Nr. 176. XXXII. Jahrgang. **Abend-Ausgabe.** Montag, 6. April 1903.

Berliner Tageblatt

und Handels-Zeitung

Gegen Soldatenmißhandlungen.

Die Behandlung des „Volks in Waffen" ist in den letzten Jahren besser geworden. Verschiedene Umstände haben dazu beigetragen; vor allen Dingen darf man wohl der Presse und dem Reichstage, die unermüdlich auf einzelne skandalöse Vorgänge hinwiesen, das Verdienst daran zuschreiben, wenn sich die Soldatenmißhandlungen allmählich verminderten. Dazu kam dann unterstützend die neue Militärprozeßordnung; sie hatte, soviel sie in Einzelheiten zu wünschen ließ, den ungeheueren Vorzug, daß sie in die Interna des Kasernenlebens hineinleuchtete. Das Licht aber tötet nicht bloß die Krankheitserreger, sondern auch die moralischen Infektionskeime. Wer Mißbräuche und Ungehörigkeiten aufdeckt, der hat sie schon zur Hälfte beseitigt. So ist es auch mit den Soldatenmißhandlungen gegangen.

Wenn wir aber der Oeffentlichkeit das Hauptverdienst bei der Bekämpfung solcher Kasernengeheimnisse zuschreiben, so verkennen wir doch nicht, daß auch der oberste Kriegsherr und die höheren Offiziere an ihrer Beseitigung mitgewirkt haben. Man erinnert sich, daß vor etwa zehn Jahren auch der damalige sächsische Prinz Georg, der jetzige König von Sachsen, als Korpskommandierender eine scharfe Verfügung gegen Soldatenmißhandlungen erließ, die erfreuliche Wirkungen hatte.

In ähnlicher Weise hat jetzt der Erbprinz Bernhard von Sachsen-Meiningen, der kommandirende General des 6. (schlesischen) Armeekorps, der wahrhaft väterlich für seine Soldaten sorgt, aus Anlaß einer Mißhandlung, die ein Unteroffizier einem Gemeinen zugefügt hat, einen längeren Erlaß an alle ihm unterstehenden Dienststellen gerichtet. Erbprinz Bernhard verurteilt darin in den schärfsten Worten die vorschriftswidrige Behandlung von Soldaten und fordert die sorgsamste Beobachtung der gegen die Soldatenmißhandlungen bestehenden militärischen Bestimmungen. Der Erlaß führt weiter aus:

Mißhandlungen zu erdulden, sei für den Soldaten schimpflich und erniedrigend. Es entspräche weder dem Willen des Kaisers noch dem der sonstigen Vorgesetzten, wenn sich die Soldaten eine so ehrenrührige Behandlung gefallen ließen und dazu noch stillschwiegen. Durch dieses ihr Schweigen würden die Fälle von unvorschriftsmäßiger roher Behandlung geradezu provoziert und könnten mit der Zeit dann leicht zur Gewohnheit werden. Damit die Leute aber ohne Furcht vor etwaigen „dienstlichen Unangenehmlichkeiten" offen ihre Anzeigen erstatten könnten, wird im Erlaß angeordnet, daß von jeder Beschwerde eines Mannes über eine erlittene Mißhandlung sofort dem Generalkommando (das heißt also dem Erbprinzen von Sachsen-Meiningen selber) Meldung erstattet werde, damit dieses „geeignet erscheinenden Falles" die Versetzung des Beschwerdeführers in einen anderen Truppenteil verfügen kann. Weiter wird bestimmt, daß alle Vorgesetzten schärfste Kontrolle über etwa vorkommende Soldatenquälereien ausüben, und endlich, daß dieser Erlaß des Erbprinzen sämtlichen Offizieren, Unteroffizieren und Mannschaften mindestens dreimal jährlich vorzulesen sei, sowie daß bei jeder sich bietenden Gelegenheit, besonders in den Instruktionsstunden, die Mannschaften auf ihre Pflicht hinzuweisen seien, etwaige Mißhandlungen anzuzeigen.

