

Verlag: Carl Neubauer, Stuttgart. Preis: 1 Mark 50 Pfennig.

Neue-Ausgabe. Zeitung.

Verlag: Carl Neubauer, Stuttgart. Preis: 1 Mark 50 Pfennig.

Landeszeitung für die Provinz Sachsen und die angrenzenden Staaten.

Halle a. S., Donnerstag 17. Februar 1898. Blatt 57. Preis 1 Mark 50 Pfennig.

Deutsches Reich.

Die Beschlüsse, welche in dem vorgeschrittenen Kronrathe über die Maßregeln zur thunlichsten Verhütung von Hochwasserkatastrophen gefaßt sind...

Der Kaiser hörte gestern Nachmittag den Vortrag des Chefs des Civilbureau's, Hrn. Geh. Rath's Dr. v. Lucanus...

In den Zeitungen finden sich noch immer widersprüchliche Nachrichten über den Gehörungsverlauf des Finanzministers Dr. v. Müllers...

Nach die „Nat. Anz. Corr.“ beschäftigt jetzt die Meinung, daß es den maßgebendsten Elementen im Centrum nicht gelänge...

Wie mehrere Wähler melden, ist beabsichtigt, eine Konferenz von Polizeipräsidenten der größeren Städte zusammenzubringen...

An die verschiedenen Industrieweise, so an die chemische, die Glas-, die Gummiindustrie sind die produktionsstatistischen Fragebogen...

Die Netoren, Lehrer und Lehrerinnen in den öffentlichen höheren Mädchenschulen in Preußen haben eine Petition an das Abgeordnetenhaus gerichtet...

Wohnungen für Eisenbahn-Betriebsbeamte hat ein Erlaß des Ministers 7 H 12 von Gegenlande, in welchem auf die Verlegung der Eisenbahndirektionen...

eine drohende Betriebsgefahr rechtzeitig abgemeldet oder verhindert hat.

In der Presse wird vielfach aus dem großen Vertrage der Eisenbahnverwaltung unzutreffende Schlüßfolgerungen gezogen worden. Es mag daher eine kurze Darlegung des Sachverhalts am Platze sein.

Die älteste der Vereine: der Kaufmannschaft beschlossen, dem Reichsanwalt die Bitte zu unterbreiten, es möge baldmöglichst über die Beschlüsse...

Amlicke Nachweisung zufolge betrug die Einnahme an Wechselstempelsteuer im Deutschen Reich für die ersten sechs Monate des laufenden Jahres...

Aus in Kiel eingegangenen Privatbriefen aus Kriegerlagern, welche von der „Kriegs-Ztg.“ veröffentlicht werden, geht hervor, daß man in gewisser Beziehung von einem Aufstehen der Soldaten sprechen kann.

In jeder Woche und mit jedem Dampfer treffen neue Arbeiter ein, und ein Geschäft hat sich neben dem anderen auf. In der vorigen Woche haben sich allein vier Schuhmacher und vier Schneider aus Shanghai hier niedergelassen.

Alle Wohnungen und Werdellei sind fertig. Die Arbeiten, welche für Wohnweck notwendig sind, werden von 50 Zimmerleuten, 30 Schloßern und 20 Maurern befristet.

Deutscher Reichstag.

42. Sitzung vom 16. Februar, 2 Uhr. Auf der Tagesordnung steht die zweite Lesung des Antrages über die reichsgesetzliche Regelung des Vereins- und Versammlungsgesetzes.

Abg. Geiser (lo.) wendet sich gegen die Art der Ueberwachung von Versammlungen und tritt dafür ein, daß jungen Leuten die Teilnahme an Versammlungen gestattet werden müsse, damit sie in das öffentliche Leben eingeführt werden könnten.

Abg. Singer (soem.) sagt, das Schwingen der Parteien, nämlich des Centrum's, von dem Antrage sei sehr bereut. Die Sozialdemokratie ist aus der Kommission für die Uebernahme des Entwurfs der politischen Rechte des Volkes.

Abg. Baffermann (natlib.) erklärt, seine Partei halte ein Reichsvereinsgesetz auf liberaler Grundlage für durchaus notwendig und bedauere, daß hierzu der rechte Zeitpunkt verläuft worden sei.

Abg. Lieber (Gr.) betont, die Sozialdemokratie habe wohl nicht erwartet, daß das Centrum für den Antrag stimmen werde, ja, es sei ihm wohl sehr unangenehm, wenn das Centrum dafür eintreten würde.

Abg. v. Baffermann (natlib.) erklärt, daß seine Partei weder für den Antrag noch für dessen Kommissionsberatung stimmen werde.

Nachdem sich noch der Abg. Bubeil (soem.) für den Antrag ausgesprochen hat, wird der Antrag Abg. v. Baffermann (natlib.)

abgelehnt, ebenso der § 1 des Antrages Hrn. Abg. Singer (soem.) wird hierauf den Rest des Antrages Auer zurück.

Es folgt die Verlesung des von dem Abg. Müller-Walded und Siebermann v. Sonnenberg (natlib.) gestellten Antrages auf Verlegung eines Gesetzentwurfs, der Maßregeln für alle Vereins- und Versammlungsgesellschaften die staatliche Genehmigung und Prüfung ihrer Verordnungsbedingungen vorgeschrieben werden soll.

Abg. Müller-Walded (natlib.) führt aus, es befinden sich große Mißbräuche auf diesem Gebiet, insbesondere im Vereins- und Versammlungswesen. Die Gesetzentwürfe sind nicht genügend gut sein.

Abg. Vogtner (soem.) ist mit dem Antrage im Prinzip einverstanden, allerdings aus anderen Motiven als der Vortrager. Die beiden Parteien seien nicht miteinander zu vergleichen, da die Verlesung der Anträge für ein Mißverständnis führen würde.

Abg. v. Zalkow (natlib.) bringt dem Antrage volle Sympathie entgegen und wünscht, daß das Verordnungsamt immer vorzuzuziehender wäre, damit sich ein möglichst großer Teil der Bevölkerung an der Verlesung beteiligen könne.

