Norddeutsche Allgemeine Zeitung.

Morgen-Ausgabe.

Inserate übernahme außerhalb Berlins: Bonn: M. Cohen. — Bremen: E. Schlotte, Wilh. Scheller. — Stettin: S. Salomon. — Frankfurt a. M.: G. L. Daube & Co. — Hamburg: Haasenstein & Vogler, Joh. Nootbaar, Adolf Steiner, William Wilkens. — Köln: C. Schoenwald. — Halle a. S.: J. Barth & Co. — Minden: C. Marowski. —

Wien: A. Opelik, Stubenbastei 9, M. Dukes, I., Schuler-Strasse No. 8. — Amsterdam: Haasenstein & Vogler, N. Z. Voorburgwal 326. — Frankreich: John F. Jones Nachf. in Paris, 31 bis Faubourg-Montmartre. — England: John F. Jones Nachf. in London, 166 Fleet Street, Aug. Siegle in London, 30 Lime Street, E. C.

Nr. 81. **[30. Jahrgang.]** **Berlin, Mittwoch den 18. Februar 1891, Morgens.** **[30. Jahrgang.]** **Nr. 81.**

Die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung" erscheint täglich Morgens und Abends, mit Ausnahme von Sonntag Abend und Montag Morgen, bei besonderen Ereignissen in Extra-Ausgaben. Der Abonnementspreis beträgt für das Deutsche Reich und die österreichisch-ungarische Monarchie vierteljährlich **7 Mark 50 Pf., für das übrige Ausland mit dem entsprechenden Postaufschlag, und werden Abonnements bei den betreffenden Postanstalten angenommen.** Für **Berlin** nehmen **sämmtliche Zeitungs-Spediteure** und die **Expedition** dieser Zeitung **Wilhelmstraße 32,** Abonnements vierteljährlich zum Preise von **7 Mark 50 Pf.** sowie die **Post-Expeditionen 8 Mark** inkl. Bestellgebühr entgegen. Preis der einzelnen Nummer 10 Pf. Inserate nimmt die Expedition zum Preise von **40 Pf.** pro fünfgespaltene Petitzeile an. Beiträge für die **Redaktion** der „Norddeutschen Allgemeinen Zeitung" sind an dieselbe **Berlin SW. Wilhelmstraße 32,** zu richten, **und wird gleichzeitige Honoraranzahe erbeten.**

Fernsprech-Anschluß Nr. 6514. **Nachträgliche Honoraransprüche finden keine Berücksichtigung,** unbenützte Einsendungen können nicht aufbewahrt werden. **Fernsprech-Anschluß Nr. 6514.**

Für den Monat März eröffnen wir ein besonderes Abonnement zum Preise von ℳ 2,50. Bestellungen werden bei allen Reichs-Postanstalten, in Potsdam bei A. H. Pusch, Kanal Nr. 19, außerdem in Berlin bei den Zeitungs-Spediteuren und in der Expedition der „Nordd. Allg. Ztg.", Wilhelmstraße Nr. 32, angenommen.

Telegraphische Korrespondenz.

Warschau, Dienstag 17. Februar. (Privatdepesche der „Nordd. Allg. Ztg.") Der General der Infanterie, Baron v. Krüdener, der frühere stellvertretende Oberbefehlshaber des Warschauer Militairbezirks, ist gestorben.

(Wolff's Bureau.)

Pest, Dienstag 17. Februar. Abgeordnetenhaus. Bei der Berathung der Vorlage über Konsulargerichtsbarkeit brachte Graf Apponyi den Antrag ein, die Vorlage abzulehnen und eine neue einzubringen, nach welcher an der Seite der Konsuln durch den Kaiser, mittelst Kontrasignirung des ungarischen Justizministers, ungarische Richter ernannt werden, wo dieses aber nicht anginge, solle dem Konsul selbst ungarische Gerichtsbarkeit ertheilt werden. Der Justizminister Szilagyi hob hervor, daß die Anerkennung der Selbstständigkeit des ungarischen Staates und der Souveränetät des ungarischen Justizwesens seitens der österreichischen Regierung in vollem Maße erfolgt sei. Es sei überflüssig, in dem Vertrage die Anerkennung der Souveränetät der ungarischen Justiz zu fordern.