Dieser Erlaß des Erbprinzen Bernhard von Sachsen-Meiningen ist, wie man uns aus Breslau schreibt, offenbar veranlaßt worden durch den Selbstmord eines Kanoniers Heinrich, der sich, um den fortgesetzten Mißhandlungen des Unteroffiziers Miesliewicz zu entgehen, am 3. Januar bei dem Breslauer Vororte Hundsfeld von einem Eisenbahnzuge hatte überfahren lassen und sofort getötet worden war. Der Kanonier Heinrich hatte seine Absicht, sich das Leben zu nehmen, seiner Mutter am 29. Dezember v. J. brieflich angezeigt und darin die Gründe dafür detailliert angegeben. Der Unteroffizier ist vom Kriegsgericht für seine Mißhandlungen zu nur drei Wochen Mittelarrest verurteilt worden, weil das Gericht keinen Zusammenhang zwischen den Mißhandlungen und dem Selbstmord finden konnte.

Der hier erwähnte Fall zeigt leider, daß es noch immer nicht gelungen ist, die Soldatenschinderei völlig auszurotten. Um so freudiger wird man es begrüßen müssen, daß er den Anlaß gegeben hat, noch einmal die Bestimmungen gegen derartige Mißhandlungen ins Gedächtnis zu rufen. Besonders sympathisch berührt in dem Erlaß des Erbprinzen Bernhard der Appell an das Ehrgefühl jedes einzelnen Mannes, sich eine ehrenrührige Behandlung nicht stillschweigend gefallen zu lassen.

Die militärischen Quälgeister müssen wissen, daß ihre dienstlichen Uebergriffe in keinem Falle ungeahndet bleiben; dann werden sie auch gegen sich die Selbstzucht üben, die sie von ihren Untergebenen verlangen. Hoffentlich folgen auch die übrigen Korpskommandanten dem hier gegebenen schönen Beispiel, um den Schandfleck der Soldatenmißhandlungen von dem Ehrenkleide des deutschen Heeres völlig zu tilgen.

Die Abreise des Kaisers aus Kopenhagen.

Schon gestern Abend hat sich der Kaiser wieder an Bord der „Hohenzollern" begeben und heute morgen die Rückfahrt angetreten. Aus Kopenhagen wird darüber gemeldet: Nach einer Abschiedstafel bei dem König fuhr der Kaiser, begleitet von dem König, von sämtlichen Prinzen und Hofwürdenträgern und Vertretern der Marine kurz nach 9 Uhr abends zum Zollamtsplatz. Bei der Abfahrt vom Schloß Amalienborg und bei der Ankunft auf dem Zollamtsplatz wurde der Kaiser von der Menge mit Hurrarufen begrüßt. Nachdem die Majestäten sich herzlich umarmt hatten, begab der Kaiser sich um 9½ Uhr unter dem Salut der Forts und der Kriegsschiffe an Bord der „Hohenzollern", wohin ihn der deutsche Gesandte v. Schön begleitete. Prinz Albert von Glücksburg wird noch einige Tage zum Besuche des Königs in Kopenhagen bleiben.

Ein weiteres Telegramm aus Kopenhagen besagt: Das deutsche Geschwader hat heute früh 7 Uhr 15 Minuten unter dem Salut der dänischen Geschütze die Rückfahrt nach Kiel angetreten.

Der Entschluß des Kaisers, seinen Aufenthalt in der dänischen Hauptstadt auch auf den Sonntag auszudehnen, hat, wie uns unser Kopenhagener ♁-Korrespondent berichtet, die starken Sympathien der Bevölkerung für ihn noch wesentlich gesteigert. Uebrigens soll der Kaiser sich hierzu erst entschlossen haben nach eindringlichen Aufforderungen von Seiten König Christians und der ganzen Königsfamilie. Die Wertschätzung der Gesellschaft der Kaiserin-Witwe von Rußland und der Königin von England, unter deren Protektion das gestern vom Kaiser besuchte Konzert zu Gunsten eines Denkmals für den dänischen Komponisten J. P. E. Hartmann stattfand, dürfte die kaiserliche Entschließung besonders mit beeinflußt haben, was um so wahrscheinlicher ist, als es das erste Mal war, daß Kaiser Wilhelm am intimeren Familienleben des dänischen Königshauses teilnahm. Mit Rücksicht auf die königlichen Damen und angesichts des unfreundlichen Wetters der beiden letzten Tage hat man denn auch den Plan einer größeren Abschiedstafel an Bord der „Hohenzollern" aufgegeben.

Kopenhagener Stimmungsbilder.