Abg. v. Baffermann (natlib.) erklärt, daß die Verlesung des Antrages im Prinzip einverstanden sei, allerdings aus anderen Motiven als der Vortrager. Die beiden Parteien seien nicht miteinander zu vergleichen, da die Verlesung der Anträge für ein Mißverständnis führen würde.

Abg. v. Baffermann (natlib.) erklärt, daß die Verlesung des Antrages im Prinzip einverstanden sei, allerdings aus anderen Motiven als der Vortrager. Die beiden Parteien seien nicht miteinander zu vergleichen, da die Verlesung der Anträge für ein Mißverständnis führen würde.

Abg. v. Baffermann (natlib.) erklärt, daß die Verlesung des Antrages im Prinzip einverstanden sei, allerdings aus anderen Motiven als der Vortrager. Die beiden Parteien seien nicht miteinander zu vergleichen, da die Verlesung der Anträge für ein Mißverständnis führen würde.

Abg. v. Baffermann (natlib.) erklärt, daß die Verlesung des Antrages im Prinzip einverstanden sei, allerdings aus anderen Motiven als der Vortrager. Die beiden Parteien seien nicht miteinander zu vergleichen, da die Verlesung der Anträge für ein Mißverständnis führen würde.

Abg. v. Baffermann (natlib.) erklärt, daß die Verlesung des Antrages im Prinzip einverstanden sei, allerdings aus anderen Motiven als der Vortrager. Die beiden Parteien seien nicht miteinander zu vergleichen, da die Verlesung der Anträge für ein Mißverständnis führen würde.

Abg. v. Baffermann (natlib.) erklärt, daß die Verlesung des Antrages im Prinzip einverstanden sei, allerdings aus anderen Motiven als der Vortrager. Die beiden Parteien seien nicht miteinander zu vergleichen, da die Verlesung der Anträge für ein Mißverständnis führen würde.

Abg. v. Baffermann (natlib.) erklärt, daß die Verlesung des Antrages im Prinzip einverstanden sei, allerdings aus anderen Motiven als der Vortrager. Die beiden Parteien seien nicht miteinander zu vergleichen, da die Verlesung der Anträge für ein Mißverständnis führen würde.

Abg. v. Baffermann (natlib.) erklärt, daß die Verlesung des Antrages im Prinzip einverstanden sei, allerdings aus anderen Motiven als der Vortrager. Die beiden Parteien seien nicht miteinander zu vergleichen, da die Verlesung der Anträge für ein Mißverständnis führen würde.

Abg. v. Baffermann (natlib.) erklärt, daß die Verlesung des Antrages im Prinzip einverstanden sei, allerdings aus anderen Motiven als der Vortrager. Die beiden Parteien seien nicht miteinander zu vergleichen, da die Verlesung der Anträge für ein Mißverständnis führen würde.

Abg. v. Baffermann (natlib.) erklärt, daß die Verlesung des Antrages im Prinzip einverstanden sei, allerdings aus anderen Motiven als der Vortrager. Die beiden Parteien seien nicht miteinander zu vergleichen, da die Verlesung der Anträge für ein Mißverständnis führen würde.

Abg. v. Baffermann (natlib.) erklärt, daß die Verlesung des Antrages im Prinzip einverstanden sei, allerdings aus anderen Motiven als der Vortrager. Die beiden Parteien seien nicht miteinander zu vergleichen, da die Verlesung der Anträge für ein Mißverständnis führen würde.

Abg. v. Baffermann (natlib.) erklärt, daß die Verlesung des Antrages im Prinzip einverstanden sei, allerdings aus anderen Motiven als der Vortrager. Die beiden Parteien seien nicht miteinander zu vergleichen, da die Verlesung der Anträge für ein Mißverständnis führen würde.

Preussischer Landtag.

4. Sitzung vom 16. Februar. In der heutigen Sitzung erledigte das Herrenhaus zunächst die Denkschrift über die Bauausführungen an den benachbarten Wasserwerken...

Graf v. Altdorfer (natlib.) wünscht die Ausdehnung des Anwerberechts auch auf weitere Provinzen, namentlich Ostpreußen, und möglichst schleunige Inangriffnahme der weiteren Agrarreform.

Landwirtschaftsminister Hr. v. Hammerstein erklärt, daß die Harten Aufnahme der Verlesung des ländlichen Grundbesitzes der Regelung die Uebertragung beabsichtigt, daß es notwendig sei, auf dem Gebiete der Agrarreform entsprechende Vorarbeiten zu leisten.

Abg. v. Baffermann (natlib.) erklärt, daß seine Partei ein Reichsvereinsgesetz auf liberaler Grundlage für durchaus notwendig und bedauere, daß hierzu der rechte Zeitpunkt verläuft worden sei.

Abg. v. Baffermann (natlib.) erklärt, daß seine Partei ein Reichsvereinsgesetz auf liberaler Grundlage für durchaus notwendig und bedauere, daß hierzu der rechte Zeitpunkt verläuft worden sei.

Abg. v. Baffermann (natlib.) erklärt, daß seine Partei ein Reichsvereinsgesetz auf liberaler Grundlage für durchaus notwendig und bedauere, daß hierzu der rechte Zeitpunkt verläuft worden sei.

Abg. v. Baffermann (natlib.) erklärt, daß seine Partei ein Reichsvereinsgesetz auf liberaler Grundlage für durchaus notwendig und bedauere, daß hierzu der rechte Zeitpunkt verläuft worden sei.

Abg. v. Baffermann (natlib.) erklärt, daß seine Partei ein Reichsvereinsgesetz auf liberaler Grundlage für durchaus notwendig und bedauere, daß hierzu der rechte Zeitpunkt verläuft worden sei.



(Nachdruck verboten.)

Das Wrack des Grosvenor.

45)

Roman von Clark Russell.

