augen geführte Gespräche gegenwärtig. Es ist danach wohl nicht daran zu zweifeln, daß die Ansicht dahin geht, ein politisches Ergebnis der Friedrichsruher Unterredung für die innere Politik thöricht zu verhindern. Wenn aber jene angebliche Korrespondenz nur die Dedresse Hamburg trägt, so liegt die Frage nahe, woher der Brief abgeschrieben ist. Hier ist man natürlich nur auf Kombinationen angewiesen; allein die Vermutung liegt doch zu nahe, daß der Schreiber in den Kreisen derjenigen zu finden ist, welche ein erklärliches Interesse daran haben, daß der Kaiserbeuch in Friedrichsruh zu einem positiven Ergebnis nicht führt. Die betreffenden Kreise sind sich leicht zu erhalten. Der Indizienbeweis wird durch ein neues Moment verstärkt durch die Erwägung darüber, wo und bei welchen Gelegenheiten man sich der linksliberalen Presse mit Vorliebe zu Pressemannern dieser und ähnlicher Art bedient. Aber die Dedresse Hamburg ist dem doch zu durchsichtig, um nicht die Absicht und den Charakter des jüngsten Pressemannovers alsbald deutlich zu machen.

* Die Nordd. Allg. Ztg. berichtet, daß die Vermuthungen über eine Aenderung des Kurzes, wie sie in einzelnen Blättern angezettelt werden, sämtlich auf freier Erfindung beruhen, und erludt bei dieser Gelegenheit die ernstliche Bitte, etwas etwas weniger nervös zu sein und immer hinter den einfachen und unerschütterlichen Tagesnotkommnissen gleich schmerzende politische Ereignisse zu wittern.

* In den Gerichten über Herrn v. Voettker's Nichttritt. Von Zeit zu Zeit taucht das Gerücht auf, der Staatssekretär des Innern, Dr. von Voettker, beabsichtige, 'demnach' seine Entlassung einzureichen. Nummer aber heißt es, Herr von Voettker will 'nur noch' diese oder jene Aktion oder Feier zum Abschluß bringen, bevor er aus seinem Amte scheidet. Auch das seit einigen Tagen wieder unläufige Nichttrittgerücht bewegt sich auf diesem Boden; erst die Feier der Wiedererrichtung des deutschen Kaiserthrones, dann das von Voettker'scher Abschiedsgedicht — so verfindet man. Wir haben Anlaß, auch die neuesten Gerüchte über den bevorstehenden Nichttritt des Staatssekretärs von Voettker für trügerisch zu halten. Derartige Gerüchte entstehen meist in freiliegenden Kreisen und sonderbarer Weise treten sie stets zu einer Zeit auf, wo man bestimmte Gründe zu der Annahme hat, daß die Stellung des Herrn von Voettker in der That sich schwerer zu gestalten beginne. Es scheint also, daß die Kolportierung der Nichttrittgerüchte den Zweck habe, die Stellung des Herrn Staatssekretärs zu befestigen. Zu einer solchen Aufmunterung wird man unmöglich gebrannt, wenn man die Ausnutzung der erwähnten Gerüchte durch die freisinnige Presse beobachtet: Erst die zunehmende Ermüdung des bevorstehenden Nichttritts, daran anschließende Mittheilung, daß der angeblich zur Demission geneigte Staatssekretär mit dem erhebenden Eintrude einer bestimmten Feier zu scheiden gedenke. Darauf phantastische Schilderung der Freude, die ob dieses Nichttritts in den Reihen der 'Juncker' und der 'extremen Agrarier' herrsche, und schließlich geheimnißvolle Andeutungen über planmäßige Ministerfürgereien seitens jener 'realistischen Elemente'. Auf diese Weise wird, wie man glauben muß, recht schon in der Presse des Inn- und Auslandes, soweit die betreffenden Gerüchtfabrikanten zur Verfügung steht

Washington, 19. Debr. Dem Präsidenten Cleveland

Vertical text on the left margin containing various small notices and advertisements.



Der Untergang.

Eine Skizze.

„Von gestern auf heute hat's aber geklebt!“ „Das will ich meinen. Wir sind wenigstens um vierhundert Meilen vorwärts gekommen.“ „Mehr, entschieden mehr. Rechnen Sie doch: achtzehn Knoten Fahrt mal vierundzwanzig, das wären also — wieviel sind das doch?“ „Vierhundertzweiunddreißig, das ist aber zu reichlich bemessen.“

„Na, wir werden ja sehen.“ „Passagiere der ersten Kajüte sind's, die so reden. Sie stehen vor dem Rauchzimmer, wo alltäglich um die Mittagsstunde auf einer Karte des atlantischen Ozeans der Schiffsort abgelekt, sowie die in den letzten 24 Stunden durchlaufene Entfernung angeschrieben wird. Der betreffende Offizier, der dies besorgt, muß jeden Augenblick kommen; in dieser Erwartung sammeln sich an dem oberen Treppende immer mehr Neugierige und ein Jeder derselben prunzt mit seiner Schätzungsgabe.“

„Vierhundertsechzig Meilen dürften es sein“, meint ein Kaufmann, der zweimal jährlich mit fünf Reisekoffern voller Damen-Konfektion über den Ocean fährt und seinen schlimmsten Konkurrenten auf einem nahen englischen Schnelldampfer unterwegs weiß. Sein Kajütennachbar, ein deutsch-amerikanischer Architekt, sagt dagegen: „Vierhundertzwanzig, keine Meile mehr!“

„Four thirtyseven“, flötet eine spindeldürre Temperance-Lady im Hintergrunde, deren galanter Gatte, dem Gelächter über die die haarfcharfe Schätzung zum Trost, wiederholt: „Four thirtyseven — wetten?“

„Gut, was gilt die Wette? Fünf Flaschen Sekt! Wer wettet mit.“

Die Namen der Wettenden und ihre Schätzungen müssen notirt werden, so viele drängen sich heran. Die Spannung steigt von Minute zu Minute, und als endlich der dritte Offizier die Entscheidung bringt, reizt man ihm fast den Rock vom Leibe.

