

Bezugspreis
für Halle 12 Monate 2.50 Mark.
für Halle 6 Monate 1.25 Mark.
für Halle 3 Monate 0.75 Mark.
Für alle übrigen Städte nach dem Raum.
Für Halle 15 Pfennig, für 20 Pfennig.
Reklamen am Schluß der Abtheilung des Blattes
10 Pfennig.
Anzeigenannahme bei der Expedition und allen Annoncen-
Expeditoren.
Fernsprechverbindung mit Berlin, Leipzig, Magdeburg.
Halle Nr. 158.

Ausgabe-Gebühren
für die fünfzehntägigen Zeitungen des Monats
für Halle 15 Pfennig, für 20 Pfennig.
Reklamen am Schluß der Abtheilung des Blattes
10 Pfennig.
Anzeigenannahme bei der Expedition und allen Annoncen-
Expeditoren.
Fernsprechverbindung mit Berlin, Leipzig, Magdeburg.
Halle Nr. 158.

Sächsische Zeitung

Landeszeitung für die Provinz Sachsen und die angrenzenden Staaten.

Nr. 358. — Jahrg. 192. — Halle a. S., Mittwoch 2. August 1899. — Redaktion u. Expedition: Halle a. S., Leipzigerstr. 97. — Berliner Bureau: Berlin SW., Brandenburgstr. 2.

Und wir?

Amerikas neue Kriegsschiffe ist Gegenstand einer Darlegung, die dem „Haf. Lloyd“ aus New-York zu geht. Es heißt darin:
„Die demnächstige Fertigstellung zweier großer Schlachtschiffe, der „Oregon“ und der „Kentucky“, lenkt die Aufmerksamkeit auf die Kapazität, mit welcher die Kriegsschiffe der Ver. Staaten im Ozean heutzutage zu Hause sind. Die es doch eine, nicht allgemein bekannte Thatsache, schreibt man aus New-York, daß gegenwärtig nicht weniger als 46 Kriegsschiffe für die Ver. Staaten im Ozean sind, deren Fertigstellung, nur für Schlachtschiffe und U-Boote, laut den bezüglichen Kontrakten, einen Kostenaufwand von mehr als 30 000 000 Doll. verursacht. Grundsätzlich über vollständigen Auslieferung, werden für diese Kriegsschiffe die Kosten sich auf etwa 50 000 000 Dollars stellen. Mit diesen sind Schlachtschiffe von modernem Typus und größtmöglicher Schnelligkeit, bei häufiger Armatur, 16 sind Torpedoboot-Zerstörer von durchschnittlich 29 Knoten Fahr-Geschwindigkeit, 4 sind Monitors für Küsten-Verteidigung und 18 sind Torpedoboots.“
Es folgt nun eine überflüssige Angabe der den einzelnen Werften ertheilten Aufträge, wobei für den Nachdruck namentlich die Preise von Interesse sein dürften. Die variiren für Schlachtschiffe zwischen 2—3 Millionen Dollars (für Schlachtschiffe und U-Boote), 3 B. „Wisconsin“ 2 674 000, „Ohio“ 2 699 000; sehr schonend sind die Preise für Torpedoboots und Torpedoboot-Zerstörer.

Zu obigen in Bau befindlichen 46 Schiffen kommen dann noch die zu 11 Kriegsschiffe hinzu, deren Bau in der letzten Session des Kongresses angeordnet worden ist, nämlich drei Schlachtschiffe, drei Panzer und sechs Torpedoboot-Zerstörer. Der Bau der ersten sechs Schiffe kann jedoch erst in Angriff genommen werden, nachdem zwischen der Bundes-Regierung und den Besitzern und dem Carnegie Iron Works eine Verständigung über den Preis der Panzerplatten erzielt worden ist. Und auch für die gezeichneten Kreuzer liegen die Pläne vor. Nach Vollendung aller dieser Kriegsschiffe, die sich entweder im Bau befinden oder deren Bau autorisirt worden ist, werden die Vereinigten Staaten über eine, im Vergleich zu den Kriegsschiffen von Großbritannien weit und weit überlegene Marine verfügen, jedoch über eine neue und ausreichend mächtige Kriegsschiffe, um die Interessen der Vereinigten Staaten in allen Theilen der Welt in angemessener Weise zu vertreten. Der „Haf. Lloyd“ fügt hinzu:
„Es scheint uns, als hätte das Deutsche Reich alle Veranlassung, dieser Entwicklung der amerikanischen Flotte keine ganze Aufmerksamkeit zu schenken. Es unterliegt wohl keinem Zweifel, daß nach Fertigstellung der oben angeführten Schiffe die Vereinigten Staaten auch in ozeanischen Gewässern eine größere Macht als bisher entfalten werden. Es dürfte damit an Deutschland die Frage heranreten, ob

die Zahl der Schiffe, die es heute in Ozeanen zu unterhalten im Stande sein wird, den thätigsten Anforderungen zu entsprechen oder nicht. Wir behalten uns vor, auf diese für die Deutschen im fernem Osten so wichtige Frage gelegentlich eingehend zurückzukommen.“
Es kam gar keinem Zweifel unterliegen, daß so veränderten Machtverhältnissen gegenüber die beiden deutschen Kreuzerdivisionen selbst wenn sie aus acht modernen Schiffen beständen, was leider weder der Zahl noch der Qualität nach zutrifft, ihrer Aufgabe nicht gewachsen sind. Das Geschwader besteht zur Zeit nur aus 5 Kreuzern und dem sechsten Schiff hinausgehen, als zweites Kanonenboot ist der „Jaguar“ unterwegs, der aber zunächst wohl bei den Karolinen-Inseln bleiben wird. Es sind dann noch die vier neuen Kreuzer „Fürst Bismarck“, „Victoria Luise“, „Bismarck“, „Fregata“ theils in der Fertigstellung, theils im Probefahrstadium, aber kaum das eine oder andere dieser Schiffe vor Ende des Jahres dienstbereit, außerdem können wir nicht alle Kreuzer in Aften festlegen. Deutschland muß mit der Zeit noch dahin gelangen, wenigstens eine Kreuzer-Division als geschicklichen Kern in Ozeanen zu halten und zwar dürfte diese Nothwendigkeit eine ziemlich dringende werden.

Deutsches Reich.