Vor einigen Jahren strandete ein Schiff, es hieß *Mary*, auf den Felsen, im Süden von einer der Kanalinseln. Einem Theil der Mannschaft war es gelungen, sich auf die Felsen zu retten; sie lebten dort mehrere Tage ohne Wasser und ohne irgend welche andere Nahrung als Austern, welche ihren Durst vermehrten, ohne den Hunger zu stillen. Ein von Guernsey kommendes Schiff segelte bei den Felsen vorbei, jedoch in einer Entfernung, in welcher es nicht möglich war, die Nothsignale der verhungerten Menschen zu bemerken. Aber der Sohn des Kapitäns hatte zwei Mal geträumt, daß sich Schiffbrüchige auf den Felsen befänden und bestürmte seinen Vater so lange mit Bitten, nach den Felsen zu steuern, daß dieser endlich widerstrebend nachgab. Die Verunglückten wurden, dem Tode nahe, halb wahnsinnig vor Durst aufgefunden. Nur der Traum des Knaben hatte sie gerettet. Diese Geschichte ist wahr, warum sollte ich nicht auch an Ihren Traum glauben?“

Sie erwiderte nichts, aber als das Schiff sich in diesem Augenblick so tief neigte, als ob es ganz übergehen wolle, ergriff sie schnell, jedoch vollkommen ruhig meinen Arm; ihr furchtloses Wesen bezeugte mir, daß sie fest an die Worte glaubte, die ihr Vater im Traum zu ihr gesprochen hatte, daß sie sich völlig sicher an meiner Seite fühle. Sie ahnte nicht, wie unsagbar glücklich mich das machte.

„Der Hochbootsmann hat mir erzählt,“ sagte sie nach kurzem Stillschweigen, „daß Sie das Schiff zu bergen wünschen. Ich fragte ihn, warum? Sind Sie böse über meine Neugier?“

„Wie sollte ich, und was antwortete er?“

„Er meinte, Sie dächten wohl, die Reeder würden Sie für Ihre Treue belohnen und befördern.“

„Ach, was weiß der davon; nie habe ich solche Gedanken ihm gegenüber geäußert; ich begreife nicht, wie er zu diesem Gespräch kommt.“

„Nun, ist es denn so schwer, solchen Wunsch zu vermuthen? Er ist doch eigentlich ganz natürlich.“

„Gewiß wäre er das, aber diesen Schelmen gegenüber doch kaum. Von Menschen, die ein Schiff mit so schlechten Provisionen auf See schicken, daß die Mannschaft zur Meuterei getrieben wird, kann man doch keine Dankbarkeit erwarten.“

„Das glaube ich auch, aber was gedenken Sie zu thun, wenn Sie nicht im Stande sind, das Schiff zu retten?“

„Nun, wie ich Ihnen schon sagte, dann werden wir das Boot besteigen, und ich werde versuchen, Land zu erreichen, wenn wir nicht ein Schiff treffen, welches uns aufnimmt.“

Innerlich lachte ich über meine Antwort, denn ich verstand recht gut, wo sie eigentlich hinaus wollte; sie war einen

Moment verwirrt und ließ den Kopf sinnend hängen, fuhr dann aber fort:

„Ja, das weiß ich wohl; nein, ich wollte gern wissen, was Sie anfangen werden, wenn wir glücklich auf das Festland gelangt sind und Sie kein Schiff mehr haben?“

„Dann muß ich suchen, ein anderes zu finden.“

„Doch als Kapitän?“

„Ach, wo denken Sie hin; ich würde ganz zufrieden sein, wenn ich wieder ein Unterkommen als zweiter Maat fände.“

„Sie würden aber doch auch eine Stelle als Kapitän annehmen, wenn Ihnen eine solche angeboten würde?“

„Wenn ich könnte, gewiß mit dem größten Vergnügen, aber ich kann nicht.“

„Warum denn nicht?“ fragte sie lebhaft.

„Nun, aus dem einfachen Grunde, weil ich das Examen als Kapitän eines Handelsschiffes noch nicht gemacht habe.“

Diese Antwort schien sie nicht erwartet zu haben, denn sie wurde nachdenklich und versank in Stillschweigen.

Während sie so, sinnend ins Leere sehend, vor mir stand und ich sie mit Entzücken betrachtete, fiel mir ein, wie sie mir von mehreren Schiffen ihres Vaters erzählt hatte, und mich durchjuckte der Gedanke, daß ihre Fragen die Einleitung gewesen sein könnten, mir den Befehl über eins dieser Schiffe anzubieten.

Ich gebe mein feierliches Ehrenwort, daß mir jede Erinnerung an ihre gesellschaftliche Stellung am Lande und ihren Reichthum, als ihres Vaters einzige Erbin, so gänzlich verschwunden war, als wenn ich nie ein Wort davon erfahren hätte. Was sie mir war, sie war es einzig und allein geworden durch die wunderbaren Schicksale, welche uns mit einander verketten hatten, durch ihre bezaubernde Persönlichkeit, ihr edles, muthvolles Wesen. So oft ich sie sah, so oft ich an sie dachte, von Stunde zu Stunde möchte ich sagen, war mein Herz mehr von ihr gefesselt worden. Nie war mir mein Leben mehr werth als jetzt, da das ihrige von dem meinen abhing, zu jeder Zeit würde ich es aber auch gern hingegeben haben, wenn ihre Rettung es erheißt hätte.

In diesem Bewußtsein war es für mich eine bittere Enttäuschung und ein empfindlicher Schlag, als mich der Gedanke packte, sie wolle mir für meine ihr bewiesene Aufopferung gewissermaßen einen Lohn bieten. Ich verlor hierüber alle Befinnung, warf den Kopf plötzlich auf und sagte mit Entzückung: „Mir scheint, Miß Robertson, Sie hegen die versteckte Absicht, mir den Befehl über eins Ihrer Schiffe anvertrauen zu wollen?“

„Allerdings, diesen Gedanken hatte ich,“ erwiderte sie, verwundert über mein auf einmal so verändertes Wesen.