„Wieviel? Wieviel?“ „Vierhundertfünfzig.“

Ein allgemeines freudiges „Ah!“ begrüßt die hohe Meilenzahl, nur Derjenige, der am schlechtesten schätzte und den Sekt bezahlen muß, macht ein etwas saures Gesicht. Die Uebrigen zerstreuen sich in die Salons und an Deck, um den Mitreisenden die Neugierigkeit zu befriedigen. Der Damen-Konfektionsmann blickt höhnisch nach dem englischen Dampfer hinüber, auf dem sich sein Konkurrent befindet, und der sichtlich zurückbleibt. Er überschlägt in Gedanken den Vortheil, den ihm ein mehrstündiger Vorrprung möglicherweise bringen kann, und folgt dann dem durch die Schiffsräume klingendem Trompetensignal, das ihn zum Lunch ruft.

Eine fröhliche Tafelrunde in einem prunkvoll ausgestatteten Raume. Ein schwerer Teppich deckt den Fußboden des Salons, Decke und Wände strotzen von Gold, überall schwellende Polster von rothem Sammet, kostbare Holzschnitzereien, werthvolle Oelgemälde. Wo zu nur dieser übertriebene Luxus, den vielleicht Keiner der Passagiere gewöhnt ist? Nun, die verschiedenen Dampferlinien suchen eben sich gegenseitig zu überbieten, außerdem reizt eine solche Umgebung zum materiellen Genuß, denn in solch prächtigen Räumen läßt man unwillkürlich den gewohnten Schoppen „Rutcher“ weg und läßt dafür gleich die sogenannte „bessere Flasche“ kommen, an der mehr verdient wird. Der ihn umgebende Luxus stärkt endlich das Sicherheitsgefühl des Reisenden: läge die Gefahr des Unterganges nahe, man würde nicht mehrere Millionen in ein solches Schiff stecken, so beruhigt sich der ängstliche Passagier.

Heute denkt freilich Niemand an ein Unglück. Seither, d. h. vom englischen Kanal an, war's immer jürrisch, die Tischgesellschaft wies große Lücken auf, doch nun ist's ja überstanden und

man kann bei den Mahlzeiten das Versäumte nachholen. Und nun gar der verwetete Sekt! Die magere Temperance-Lady trinkt natürlich nicht mit, hingegen leert sie sämtliche ihr erreichbare Kompottdischellen; sie würde überhaupt gar nicht auf deutschen Schiffen fahren, wenn dort das Kompot nicht so wäre. Ihr Mann fährt auch zuweilen mit einer anderen Linie mit derjenigen nämlich, deren Schiffe in der letzten Zeit den besten „Rekord“ erzielten. Time is money.

„Profit! Der Wohlthäter soll leben!“ ruft ein behäbigter älterer Herr, sein Glas erhebend. Noch bevor es ausgetrunken ist, sieht schon der Steward bereit, es wieder zu füllen, denn der Trinkende besitzt eine erkleckliche Anzahl Aktien der betreffenden Dampfergesellschaft. Der „Hauptaktionär“ hat sich in seinen Mitreisenden und den Schiffsbedienteten längst als Bevorzugter zu erkennen gegeben, und während er jetzt mit der Serviette die in seinem Schnurrbart hängengebliebenen Sektropfen aufwischt, jagte er halbblaut zu seinem Nachbar: „Sie wissen, ich renommire nicht, aber gewissermaßen ist es doch mein Verdienst, daß wir jetzt so schön vorwärts kommen. Ich habe nämlich gestern — im Vertrauen gesagt — dem Kapitän zu verstehen gegeben, daß es mit der seitherigen Bummellei nicht so fortgehen könne. Wir hatten ja allerdings schlechtes Wetter und hohe See vor vorn, doch wozu sind denn schließlich die neuen und starken Maschinen da? Mein Gott, jede Stunde, die eines unserer Schiffe länger unterwegs ist, kostet uns Hunderte, von den indirekten Verlusten ganz abgesehen. — Neblich wäre es gewesen, jagen Sie? Lieber Herr, was geht mich der Nebel an: Diwiden den will ich haben!“

„Und wenn die Dividendenjagd schieb geht?“ fragt der Architekt, dem kein Wort entging, über den Tisch hinüber.

Der Hauptaktionär zuckt die Achseln. „Ein Kapitän, der sein Schiff verliert, verliert auch seinen Posten, das ist nun einmal nicht anders. Wir müssen ihn springen lassen, wäre er auch noch so unschuldig und tüchtig, es würde sich ihm eben Niemand mehr anvertrauen wollen. Da hat z. B. vor zwei oder drei Jahren — ah, da kommt er ja: Serious, Kapitän Steffens!“

Nach einer kurzen Verbeugung nimmt der Kapitän seinen Platz am Kopfende der Tafel ein, lehnt das Nacherviren ab und greift nach dem, was gerade vor ihm steht. Der Mann sieht nicht aus, wie einer, der sich von einem Aktionär, der ihm nichts zu sagen hat, Vorstellungen machen läßt; er weist mit dem Bemerkten, das mache ihm den Kopf zu warm, den ihm angebotenen Sekt zurück, schenkt sich ein Glas Rothwein ein und wendet sich seiner jugendlichen Nachbarin zu.