* Gegen den Mittelatlantkanal wendet sich eine Eingabe, welche die Handelskammern zu Altona und Harburg im Interesse des deutschen Seehandelns an die deutschen Handelskammern und sonstigen wirtschaftlichen Körperchaften gerichtet haben. Die genannten Handelskammern hatten am 27. Februar und 10. April d. J. ähnliche Eingaben an das preussische Staatsministerium und das Abgeordnetenhaus gerichtet. Das gleiche Ziel verfolgte auch eine am 17. Juli von diesen Körperchaften an das Abgeordnetenhaus gerichtete Petition. In der neuen Eingabe werden nun gegen den Mittelatlantkanal und für die Nordlinie folgende schwerwiegende Gründe ins Feld geführt:

An eine Verbindung des Meins mit der Elbe, wie sie schon seit Jahren beabsichtigt wird, muß an erster Stelle die Forderung gestellt werden, daß sie dem Meins eine d e u t s c h e Mündung giebt, damit so die traurige Thatsache, daß unter gewisser deutscher Strom im Meins d e mündet, in ihrer Folgen möglichst abgemindert wird. Der Meins mit seinem mächtigen Verkehr trägt zu Deutschlands Seeracht und Seehandel so gut wie gar nichts bei, während er fremdländische Häfen auf ihre Höhe gebracht hat. Denn was wären Rotterdam, Antwerpen und Amsterdam, wenn nicht der Meins in den Niederlanden mündete und wie viel bedeutsamer wäre andererseits unser Seehandel und unsere Handelsmarine, wenn der Meins seine Mündung an unserer Nordsee hätte. Die von Natur günstige Lage und Stellung der fremdländischen

Häfen aber noch obendrein durch künstliche Anlagen stärken zu wollen, widerspricht doch jeder nationalen Selbstbestimmungspolitik, und wenn nach einem neuerdings viel gebrauchten Worte unsere Zukunft auf dem Meier liegt, so ist das vorliegende Kanalprojekt damit nicht vereinbar. Der Mittelatlantkanal wirkt offenbar wie ein Nebenfluß des Meins als Z u b r e n g e r s u d i e a u s l ä n d i s c h e n S e e n. Er giebt dem erst beschriebenen Verkehr mit dem ganzen deutschen Binnenlande bis Berlin und darüber hinaus ermöglicht. Die Thatsache, daß die Hauptstädte des jetzigen Preussens der holländischen Seehandel, in erster Linie Rotterdam ziehen wird, ist zwar in letzter Zeit wenigstens erörtert, aber noch immer nicht genügend gewürdigt. In weiten Kreisen scheint es noch immer unklar zu sein, wie schwer die deutschen Nordseehäfen schon jetzt gegen die Häfen an den Rheinmündungen zu kämpfen haben, und daß die letzteren sich neuerdings schneller entwickeln, als die deutschen, das erregt sich aus der Ueberzahl über die ansehnlichen Seehäfen. In dem Zeitraum von 1875—1897 haben Hamburg, Altona, Harburg und Bremen sich von 3 072 287 Tonnen auf 9 364 444 Tonnen oder von 100 auf 305 Proz. gehoben, dagegen Antwerpen und Rotterdam zusammen von 3 751 057 Tonnen auf 12 840 225 Tonnen oder von 100 auf 342 Proz. Der gefährlichste Gegner der deutschen Seehäfen ist hier nach Rotterdam, sein Aufschwung ist neueren Datums und eine Folge der preussischen Rheinregulation, die leider ohne gleichzeitige Vertheilung einer deutschen Rheinmündung ausgeführt worden ist. Schon heute verfügt Rotterdam fast das ganze Rheingebiet bis zur Schweizer Grenze. Die gefährliche Konkurrenz des Ostens würde aber durch den Bau des Mittelatlantkanals noch weiter verstärkt und gesteigert, weil sich dann der große Verkehr und Provisionshandel mehr und mehr von den deutschen Seehäfen festziehen und nach Rotterdam überziehen würde, da von dort aus Mittel-Deutschland bis nach Berlin und Norddeutschland billiger bedient werden kann, als über Bremen und Hamburg. Wenn aber eine Verbindung des Meins mit der Elbe hergestellt werden soll, so wird dahin zu wirken sein, daß das für unsere Seineressen unbedeutende Mittelatlantkanalprojekt verlassen und durch einen d e u t s c h e n Meins ersetzt werden, und zwar durch den im Vorstehenden besprochenen Meins. Die Verbindung zwischen Meins und Elbe, welche unsere nationalen Seerestellen nicht gefährdet, und deshalb ist sie auch die berufene Linie, falls Meins und Elbe verbunden werden soll. Darüber sollte sich jeder Deutsche klar werden, daß die unsere Machtverhältnisse zu See Holland und Belgien der Welt im Meins ist, denn Meins zur See läßt sich nur schaffen auf der Grundlinie eines eigenen blühenden Seehandels; geht der eigene Seehandel und die eigene Handelsflotte aber in fremde Hände über oder wird ihrer Entwicklung gehemmt, so durch den Mittelatlantkanal übergeben wird, so verliert man nicht nur die eigene Seehandelsmarine und damit auch alle Hoffnung, welche wir Deutsche auf überlebensfähige Seehäfen legen.

* Zum Schutze des Mittelatlantkanals. In Ankn. hat am Sonntag auf Veranlassung des Vereins gegen Umwehen in Handel und Gewerbe eine Versammlung stattgefunden, die gegen die Waarenhäuser Stellung nahm. Man trat für

guten Darsteller sind nicht gefast; man muß sie greifen, wo man sie findet. Man zimm und einen besseren Botan als den des Goldbären von Noon, eine bessere Brühprobe als die der Schwedens Gulbranson! Es gehört eben mehr als Stimme und die paar traditionellen Bewegungen dazu, mit denen die Sänger in der Regel den schauspielerischen Anforderungen ihre Rolle zu genügen glauben. Gereifte, zur Natur durchgerungene Vortragskraft und feines Empfinden für die Plastik und Sincierführung der sich ohne Absicht verdichteten Bühnenbilder sind unumgängliche ideale Forderungen.

Das unihone Empfinden, Faltspreden und Silbensteden ist gewiß nicht Wagners Ideal gewesen. Bedeutsamer und Mins sind die einzigen gehalten, die die deklaratorische Manier bis zu einer gewissen Höhe treiben. Im Ubrigen wollen wir unseren Wagner, heute mehr wie je, gefungen haben. Ein alter Wagner-Interpret muß inlands sein, deutlich auszusprechen und dramatisch scharf zu accentuieren, ohne dadurch die Schönheit der Tongebung zu beeinträchtigen. Das geschieht möglich ist, beweisen die Sänger wie Frau Euder, Frau Schumann-Geist, Frau Gulbranson, Dr. Brilmester, Ernst und Dr. Kraus und Andere — vor Allem aber von Noon, das Ideal des Wagner-similars.

Ueberrascht und enttäuscht hat Dr. Brilmester, der als Loge bereits Wohl erleben zu sollen scheint. An Boie der Darstellung stellt Frau Euder noch immer obenan. Unter den „Neuen“ ragen Mins-Brewer, Alberts-Popowitsch, Gans-Gans und Dr. Kraus-Hagen hervor. Das letztere Gurnemann zeigt eine Perspektive des künstlerischen Erlebens, die kaum zu erfüllende Weiten öffnet. Sein Namensvetter Ernst Kraus mühte im letzten Augenblick für Schmedes einzutreten; sein Siegtiedel hat sich, in Anbetracht dieses Umstandes doppelt rühmwerth, in die letzten Linien des Brilmester-Nachmens eingestift. Als Walfänger giebt er mit Recht für einzig und unerreicht.

Der mit herrlicher, edler Tonreinheit begabte Burgstaller und der Plastik bedürftig stellen noch ein klein Wenig in der Meisterrolle; sie bebauen glänzende Acquisitionen für die Zukunft. Galt ist Dank, daß man endlich mit dem Schönen verbunden hat, die gefeierten Bühnenkünstler einzuhalten. Dies können nur ihr eigene oft recht begrenzte Meinungen; die ordnen

(Wiedruck verboten.)

Bayreuth in diesem Jahr.