„Nun,“ entgegnete ich, „dann muß ich Ihnen zu meinem lebhaftesten Bedauern erklären, daß Sie mich vollständig verkannt haben, und ich auf die mir zuge dachte Ehre ein für allemal verzichten muß.“

Sie zuckte zusammen, zog ihre Hand erschreckt von meinem Arm zurück. Ich mich mit ihren großen Augen erkannt an

und flammte mit halb erstickter Stimme: „Mr. Royle, nie hätte ich gedacht, daß Sie so zu mir sprechen könnten, was habe ich Ihnen gethan?“

„Sie haben mich tief gekränkt, durch die Absicht, meine Ihnen erwiesenen Dienste seiner Zeit gewissermaßen ablohnen zu wollen.“

„Mein Gott, wie können Sie nur so etwas sagen! ablohnen! welches Wort! — Bestimmen Sie sich doch nur!“

Sie ließ den Kopf sinken und fuhr dann mit ihren Thränen kämpfend fort: „Ach Gott, daß Sie so böse auf mich sein können.“

Ihre Stimme klang so kindlich klagend, daß es mir ordentlich ins Herz schnitt und ich auf der Stelle wie Wachs ward.

„Böse?“ rief ich, „nein, wahrhaftig nicht, nur unendlich traurig war ich. Wie könnte ich nur einen Augenblick wirklich böse auf Sie sein? Sehen Sie, ich dachte nur, Sie müßten wissen, daß Alles, was ich gethan habe, nur . . . nur . . .“ Ich stotterte und hielt inne. Das wahre Geheimniß meines Grolles wollte nicht heraus. Wie ein Schulfunge, der seine Lektion nicht kann, stand ich vor ihr, verwirrt und befangen. Wie einfältig mußte ich ihr vorkommen, wenn sie nicht errieth, was mich in diese schlimmere Lage brachte. Ich suchte meine Verlegenheit zu verbergen, indem ich ihre Hand nahm und sie wieder auf die Stelle legte, vor welcher sie dieselbe vorher so erschrocken weggezogen hatte. Während ich noch überlegte, wie ich diese, für mich so peinliche Szene wenigstens halbwegs vernünftig beenden könnte, rief sie mich aus aller Noth, indem sie fragte: „Warum sprechen Sie nicht weiter? Sie wollen sagen: daß Alles, was Sie für mich gethan haben, aus Menschenfreundlichkeit geschah, daß Sie für jeden Andern ganz dasselbe thun würden; nicht wahr, so ist es?“

„Nein, ganz gewiß nicht!“ rief ich lebhaft, wieder ganz meiner Herr. „Das können Sie auch im Ernst nicht glauben.“

Sie erwiderte Nichts, blieb noch einen Augenblick wie in Gedanken verloren stehen und schritt dann langsam nach der Schiffsseite, wo sie zuerst eine ganze Weile nach den Sternen blickte und dann die schweren sich überstürzenden Wogen verfolgte, wie sie sich in der Dunkelheit verloren.

Ich hatte über dem Gespräch unsere gefahrvolle Lage im Augenblick ganz vergessen, erst das Geräusch der Pumpen versetzte mich wieder in die schauerliche Wirklichkeit zurück. Ich wollte eben Forward zuzufen und fragen, wie es stände, da hörte das Pumpen plötzlich auf, und er kam mit den Leuten auf mich zu, schon von Weitem schreiend: „Die Pumpen faugen!“

„Hurrah!“ rief ich, „geht herunter Alle miteinander und stärkt Euch mit einem Grog.“

Die armen Kerle waren von der gehaltenen Anstrengung so außer Athem, daß sie wie Walfische pusteten und schnaubten, als sie um mich herumstanden; auch Miß Robertson war mit herangetreten.

„Wenn's nicht schlimmer kommt, Forward,“ sagte ich, „so wird sich's wohl machen, was?“

„Ja, dann kann sich's schon machen, aber ein sauer Stück Arbeit bleibt es, das weiß Gott; ich habe in meinen Armen ein Gefühl, als wenn sich alle Muskeln zu Knoten geschlungen hätten.“

„Ich auch,“ stöhnte der Steward.

„Soll ich nicht das Rad nehmen?“ fragte Cornish matt.

„Das fehlte gerade mein Bursche,“ erwiderte ich, „nein, auf der Stelle runter mit Euch Allen, einen Schluck genommen und dann aufs Ohr gelegt. Ich bin so munter wie eine Lerche und will bis zwölf Uhr hier bleiben.“

Der Steward trottete hierauf sogleich ab, die beiden Andern blieben aber noch stehen.

„Hochbootsmann,“ begann nun Miß Robertson, „bitte reden Sie Mr. Royle zu, daß er mir das Rad übergibt; er hat sich während der letzten Stunde mit mir unterhalten und dabei das Rad oft nur mit einer Hand regiert, da denke ich, werde ich es doch mit beiden Händen auch in der Gewalt haben können.“

„Wenn Sie nicht heruntergehen wollen,“ entgegnete ich, „so sollen Sie steuern, aber ich werde bei Ihnen bleiben.“

„Das würde keinen Zweck haben,“ sagte sie schmolend wie ein eigensinniges Kind, das durchaus seinen Willen durchsetzen will.

Cornish lachte über das ganze Gesicht und ging weg, Forward aber blieb noch immer stehen, bis ich endlich sagte:

„Nun, alter Freund, machen aber auch Sie, daß Sie Ihr Lager suchen, Sie haben es weiß Gott nöthig. Thun Sie es um unser Aller willen, denn wenn Sie mir plötzlich einmal ausspannen sollten, dann hätte ich die halbe, nein, zwei Drittel meiner Mannschaft verloren.“

„Schon gut, Sir, wie Sie meinen,“ erwiderte er gähnend, „Sie und die Miß werden sich ja über das Steuern einigen.“

Damit ging er.

„Sie sehen, wie gehorsam diese Leute sind,“ wandte ich mich nunmehr an das Mädchen; „warum wollen Sie nicht auch hübsch folgsam sein und schlafen gehen?“

„Ich habe Sie unbewußt gekränkt, Mr. Royle und das thut mir sehr, sehr leid.“

„So lassen Sie uns Frieden schließen,“ rief ich lachend und hielt ihr meine Hand hin.