„Nun essen Sie aber auch tüchtig, liebes Fräulein, daß Sie wieder Farbe bekommen. Die böse Seckrantheit hat Ihnen ja arg mitgespielt.“

„Ach! ich war halb todt“, bestätigte das junge Mädchen trübselig lächelnd, um dann sofort zu fragen, wann das Schiff wohl in New-York ankommen werde?

„Nebermorgen Abend denke ich. Gaben Sie es denn ja eilig?“

Seufzend erwiderte die Befragte: „Meinetwegen ist's nicht, aber meine Mutter ist so schrecklich nerods und verzehrt sich vor Angst, wenn sie auch nur einen Tag länger auf die Nachricht von meiner Ankunft warten muß.“

„Kein Wunder“, bemerkte ein in der Nähe sitzender Herr. „Die amerikanischen Zeitungen bezeichnen unser Schiff wahrscheinlich morgen schon als „überfällig“ und zählen alle möglichen Unglücke auf, die uns zugestoßen sein könnten.“

Inzwischen hat der Temperance-Gebatte seinen Hunger gestillt und lieft aus seinem vergrißnen Taschenbuch die Zeitdauer seiner früheren Seereisen vor. Die gegenwärtige ist dagegen eine ziemlich langsame, was er in Anwesenheit des Kapitäns besonders zu betonen für zweckmäßig hält. Der Schiffsführer, der den Stich fühlt, thut, als ärgere er sich nicht, er ärgere sich aber doch, sagt kurz „Mahlzeit!“ und verläßt den Salon.

was ver- eine Stai die ich der sie n Mehl- Mineralien- Brotschüren milien- gestaltet, dann der alt- von keinem en, zumal derselben tnet wird. Blick auf Sekt wirkt, hinterwerfen von Döpf hens“ von tiffeln und dem Leser iel dafür, nicht voll- Farbe des farbigen jag über reich ist begehren: solchmitt p. Vofforo A. Braith, dige Tert- der ver- Rechnung k für das ebundenen tav-Perle“ und viel- cheimenden uch einen ungen in ten Maler eben, die llmeiters schienenen Rit jouver- agehörnte inmäßig nit es da em unver- roße Del- anmutig modernen es, das et den beist, io charak- -fr. 87.

Um so fester sitzt am Kopfende der anderen Tafel der erste Maschinen-Ingenieur des Schiffes, denn er hört es gern, was ihm seine Tischnachbarn, ein Ehepaar aus San Francisco, Schmeichelhaftes über Leistung und Leistung der Maschine sagen. Der Kalifornier ist mehrfacher Millionär und es wird ihm also nichts ausmachen, dem Heizerpersonal ein Faß Bier zu spenden, wozu er sich jedoch die Erlaubnis ausbittet. „Es ist ja nur, damit die Leute sehen, daß man an sie denkt und es anerkennt, daß sie nicht hinter dem Engländer zurückbleiben wollen. Mir ist offengefallen viel daran gelegen, bald nach New-York zu kommen; ich weiß nicht, was ich darum gäbe, übermorgen den Chicagoer Limited Express noch zu erreichen.“ fügt der Kalifornier hinzu; damit es aber der Maschinen-Ingenieur weiß oder doch ahnen soll, setzt er den großen Solitär an seiner Uhrkette in Bewegung, dessen unergleichlichen Glanz und Schlicht die ganze Reisegesellschaft bewundert. Ein Fürst verleiht ihm Orden und Ehrenzeichen; ein kalifornischer Millionär kann sich's leisten, einen Schiffingenieur für „außergewöhnliches Einheizen“ mit einem kirchferngroßen Diamanten zu überraschen.

Nach dem Lunch gehen die Herren ins Rauchzimmer, um Kaffee zu trinken und die Zeit mit Stat- oder Pokerspielen totzuschlagen, die Damen legen sich auf dem Promenade-Deck in ihre bequemen Sessel und lassen sich vom Oberdeck-Steward mit Champis und Büchern gegen die zunehmende Kälte verwahren. Der kühle Nordwest hat merklich aufgefrischt und der Horizont ist auch nicht mehr so klar wie vorher. Das Schiff kommt allgemach in den Bereich der Neufundlandsnebel.

Vor dem Navigationshäuschen lehnt der Hauptaktionär am Geländer und betrachtet sich mit einigen Damen die Rehrseite der Medaille. Die Zwischendeckspassagiere, auf die sie herabschauen, sind zum Teil auch vergnügt, die meisten sehen aber nach einer sechstägigen Gefangenschaft in den unteren Schiffsräumen recht elend aus, man kann ihnen an den bleichen Gesichtern den Wunsch ablesen: wären wir doch erst drüben! Selbst die berben Bauernkinder sehen krank aus, als aber der Hauptaktionär einige bei Tisch eingesetzte Früchte und Kuchenstücke zwischen sie wirft, vergessen sie nach glücklicher Kinderart ihr Leid und raufen um die Leckerbissen. Die zuschauenden Damen lächeln gerührt ob der Herzengüte des Spenders. Ob sie wohl ahnen, daß die Dampfergesellschaften an den überreich verpflegten Kajütspassagieren absolut nichts verdienen, sondern ausschließlich von den „Zwischendeckern“ leben.