Paris, Dienstag 17. Februar. Der Ministerpräsident Freycinet theilte in dem heutigen Ministerrathe die Dispositionen für die diesjährigen großen Manöver mit. Darnach werden vier Armeekorps, das 5., 6., 7. und 8., an den Manövern theilnehmen. Je zwei derselben bilden eine Armee, von denen die eine von dem General Davoust, die andere von dem General Galifet befehligt wird. Den Oberbefehl über beide Armeen wird General Saussier mit dem Generalstabschef Miribel führen.

In der heutigen Sitzung der Kammer wird die Regierung die Budgetvorlage einbringen. Leon Say wird den Antrag stellen, in die allgemeine Berathung des Budgets einzutreten, hervor eine Kommission ernannt werde. Die Regierung wird den Antrag Say's bekämpfen und eventuell selbst die Vertrauensfrage stellen.

(Siehe auch Seite 3.)

Amtliche Nachrichten aus dem Reichs- und Staats-Anzeiger.

Se. Majestät der König haben Allergnädigst geruht, den nachbenannten Personen die Erlaubniß zur Anlegung der ihnen verliehenen nichtpreußischen Insignien zu ertheilen, und zwar:

des königlich bayerischen Verdienstordens vom heiligen Michael vierter Klasse: dem königlich bayerischen Generalkonsul, preußischen Sekondelieutenant der Landwehrcavallerie II. Aufgebots Dollmann zu Hamburg; des königlich bayerischen Militair-Verdienstkreuzes: dem Unteroffizier Hesse im Infanterieregiment von Courbière (2. Posenschen) Nr. 19; des Ritterkreuzes erster Klasse des großherzoglich hessischen Verdienstordens Philip's des Großmüthigen: dem Major Frhrn. v. Rolshausen, Kommandeur des Hannoverschen Jägerbataillons Nr. 10; des fürstlich waldeckschen Verdienstordens erster Klasse: dem Präsidenten des Ober-Landesgerichts in Cassel Dr. Cecius; des fürstlich waldeckschen Militair-Verdienstkreuzes zweiter Klasse: dem Major Freiherrn v. Plettenberg, Kommandeur des Westfälischen Jägerbataillons Nr. 7; derselben Dekoration dritter Klasse: dem Hauptmann von Bodelschwingh in demselben Bataillon; des fürstlich reußischen — älterer Linie — Ehrenkreuzes zweiter Klasse: dem Hauptmann v. Ochsenstein in demselben Bataillon; des Ehrenkreuzes dritter Klasse des fürstlich schaumburg-lippischen Hausordens: dem Major Freiherrn v. Plettenberg, Kommandeur desselben Bataillons; des Ehrenkreuzes vierter Klasse desselben Ordens: dem Hauptmann Rudorff im Jägerbataillon von Neumann (1. Schlesisches) Nr. 5, ferner dem Hauptmann von Frankenberg und Ludwigsdorff, dem Premierlieutenant v. Funcke und den Sekondlieutenants v. Briesen und von Bennigsen, sämmtlich im 1. Westfälischen Jägerbataillon Nr. 7; sowie des großherzlich türkischen Osmanie-Ordens zweiter Klasse und der goldenen und silbernen, dem großherzlich türkischen Imtiaz-Orden affiliirten Medaille: Allerhöchstihrem Flügeladjutanten, Major v. Hüllen, kommandirt zur Dienstleistung beim Militairkabinet.

Königreich Preußen.

Se. Majestät der König haben Allergnädigst geruht:

dem Schneidermeister und Militair-Effektenhändler Wilhelm Lucas zu Berlin das Prädikat eines königlichen Hoflieferanten zu verleihen.