Sie schlug ein, und ich küßte ihre Hand. Danach entfernte sie sich schweigend, drehte aber noch einmal um und sagte mit tiefer Bewegung:

„Wenn wir gezwungen sein sollten, das Schiff plötzlich zu verlassen, ach Sie werden mich ja verstehen, so würde es Zeit meines Lebens auf mir lasten, wenn der arme Papa zurückgelassen worden wäre.“

„Das soll bestimmt nicht geschehen, darüber beruhigen Sie sich; jeder Ihrer Wünsche in dieser Beziehung wird mit der größten Pietät ausgeführt werden.“

„Es würde mir ein gar zu trauriger Gedanke sein, wenn er mit dem Schiff unterginge, ohne daß ein Gebet für ihn gesprochen worden wäre,“ schluchzte sie.

„Ueberlassen Sie das mir; Sie dürfen fest überzeugt sein, daß er mit jeder Ehrerbietung und aufrichtigem Bedauern, noch ehe das Schiff untergeht, bestattet werden wird, so, wie es auf einem Schiff Brauch ist.“

„Ja, ich weiß es,“ erwiderte sie, mir die Hand reichend und mit einer mir tief zu Herzen gehenden Weichheit in ihrer Stimme, „Sie werden sich mir auch hierbei als der treue, mir von Gott gesandte Freund erweisen und Alles nach meinem Herzen thun; ach, wenn ich Sie doch vorher nicht so erzürnt hätte!“

„Ich bitte Sie inständig, denken Sie doch das nicht; tragen Sie mir nicht Worte nach, die ich in einer augenblicklichen Aufwallung sagte. Seien Sie gut. Ich hoffe fest, daß, wenn ich Sie mit Gottes Hilfe glücklich in Ihre Heimath zurückbringe, Sie in späteren Zeiten immer an mich denken werden als an einen Mann, der selbstlos handelte und dem Ihr Leben mehr werth war als das seine.“

Sie sah mir einen Augenblick voll und fest ins Auge, dann sprach sie leise:

„Wie könnte es jemals anders sein? Gott segne Sie,“ dann schritt sie langsam der Kajüte zu. (Fortsetzung folgt.)

Signale und Sicherheitsvorrichtungen im Eisenbahnbetrieb.

Von Karl Rudolphi.

Mit rasender Geschwindigkeit donnert der Eilzug durch die sternlose, wolkenverhangene Nacht; über lange gerade Linien und scharfe Kurven, über Dämme und Brücken, durch Einschnitte und Tunnel führt der unaufhaltsame Lauf. In den Coupes mühen sich die Reisenden ihrer Natur ein Stündchen unruhigen Schlafes abzutragen; nur hier und da starrt ein schlafloses Menschenkind auf den aus dem Ehornstein der Lokomotive sich ergießenden Funkenstrom und die in gepenslich wilder Jagd vorbeihuschenden Schatten der Bäume und Gebäude: Da erschallen plötzlich drei kurze scharfe Töne der Dampfpeife, das fast jedem, der häufiger zu reisen Gelegenheit hat, wohlbekannte Nothsignal „Bremien fest“; knirschend setzen sich die Bremsen in Thätigkeit, zusehends verlangsamt sich der reisend schnelle Lauf, und nach wenigen Sekunden hält der Zug auf offener Strecke still. Erschreckt fahren die Schläfer aus ihrer Ruhe auf und fragen nach der Ursache des Haltens. In der Station L., welche der Eilzug mit fast unverminderter Geschwindigkeit zu durchfahren hat, rangirt ein Güterzug; das Durchfahrtsgeleis war bis zur Ankunft des Eilzuges nicht freizumachen, infolgedessen steht das 400 Meter außerhalb des Bahnhofes gelegene Vorfignale auf „Halt“. Dicht vor der Einfahrt zum Bahnhof vermag der Lokomotivführer den Zug zum Stehen zu bringen, wodurch ein grenzenloses Unglück verhütet wurde. Nach kurzem Aufenthalt geht es wieder weiter in rastloser Eile, die nun noch fernere Ziele entgegen, welches die Inassen erreichen, ohne zu wissen, welchen Gefahren sie vielleicht nur um Haarsbreite entgangen sind.

Nicht immer geht es so glimpflich ab. Die Außerachtlassung einer Sicherung, ein mißverstandenes Signal, das Versagen einer mechanischen Sicherheitsvorrichtung im entscheidenden Momente und noch viele andere Umstände können die Ursache einer gräßlichen Katastrophe werden.

Seit ungefähr Jahresfrist haben sich die Eisenbahnunfälle auf deutschen und österreichischen Bahnen derartig gehäuft, daß dieselben zur stehenden Rubrik der Zeitungen geworden sind und das Publikum für die zur Sicherheit des Betriebes getroffenen Vorkehrungen ein besonderes Interesse bekundet.

Die Eisenbahnunfälle haben ihre Ursache entweder in Mängeln des baulichen Zustandes der Bahn und der Betriebsmittel oder in Verstößen gegen den durch Sicherheitsmaßregeln und Signale geregelten Betriebsdienst. Das allererste Erforderniß jedes soliden Bahnbetriebes ist daher, daß die Bahn selbst und deren rollendes Material sich in bester Verfassung befinden. Zit in dieser Beziehung auch in Deutschland und Oesterreich mancherlei zu tabeln, so sind die Verhältnisse doch ungleich bessere wie z. B. bei den amerikanischen Bahnen. Ein zahlreiches Personal hält die Strecke und ihre Bauten unter steter Kontrolle. Dasselbe geschieht mit dem rollenden Material, an dem besonders die Radreifen auf das sorgfältigste geprüft werden, weil deren Springen bei großer Kälte früher die Ursache zahlreicher Unglücksfälle war. Auf jeder größeren Station kann man einen Mann mit einem Hammer den Zug entlang gehen und die Radreifen der Wagen durch Hammerschlag auf das Vorhandensein etwaiger Sprünge prüfen sehen, welche sich durch veränderten Klang beim Aufschlagen des Hammers verathen. Uebrigens ist die Befestigung der Radreifen heute derart vervollkommen, daß auch bei mehrfachem Springen eines solchen die einzelnen Stücke am Rade haften bleiben. Sehr wichtig ist ferner bei Zügen, welche nicht mit einer von der Lokomotive aus wirkenden Dampfbrake ausgerüstet sind, das Vorhandensein einer der Anzahl der Wagenachsen entsprechenden Menge Handbremsen, von welchen im Nothfalle ein möglichst schnelles Anhalten des Zuges abhängt. Eine zu geringe Anzahl von Bremsen hat schon oft die fürchterlichsten Unglücksfälle, wie jenen von Fugtetten, bei dem es 180 Tode und Verwundete gab, herbeigeführt, weil bei starkem Fall der Strecke die ungenügend gebremsten Wagen derart auf die Maschine drücken, daß eine Entgleisung unvermeidlich wird.