Von Dr. Wilhelm Kieckhefer.

Bayreuth, Ende Juli 1899.
„Bayreuth, Bayreuth!“ — Man wundert sich, daß der Besante den Ruf nicht auf die Intervalle irgend eines Abendens motivs intonirt, sondern wie alle behaglichen bayerischen Wahnschweifner naturlich nach der herausdrückt. Es klingt wie ein Heerzug, wie eine Herausforderung zu Kampf und Wehr. Und wirklich geht's zu rüstigen Streit. Schon beginnen die Schärmmittel einer Musikschlacht, die länger als die größten Wälfachten — 6 Tage dauert. Ueber die Tetralogie führt uns nach zweifelhafte Waffenstillstand der Sieg zu „Meisterlanger“ und „Barfalk“.

Fassen wir einmal schnell den Stand der Dinge ins Auge. Land und Leute des Kriegsschauplatzes, die Heerführer und die Truppen. Als im Jahre 1876 die Scene einer Wüsterevolution blutroth über Bayreuth aufging, besahen sie eine kleine Schar von Gläubigen und einen großen, wilden Haufen der Zweifler. Damals gehörte noch Much dazu, sich als Wagnerianer zu betennen, heute lächeln wir über den, der gegen Wagner eifert, als einen unverschämlichen Rüstbauanten.
Seit 1876 hat Bayreuth keine große erhabene Mission erfüllt, ist es die Hochburg einer nationalen Kunst geworden. Das Wort und beklagt ein deutsches Ueppigkeitswort nicht alles im Laufe eines Jahres! — Den Troubadour und den Don Juan, den Fibelio und den Wofzog, den Nienzi und die weiße Dame. Man wird zugeben, daß da von einer ausgesprochenen Geschmacksrichtung nicht mehr die Rede sein kann. Denn dieses Verdingen aller möglichen Gerichte, das das deutsche Publikum übt, verrieth mehr einen großen Appetit, einen gefunden Magen, als eine feine Zunge.

Bayreuth hat die Aufgabe übernommen und erfüllt, die faulen, ungesunden Dialekte, die sich im Lauf der Jahre ansammeln, die dunkeln Wälfchen, die den Austritt der nationalen Sonne verhindern, zu zerstreuen und zu besänftigen. Dabei ist es doch auch gerade den Festspielen zu danken, daß die Gegenläufer der Wälfchen auf dem Boden der Kunst nicht verhärtet, sondern gemildert und veredelt wurden.

Seit Jahren schon, sagt man, sind hier die Ausländer, voran die Franzosen und Engländer, in der Ueberzahl gegenüber den Deutschen. Man spricht von Zehntausenden, die von Paris und London die Wallfahrt antreten, nur um die Städte der Weihe zu sehen, zu kennen. Freilich werden bei Truppenaufstellungen wie bei Jubelgastellungen bekanntermaßen die Zahlen mit einiger Freiheit behandelt. Aber auf die Zahlen kommt es nicht an, das Wesen, der Kern ist real.

Nun sagt Nietzsche: „Wenn eine Wahrheit zum Siege gelangt ist, forscht man dem Irrthum, der ihr hierzu verholfen hat.“ Der Irrthum, der nach diesem der jetzigen Sache war, geht von den sogenannten Wagnerianern aus, die heute wie in früheren Jahren Bayreuth gefeierten. Da sind die „Alten“, die Veteranen von 1876, die unter des Meisters eigener, begeisterter und inspirierender Führung den ersten Tetralogiefestzug mitgemacht. Ihr Urtheil, daß damals so Vieles besser, künstlerischer und großartiger gewesen, wird leicht durch Wagners eigene Aeußerungen widerlegt, der bekanntlich mit den ersten „Hingeworfenen“ selbst sehr unzufrieden war.

Einen Wandel zum Besseren konnte er die neugegründete Stilbildungschichte schaffen und hat ihn geschaffen. In Einseitigkeit und Heißheit des Geistes sind die heutigen Darstellungen denen unter ihres Schöpfers Augen sicherer über. Eine weitere Gefahr für das große Werk und die jungen Wagnerianer, die Entzweiung, die in ihrem Ueberreifer wälfchen, das Gelübde, das sie den Mienen des großen Richard abgelegt, findet sie, die Unschärflichkeit auch auf die Witwe und alle Kinder und Kindesfinder zu übertragen. Für sie ist jede Kritik ein Majestätsverbrechen; aus Wälfchen werden sie Tropfen, aus freien Trägern Sklaven der großen Idee. So sind sie Schillinge am Ephenkraut der Wagner'schen Kunst.

Die schlimmsten Feinde Bayreuth's aber sind die „Mißvergünstigen“. Sie bilden eine Art „Salon der Juridicogewissenen“, eine musikalische „Gesellschaft“. Jedes Kapellmeisterchen, jedes Tendenz einer größeren Bühne hält sich und hat allein für sich würdig, an dieser ersten Stelle zu stehen. Dem Vorgesetzten überzugehen zu sehen, machen sie dann durch Schmähererwerb, daß die künstlerischen Leistungen und die Geschäftsführung Bayreuths verunglimpft. Sie wollen nur deutsche Künstler an dieser Stätte wirken sehen. Ja, das ist leicht gesagt. Aber die



(Nachdruck verboten.)

Die Rubinen von Rohilkund.

31) Roman von H. W. Marchmont.

„Thun Sie ganz, was Ihnen beliebt, George Bezen. Es kommt durchaus nicht darauf an, was Sie sagen oder wenn Sie es sagen; für Verleumdungen ist eine Stunde so gut wie die andere,“ erwiderte Mrs. Markham mit erkünstelter Gleichgültigkeit.

„Wollen Sie damit sagen, daß Sie nichts darnach fragen, wer der Mann, dem Sie sich zu eigen geben wollen, ist, oder was er für ein Leben hinter sich hat?“

„Es kümmert mich nicht, was Sie ihm nachsagen.“

„Hier handelt es sich auch nicht darum, was ich —“

„Nein. Wahrscheinlich steckt dieser Tom Cheriton dahinter. Der ist ja im Stande, noch etwas Anderes gegen Godefroi vorzubringen, weil er glaubt, mein Bräutigam ist schuld daran, daß Miß Merrion ihm den Abschied gegeben hat. Wenn Sie wirklich keine andere Quelle für Ihre Neuigkeiten haben, so behalten Sie dieselben gefälligst für sich.“

„Sie haben ganz recht gerathen: ich habe die Sache von Cheriton. Er theilt mir mit, daß Montalt nicht nur kein Graf, sondern auch ein Mann mit einer entsetzlichen Vergangenheit ist.“

„Vergangenheit!“ rief die Dame lachend. „Was habe ich mit seiner Vergangenheit zu thun? Er will mir ja seine Zukunft geben, nicht die Vergangenheit! Nun, und was wissen denn Ihre klugen Freunde noch?“

„Dora, Sie sind ein kleiner Dummkopf, ein regelrechter, kleiner Dummkopf!“ entfuhr es Bezen wider Willen. Die Hartnäckigkeit, mit der sie sich in ihrer blinden Liebe gegen jede bessere Einsicht verschloß, machte ihn ungeduldig.