Der Schiffsarzt tritt hinzu und eine ältere Dame erkundigt sich nach dem Befinden der Wöchnerin, die während des vorgetrigen stürmischen Wetters im Zwischendeck mit einem toten Kinde niederkam. „Ich habe sie ins Krankenzimmer schaffen lassen und hoffe sie am Leben zu erhalten, vorausgesetzt, daß wir bald ankommen.“ lautet die Auskunft.

Da flatscht eine Welle gegen den Schiffsbug und im nächsten Augenblick werden die Zwischendeckspassagiere von einem kalten Sprühregen übergossen. Vom Winde gesagt, gehen die Salzwassertropfen den dürftig bekleideten Leuten bis auf die Haut. Alles drängt nach der Schiffstreppe und man hört den Seufzer: „Ach, es geht ja schon wieder los!“

Inzwischen ruht der Kapitän ein wenig, doch er kann nicht schlafen und immer wieder blinzelt er nach dem Barometer an der Wand. Die Quecksilber säule fällt stetig; hoffentlich geringt's, den Hafen zu erreichen, bevor das sich anzeigende Unwetter losbricht. Ja, das Schnellfahren hat bei allen damit verbundenen Gefahren viel für sich; je kürzer die Ueberfahrt, desto eher sind Schiff, Mannschaft und Passagiere in Sicherheit.

Er steht auf und geht zwischen den Rabinen nach mittschiffs, um auf der Kommandobrücke nach dem Rechten zu sehen. An der Küche vorüberkommend, hört er den Oberkoch dem Zahlmeister klagen: „Das Fleisch riecht schon etwas. Ist man über zehn Tage unterwegs, dann hat man immer seine liebe Noth, daß die Passagiere nicht die Nase rümpfen.“ Am Großmast steht der Postbeamte, der längst mit dem Sortiren der Poststücken fertig ist, und gähnt aus Langerweile, als wollte er ein Fünftelpaket verschlucken.

Söllisch zugig ist's auf der Kommandobrücke, es tanzen auch schon vereinzelte Schneeflocken in der Luft. Einer der wachhabenden Offiziere blickt starr voraus, der andere auf den Kompaß, ob der Steuernde auch nicht vom Kurs abweicht. Engedent des geometrischen Axioms „zwischen zwei Punkten ist die gerade Linie die kürzeste“, wird auf modernen Schnelldampfern nach Weststrichen, ja nach Graden gesteuert. Der dies vor einem Vierteljahrhundert verlangt hätte, wäre für toll erklärt worden.

„Gut ausgucken da oben! ruft der Kapitän dem im Vorkamars stehenden Matrosen zu, der zum Zeichen, daß er den Befehl gehört hat, die Hand erhebt und wieder in das Schneegestimmer hinausschaut. Das Schiff beginnt, da der Seegang mehr und mehr zunimmt, zu stampfen und jetzt steekt es zum ersten Mal „die Nase unter“, wie der Seemann sagt. Die noch an Deck gebliebenen Zwischendecker flüchten vor dem überstürzenden Wasser entsezt nach der Treppe; hinter ihnen wird die Luke geschlossen. Da Unten aber ist's fürchterlich!

Aber auch den Kajütspassagieren wird es nachgerade ungemüthlich, beim Kartenspiel im Rauchzimmer „paßt“ einer um den Andern, die Damen lassen sich vom Steward oder einem seefestesten Bekannten in das Damenzimmer führen. Nur der Temperance-Amerikaner stekt noch mit seiner Frau, der die beim Lunch genossenen Compotmengen gar nicht auf bekommen, im Freien herum. Kaum die Hälfte der Passagiere erscheint zum Diner und als bei der Suppe das Schiff einmal tüchtig in die See stampft, erheben sich plötzlich drei oder vier der Tischgenossen und eilen schwankenden Schrittes und bleichen Angesichts hinaus. Der Hauptaktionär reißt daraufhin einen Weg, den seine seefestesten Nachbarn belachen, bis das Geulen der Dampfpeife sie plötzlich verstummen läßt.

Nebel! Auf der Kommandobrücke hört man auch die Antwort auf das Signal; vom Steuerbord tönts herüber, wo der englische Dampfer, dem Schall nach zu urtheilen, immer weiter zurückbleibt. „Fünf Umdrehungen weniger“ telegraphirt der Kapitän in den Maschinenraum hinunter. Viel thut es nicht aus, denn die Schiffschraube macht noch immer sechzig Umdrehungen in der Minute, aber der Anprall des von einer neuntauendpferdigen Maschine gegen die Wellen vorwärtsgetriebenen Dampfes ist doch nicht mehr ganz so heftig. Es erscheint ohnehin unglücklich, daß die dünnen Eisenplatten standhalten, brauchen doch nur ein paar Nietten auszuspringen, um eine Katastrophe herbeizuführen.

Nast näher noch liegt die Gefahr des Zusammenstoßens mit einem entgegenkommenden Schiffe. „Am besten wird Dich vor Gefahren ein scharfer Ausguck stets bewahren“, mahnt ein guter alter Spruch. Wenn es nur keinen Nebel gäbe und kein Spritzwasser, das der Wind vom Bug vorn über das ganze Schiff peitscht, bis über die Kommandobrücke, ja bis über den fünfzig Fuß hohen Standort des Ausguckspostens hinweg! Das Seesalz brennt wie Feuer in den Augen und doch können sie nicht geschont werden.