Aum einen Ueberblick über die mannigfachen optischen, akustischen und elektrischen Signale und mechanischen Sicherheitsvorrichtungen des Betriebes näher kennen zu lernen, wollen wir einen Zug auf seiner Fahrt zwischen 2 Stationen auf dem Stand des Lokomotivführers begleiten.

Die Bahn ist eine zweigleisige. Die Züge befahren auf derselben in Deutschland in der Regel das in der Fahrtrichtung

rechts gelegene Geleis. Während es nun in manchen anderen Ländern gestattet ist, einen zweiten Zug auf demselben Geleis abzulassen, wenn der letzte vorausgegangene einen Vorsprung von mindestens 10 Minuten hat, ist in Deutschland das System zur Durchführung gelangt, daß zwei Züge nur in Stationsabstand aufeinander folgen dürfen. Sind die Abstände von zwei benachbarten Stationen sehr groß, so errichtet man zwischen ihnen eine sogenannte Blockstation, welche für den Signaldienst dieselbe Bedeutung wie eine dem öffentlichen Verkehr dienende Haltestelle hat.

Ein Güterzug hat vor ungefähr einer Viertelstunde den Bahnhof verlassen in der Richtung, welche der auf demselben haltende Personenzug nehmen will; er hat vor Kurzem die auf dem halben Wege nach dem benachbarten Bahnhof gelegene Blockstation passiert, von wo soeben das Signal „Strecke frei“ gekommen ist. Der Stationsbeamte hat daher keine Bedenken, den Personenzug abzulassen, welcher, nachdem er telegraphisch der nächsten Station gemeldet und das Ausfahrtsignal auf „Fahrt“ gestellt ist, abdampft. Hierauf wird hinter ihm das Signal sofort auf „Halt“ gestellt, bis von der Blockstation die Nachricht einläuft, daß derselbe die Strecke passiert hat. Der abgelassene Zug hat inzwischen in ungefähr einer Minute die ihm vorgeschriebene Fahrgewindigkeit erreicht, deren Höhe der Lokomotivführer an einem automatisch wirkenden Zeigerapparat abliest, während die Maschine bei ihrem Laufe Kontaktvorrichtungen niederdrückt, welche neben den Schienen angebracht sind und deren Niederbrücken der Abfahrtsstation elektrisch durch Zeichen auf einem sich gleichmäßig abwickelnden Papierstreifen gemeldet wird. Aus diesen kann man entnehmen, ob der Lokomotivführer die ihm gestattete Maximal-Geschwindigkeit auch inne gehalten hat. Die größte für Personenzüge auf Bahnstrecken ohne große Krümmungen und Gefälle zulässige Geschwindigkeit ist für Deutschland auf 90 Kilometer für die Stunde festgesetzt. Dies ist natürlich keineswegs die Geschwindigkeit, welche sich für einen viele Stunden fahrenden Zug einschließlich des Aufenthaltes durch Division der Stundenzahl in die der zurückgelegten Kilometer ergibt, sondern jene, welche der Zug im besten Falle in freier Fahrt zwischen 2 Stationen zeitweise erreicht. Da unsere D-Züge diesem Maximum häufig sehr nahe kommen, ist eine irgendwo erlittene Verspätung nur äußerst schwer wieder einzubringen. Anders in England, wo bezüglich der Geschwindigkeit keine Beschränkungen bestehen, sobald einzelne Züge dort auf geeigneten Strecken vorübergehend eine Geschwindigkeit von 115 bis 125 Kilometer in der Stunde erreichen.

Unser Zug, dessen Lokomotivführer unausgesezt die Strecke und die auf Zeigertafeln bezeichneten Steigungen und Krümmungsverhältnisse der Bahn beobachtet, ist inzwischen in die Nähe der Blockstation gekommen, er setzt, da der Signalarm des Semaphors hochgezogen ist, was „freie Fahrt“ bedeutet, seine Reise fort und nähert sich schließlich der nächsten Station. Diese ist nach beiden Seiten hin durch sogenannte Abschlußsignale gesichert, vor welchen sich in einer Entfernung von 300 bis 400 Meter die Vorfignale befinden, die mit erkeren fest verbunden sind und automatisch alle Bewegungen der Abschlußsignale mitmachen. Als Abschlußsignale dienen in Deutschland eiserne Masten mit beweglichen Armen für die Tageszeit und bunten Laternen für die Nachtzeit, deren hochgezogener Signalarm oder grünes Licht freie Fahrt bedeutet, während wagerechter Arm oder rothes Licht das Zeichen zum Halten sind. Als Vorfignale benutzt man bunte runde Scheiben, welche bei freier Fahrt wagerecht liegen, in senkrechter Stellung aber durch Farbe oder Licht dem Lokomotivführer anzeigen, daß das Abschlußsignal auf Halt steht, und daß er schon hier bremsen muß, um vor der Einfahrt zum Bahnhof halten zu können. In letzterem Falle befindet sich unser Zug, da die Rangirbewegungen des vorangehenden Güterzuges das Freimachen des Hauptgeleises zur rechten Zeit nicht ermöglichen; er muß daher vor dem Bahnhofe halten, bis der Signalarm in die Höhe geht, um alsdann langsam in den Bahnhof einlaufen zu können. Genau ebenso vollzieht sich der Verkehr auf einer eingleisigen Bahn, nur mit dem Unterschiede, daß bei dieser der Zug der Nachbarstation zuvor aneuboten werden muß und er erst nach Einlaufen der Annahmeerklärung abgehen darf.