„Sie vergessen sich, Mr. Bezen!“ antwortete sie und stand auf. „Sie müssen mich entschuldigen, ich habe wirklich keine Zeit.“

„Ich bitte um Entschuldigung; ich bin der Dummkopf, ich ganz allein. Eigentlich geht mich die Geschichte gar nichts an, aber ich konnte Sie doch nicht so in Ihr Unglück laufen sehen und den Mund halten.“

„Ich werde Sie aus dem Zimmer weisen lassen, wenn Sie noch ein einziges Wort gegen den Mann sagen, dessen Namen ich all' Ihren Cheritons und Merrions zum Vorwurf tragen werde!“ Sie stampfte wüthend mit dem Fuße.

„So lesen Sie!“ sagte er und hielt ihr das Telegramm entgegen. „Ich wollte Ihnen die Nachricht schonend mittheilen, aber was läßt sich denn mit solchem Brauskopfe anfangen!“

Sie ergriff das Papier und riß es in kleine Stücke. „Da haben Sie Ihre Antwort. Ich glaube nichts; ich will nichts glauben. Der Mann, den ich liebe, hat auch mein Vertrauen. Hier ist die Thür!“

„Ich gehe schon. Ich habe Sie gewarnt, mehr konnte ich nicht thun. Nun werde ich den Kampf mit ihm selbst aufnehmen. Ich benachrichtige die Polizei.“

„Warten Sie noch einen Moment, George. Es thut mir leid, daß ich Sie verletzt habe,“ begann sie und legte die Hand auf seinen Arm, um ihn zurückzuhalten. „Sie sehen nicht klar in der Sache. Wohl aber ich. Ich weiß Alles. Sie sind das Werkzeug einer verbitterten Frau, die sich für eine Enttäuschung rächen will. An der ganzen Geschichte ist kein wahres Wort.“

„Das glaube ich doch!“ entgegnete er, sich erhebend. „Ich werde schon Mittel und Wege finden, um der Sache auf den Grund zu kommen, aber legen Sie es mir nicht zur Last, daß das Ding an die Oeffentlichkeit kommt, Sie haben es nicht anders haben wollen.“

„Was haben Sie vor?“ Das feste Auftreten des jungen Mannes machte sie nun doch stutzig und unsicher. Es fiel ihr ein, daß, wenn wirklich etwas gegen ihren Verlobten vorlag, sie ihn in eine üble Lage bringen konnte, wenn sie Bezen auf die Polizei zu gehen zwang.

Ihr Gast merkte ihre Unentschiedenheit, und wenn er sich auch nicht den Grund derselben denken konnte, so beschloß er doch, sie für seinen Zweck auszubenten.

„Ich verlange ja weiter gar nichts, als daß das Ding untersucht wird. Legen Sie doch die ganze Geschichte einfach dem Manne vor und warten Sie ab, was er darauf zu sagen hat. Ist nichts daran, dann dürfen Sie uns allen den Laufpaß geben. Haben wir aber Recht, so sind Sie einer unsagbar elenden Zukunft entronnen. Begleiten Sie mich nach London zurück, Dora, damit wir ohne Zeitverlust dem Grafen entgegentreten.“

„Das geht nicht!“ rief sie schwankend. „Wie könnte ich meinen Bräutigam so verletzen! Das würde ja aussehen, als ob ich selbst diese häßliche Geschichte von ihm glaubte!“

„Und thun Sie es nicht, so hegen Sie ihm die Polizei auf die Ferse!“ warf Bezen rücksichtslos ein. „Sie haben die Wahl.“

„Ich hasse Sie!“ entfuhr es ihr unwillkürlich.

„Das wird sich schon geben, wenn erst das Fieber vorüber ist,“ gab er lakonisch zurück. Und so behielt er sein Ziel hartnäckig im Auge, bis endlich Mrs. Markham nachgab, sich bereit erklärte, mit nach London zu kommen und ein Telegramm an Montalt schickte, um ihn von ihrer Absicht in Kenntniß zu setzen.

Zu gleicher Zeit benachrichtigte Bezen auch Cheriton vom dem Erfolge seines Besuchs und forderte ihn auf, ebenfalls nach London zu kommen und zugegen zu sein, wenn der Graf zur Rechenschaft gezogen werden würde.

Graf Montalt erhielt die Mittheilung, als er sich gerade in einer sehr schwierigen Situation befand. Er war überzeugt, daß Dessen die Juwelen noch bei sich hatte, wußte auch, daß sie mit ihrem Schatz aus ihrem Gefängniß weder entkommen, noch aber ihn dort so verbergen konnte, daß er für ihn nicht aufzufinden wäre. Das Mädchen — und mit ihm die Rubinen — waren ihm also ganz sicher, das fühlte er.

Aber wie die Steine nun in seinen Besitz bekommen? Das war jetzt die Frage. Nun, so schwer konnte das doch auch nicht sein. Der Baron mußte eben entfernt, und Desfies während seiner Abwesenheit durch Drohungen oder Versprechungen gezwungen werden, ihm die Steine abzutreten. Er zweifelte keinen Augenblick, daß sie sich dazu bereit finden lassen würde, wenn er ihr die Freiheit dagegen versprach.

Dazu gehörte aber vor Allem Zeit, und er hatte Mrs. Markham schon so lange allein gelassen, daß er fürchtete, sie würde sich heunruhigen oder Verdacht schöpfen. Dazu kam noch, daß Sir Edmund Landale die Ueberwachung seines Schützlings durchaus nicht anderen Händen übergeben wollte und sich hartnäckig weigerte das Haus zu verlassen. Was blieb also Montalt übrig, als die Ausführung seines Planes auf eine andere Zeit zu verschieben?

Und so begab er sich in sein Hotel zurück, wo er seiner Braut Telegramm mit der Nachricht empfing, sie sei auf ihrem Wege nach London und erwarte ihn in einer seltsamen Angelegenheit in Edgcumbe Square.

Er witterte Gefahr und traf sofort seine Vorkehrungen. Ein Blick auf die Uhr und auf die in dem Telegramm angegebene Abgangszeit lehrte ihn, daß er seine Braut noch auf der Station treffen konnte, und ein paar Minuten später befand er sich auf dem Wege dahin.

Nur erst mit ihr allein, unter vier Augen, und sein Einfluß war groß genug, um alle ihre Zweifel zu beseitigen. Natürlich war dieser George Bezey schuld. Nun, mit dem Durcheinander wollte man schon fertig werden!

Auf der Station sah er sich enttäuscht. Der erwartete Zug kam zwar einige Minuten nach seiner Ankunft dort an, aber von Mrs. Markham oder George Bezey war keine Spur zu sehen. Wie ärgerlich! Sie mußten entweder mit einem anderen Zuge oder auf einer anderen Linie gefahren sein. Er kaute verdrießlich an seinem Bart. Nichts konnte ihn mehr ärgern, als wenn er sich in seinen Berechnungen geirrt hatte, und überdies war er ein wenig abergläubisch und betrachtete das kleine Mißgeschick als ein böses Omen.

Er fuhr nach Edgcumbe Square. Dort erwartete die Dienerschaft ihre Herrin, die sich durch ein Telegramm angekündigt hatte, angekommen war sie noch nicht. Er begab sich in das Bibliothekszimmer, zündete sich eine Cigarre an und hing seinen Gedanken nach.