(Von unserem Korrespondenten.)

♁ **Kopenhagen**, 4. April.

Bei der Fülle der Eindrücke, welche in den letzten Tagen auf uns eingestürmt sind, ist es schwer, schon jetzt ein annähernd zutreffendes Gesamtbild zu entwerfen. Wenn man die Stimmung der guten Kopenhagener richtig beurteilen will, muß man sich zunächst vergegenwärtigen, daß die Dänen in ihrer großen Mehrheit sehr zielbewußte Demokraten sind, die jeden Byzantinismus verachten. Selbst ein Straßenjunge würde sich schämen, den „Königlichen" nachzulaufen. Und führe der Selbstherrscher aller Reußen in goldener Karosse an ihm vorbei, so könnte ihn das kaum bewegen, die unvermeidliche Cigarette aus dem Munde zu nehmen. Byzantinismus — wie man hier sagt „Snobberei" — kennt der gewöhnliche Däne nicht.

Aber Kaiser Wilhelm gegenüber fiel der zielbewußte Demokrat aus seiner Rolle! Man traute schier seinen Augen nicht, als man am Nachmittage des Ankunftstages eine vieltausendköpfige Menschenmenge nach der Hafengegend strömen sah. Stundenlang vor der bekannten Ankunftszeit war die Hafenpromenade bis zur äußersten Molenspitze hinaus mit Zuschauern dicht besetzt; wie eine schwarze lebende Mauer nahm sich die Menge von der Hafenseite aus. Da sah man alle Klassen der Bevölkerung vertreten, und alle gleich interessiert. Alle waren sich einig, daß dieser Gast eine Ausnahme bildete. Und immer lebhafter wurde die Diskussion, die sich nur um „Kejseren" und sein Kommen drehte, als der Kanonensalut der Seeforts das Nahen der deutschen Flotille ankündigte. Ein unvergeßlicher Augenblick wird es auch dem allerdemokratischsten Kopenhagener bleiben, als die stolze „Hohenzollern", begleitet von der „Nymphe" und dem „Sleipner", um Trekroner, das größte Seefort, herumbog und majestätisch in die Innenrhede lief. Also dieses schöne Schiff mit seinen weichen Linien, mit seiner sanften Grazie sollte den Kaiser Wilhelm, den „Erbfeind", den Preußen bringen? Wir sagen kaum zuviel, wenn wir behaupten, daß schon der Anblick dieser herrlichen Schiffe, das ganze glänzende Schauspiel auf der prachtvollen sonnenbeschienenen Rhede mit den festgeschmückten dänischen Kriegsschiffen, dem Begrüßungshurra der Mannschaften, dem immer stärker werdenden Kanonendonner und aller übrigen Augen- und Ohrenweide die bisher vielleicht Widerstrebenden versöhnlich und die Indifferenten begeistert stimmte!

Eine kleine List hat der Kaiser angewandt, sich in das Herz der Dänen einzuschmeicheln. Am Tage vor der Ankunft ließ er seinem hohen Gastgeber mitteilen, daß er beim Empfang das Ordensband über dem Mantel tragen wolle. Diese zarte Rücksichtnahme auf den hochbetagten König Christian mußte sympathisch berühren. Die gerade und aufrichtige Ehrfurcht, die der Kaiser vom ersten Augenblick an dem Könige und seinem ganzen Hause entgegenbrachte, seine überströmende Freundlichkeit nach allen Seiten, sein herzlicher Freimut im Umgange mit jedermann, sein freundliches, lachendes Wesen, sein allseitiges Interesse und vielseitiges Wissen — das alles vereinigte sich in den Augen der Kopenhagener im Nu zu einem höchst sympathischen Ganzen, dem abgerundeten Bilde einer seltenen Persönlichkeit von ungewöhnlicher Bedeutung, die es für jetzt und immer ihnen angetan hat. Eine ganz phänomenale Metamorphose hat die Meinung der Kopenhagener über Kaiser Wilhelm durchgemacht. Ueberall kann man sympathisch, ja herzlich zugetan von dem deutschen Kaiser sprechen hören!

Wir hätten es nicht geglaubt und hielten es auch absolut nicht für nötig, daß man den deutschen Kaiser aus der Bevölkerung heraus mit Zurufen begrüßt hätte. Aber wir waren mehrfach Zeuge davon, wie selbst im strömenden Regen das anwesende Publikum ihn mit kräftigen Hurras

Der Sturz des Grafen Zborowski.