Der Bahnhof, auf dem wir halten, ist eine Kreuzungstation mit bedeutendem Verkehr; er besitzt infolgedessen eine große Anzahl Nebengeleise und Weichen, welche natürlich alle richtig gestellt sein müssen, um das Auffahren des Zuges auf in den Nebengeleisen haltende Wagen zu verhindern. Bei nahen

Abständen kann sich der diensthabende Stationsbeamte durch direkte Anschauung von dem richtigen Stande derselben überzeugen; für größere Entfernungen aber befindet sich im Stationsbureau ein genaues Modell der ganzen Geleisanlage, dessen Weichen selbstthätig die Weichenbewegungen im Bahnhofe mitmachen und ein klares Bild des jeweiligen Standes ergeben. Auf größeren Stationen werden mehr und mehr jene höchst sinnreichen Stellwerke eingeführt, welche im Publikum unter dem Namen „Zentralweichenstellapparat“ bekannt sind. Dieselben sind zumeist in hohen eigens zu diesem Zwecke aufgeführten Gebäuden gelegen und ermöglichen an der Hand eines Modells auf mechanischem Wege mittelst Stangen oder Drahtleitungen oder durch Luftdruck, Wasserdruck oder Elektrizität von einem Punkte aus die Stellung sämtlicher Weichen. Da die meisten Unfälle in den Bahnhofen und zwar in Folge unrichtiger Weichenstellung sich ereignen, sind diese Zentralapparate für die Sicherheit des Verkehrs von höchster Bedeutung.

Freilich kann auch trotz der richtigen Handhabung derselben ein Zug auf ein falsches Geleis geraten, wenn die Zunge einer ipis befahrenen Weiche nicht genau anschließt. Um dies zu verhindern, bringt man an wichtigen derartigen Weichen besondere Spigenverschlüsse an; Druckschienen, welche hart neben den eigentlichen Fahrtschienen eine Strecke vor der Spigweiche belegen sind, werden von den darüber rollenden Rädern niedergedrückt und sichern, da sie in geeigneter Weise mit den Weichenzungen verbunden sind, den festen Anschluß der Weichen- spigen.

Die ganze Eisenbahnbetriebsordnung ist eigentlich eine Sammlung von Hunderten von Sicherheitsvorschriften, deren Beschreibung ein ganzes Buch füllen würde und deren Verständnis überdies Fachkenntniße voraussetzt. Verschiedene weiße und bunte Lichter und Scheiben an Lokomotive und Schlusswagen, Horn-, Glocken- und Pfeissignale bilden eine eigene Sprache für den Eisenbahnbeamten, von deren richtigen Verständnis die Sicherheit der Reisenden abhängt. Wir beschränken uns zum Schluß noch auf die Erörterung des Falles, daß ein Zug auf freier Strecke halten muß. Sofort springen Schaffner vom Zuge und eilen einige Hundert Schritte auf dem Geleise zurück, um den Zug vor einer Ueberraschung von rückwärts zu sichern; bei nebligem Wetter oder bei Nacht werden Knallsignale gelegt, welche von dem über dieselben fahrenden Zuge zur Explosion gebracht werden und den Führer in Kenntniß setzen, daß vor ihm etwas nicht in Ordnung ist; in Folge des donnernden Geräusches der Lokomotive, namentlich auch bei Sturm können diese Signale indes leicht überhört werden.

Wenn trotz all dieser Vorkehrungen sich dennoch Unglücksfälle ereignen, so ist das weniger die Schuld der technischen Einrichtungen, an deren Vervollkommnung stetig gearbeitet wird, sondern mehr eine Folge der Unzulänglichkeit der menschlichen Natur. Der ruhigste und sicherste Beamte kann ausnahmsweise einmal einen folgenschweren Fehltriff begehen. Weit häufiger aber noch ist Pflichtvergessenheit oder auch Uebermüdung durch langen Dienst die Ursache einer Katastrophe, und da ergiebt sich die Pflicht der Eisenbahnverwaltung von selbst.

Allelei.

Der Patriotismus im Theater. Wie unsere Leser aus der telegraphischen Nachricht unseres Grazer Korrespondenten im aestrigen Morgenblatt wissen, kam es bei der Aufführung des „Lohengrin“ im Grazer Theater nach den Worten: „Für deutsches Land das deutsche Schwert, so sei des Reiches Kraft bewährt!“ zu einer gewaltigen nationalen Kundgebung. Das Publikum erhob sich, die Frauen schwenkten die Taschentücher und minutenlanges Heilrufen durchbraute das Theater. Dieser Vorgang erinnert an eine andere Szene, in welcher das Publikum einer österreichischen Provinzialhauptstadt auch seiner deutschen Gesinnung Ausdruck geben wollte. Es war in Brünn während der Aufführung von Vorzing's Oper „Ardine“, als der Sänger der Tyrille

„Wie sie uns pressen, drücken, schrauben —
Den deutschen Sinn soll Nichts uns rauben“
mit demonstrativem Beifall bejubelt wurde. Aber auch Beispiele, wo die Künstler und nicht das Publikum auf der Bühne demonstrieren, giebt es. Als Albert Niemann noch in Hannover engagiert war, wurde Marschner's „Templer und Jüdin“ zu der Zeit gegeben, als während der schleswig-holsteinischen Vorkämpfungen die englische Politik sich höchst perfide benahm. Da war es, als Niemann als „Joanboe“ das herrliche Lied „Du stolzes England treue Dich“ anstimmen sollte. Er sang die Strophen so hinreißend wie immer. Dann aber

fügte er eine Strophe eigener Erfindung hinzu, die mit den Worten begann: „Du stolzes England, schäme Dich!“ Und das Publikum jubelte, obwohl der König in seiner Loge saß, der als englischer Prinz geboren war. — Eine besonders pietätvolle Donation bereitere auch Pfand der angebeteten Königin Luise. Als im März des traurigen Jahres 1807 die Franzosen Berlin besetzt hielten und streng verboten hatten, den Geburtstag der damals in Ostpreußen weilenden Königin zu feiern, trat Pfand, der in einem seiner Stücke am Geburtstage der Königin eine harmlose Rolle zu spielen hatte, auf die Bühne, einen großen Blumenstrauß in der Hand. Er verbeugte sich gegen die leere königliche Loge und drückte mit inniger Geberde den Strauß an seine Brust. Jeder verstand die zart sinnige Huldigung, die mit Begeisterung aufgenommen wurde, Pfand aber einen harten Verweis von der französischen Kommandantur eintrug.