Es ist dunkel geworden inzwischen; einem Ungeheuer mit feurigen Augen vergleichbar, rast das Schiff seinem Ziele zu. Einer internationalen Vorchrift gemäß, führt es an Steuerbord eine grüne, an Backbord eine rothe, in halber Mauthöhe die nur für Dampfer vorgeschriebene weiße Toplaterne. Auch das Gesetz über das Ausweichen auf See ist natürlich ein internationales und man hat die einzelnen Paragraphen in Reime gesetzt, so behält sie der Seemann besser. Der erste Paragraph lautet:

Kommt Grün und Roth voraus in Sicht,
Backbord das Ruder! Zeig rothes Licht,
Denn Grün an Grün und Roth an Roth,
Geht Alles klar; hat keine Noth.

Das klingt doch ganz klar und ist selbst dem Laien verständlich. Aber es giebt auch andere Fälle, auf die andere Vorschriften gelten, und zum Schluß heißt es: „Wenn in besonderen Fällen keine dieser Verordnungen zweckdienlich erscheint, hat der Seemann dem jeweiligen Falle entsprechend zu handeln.“ Da sitzt der Hafen!

Abermals bezieht der Kapitän „fünf Umdrehungen weniger“ und eilt in das Navigationszimmer, sich das Salz aus den Augen zu waschen und einen Schluck Wein zu trinken. Als er wieder die Kommandobrücke bestiegt, klart die Luft auf und während er sich umsieht, entfährt ihm ein Seufzer: Der englische Dampfer ist ihm inzwischen mit voller Fahrt vorbeigelaufen. Das kann ihm wieder eine schöne Nase eintragen!

Da giebt der Engländer Backbord Ruder, um einem Segelschiffe auszuweichen. Man sieht nur die rothe Laterne des letzteren; es liegt also unter Steuerbordhals am Winde und treibt zwischen die beiden Dampfer. Um dem Engländer nicht zu nahe zu kommen, hält der Kapitän Kurs und denkt, ich komme vor dem Segler vorbei. Letzterer aber fürchtet, man sieht ihn nicht, setzt Vorsegel und fällt plötzlich ab.

„Steuerbord Ruder; hart Steuerbord!“ ruft der Kapitän und stürzt zum Maschinentelegraphen. „Stopp! Voll Dampf rückwärts!“

Die Befehle werden prompt befolgt, allein es ist zu spät. Der Bug des tiefgeladenen Seglers trifft die Steuerbordseite des Dampfers, ein Krachen und Schreien hüben und drüben — das Unglück ist geschehen. Daß es den Rieledampfer am schwersten getroffen, ist keine Frage; das viel kleinere Fahrzeug hat ihm im Anprall die verhältnismäßig schwache Seite eingebrückt. Es kommt eben nur darauf an, wie der Zusammenstoß erfolgt.

Als ob ihn schwindelte, umkrallt der Kapitän das Geländer der Kommandobrücke, doch im nächsten Augenblick ist er wieder ganz Herr seiner selbst und mit feierlicher Stimme erteilt er seine Befehle. Da sich das Schiff bereits auf die Seite zu neigen beginnt, werden die Passagiere sofort von der Sachlage verständigt und die Boote klar gemacht, während ein Offizier Nothsignale gibt. Das Segelschiff hat aber genug mit sich selbst zu thun und der englische Dampfer setzt ruhig seinen Weg fort. Vielleicht sieht er die hinter ihm ausleuchtenden Blaufeuer nicht, vielleicht auch hält er das Signalisiren für eine List seines Rivalen, ihn zum Umkehren zu verlocken. Alles schon dagewesen!

Die Schreckenskunde von dem drohenden Untergang erzeugt in allen Schiffsräumen eine furchtbare Panik. Halbbedleidete Männer, Frauen und Kinder rennen schreiend durcheinander, die aus ihrer Luke hervortretenden Zwischendecker stürmen das Promenadendeck, wo die Boote hängen, und drohen in dem Wahne, die Kajütpassagiere würden gerettet, sie selbst aber wolle man ertrinken lassen, mit Gewalt. Die Gattin des kalifornischen Millionärs bietet für ihre Rettung zwei Hände voll Zmelen aus, darunter auch die Uhrkette ihres Mannes mit dem wunderbaren Solitär — vergebens. Ein Herr verlangt vom Obersteward unter Berufung auf seine Eigenschaft als Hauptaktionär eine Korbkette, obwohl er schon eine umgeschlallt hat.

Das Schiff liegt schon so schief, daß nur die Backbordboote in Wasser gebracht werden können, eines derselben sinkt wegen Ueberfüllung, zwei andere kentern. Während ein viertes und fünftes abhöht und fortrudert, gestt ein hundertstimmiger Todeschrei durch die Sturmnacht. Als der englische Dampfer eine Stunde später endlich doch noch umkehrt, findet er nichts mehr zu thun, als die halberstarten Insassen der von der wilden See umhergeworfenen Boote aufzunehmen.

Die Fürstengruft im Ploener Schloß.

Der in Aussicht genommene Aufenthalt der beiden ältesten Prinzen-Söhne unseres Kaiserpaars in Ploen zur Fortsetzung ihrer wissenschaftlichen Ausbildung in ungestörter ländlicher Ruhe lenkt die Aufmerksamkeit weiter Kreise auf das kleine, etwa 3000 Einwohner zählende, höchst malerisch inmitten großer Seen gelegene Städtchen im östlichen Holstein.

Weithin sichtbar ragt das schlichte, aber hochgelegene stattliche Schloß, welches 1868 zu einem Kadettenhause eingerichtet ist, in alten Zeiten aber dem dort regierenden Zweige der Herzöge von Holstein als Fürstentum diente und späterhin vom König Christian VIII. von Dänemark als Sommerresidenz benützt wurde. Es gehört dazu ein großartig angelegter und ausgebeharter Park; darin befindet sich auch das vom letzten Ploener Herzog erbaute Lusthaus, der sogenannte „Bavillon“, der nunmehr zur Wohnung für die Kaiserlichen Prinzen ausgebaut und hergerichtet wird.