Der königliche Regierungsbaumeister Julius Lohse zu Landesbut i. Schl. ist zum königlichen Kreis-Bauinspektor ernannt und demselben die Kreis-Bauinspektorstelle daselbst verliehen worden.

Bei dem Gymnasium zu Saarbrücken ist der ordentliche Lehrer Albert Ruppersberg zum Oberlehrer befördert worden.

Nicht nur mit der in Vorbereitung befindlichen Reform der Personentarife, sondern auch mit anderen Eisenbahnangelegenheiten beschäftigt sich die Presse neuerdings in umfangreicherer Weise als früher. So brachte die „National-Zeitung" in einer kürzlich auch als Broschüre erschienenen Artikelreihe ein förmliches Programm, nach welchem, ihrer Meinung nach, die Organisation der Eisenbahnverwaltung und noch manches Andere bei derselben reformirt werden müsse.

Den in diesen Artikeln geltend gemachten Auffassungen tritt nunmehr eine offenbar von bestinformirter Seite geschriebene Broschüre*) entgegen, deren Verfasser es nicht allzu schwer wird, im Einzelnen nachzuweisen, wie entweder die in der „National-Zeitung" als Neuerungen empfohlenen Dinge nach den für die Staatseisenbahnen geltenden Organisations- und Geschäftsordnungsvorschriften bereits bestehen, resp. in Ausführung begriffen sind, oder aber deren Verwirklichung weder im Interesse der Eisenbahnverwaltung noch in demjenigen des Publikums liegen könne.

Nachdem aber der anonyme Vertheidiger der Staatseisenbahnverwaltung diesen Theil seiner Aufgabe erledigt hat, erklärt er, gleichwohl nicht blind gegen die den bestehenden Einrichtungen anhaftenden Mängel zu sein, und trägt um so weniger Bedenken, hierüber seine Meinung offen auszusprechen, als er die Schuld an diesen Mängeln vornehmlich in solchen Umständen findet, welche man der Staatsverwaltung nicht zur Last legen darf. In dieser Beziehung wird dann ausgeführt:

„Die bezeichnete Höhe unserer Tarife im Personen- und Güterverkehr entspricht nicht den günstigen Ergebnissen der Betriebsverwaltung und steht außer Verhältniß zu der mit einer entsprechenden Herabsetzung der Beförderungspreise verbundenen Gefahr eines Rückgangs der Betriebsüberschüsse. Wir halten indessen eine Ermäßigung der Frachten für Rohprodukte für ein wirthschaftliches Bedürfniß und die Besorgniß einer Verminderung der Ueberschüsse, welche damit vorübergehend verbunden sein könnte, für nicht begründet. Wir halten eine Ermäßigung und Vereinfachung der Personentarife für eine wirthschaftlich gerechtfertigte und unbedenkliche Maßregel, welche man gegenüber der wachsenden Bevölkerungsziffer und den Lebensbedürfnissen der einzelnen Klassen und Kreise der Bevölkerung nicht wohl länger zurückhalten kann, während die Besorgniß eines damit verbundenen Einnahmerückgangs umsoweniger in Betracht kommen kann, als hier zugleich die Ersparnisse der Vereinfachung und eine bessere Ausnutzung der Wagenräume der höheren Klassen ausgleichend wirken. Die bunte Mannigfaltigkeit unserer Personentarife ist nur zum Theil aus wirthschaftlichem Bedürfniß, zum anderen Theil aus kaufmännischen Erwägungen hervorgegangen, welche den jetzigen Verhältnissen nicht mehr entsprechen. Wir halten eine Abstufung der Tarife nach den Entfernungen sowohl im Personen-, wie im Güterverkehr an sich für eine rationelle, dem wirthschaftlichen Expansionsbedürfniß entsprechende und für die Verkehrsbelebung vorzugsweise geeignete Verbesserung. Die Erweiterung des Bezugs- und Absatzgebietes der wirthschaftlichen Arbeit, welche naturgemäß die nächste Aufgabe ihrer Entwickelung bildet, ist mit einer Steigerung der Kosten und der Gefahr für den Produzenten verbunden, welche durch eine Abminderung der Beförderungspreise aufgewogen werden muß. Sie wirkt in gleicher Weise, wie die Erweiterung der Kommunikationsmittel und entspricht dem mit der Ausdehnung der Transportlärge abnehmenden Transportaufwand. — Gegenüber solchen Aufgaben der nächsten Zukunft ist die Staatseisenbahnverwaltung anscheinend bisher unthätig oder doch unschlüssig geblieben — angrachtet der glänzenden Ueberschüsse, welche sie allährlich aus dem Betriebe aufgebracht hat. Allein dies erklärt sich einfach genug, wenn man erwägt, daß in Folge der unterbliebenen Steuerreform die Staatsfinanzverwaltung alljährlich auf die Ueberschüsse der Eisenbahnen die feste Hand gelegt hat, um diejenigen Staatsausgaben damit zu decken, für welche die Mittel aus dem Ertrage der ordentlichen Abgaben hätten aufkommen müssen. Unschlüssig in der Entscheidung der Frage, ob durch die Vermehrung der indirekten oder durch die Reform der direkten Steuern der Mehrbedarf aufzubringen sei, hat man die bereiten Mittel aus den Ueberschüssen der Staatseisenbahnen nehmen müssen und deshalb solche Maßregeln stiftirt, welche auch nur vorübergehend die Gefahr einer Minderung derselben näher brachten. — Die hierdurch bedingte Zurückhaltung der für die weitere Entwickelung nöthigen Verkehrserleichterungen mag dazu beigetragen haben, die Vorstellung zu erzeugen, daß die Ueberschüsse der Eisenbahnen — angesichts der alljährlichen Belastung des Staatskredits mit beträchtlichen Ausgaben für die Vermehrung der Betriebsmittel — nur scheinbare seien, daß die Ausgaben für Vermehrung ebenso wie für Erneuerung der Betriebsmittel den Betriebsfonds belasten und damit die Betriebsüberschüsse (der Reinertrag) ohne Weiteres verschwinden müßten, — eine Auffassung, welche auch der Verfasser der „National-Zeitungs"-Artikel sich nicht hat entgehen lassen. Der wachsende Verkehr der Eisenbahnen bedingt die Vermehrung der Geleise, den Umbau und die Erweiterung der Bahnhöfe, der Werkstätten, der Güterschuppen, kurz aller anderen Zubehörungen einer Bahn ebensowohl, wie der Betriebsmittel, so daß die für einen auf das Doppelte gelegenen Verkehr ausgerüstete Bahnanlage schließlich den doppelten Anlagewerth hat, wie bei ihrer ursprünglichen Ausrüstung. Die nachträgliche Vermehrung des Anlagewerthes, mag sie in dem rollenden oder liegenden Zubehör fließen, gehört aber dorthin, wo der ursprüngliche Anlagewerth zu Buche steht, auf den Baufonds.“

Betreffs der Vorbildung der Beamten für den höheren Eisenbahndienst wird alsdann bemerkt:

„In den Einrichtungen der Staatseisenbahnverwaltung muß auch die Art der Ausbildung ihrer höheren Beamten als reformbedürftig bezeichnet werden. Die Verwaltung bildet nicht selbst ihre höheren Beamten aus, sondern entnimmt sie aus der allgemeinen Verwaltung, wenn sie die Ausbildung für den höheren Verwaltungsdienst durch Ablegung der betreffenden Staatsprüfungen formell bereits abgeschlossen haben. Das mag für die Vergangenheit genügend gewesen sein, ist es aber nicht mehr für die Zukunft. Die Ausbildung für eine besondere Fachrichtung muß sich zu einem bestimmten Zeitpunkt von dem allgemeinen Ausbildungsgange ablösen. Je größere Bedeutung die einzelne Fachrichtung im Staatsleben erlangt, desto früher muß die Ablösung beginnen. Bei der großen Bedeutung, welche die Staatseisenbahnverwaltung nunmehr in unserem öffentlichen Leben erlangt hat, und den wachsenden Anforderungen, welche an die sachliche Vorbildung der höheren Beamten dieses Verwaltungszweiges zu stellen sind, liegt der jetzige Zeitpunkt für den Beginn der gesonderten Fachausbildung — nach Ablegung der Staatsexamina — zu spät, er muß zurückgeschoben werden auf den Abschluß der theoretischen Vorbildung auf den Hochschulen. Um den unteren Dienst, dessen beherrschende Kenntniß für die obere Betriebsleitung unentbehrlich ist, genügend zu erlernen, bedarf es der praktischen Gewöhnung, welche nach Zurücklegung der letzten Staatsprüfung für die jungen Techniker und Verwaltungsbeamten nur in beschränktem Grade erreichbar ist. Der Uebertritt in den Staatseisenbahndienst wird daher zweckmäßig nach der Ablegung des ersten Examens, welches die durch den Besuch der Hochschulen zu erlangende theoretische Vorbildung abschließend feststellen bestimmt ist, erfolgen, also für die Techniker nach Ablegung der Bauführerprüfung, für die Verwaltungsbeamten nach Ablegung der ersten Staatsprüfung. Sodann muß eine mit ausgedehnteren und gründlicheren Ausbildungsstadien in den einzelnen Zweigen des inneren und äußeren Dienstes vorrückende, mehrjährige praktische und unentgeltliche Beschäftigung im Staatseisenbahndienst beginnen, nach deren Abschluß besondere Staatsprüfungen die praktische Bewährung der Kandidaten feststellen haben. Diese Prüfungen werden im Allgemeinen für Bautechniker, Maschinentechniker und Verwaltungsbeamte gesonderte sein, in manchen Fächern dagegen gemeinsame sein können, — ebenso wie auch die praktische Ausbildung in einigen Fächern dieselbe sein kann, im Uebrigen dagegen getrennt erfolgen muß. Wir halten den Zeitpunkt für gekommen, um mit dieser Reform der Ausbildung vorzugehen. Man beklagt nicht mit Unrecht, daß die höheren Beamten trotz aller Anstrengungen, dem Mangel abzuhelfen, zu wenig mit dem unteren Dienst vertraut sind. Man beklagt mit Recht, daß die technischen Beamten zu wenig mit dem formellen Gang der Verwaltung und der besonderen Aufgabe staatlicher Behörden vertraut sind, man kann sich auch der Erkenntniß nicht verschließen, daß es für das einträchtige und verständnißvolle Zusammenwirken der drei für die Eisenbahnverwaltung unentbehrlichen Elemente, der bautechnischen, der maschinentechnischen und administrativen Beamten dringend erwünscht sei, daß jede dieser drei Gruppen sich etwas näher mit der besonderen Aufgabe und der Wirksamkeit der beiden anderen bekannt macht, als es bisher der Fall gewesen ist. Das aber ist nur durch eine Reform des Ausbildungsganges, wie wir sie vorgeschlagen haben, zu erreichen.“

Endlich wird auch auf die Organisation der Eisenbahnverwaltung eingegangen und hierzu gesagt:

„Wir wollen endlich auch nicht bestreiten, daß in der bestehenden Organisation der Staatseisenbahnverwaltung noch Vereinfachungen möglich sind, möchten aber empfehlen, hier mit besonderer Vorsicht vorzugehen. Die ausgedehnte und in fortgesetzter Erweiterung begriffene Verwaltung der preußischen Staatseisenbahnen hat mit häufigen Verschiebungen in der Besetzung der betriebsleitenden Stellen zu rechnen, so daß der einzelne Beamte nicht in gleicher Weise mit seiner Stellung und seiner Aufgabe verwächst, wie es bei kleineren und mehr stabilen Verwaltungen der Fall ist. Sie kann daher auch nicht mit so einfachen Verwaltungsformen und gleich geringem Personal ausreichen. So günstig und belebend die Absenkung und der Wechsel in den Stellungen auf die Ausbildung der Beamten einwirkt, so haben dieselben doch den Nachtheil, daß die Erhaltung der Kontinuität der Verwaltung eine reichere Ausstattung mit Personal erfordert. Es kommt hier vornehmlich darauf an, das Ueberflüssige und Unnöthige an der Hand der praktischen Erfahrung allmälig auszuscheiden. Die Personalfrage, d. i. die Besetzung der wichtigeren Stellen mit tüchtigen erprobten Kräften, ist für eine gedeihliche Verwaltung wichtiger, als die Frage der Organisation. Insbesondere sind grundstürzende Aenderungen stets von dem Nachtheil begleitet, daß sie eine neue Gewöhnung des Personals und des Publikums erfordern und demgemäß für längere Zeit eine sehr mißliche Unsicherheit schaffen, überdies regelmäßig mit beträchtlichem Kostenaufwand und oft genug in Folge der veränderten Formation der Behörden mit schwerer Schädigung lokaler Interessen verbunden sind. Wir können es nur anerkennen, wenn die Staats-Eisenbahnverwaltung der von ihr gewollten Organisation in den zwölf Jahren ihres Bestehens zunächst die Zeit gegeben hat, sich einzuleben. Wir wollen daher auch die jetzige Abgrenzung der Direktionsbezirke hier nicht näher erörtern, obgleich dieselbe auf die Dauer wohl einer Revision unterzogen werden muß, indem wir annehmen, daß man zwar die Nothwendigkeit derselben nicht verkennt, aber den Zeitpunkt zur ihrer Ausführung noch nicht für gekommen erachtet hat.

Wenn wir hiernach in den bestehenden Verwaltungseinrichtungen auch manches als noch unvollkommen und verbesserungsfähig bezeichnen können, so bietet es doch sicherlich keinen Anlaß, die Verdienste

*) Zur Umgestaltung der preußischen Staatseisenbahn-Verwaltung. Berlin. Karl Heymann. (50 ₰)

Feuilleton der Norddeutschen Allgem. Zeitung.

48 Berlin, den 18. Februar 1891.

Der Gjöngenhäuptling.

Roman von Carl Ettlar.

Autorisirte Uebersetzung von Mathilde Mann.

(Fortsetzung.)

Bei dem schwachen Licht, das die Morgendämmerung durch die Zweige warf, an der Linie entlang, die der Graben in dem Walde bildete, sah man eine dunkle Gruppe, die einen Augenblick stillgestanden hatte, sich plötzlich trennen.

„Jetzt ziehen sie weiter", flüsterte Kulsög. „Nun hinterdrein, so schnell es geht. Ehe es tagt, müssen wir im Besitz des Schatzes sein."

Sie spornte das Pferd an, indem sie ihm ihre Fersen in die Flanken drückte. Zu Manheimer gewendet, fuhr sie fort: „Meinetwegen braucht Ihr nicht bange zu sein, edler Herr, wenn sie auch auf der Lauer liegen und nach uns schießen. Ich sitze hier hinten in Eurem Schutz, und es müßte schon ein gewaltiges Stück Blei sein, das uns Beide durchbohren könnte."

„Sobald die Sache überstanden ist, sollst Du auf Rad und Folter, Du Hexe", erwiderte Manheimer.

„Ach, Ihr scherzt natürlich nur! Ihr seid übrigens nicht der Erste, der mir das angelobt hat, aber glücklicherweise ist es ein langer Weg vom Mund bis zum Herzen. Erst theilen wir das Geld, das Uebrige findet sich dann schon."