Die Statistik der Liebeserklärung hat, wie wir im Anschluß an unsern neulichen Artikel „Mode und Verathsanträge“ noch mittheilen wollen, Jemand kürzlich zusammengestellt der mit Siegfried's unsichtbar machender Tarnlampe ausgerüstet, sehr intime Vorgänge belauscht haben muß. Er theilt mit, daß die Zahl der jungen Leuten, die ihre Auserkorenen im Augenblick, wo sie ihnen ihre Liebe gestehen, umarmen, ungefähr 36 Proz. ist. Im Gegensatz dazu küssen 67 Proz. der Werbenden ihre Schächchen im kritischen Moment auf den Mund, 4 Proz. lassen Küsse auf das Haar regnen und 2 Proz. begnügen sich mit einem einfachen Handkuf. Zu Großmutter's Zeiten war es Sitte, daß sich die liebestranken Jünglinge bei ihrem Antrage auf die Kniee niederließen, doch diese Mode scheint im Aussterben begriffen zu sein; denn, wie unser Statistiker versichert, fallen gegenwärtig nur 3 Proz. der Verliebten auf ein Knie und nur 2 Proz. wagen es, sich vor der Angebeteten auf beide niederzulassen. Man giebt für das Abnehmen dieser ritterlichen Sitte einen höchst eigenthümlichen, sonderbaren Grund an, nämlich den, daß vor einigen Jahren die Schneider die unteren Kleidungsstücke der Herren derartig eng anpassend „bauten“, daß es mit höchster Gefahr für einen schmachtenden Seladon verknüpft war, wenn er in Gegenwart seiner Schönen auf beide Kniee niederplumpen will. Andererseits scheinen die Bewerber von heut zu Tage bedeutend nervöser als die galanten Ritter von ehemals, die kamen, saßen und stiegen, zu sein. Von den jetzigen Liebhabern sind 22 Proz. entsetzlich aufgereggt, wenn der entscheidende Augenblick heranrückt. Das Benehmen der jungen Damen ist nicht minder auffallend. Sobald die Männer sie auffordern, ihr Loos zu theilen, fallen von jedem Hundert mindestens 81 ohne ein Wort der Entregung in die ausgebreiteten Arme ihres Erlorenen, 68 Proz. eröfthen sehr vortheilhaft und ziehen sich wie verängstigt vor der Kühnheit des Mannes, furchtiam in sich zusammen, eine aus jedem Hundert fällt mehr oder weniger auf ein Sopha und kämpft anscheinend mit einer Ohnmacht, und 4 Proz. sind thatsächlich über den gemachten Verathsantrag erstaunt. Dagegen wissen 80 von 100 ganz genau, weshalb der Herr gekommen ist und betragen sich den Umständen angemessen, und 60 Proz. sehen dem Freier sogar ziemlich fest in die Augen. Das Originellste aber ist, daß aus jedem Hundert sicher ein junges Mädchen, noch ehe der Jüngling mit seinem Geständniß zu Ende ist, fortläuft, um die herrliche Neuigkeit brühwarm den Freundinnen wiederzuerzählen. Sollen wir dem Statistiker glauben oder wollen uns unsere jugendlichen Leserinnen Gelegenheit geben, uns selbst von der Richtigkeit jener Angaben zu überzeugen?

Belohnte Güte. Der Bischof von Worcester kam kürzlich durch den kleinen Ort Banburg. Da er wußte, daß man dort ein vorzügliches Gebäud, die Banburg Cafes, bereitet, stieg er auf dem Bahnhof aus und beauftragte bei der Kirche des Aufenthaltes einen kleinen Jungen, ihm einen solchen Kuchen zu kaufen. Der Kirchenfürst war aber ein gutmüthiger Herr, er gab dem Jungen nicht 3, sondern 6 Pence und sagte zu ihm: „Dafür kaufe auch einen Kuchen für Dich!“ — Schon wollte der Zug abfahren, da kam der Junge gelaufen — mit vollem Munde. — „Hier, Herr Bischof, jagte er und gab ihm 3 Pence zurück, hier haben Sie Ihr Geld, es war nur ein einziger Kuchen da!“

Vom Büchertisch.

— **Der Kunstwart.** Herausgeber Ferd. Aoenarius, Verlag Georg D. W. Callwen, München. — Heft 9 enthält: Der Fall Trojan. — Hermann Bahr, der Kritiker. — Sudermann's „Johannes“ und die Theaterkunst. — Bunge's „Kiste“. — Von der Berliner Kunstkritik. — Die Neugefaltung der Nationalgalerie. — Aus dem reichshauptstädtischen Bauwesen. — Lote Blätter: Herrn von Pantins Ende. — Vom Tage. (Chronik.) — Neue Bücher.

— **Deutsches Schüler-Jahrbuch.** Herausgegeben von Bruno Gehl in Groß-Nichterfelde. Der neue Jahrgang dieses beliebten Jahrbuches ist bedeutend erweitert und verbilligt worden; er enthält viele auf das Leben, den Schulgang, sowie das Studium für den zu erwählenden Beruf sich beziehende Notizen und Aufsätze. Das Jahrbuch sei den Schülern angelegentlich empfohlen, denn es ist sehr nützlich.

Verantwortl. Redakteur: Dr. Walter Gebensleben. Notationsdruck und Verlag von Otto F. Hiele, Halle (Saale), Leipzigerstr. 87.