Das Schloß steht auf derselben Stelle, auf welcher etwa um 1178 bereits die Schauenburger Grafen eine Burg angelegt hatten, die mehrfach erobert und zerstört worden ist. In seiner jetzigen Gestalt ist es 1636 vom Herzog Joachim Ernst von Holstein nach italienischem Muster erbaut. Seitdem war es Residenz der Ploener Herzöge, bis diese 1761 ausstarben und die Herrschaft Ploen an den König von Dänemark fiel.

Im östlichen Flügel des Schloßes befindet sich eine schon zur Herzoglichen Zeit und jetzt vom Kadettenhause benutzte Kapelle und neben dieser die aus zwei Abtheilungen bestehende Fürstengruft, deren Särge uns von den alten Schloßherren Kunde geben mögen.

Der hintere, am weitesten nach Norden gelegene Raum enthält wohlgeordnet 10 Särge.

1) Von diesen fällt zuerst in die Augen ein prächtiger Sarkophag aus weißem Marmor. In ihm ruht wie die Inschrift besagt, der letzte regierende Herzog von Ploen, Herzog Friedrich Karl, geboren 1706, gestorben 1761 im Alter von 55 Jahren, regierte seit 1729, also 32 Jahre.

2) Neben ihm ruht seine Gemahlin, die Herzogin Christine Armgard, eine geborene Gräfin v. Reventlow (geb. 1711, gest. als Wittve 1779.)

3) Ihr einziger Sohn, Erbprinz Christian Karl, dessen Sarg neben dem der Mutter steht, starb lange vor den Eltern, noch nicht 2 Jahre alt, im Jahre 1740.

Aber die Tochter des Herzogpaares, Prinzessin Charlotte Amalie heirathete nach des Herzogs Tode 1762 den Herzog Friedrich Christian von Anhalt-Burg. Neben dem „letzten Herzog“ ruhen in Sandstein-Särgen seine Eltern:

4) Fürst Christian Karl von Schleswig-Holstein, geb. 1674, gest. 1706, und

5) dessen Gemahlin, Herzogin Dorothea Christina, die erst 1762 nach ihrem Sohn, dem letzten Herzog, im Alter von 88 Jahren starb. Sie war eine geborene v. Michelberg, nicht aus fürstlichem Geschlecht, weshalb auch ihr Sohn zunächst nur den Namen „Herr von Karlstein“ führte. Fürst Christian Karl regierte aber auch nicht in Ploen, sondern dessen älterer Bruder, Herzog Joachim Friedrich, dessen Leiche, sowie die seiner beiden Gemahlinnen in der vorderen Gruft ruhen. Dieser starb viel später als sein jüngerer Bruder, erst im Jahre 1722, und hatte keine Söhne, sondern nur zwei Töchter, deren Särge mit schwarzem Sammet überzogen, in der nördlichen Gruft stehen.

6) Prinzessin Charlotte Amalie, geb. 1709, war Stiftsdame zu Gaedersheim und starb in Ploen 1783; und

7) Prinzessin Elisabeth Juliane, starb 4 Jahre alt 1715. Gleich nach dem Tode des Herzogs Joachim Friedrich wurde aber noch

8) eine dritte Tochter todt geboren 1722. Es war also 1722 die Nachfolge im Herzogthum Ploen unsicher, da der Bruderjohn des Herzogs Joachim Friedrich, der Herr von Karlstein, damals 16 Jahre alt, zunächst noch nicht als erbberechtig galt.

So meldete sich denn dazu ein rechter Better des Herzogs Joachim Friedrich, der freilich nicht zur Herrschaft kam, aber doch später nach seinem 1729 erfolgten Tode auch in der Ploener Fürstengruft beigelegt worden ist, in einem mit schwarzem Sammet überzogenen und reich mit Silber beschlagenem Sarge:

9) Der „Herzog von Rethwisch“, Fürst Johann Adolf Ernst Ferdinand Karl von Schleswig-Holstein, der auch Grande von Spanien 1. Klasse war. Er war geboren 1684, verheirathet mit einer Marquise von Terlo, aber wieder geschieden, kinderlos. Er war ein lebenslustiger Herr und ein schlechter Haushalter, daher starb er verschuldet. Vom Kaiser wurde er aber in seinen Ansprüchen auf Ploen unterstützt, dagegen wünschte der König von Dänemark nicht, daß der „spanische Herr“ die Herrschaft in Ploen antrete; er erhob daher den Herrn v. Karlstein und dessen Mutter in den Fürstenstand, besetzte Ploen zum Schutze gegen den Herzog von Rethwisch mit dänischen Truppen und nahm vorläufig die Ploenschen Lande in eigene Verwaltung. Als der Herzog von Rethwisch 1729 starb, übernahm der inzwischen großjährig gemordene Herzog Friedrich Karl, damals 23 Jahre alt, die Herrschaft.

Dieser „letzte Herzog“ hat für Stadt und Land viel Gutes von bleibendem Werth gethan, durch treffliche Verordnungen und Einrichtungen, worüber das vom jetzigen Bürgermeister Rinder herausgegebene, ganz vorzügliche „Urkundenbuch der Stadt Ploen“ ausführliche Kunde giebt.