Was mochte sich nur ereignet haben? Das Ding gefiel ihm nicht; ein Gefühl großer Unbehaglichkeit bemächtigte sich seiner, als er so wartend da saß, und Minute auf Minute sich bleiern dahinschleppte. Warten war schon an und für sich nicht seine Sache.

Da — die Prüfung dauerte bereits eine volle Stunde — wurde die Hausglocke scharf gezogen. Ah, da war sie endlich! Er wartete und horchte, ob man kommen und ihn ihre Ankunft melden würde, aber alles blieb still, und so drückte er endlich auf die Klingel, um sich zu erkundigen, wer gekommen sei.

Die Antwort überraschte ihn nicht wenig. „Mr. Cheriton und eine Dame, Herr Graf!“ und kaum hatte der Mann das Zimmer wieder verlassen, so erschien auch Mrs. Markham und Bezey, die erstere in schlechter Laune und bitterer Stimmung, die beide durch die Meldung, daß Mr. Cheriton da sei, nur noch genährt wurden.

Sie schritt sofort auf den Grafen zu, während Bezey ihr dicht auf den Fersen folgte. Montalt erhob sich, trat ihr entgegen und sagte in vorwurfsvollem Tone: „Was soll das heißen, Dora? Warum hast Du das gethan?“ Er ergriff ihre Hand und behielt sie in der seinen.

„Diese Frage kann ich am besten beantworten,“ mischte sich Bezey ein, „s ist mein Werk. Ich bin in Ihrer Abwesenheit

zu Mrs. Markham gegangen und habe ihr gesagt, daß ich gewisse Dinge über Sie gehört habe, und daß sie gut daran thun würde, nach London zurückzukehren und sich von Ihnen Aufschluß darüber geben zu lassen. Anfangs wollte sie nicht daran; ich mußte erst mit der Polizei drohen. Da ist sie endlich mitgekommen, aber nicht etwa, weil sie mir glaubt, sondern weil sie es nicht in die Deffentlichkeit kommen lassen will.“

„Sehr verbunden für Ihre freundliche Auskunft,“ meinte Montalt sarkastisch, um dann in drohendem Tone fortzufahren: „Aber ich möchte wissen, was das heißen soll!“

„Oh Godefroi, glaube mir, ich habe kein einziges Wort geglaubt, aber Du warst ja nicht da, und ich wußte mir nicht zu helfen!“ jammerte Mrs. Markham, die über den Zorn, der aus seinen Augen bligte, zu Tode erschrocken war.

„Ich will Ihnen ganz offen sagen, was es heißen soll,“ sagte Bezey. „Es ist mir zu Ohren gekommen, daß Ihr eigentlicher Name Lespard, nicht Montalt ist, daß Sie auf den Titel „Graf“ nicht mehr Anspruch haben, als ich selbst, und drittens, daß Sie vor gar nicht langer Zeit als Mörder angeklagt und verurtheilt worden sind. Ist das wahr?“

„Und deshalb bist Du wirklich von Brighton hergekommen, das konnte Dir so viel Furcht und Schrecken einjagen? Ich kann mich nur wundern, Dora!“ Er sprach sehr sanft und wußte sich außerordentlich geschickt den Anschein zu geben, als ob die gegen ihn erhobene Anschuldigung ihn völlig gleichgiltig lasse, und nur der Umstand, daß Mrs. Markham beunruhigt worden, ihm leid thue.

„Natürlich hast Du es nicht geglaubt, das weiß ich ja! Komm, laß es gut sein.“ Er schlang besorgt den Arm um sie, um sich dann in sträflichem Tone Bezey zuzuwenden: „Einer so frech erfundenen Lüge gegenüber kann ich nichts thun, als schweigen. Mrs. Markham aber weiß ganz genau, auf welche Quelle dieselbe zurückzuführen ist. Sie hätten viel männlicher gehandelt, mein Herr, wenn Sie zuerst zu mir gekommen wären, statt eine arme Frau in Angst und Schrecken zu versetzen.“

Die Sicherheit seines Auftretens imponirte Bezey; ein leiser Zweifel begann sich in ihm zu regen, ob denn der Verdacht auch begründet sei. Er schwieg einen Moment und sagte dann: „Die Geschichte stammt nicht von mir, Mr. Cheriton ist mein Gewährsmann. Ich werde ihn holen; er ist ebenfalls hier.“

Damit entfernte er sich. Montalt aber zog das Weib, das voll zärtlicher Liebe und Vertrauen zu ihm aufschaute, fest an sich und küßte sie heiß.

„Du glaubst an mich, Geliebteste?“

„Mein Glaube soll durch nichts erschüttert werden. Ich frage nach nichts, wenn Deine Liebe mir nur bleibt!“ murmelte sie, sich an ihn schmiegend.

Und ihre Hand in der seinen haltend, stand er ruhig da, als ob auch nicht ein einziges Wort gegen ihn geflüstert worden wäre.

Tom Cheriton, Mrs. Davenant und Bezey traten zusammen ein.

„Es thut mir aufrichtig weh, in solcher Angelegenheit zu Ihnen kommen zu müssen. Mrs. Markham,“ sagte Cheriton. „Wollte Gott, es wäre mir erpart, der Ueberbringer dieser für Sie so schmerzlichen Nachricht zu sein!“

„Wenn Ihre Nachricht sich auf Graf Montalt bezieht, so werden Sie an mir nur eine undankbare Zuhörerin finden,“ erwiderte die Angeredete, sich hoch aufrichtend.

(Fortsetzung folgt.)

Die Erfindung des Luftballons.

Zur Erinnerung an Jacques Etienne Montgolfier. (Geftorben 2. August 1799.)

Von Alexander Bauer.

Wohl schon im Menschen der Urzeit, der kein anderes Mittel der Fortbewegung kannte und befaß, als die ihm von der Natur verliehenen Beine, mag der Wunsch entstanden sein, es dem schnell durch die Lüfte dahinsegelnden Vogel oder Falter gleichthun zu können. Mit Sehnsucht und Begier verfolgte er den stolzen Flug des mächtigen Adlers oder der preischnellen Schwalbe — nicht allein um des idealen Genusses willen, welchen die rache rhythmische Bewegung durch den blauen Aether ihm bereitet haben würde, sondern auch in Berücksichtigung der ungeheuren Vortheile, die ihm eine solche Fertigkeit für den Erwerb seiner Nahrung und zur Erhaltung seines Lebens in Augenblicken der Gefahr darbot. Wie überall, so war auch hier der sehnsüchtige Wunsch der Vater des Gedankens. Die alten Sagen wissen von Menschen oder Heroen zu berichten, die sich mit Hilfe künstlicher Flügel durch die Luft bewegten, von Bellerophon, der sich auf dem geflügelten Pferde Pegasus zum Olymp emporzuschwingen wollte, von Ikaros, der, auf einem Goldfisch sitzend, durch die Lüfte flog, von der stiegenden künstlichen Taube des Archytas von Tarent. Bereits in jenen Zeiten mögen wohl mancherlei verunglückte Versuche angestellt worden sein, auch im Mittelalter wiederholten sich dieselben; so wird aus dem 11. Jahrhundert von einem Engländer erzählt, der mittelst an seinen Armen befestigter Flügel von einem Thurme herabzufliegen versuchte, aber dabei elend zu Grunde ging.