Als die Reiter an den Graben gelangten, fanden sie die Brücke abgerissen. Manheimer stieß einen schrecklichen Fluch aus und hielt sein Pferd an.

„Was thun wir jetzt?" murmelte er.

„Ich denke, wir treiben dem Pferde die Sporen in die Flanken und setzen hinüber", antwortete Kulsög.

„Es kann nicht mit uns Beiden springen."

„Es wird schon gehen, versucht es nur."

Manheimer ließ das Pferd zurückgehen und befahl seinen Leuten, über den Graben zu setzen.

Der Sprung wurde versucht, und alle Reiter gelangten glücklich hinüber. Im selben Augenblick erschallten zwei Schüsse hinter den nächsten Bäumen, und zwei Männer fielen.

„So!" rief Kulsög aus, indem sie sich zur Erde gleiten ließ und eins der herrenlosen Pferde beim Zügel ergriff. „Jetzt nur weiter! Der Tag bricht an, und wir haben nicht mehr weit."

Sie bestieg das Pferd, und indem man die Verfolgung mit losen Zügeln und verdoppelter Schnelligkeit fortsetzte, zog die Alte eine Tintenflasche aus der inneren Tasche ihres Rockes heraus und entleerte den Inhalt. Es war nun allmälig so hell geworden, daß man die nächsten Gegenstände deutlich erkennen konnte. Die Bäume standen jetzt vereinzelter, und das Unterholz wurde lichter. In weiter Entfernung sah man einen Schlitten über den Schnee dahineilen. Kulsög stieß einen Jubelschrei aus, als sie bemerkte, wie sie sich dem Gefährt mehr und mehr näherten.

„Ach, Ihr guten Leute!" rief sie aus, indem sie sich zum ersten Mal an die Dragoner wandte „jetzt habt Ihr bald Euren Morgentrunk verdient; wenn ich nicht irre, haben wir da Svend Gjönge und seinen Schwager vor uns. Sieh nur, wie sie auf das arme Pferd losprellen, um vorwärts zu kommen; aber wir folgen ihnen und lassen uns nicht zurückhalten. Das muß man dem Schweden lassen, er hat mutige Leute, die sich weder vom Tode noch vom Teufel zurückschrecken lassen."

„Und Ihr?" rief einer der Reiter aus. „Ihr seid ein Satansmensch!" fügte ein Anderer hinzu. „Ihr reitet wie der beste Dragoner!"

„Ach ja!" erwiderte Kulsög mit verschmitztem Lächeln, „ich habe auch schon früher zu Pferd gesessen und habe einen schlimmeren Ritt gemacht als diesen, obwohl ich nicht so weit kam!"

„Was für ein Pferd war denn das?"

„Ein höllernes Pferd!" erwiderte sie mit lautem Hohngelächter; dann nahm sie ihren Platz an Manheimer's Seite wieder ein.

XXII.

Der letzte Versuch.

Der lange Ritt hatte die Kräfte der Pferde allmälig erschöpft, die Reiter mußten häufig ihre Sporen gebrauchen. Allmälig, als sie dem Schlitten näherer kamen, schien es ihnen, als seien die Männer, die ihn lenkten, verschwunden, man sah nur noch das Pferd mit langgestrecktem Halse in schnellem Trabe aus dem Walde heraus und über das offene Feld jagen.

„Gebt dem Pferde die Sporen! gestrenger Herr! und laßt uns schnell vorwärts kommen", stöhnte die Alte. „Wenn Ihr Svend Gjönge's Schlitte genau kenntet wie ich, würdet Ihr Euch nicht damit beruhigen, daß wir ihm so nahe sind, — er kann uns trotzdem noch entwischen."

„Ach was! Zum Teufel auch", rief Manheimer, „der Kerl kann doch nicht fliegen! — Seht Ihr, jetzt haben wir das Spiel gewonnen!"