[Nachdruck verboten.]

Mentone, 3. April.

F. D. In Monte Carlo (und an noch so manchen anderen Stellen der Riviera) setzt man sein Geld ein; auf dem großen anglo-amerikanischen Heiratsmarkt (wenn man einen schönen Titel hat) seinen Namen; bei den Automobilrennen (wenn man ein Auto sein nennt) sein Leben. Man kann nicht in allem Glück haben. Auf dem Heiratsmarkt hatte Graf Zborowski eine große Nummer gezogen, eine Miß aus dem Milliardärhause der Newyorker Gould hat er mit Millionen heimgeführt. Bei dem Automobilrennen nach der Turbie hat sein Glück versagt. Mit höllischer Wucht wider einen Felsen geschleudert, ist er mit zerspliittertem Kopf auf der Straße geblieben.

Vorgänge dieser Art führen den verlockenden Titel „Aus der Gesellschaft" und sind als solche sehr beliebt. Eine Moral ist weiter nicht daraus zu ziehen. Es gibt Spielernaturen, die nur die Chance des Einsatzes reizt. Am leidenschaftlichsten sind die, die gewohnheitsmäßig um ihr Leben spielen, um der Sensation willen, es wieder zu gewinnen. Die Spitzenkletterer in den Alpen, die Herrenreiter in den verwegenen Hindernisrennen; dazu als neueste Spezialität, die den Rekord nimmt, das Automobilrennen. Hintereinander hat eine ganze Reihe von Aristokraten der Geburt und der Finanz in Automobiljagden ihr Leben auf der Straße gelassen. Man braucht das Leben dieser Verunglückten nicht höher zu taxieren, als sie es selbst ansetzten. Zum Aufregen darüber ist kein Grund. Da aber das Kind einen Namen haben muß, so sagen wir: es sind Beiträge zur Geschichte unserer Civilisation, wenn man nicht sagen will: zur Geschichte unserer Unkultur.

Der neueste Fall ist also der des Grafen Zborowski. Er nimmt einen Rang ein in der Geschichte der Unglücksfälle dadurch, daß er der Hauptkraftprobe des Automobilismus, vor versammeltem Kriegsvolk, den Automobilsportlern der Welt, unter denkbar größter Oeffentlichkeit und auf einer Strecke geschah, wo die denkbar größten Schwierigkeiten gehäuft sind. Namentlich die scharfen Ecken. An einer solchen ist Graf Zborowski auch gescheitert.

Die alte Straße von Nizza über die Turbie nach Mentone, ein Teil der weltberühmten Corniche, wird von allen Landschaftsfreunden geschätzt; sie wird ihnen in den Reisebüchern zweibestern empfohlen. Auf keiner anderen Route in der Tat präsentiert sich Meer, Gebirge und Küste in solcher Pracht. Für die Automobilisten ist das nur eine Rennbahn, aber etwas ganz Ausgesuchtes von einer solchen.

Die Corniche hat, wie alles hierzulande, eine lange Geschichte. Es ist die alte via Aurelia der Römer. Diese famosen Kriegsleute und Straßenbauer haben ihre Heerstraßen systematisch auf die Vorhöhen der Gebirge gelegt. Man kann sie auf den Vorhöhen des Odenwaldes in der „Bergstraße", gegenüber Gebirge und Rheinebene, verfolgen, wie hier auf den Vorhöhen zwischen Alpen und Meer. So geht es denn, nachdem das Paillontal bei Nizza passiert ist, alsbald steil nach oben und dann abwärts und aufwärts im Nehmen der Hügel bis zu der beherrschenden Spitze der Straße — der Turbie. Sie erhebt sich circa sechshundert Meter über Monte Carlo; das ganze Fürstentum Monaco liegt einem wie aus der Spielzeugschachtel ausgepackt zu Füßen. Gekrönt wird das Ganze durch eine Ruine, halb römisch, halb mittelalterlich; ein dickes Mauerwerk an der Stelle, wo einst ein Wunder der Baukunst und Bildhauerei stand, die Turris Augusti, der Augustus-Turm, aufgeführt als Siegesmal des weltbeherrschenden Imperators ob der Unterwerfung von ein paar Dutzend ligurischer Alpenstämme. Diese Buren ihrer Zeit müssen den Legionen einen grimmen Widerstand entgegengesetzt haben, daß man es für angezeigt hielt, ihre Niederlage mit solchem Pomp zu feiern. Jetzt dient der Turm, der aus der Ruine herausragt, als Malzeichen für die Automobilrennen. Andere Zeiten, andere Sitten.