Man konnte sich lange Zeit die Möglichkeit, sich in die Luft zu erheben und in ihr fortzubewegen, nicht anders denken, als daß man das Beispiel der Vögel nachahme und sich ähnlicher Flügel bediene, wie sie dieselben besitzen. Erst in einer Zeit, in welcher die Kenntniß der Naturwissenschaften der aus dem Winterchlause des Mittelalters allmählich erwachenden Menschheit wieder aufzugeben begann, geriethen einzelne ingenieöse Köpfe auf die Idee, die Erhebung in den Luftraum auf anderem Wege zu bewerkstelligen. So entwarf im Jahre 1670 der Jesuitenpater Franzisko Lana das Projekt zu der Konstruktion eines Bootes, das sich mittelst vier hohler, luftleerer Kugeln in die Luft erheben sollte. Diesem Plane lag bereits das richtige Prinzip zu Grunde, auf dem alle Luftschiffahrt beruht, wonach nämlich ein Körper dann in die Luft aufsteigen muß, wenn sein Gesamtgewicht geringer ist als das Gewicht eines gleichen Volumens atmosphärischer Luft. Füllt man nun irgend eine Hülle mit einem Stoffe, der leichter ist als die Luft, also einem Gase, so erhält man einen solchen Körper, einen Luftballon. Der gute Vater Lana überseh aber bei seinem Projekt, daß die luftleeren Kugeln unter der Einwirkung des Luftdrucks hätten zerbersten müssen, auch kannte er kein Mittel, die Kugeln wirklich luftleer zu machen. Praktischer erscheint schon die Idee des Dominikaners Joseph Galien, welcher in seinem 1735 erschienenen Buche „Die Kunst der Luftschiffahrt“ die Benutzung verdünnter Luft empfahl, auch er giebt jedoch nicht an, wie solche herzustellen oder zu beschaffen sei.

Auf das Mittel, die Luft des Ballons durch Erhitzung zu verdünnen, soll zuerst der Brasilianer Bartolomeo Lourenco de Guzman gekommen sein. Thatsache ist, daß der Genannte am 8. August 1709 auf dem Hofe des indischen Hauses in Lissabon einen Ballon steigen (oder nach einer anderen Quelle sich von ihm 200 Fuß hoch emportragen) ließ, der mit erwärmter Luft gefüllt gewesen sein muß, da er nach dem Berichte eines Zeitgenossen „von gewissen brennenden Materialien emporgehoben wurde, welche der Erfinder selbst angezündet hatte.“ Letzteres Experiment gerieth aber wieder in Vergessenheit, war auch wohl nicht hinreichend bezüglich der benutzten Materialien aufgeklärt, auch dürfte der betreffende Ballon kaum den gestellten Anforderungen entsprochen haben, da sonst sein Verfertiger seine Experimente schwerlich aufgegeben haben würde. Man betrachtete daher nicht ihn als den eigentlichen Erfinder des Luftballons, sondern die Gebrüder Montgolfier, welchen es nach lanen Versuchen im Jahre 1783 gelang, einen birnenförmigen Ballon aus Leinwand von 11 Meter Durchmesser und 220 Kilogramm Gewicht anzufertigen. Zur Hebung desselben brachten die Erfinder ebenfalls erwärmte Luft in Anwendung und genossen den Triumph, als sie am 4. Juni 1783 ihren Ballon in Annonay steigen ließen, denselben sich in der That innerhalb 10 Minuten bis zu einer Höhe von 300 (nach anderem Berichte 500) Meter erheben zu sehen, trotzdem der Apparat

noch mit einem Gewicht von 400 Pfund belastet war. Der Ballon fiel 4000 Meter vom Aufstiegsorte wieder zur Erde nieder. Eine ungeheure Menschenmenge wohnte dem Schauspiel bei, deren lauter Jubel sich in Weisfallrufen Luft machte. Natürlich waren die Brüder Montgolfier plötzlich zu den Helden des Tages geworden — und ihr Name blieb seitdem ungetrennlich mit der Erfindung des Luftballons verknüpft.

Der jüngere der beiden Brüder, Jacques Etienne Montgolfier, ist es, dessen wir heute in dankbarer Anerkennung seiner Verdienste uns erinnern. Geboren am 7. Januar 1745 zu Vidalon-les-Annonay im Departement Ardèche unseres französischen Nachbarstaates, studirte Etienne, dem sein Vater, Besitzer einer Papierfabrik, eine sorgfältige Erziehung geben ließ, mit Eifer Physik, Mechanik und Mathematik. Sein älterer Bruder Joseph Michael Montgolfier (1740 geboren), besaß die gleichen Neigungen, so daß die beiden Brüder fast immer gemeinsam arbeiteten, ja selbst ihre Schriften (von denen die hauptsächlichsten 1783 und 1784 erschienen, wie „Discours sur l'aerostat“ und „Memoires sur la machine aerostatique“ die Erfindung des Luftballons behandelten) gemeinsam verfaßten und herausgaben. Etienne ergriff anfänglich den Beruf eines Architekten, später übernahm er mit dem Bruder zusammen die Papierfabrik des Vaters. Durch das Studium einer Schrift über die Luftarten geriethen sie zuerst auf die Idee ihrer Erfindung und überzeugten sich durch eigene Beobachtungen von der Thatsache, daß alle Gase, die von geringerem spezifischen Gewicht als die atmosphärische Luft sind, in dieser emporsteigen. Sie verdünnten nun, auf künstliche Weise ein recht leichtes Gas herzustellen, und erwärmten zu diesem Behufe die in einer Hülle aus Papier und Leinwand befindliche Luft.