Auch die zum Schloß gehörigen Bauten vervollständigte der Herzog, wie denn von ihm auch noch an der sogen. Reitbahn (jetzt Spielplatz der Kadetten) belegene Marstall (jetzt Turnhalle) und das Reithaus (jetzt Dienstwohnungen) herrühren; ebenso, wie schon erwähnt, das Lusthaus im Park, welchen letzteren er nach französischer Art anlegte, mit steifen, hohen Hecken u. s. w., auch die stattlichen Linden-Alleen stammen aus seiner Zeit. Sein Bild, auf dem er mit dem höchsten dänischen Orden, dem Elefanten-Orden geschmückt ist, hängt im Kasino des Kadettenhauses.

In der trostreichen Inschrift auf dem Sarkophag heißt es u. A.:

„Wer ist, der Friedrich Karlen gleichet?
Sein Geist war fein, sein Herz war mild.
Er war der Gottheit Ebenbild.
Ach, daß er schon so früh erbleichet!“

Nach dem Tode des „letzten Herzogs“ 1761 fiel die Herrschaft Ploen an Dänemark.

Der nachmalige König Christian VIII. von Dänemark (geboren 1786, regierte seit 1839, starb 1848), der später mehrfach seinen Sommeraufenthalt im Ploener Schloße nahm und unter Wahrung der alten Alleen den Park nach englischem Muster umgestaltete, weilte schon 1806 als Prinz längere Zeit dort,

als er, 20jährig, sich mit der Prinzessin Charlotte Friederike von Mecklenburg vermählt hatte. Hier starb auch 1807 bald nach der Geburt

10) sein erstgeborener Sohn, der in einem kleinem mit schwarzem Sammet überzogenem Sarge als Lecker in der nördlichen Gruft beigesetzt ist.

Außer diesen zehn Särgen befinden sich in der vorderen, der Kapelle zunächst gelegenen Gruft noch neun weitere, welche aber theilweise übereinander stehen. In ihnen ruhen der vorhin genannte Herzog Joachim Friedrich (1668 bis 1722), Oheim des letzten Herzogs und seine beiden Gemahlinnen; ferner der Urgroßvater des letzten Herzogs, Herzog Joachim Ernst (1595 bis 1671), der Erbauer des Schlosses, und seine Gemahlin, eine Gottorpische Prinzessin; endlich noch deren zwei Söhne und eine Tochter, sowie eine Schwester des Herzogs Joachim Ernst.

Dieses letzteren ältester Sohn, Herzog Hans Adolf (1634 bis 1704) ruht in einer nicht mehr zugänglichen Gruft vor dem Altar in der Schloßkapelle. Er stand als Feldmarschall in dänischen und niederländischen Diensten und war ein bedeutender Fürst, der die Neustadt in Ploen angelegt hat, worauf ein dort errichteter schlichter Denkstein hinweist, auch sonst viel Gutes gewirkt hat. Wegen seiner großen Gelehrsamkeit war er in den Ruf gekommen, Zauberbücher zu besitzen, die noch irgendwie im Ploener Schloß eingemauert sein sollen. Aber er hat doch seine letzte Ruhe als guter Christ unter dem Zeichen des Kreuzes an geweihter Stätte gefunden. Auch sein Bildniß befindet sich im Kasino des Rabattenhauses.

Blüthenlese aus den „Lustigen Blättern.“

Was ist ein Eisenbahn-Unfall?

(Im Reichs-Eisenbahnamt finden gegenwärtig Erhebungen statt, welche eine genaue Definition des Begriffs „Unfall“ für die Statistik herbeiführen soll.)

Verpölet sich ein Passagier,
(Wie oft passiert das und wie leicht!)
So daß er im Perron-Revier
Den richtigen Anschluß nicht erreicht, —
Das ist kein Unfall!

Doch wenn er knapp noch ins Coupe,
Das überfüllte, steigen kann,
Und alle rufen: „Ach herrlich,
Der fehlt uns noch, der zehnte Mann!“ —
Das ist ein Unfall!

Wenn Einer in den falschen Zug
Vom Kondukteur geschoben wird,
Und wenn er dann beim ersten Aus
Bemerkt, wohin er sich verirrt, —
Das ist kein Unfall!

Doch wenn er sich auf's Glück verließ
Und er durch einen Zufallszug
Statt, wie er wollte, nach Paris,
Nach Rom! kommt oder Venedig, —
Das ist ein Unfall!

Wenn man beim Zeitungs-Kolporteur
Auf irgend einer Bahnstation
Nach einem Blatte trägt Begehr,
Und alles längst vergriffen schon, —
Das ist kein Unfall!

Doch wenn man eilig auf der Tour,
Da draußen die Maschine zischt,
Bei jenem Kolporteur nur
Den „Reichsanzeiger“ grad erwischt, —
Das ist ein Unfall!

Erklärung.

„Die Frau Kommerzienrätthin hat eine gute Eigenschaft: sie spricht schlecht von Anderen.“
„Nein, wirklich, ist das möglich?“
„Ganz einfach, weil sie immer nur von sich redet.“
Gesetzener Preis.
Gast: Was kostet das Kaviar?
Kellner: 1 Mk. 50 Hfg.
Gast: Ich wollte ihn doch aber ungeschlagen!
Bei den schlechten Zeiten.
Chef (neinen mit der Kasse durchgegangenen Kassirer einholend):
Erschrecken Sie nicht, Herr Meier, ich wollte Sie nur bitten — mich mitzunehmen!