Auf dieser Turbie, wohin man auch durch eine Zahnradbahn von Monte Carlo herausbefördert werden kann, erwartete die Gräfin Zborowski, umgeben von der ganzen lärmenden Schar des Yachtlife und seiner Zalmüberfetzung, die Ankunft der Rennen, die Ankunft des Siegers. Wie verlautet, war der Graf entschlossen, alles daran zu setzen, um den Rekord zu machen. Die Art, wie er fuhr, hat das bestätigt. Nach einer langen, angstvollen Pause hinter dem Anlangen der zuerst abgelassenen Automobile, in der das Vorkommen eines Unfalles von Minute zu Minute an Gewißheit stieg, traf ein Automobil mit der Kunde ein, die der Gräfin „mit aller Schonung" beigebracht wurde. Ein wunderbarer, schöner, klarer Morgen, an dem der dunkle Schatten der Todesnachricht auf diese strahlende, lebensdurstige Gesellschaft fiel.

Die ganze Strecke von dem Start in Nizza bis zur Turbie beträgt nur etwas mehr als fünfzehn Kilometer, ungefähr so weit wie von der Kaiser Wilhelm-Gedächtniskirche bis zum Bahnhof Wannsee. Für Gewinn und Verlust handelte es sich also um Minuten und Sekunden. Graf Zborowski wurde als der Fünfte losgelassen. Von seinen Vorgängern hatte der eine, der waghalsigste aller Fahrer, eine Havarie an seiner Maschine. Von den drei anderen hatte der rascheste auf einer Mercedes-Maschine die Strecke in 14 Minuten 26⅘ Sekunden zurückgelegt.

Als ich jüngst auf der Ausreise von der Turbie nach Nizza fuhr, fiel mir beim Herunterglei ten der steilen Höhe, die das Observatorium krönt, an einer Felswand, wo die Straße eine rechtwinklige Wendung macht, eine in den Felsen eingelassene Marmortafel auf. Ich las: „Unserem Kameraden Wilhelm Bauer" und ein Datum. Ich fragte mich, was die Tafel wohl bedeute. Jetzt habe ich es erfahren. An dieser Stelle verunglückte vor drei Jahren auch bei einer Automobilwettfahrt nach der Turbie der Ingenieur einer württembergischen Automobilbauanstalt. Er wenigstens ist in seinem Berufe gestorben. Und die Gedenktafel konnte als Warnungstafel dienen. Just zu Füßen dieser Tafel ist Graf Zborowski zu Tode gekommen.

Zborowski war von einem Freunde, dem Baron Pallanges, begleitet, der ihm als Mechaniker diente; er fuhr indessen selbst. Er hatte ein paar hundert Meter ebene Straße vor sich, ehe er an den ersten Aufstieg und an die erste, die gefährlichste Wendung kam. Die erschreckten Zuschauer sahen, wie er die zweite, die dritte, die vierte und höchste Schnelligkeit nahm; in einem Tempo von 110 Kilometer die Stunde, beinahe zwei Kilometer die Minute (!) schoß er auf die Ecke zu. Im entscheidenden Augenblick versagte ihm die Geistesgegenwart. Ein Zuschauer rief: „Er nimmt die Drehung falsch —" da war es schon geschehen. Ein Bruchteil einer Sekunde früher, ein unmerklich stärkerer Druck nach links, und er wäre auch in voller Fahrt, wie sein waghalsiger Vorgänger, um die Ecke geschossen. So sauste die Maschine wie ein wütend gewordener Stier auf den Felsen zu. Der Kopf des Grafen schlug an, im Widerstoß machte sein Körper einen Bogen von mehreren Metern durch die Luft. Eine leblose Masse lag er dann mitten auf dem Weg. Den Baron Pallanges zog man schwer, aber nicht tödlich verletzt, unter den Trümmern der Maschine hervor. Wie zur Bequemlichkeit der Rennfahrer an dieser