Ueber den erzielten Erfolg haben wir bereits oben berichtet. Stand nach demselben die Möglichkeit der Luftfahrt fest, so befanden sich die Erfinder doch über die Ursache des Aufstiegens noch im Irrthum. Sie glaubten nämlich, die Emporhebung mittelst eines durch Verbrennung von Stroh und Papier erzeugten Gases bewirkt zu haben, während dieselbe doch lediglich die Wirkung der Verdünnung der Ballonluft infolge der durch das Feuer hervorgerufenen Erhitzung ist. Das große Aufsehen, welches die Versuche der Brüder erregten, wurden die Ursache einer Anzahl anderer Experimente, auf welche wir weiter unten zurückkommen. Zunächst reiste Etienne Montgolfier nach Paris und Versailles, um dort den gelungenen Versuch zu wiederholen. Der Erfinder genoß die Ehre, seinen Ballon dem königlichen Hofe und den Mitgliedern der Akademie der Wissenschaften vorzuführen zu dürfen, er wurde nebst seinem Bruder zum korrespondirenden Mitglied der Akademie der Wissenschaften, ernannt und gelangte in den Besitz verschiedener Belohnungen und Ehrenrenten. Die Vorführung vor dem Hofe — am 19. September 1783 — war die erste, bei welcher lebende Wesen mit dem Ballon emporstiegen: man hatte nämlich einen Käfig mit einem Schaf, einem Hahn und einer Ente angehängen, und die Thatsache, daß diese drei „Luftschiffer“ wohlbehalten auf der Erde wieder anlanden, ermutigte nun auch unternehmende Menschen, den Versuch einer Luftfahrt zu wagen. Der erste, welcher das Wagniß unternahm, war Valatre de Rozier. Etienne Montgolfier hatte für das fähne Unternehmen einen eigenen Ballon hergestellt. Rozier bestieg am 21. Oktober 1783 den Aérostaten und ließ sich, während der Ballon an einem Seile festgehalten wurde, zu wiederholten Malen bis zur Höhe von 30 Meter in die Luft emporschnellen. Die gelungenen Proben machten ihm Muth, und in Gemeinschaft mit dem Marquis d'Arlandes stieg er nun hier in die Luft auf, um 25 Minuten später wohlbehalten 2 Kilometer vom Aufstiegsorte entfernt zu landen. Seitdem stiegen häufiger Personen auf, auch die Brüder Montgolfier unternahmen wiederholt mit mehreren Begleitern Luftfahrten. Leider raffte am 2. August 1799 den jüngeren Bruder Etienne ein früher Tod dahin, er starb in Servieres, demselben Orte, wo ihm die erste Idee seiner großartigen Erfindung gekommen war. Sein älterer Bruder Joseph Michael überlebte ihn um etwa elf Jahre; er machte noch durch verschiedene eigene Erfindungen, z. B. die des Fallschirmes und Stoßhebers, von sich reden und erwarb sich große Verdienste um Industrie und Kunst, indem er z. B. zuerst die Errichtung einer Gesellschaft zur Förderung der Industrie anregte (1807), den Fallschirm erfand er bereits 1784, doch soll schon im Jahre vorher ein gewisser Sebastian Lenormand, ein Physiker aus Montpellier, dieselbe Erfindung gemacht und sich am 26. November desselben Jahres, mit einem mächtigen Schirm bewaffnet, von der Sternwarte seiner Vaterstadt herabgestürzt haben. Der ältere Montgolfier starb am 26. Juni 1810.

Der von den Montgolfiers erfundene Ballon erhielt nach den Erfindern den Namen „Montgolfiere“. Die Montgolfieren wurden indessen, obwohl sie sich durch Regulierung ihres Feuers sehr leicht in vertikaler Richtung lenken lassen, bald von der Entwicklung der neuen Kunst überholt, da sie erstens in hohem Maße feuergefährlich sind und zweitens eine viel geringere Steigkraft besitzen als die mit Gasen emporgetriebenen Luftschiffe. Um entsprechend steigen zu können, müssen sie also beträchtlich größere Dimensionen haben, endlich auch die Herstellungs-kosten erheblich gesteigert werden. Schon 1768 hatte Blac auf die Möglichkeit hingewiesen, leichte, mit Wasserstoff gefüllte Körper in die Luft emporsteigen zu lassen. Cavallo ließ in Verfolgung der Idee bereits 1782 mit Wasserstoff gefüllte Seifenblasen steigen. Nachdem nun die Montgolfier mit ihrem mit erwärmter Luft getriebenen Ballon die allgemeine Aufmerksamkeit auf die neue Erfindung gelenkt hatten, kam Charles sofort auf die Versuche mit Wasserstoff zurück. Er ließ sich einen Ballon aus Taffet anfertigen, ihn mit Firnis überziehen und füllte ihn mit Wasserstoffgas. Diesen Ballon, der berühmte „Globus“, ließ er am 27. August 1783 vom Champ de Mars in Paris im Beisein einer nach vielen Tausenden zählenden, enthusiastischen Menge los. Der vier Meter Durchmesser haltende, 24 Pfund wiegende Ballon stieg innerhalb zwei Minuten bis zur Höhe von 1000 Meter empor, dann entzogen ihn die Wolken den Blicken der Zuschauer. 23 Kilometer von Paris entfernt, bei Gonesse, erfolgte der Absturz, nachdem die Ballonhülle infolge zu starker Gasanspannung einen Riß erhalten hatte, durch den das Gas entwichen war. Die Erscheinung des Kolosses rief unter der abergläubischen und unwissenden Bevölkerung von Gonesse und Umgegend eine unbeschreibliche Panik hervor. Man hielt den Aérostat für ein ungeheures Thier, fiel mit Dreschflegeln, Steinen, Senfen und Heugabeln über ihn her, ging ihm mit Flintenschüssen, Gebeten und Beschwörungsformeln zu Leibe, band ihn schließlich an den Schwanz eines Pferdes und schleifte ihn zu Grunde. In der Folge verdrängten die mit Wasserstoffgas gefüllten Ballons, Charlières genannt, die Montgolfieren; heutigen Tages benutzt man gewöhnlich Leuchtgas, das leichter zu erlangen und weniger kostspielig ist.

Auf die weitere Entwicklung der Luftschiffahrt ebenso wie die technische Seite des Themas können wir hier nicht eingehen, nur der seltsame Zufall möge noch Erwähnung finden, daß derjenige Mensch, welcher zuerst den Muth fand, mit einem Ballon in die Luft emporzusteigen, Pilâtre de Rozier, auch die Reihe der so zahlreichen Opfer der gefährlichen Kunst eröffnen sollte. Der unglückliche Luftschiffer versuchte, gleichzeitig Wasserstoffgas und erwärmte Luft zum Emporsteigen der Luftballons zu verwenden. Wohl diesem Umstande ist es zuzuschreiben, daß sein Ballon einstmals kurz nach der Abfahrt explodirte und er nebst seinem Begleiter, dem Physiker Romain, den Tod in den Wellen fand.

Allerlei.

Der neue Reichspostdampfer des Norddeutschen Lloyd „König Albert“, welcher durch König Albert kürzlich getauft wurde und im Oktober d. J. seine erste Reise nach China antreten soll, gehört dem Typ der Dampfer der Barbarossa-Klasse an, weist jedoch diesen Dampfern gegenüber noch eine Reihe von Verbesserungen auf, die von dem reisenden Publikum sehr angenehm empfunden werden dürften. Der Dampfer hat eine Länge über Deck von 152,4 Meter, eine Breite von 18,3 Meter bei einer Seitentiefe von 11,6 Meter und mißt etwa 10 000 Register-Tons brutto. Sein Displacement beträgt bei 28 Fuß Tiefgang 18 000 Tonnen und seine Tragfähigkeit an Schwerkut nahezu 10 000 Tonnen. Die Durchschnittsgeschwindigkeit dieses Dampfers soll im regulären Betrieb mindestens 15 Knoten betragen, kann aber bei Anwendung des künstlichen Juges für die Kessel auf 17 Knoten gesteigert werden. Der Dampfer ist für etwa 300 Passagiere erster, 100 Passagiere zweiter und bis zu 2000 Passagieren dritter Klasse eingerichtet. Die Besatzung dieses Schiffes zählt etwa 200 Köpfe. Die Schiffe sind, wie alle übrigen neuen Dampfer des Lloyd, zur Vermeidung der lästigen Schlingerbewegungen mit Seiten-, sogenannten Schlingerkiefern, versehen. Zwei übereinanderliegende Promenadendecks stehen den Passagieren erster Klasse ausschließlich zur Verfügung. Zum Einnehmen der Mädeln dient für die erste Kajüte ein einziger geräumiger Speisesaal, der, wie auf allen Passagierschiffen des Norddeutschen Lloyd, in reicher, künstlerischer Weise ausgestattet ist. Ein größerer Vorplatz ist an den Wänden entlang mit bequemen Sophas und kleinen Tischen ausgestattet, und wird den Passagieren einen besonders angenehmen Aufenthalt bieten. Von dort aus tritt man nach vorn zu in das sehr geräumige Musikzimmer, welches an drei Seiten durch große, viereckige Fenster prachtvoll erleuchtet wird, und einen werthvollen Konzertsaal, sowie eine reichausgestattete Bibliothek enthält. An den Vorplatz schließt sich hinten zu an einer Seite eine Staatskabine, bestehend