„Keine Ballade.“
's war keine wundervolle Sommernacht,
Kein Mond ging auf in majestätischer Pracht,
Es ging kein Liebespaar durch jenen dunklen Wald,
Es lauscht kein Nebenbuhler dort im Hinterhalt,
Sie setzten sich auch nicht auf eine grüne Bank,
Von ferne hört man nicht des Abendglöckleins Klang,
Kein Häschchen schreckte auf durch fernem Boithornschall,
Im dunkeln Niederbusch sang keine Nachtigall,
Es zog kein junger Bursch vorbei an Liebdeins Haus,
Es gukt kein Lodenlopf zum kleinen Fenster raus,
Kein Kettenhund war da, zu schüßen seinen Herrn,
Am hohen Himmelszelt erglänzte auch kein Stern,
Aus jenem Felsen dort entprang kein Vächlein klar,
Nicht mal die Sonne schien — weil überhaupt nichts war!

Moderne Annonce.

Ein gebildeter Mann sucht ein junges, hübsches und etwas vermögendes Mädchen zur Lebensgefährtin. Weitere Bedingung: eine nicht zu alte, sanftdentende Schwiegermutter, welche perfekt Slat spielt.

Enttäuschung.

Frau: Was ist denn aus den Pfannkuchen geworden, die ich gestern gebad'n habe?
Mann: Die hat sich ein Freund von mir mitgenommen, der sie hier stehen sah.
Frau: Ist denn das ein so großer Verehrer von Mehlspeise?
Mann: Nein, aber der Mann hat eine große Mineraliensammlung.

Vom Büchertisch.

(An dieser Stelle werden alle eingehenden Bücher und Broschüren veröffentlicht. Besprechung nach Auswahl vorbehalten.)

Wenn es das Kennzeichen eines guten Familienblattes ist, daß es in ansprechender Form zugleich Unterhaltung und Belehrung gewährt, und es zugleich seinen Inhalt so gestaltet, daß er einem möglichen weiten Leserkreis gerecht zu werden sucht, dann dürfen heutzutage die illustrierten Oktav-Hefte der altbewährten illustrierten Zeitung „**Ueber Land und Meer**“ von keinem der bestehenden ähnlichen Unternehmen übertroffen werden, zumal wenn man berücksichtigt, daß die genannten Vorzüge sich in derselben Weise auf das eritreden, was in Wort und Bild geleistet wird. Hiervon kann man sich leicht überzeugen, wenn man einen Blick auf das den 1. Band des neuen Jahrgangs abschließende fünfte Heft wirft, das soeben zur Ausgabe gelangt ist. Neben zwei Meisterwerken der modernen Erzählkunst, dem Romane „**Maximum**“ von Dispi Schubin und der Novelle „**Abenteuer eines Baumrumpfhagens**“ von Paul Hense finden wir eine Reihe von wissenschaftlichen Artikeln und feuilletonistischen Blaudereien, die wohl ausnahmslos jedem Leser etwas Interessantes bieten dürften. Ein treffendes Beispiel dafür, wie der moderne Buntdruck sich zur Erlangung einer möglichst vollkommenen Anschauung verwenden läßt, dürfte der der Farbe des trefflichen Zoologen Wilhelm Haacke entlossene und mit farbigen Bildern nach Aquarellen von C. Bottelet illustrierte Aufsatz über „**Ziertauben und Rassebühner**“ darbieten. Als besonders reich ist auch der künstlerische Schmuck des vorliegenden Heftes zu bezeichnen: neben der als Kunstbeilage gegebenen und in vielfarbigen polychrom ausgeführten Facsimile-Darstellung der „**Schäferin**“ von H. Löffow finden wir vier Einzelbilder nach Originalen von A. Braith, L. Witkoider, C. Klimich und C. Kiesel und neun sehr hübsche Textbilder, während eine Menge kleinerer Bilder zur Erläuterung der verschiedenen Aufsätze dient oder den aktuellsten Vorgängen Rechnung trägt. Bringt man den geringen Preis in Anschlag (1 Mark für das Heft oder 7 Mark für den ganzen elegant in Leinwand gebundenen Band) so darf man wohl sagen, daß die „**Illustrierten Oktav-Hefte**“ von „**Ueber Land und Meer**“ nicht nur zu den gediegensten und vielfestigsten, sondern auch billigsten der zurzeit bei uns erscheinenden Monatschriften zurechnen sind.

— Adolph Menzels achtzigster Geburtstag bedeutet auch einen Festtag für die Nation. Aus der reichen Fülle von Guldungen in Wort und Bild, welche das dankbare Vaterland seinem größten Maler darbietet, gleicht es sich wohl eine Abhandlung hervorzuheben, die äußerst knapp und klar die künstlerische Entwicklung des Altmeisters giebt. Georg Bosh, der Verufenen einer, hat in der eben erschienenen 10. Nummer von „**Ueber Land u. Meer**“ das Wort ergriffen. Mit jouveräner Beherrschung des gewaltigen Stoffes giebt er uns das sein abgetönte Bild dieser einzigen Künstlerkraft. Das Leben Menzels ist verhältnismäßig arm an hervorragenden äußeren Ereignissen. Um so mehr gilt es da sich zu vertiefen in das Innere, nachzuspüren, wie aus dem unergleichen Illustriator der fredericianischen Zeit sich der große Delineator, aus dem feinsten Kenner und Bewunderer der anmutigen spielenden Skizze sich der ernste, realistische Schilderer des modernen Lebens entwickelt. Es ist ein besonderer Vorzug des Aufsatzes, daß er eine treffliche Unterstützung an den beigegebenen Holzschnitten besitzt, die alle Phasen der Menzelschen Kunst sehr fein illustratio charakterisieren.