aus luxuriös, aber doch bequem eingerichtetem Wohn-, Schlaf- und Badezimmer mit Kloseteinrichtung. Das sehr geräumige Rauchzimmer erster Klasse mit seinen kleinen Nischen und prachtvollen Wandgemälden wird sicherlich einen Hauptanziehungspunkt für das Schiff bilden. Die zweite Kajüte ist ausschließlich in der Poop untergebracht, wobei auf Schaffung von möglichst vielen Kabinen für nur zwei Personen besondere Rücksicht genommen ist. Der geräumige und elegant ausgestattete Speisesaal zweiter Klasse liegt auf dem Oberdeck und reicht von Bord zu Bord. Ein höchst geschmackvoll eingerichtetes Damenzimmer befindet sich ebenfalls auf dem Oberdeck vor dem Salon, während sich das sehr beagliche Rauchzimmer in einem geräumigen Deckhaus auf dem Poopdeck befindet. Die Schlafkammern liegen zur Hälfte auf dem Ober- und dem Hauptdeck und unterscheiden sich in ihrer inneren Einrichtung und Ausstattung nur sehr wenig von den Kammern erster Klasse. Das sehr geräumige Poopdeck, welches zu beiden Seiten des Deckhauses mit einem fester Sonnendeck geschützt ist, dient den Passagieren zweiter Klasse als Promenade. Für die Passagiere beider Klassen sind Badezimmer und Toilette-Einrichtungen in ungewöhnlich großer Zahl und mit großem Luxus ausgestattet vorgelesen.

Ganz eigenartige Prinzipien scheinen das Avancement im amerikanischen Heere zu bestimmen. Die Londoner „Allg. Kor.“ berichtet darüber: Die Langwierigkeit des Kriegszuges auf den Philippinen erscheint als nicht so ganz unverständlich, wenn man einige der beglaubigten Erzählungen Eingeweihter anhört. Im Wandelgange des amerikanischen Kriegsministeriums traf ein vielgenannter Publizist eines Tages einen Apothekergehilfen, der sich trotz seiner bescheidenen bürgerlichen Stellung der hohen Protektion des Präsidenten erfreute. Der Herr Provinor trug eine gar trübselige Miene zur Schau, und man fragte ihn nach der Ursache seines Leidens. „Ich möchte gern Kapitän im Quartieramt werden, aber da hat mich der Präsident zum Obersten im Ingenieurkorps machen lassen.“ „Nun, ich denke, da sollten Sie sich doch gratulieren. Wie ist es denn zugegangen?“ „Als ich um die Stellung als Kapitän im Quartiermeisteramt einkam, schaute der Präsident die Liste nach und fand keine einzige Vakanz. Dann schaute er in einer anderen Liste nach und fand, daß nichts übrig war, als eine Oberstenstelle bei den Ingenieuren.“ Der Apotheker war nun deshalb so unglücklich, weil er nicht die geringste Ahnung davon hatte, was er in seiner Stellung überhaupt zu thun haben werde!

Ein ergötzliches Diebesstückchen wird gegenwärtig in Tüft viel belacht. Der Buriche eines dort garnisonirenden Offiziers war dieser Tage vor der Thür des Hauses mit dem Ausklopfen der Uniformstücke seines Herrn beschäftigt, als ein ihm unbekannter junger Mann an ihn herantrat und sein Wohlgefallen an den schönen neuen Sachen äußerte. Plötzlich langte der Fremde einen Zettel nebst Bleistift hervor, schreibt darauf einige Worte, steckt das Geschreibsel in ein bereit gehaltenes Couvert und übergibt dieses dem Burichen mit der Bitte, es doch dem Herrn Leutnant zu überbringen. Der Buriche geht und läßt die Kleidungsstücke am Kiesel hängen. Unterdessen liest der erkaunte Offizier die räthselhaften Worte des von ihm entfalteten Zettels: „Gelingt es, ist es gut, gelingt es nicht, ist es auch gut“, und schickt den Burichen sofort wieder nach unten, um den Fremden zu fragen, was er denn eigentlich wollte, er solle doch lieber selbst heraufkommen. Aber der geistreiche Langfinger war inzwischen unter Mitnahme der Uniformstücke verschwunden, und betrübt kommt der Buriche zurück mit den Worten: „Herr Leutnant, es ist ihm gelungen, er ist mit Rock und Hose davongegangen!“ — Tableau!

Vom Büchertisch.

— Die **Maitäferomödie** von dem Schweizer J. B. Widmann, dem bekannten Freunde von F. Brakms (Verlag von J. Huber, Frauenfeld, Preis gebunden 3,20 Mark), die jetzt in zweiter Auflage vorliegt, ist ein ganz originelles und köstliches Buch. So uralte auch der Gedanke ist, Menschenschicksale durch Ereignisse aus dem Thierleben darzustellen und tief sinnige Ideen durch den Mund von Thieren auszusprechen zu lassen, so neu und eigenartig ist die Form, die der Dichter hier gefunden hat. Er führt uns den gesammten Lebenslauf der Maitäfer vor, ihr Entstehen, ihre Sehnsucht nach dem Licht, ihre glücklichen und schmerzlichen Erfahrungen an der Oberwelt und ihren schließlichen Untergang. Ohne eigentliche dramatische Verwicklung ist der Stoff wie ein Drama in Dialogform behandelt, und der Dichter hat es verstanden, für die verschiedenen Anschauungen lebensvolle Typen zu schaffen und dem etwas pessimistischen Grundzug des Ganzen durch allerlei heitere Intermezzi und einen an Gottfried Keller erinnernden überlegenen Humor zu mildern und zu wärmen. Dabei drängt sich der Gedankengehalt der Dichtung dem Leser nicht auf, sondern die allegorische Hülle ist so kunstvoll und interessant, alles Einzelne ergibt sich so selbstverständlich aus den Verhältnissen und mischt sich so natürlich ab, dazu ist Alles so formgewandt und frisch geschrieben, daß man bereits an der schönen Form seine Freude haben kann, die allerdings durch das Verständnis der reifen Erfahrung, welche sich hier verkörpert, noch bedeutend vertieft wird. Gerade in dieser meisterhaften Handhabung des symbolischen Genandes möchte ich einen Hauptvorzug des anmuthigen Werkes erblicken. Dem Buche ist das Bild des Verfassers beigegeben, und einige reizende Wignetten, von dem Sohne des Dichters gezeichnet, bilden einen angenehmen Schmuck des Werkes.

Verantwortl. Redakteur: Dr. Walter Gebensleben. Druck und Verlag von Otto Tiele, Halle (Saale), Leipzigerstr. 87.