Während der Hauptmann sprach, sah man eine Abtheilung von Reitern aus der Hecke hervorbrechen und sich vor Manheimer's Schaar über das Feld zerstreuen. Es waren Oberst Sparre's Dragoner, die erst bei Tagesgrauen den Weg durch den Wald gefunden hatten. Sie wurden von ihren Kameraden mit lautem Freudengeschrei begrüßt, während sie in einer Linie den Hügel hinansprengten, um dem Schlitten den Weg abzuschneiden.

Manheimer schwang seinen Pallasch und stieß einen Triumphschrei aus.

„Nun, Weib!" flüsterte er, „was sagt sie dazu?"

„Ja, ich wiederhole meine Worte von vorhin, daß wir ihn noch nicht haben!"

Gleich darauf veränderte der Schlitten seine Richtung und bog über das Feld in schräger Richtung von Manheimer's Schaar. Dadurch wurde es möglich, die List zu entdecken, deren sich die beiden Flüchtlinge bedient hatten, um sich unsichtbar zu machen. Sie hatten nämlich den Futtersack auf den hinteren Sitz gelegt und sich darunter auf dem Boden des Schlittens ausgestreckt.

„Glaubt Ihr nicht, daß man das Pferd von hier aus mit einem Karabiner treffen könnte?" fragte Kulsög.

„Wir könnten es ja versuchen", erwiderte Manheimer und befahl einem der Dragoner, einen Schuß abzufeuern. Der Mann hielt sein Pferd an, zielte vorsichtig und drückte dann ab; aber der Schuß verfehlte sein Ziel, und das Pferd setzte seinen Lauf über das Feld fort.

Jetzt zeigte sich die Sonne über den Baumwipfeln. Ein graublauer Nebel rollte über die große Schneefläche dahin; man vernahm den melancholischen Klang der Glocken, welche den Anbruch des Tages begrüßten. Dazwischen ertönten die Hurrahrufe und das Knattern des Gewehrfeuers, das sich in kurzen Zwischenräumen wiederholte. Ein Fuchs sprang am Grabenrande auf, lief quer über den Weg und blieb auf dem gegenüberliegenden Felde stehen, indem er seinen kleinen, spitzen Kopf neugierig nach den Reitern ausstreckte, als wenn er eine Ahnung davon hätte, daß die Jagd heute einem anderen Wilde galt. Plötzlich erschallte ein beäugbender Freudenschrei; der Schlitten hielt, und die beiden Männer stiegen ab.

„Endlich!" rief Manheimer, indem er seine Sporen in die Seiten des schäumenden Pferdes jagte und über das Feld dahinsprengte. Sparre's Reiter hatten schon einen Kreis um die Flüchtlinge gebildet, die bleich und mit entblößten Häuptern neben ihrem Pferde standen, das, völlig ermattet, zu Boden gesunken war.

„Svend Poulsen!" rief der Anführer von Sparre's Dragonern.

„Die Viertonnen!" brüllte Manheimer. Kulsög stieß einen Schrei aus, als sie die Männer erblickte. Manheimer war der Erste, der dieser Verwirrung ein Ende machte; er warf einem von den Leuten die Zügel zu, sprang vom Pferde und bahnte sich einen Weg zu den Männern.

„Wer von Euch ist Svend Gjönge?" schrier er.

„Niemand von uns", antwortete der kleinste der Flüchtlinge mit heiserer lispelnder Stimme.

„Niemand von Euch?" wiederholte der Hauptmann rasend. „Tod und Teufel, wer seid Ihr denn?"

„Ach, gnädigster Herr", erwiderte der Wortführer, „schont unseres Lebens. Wir sind nur zwei arme Bauern, die nach Bregentved wollen, um die Hebamme zu holen. Als wir in der Nacht durch den Wald kamen, sahen wir eine Schaar, die nach allen Seiten flüchteten, sie riefen, uns zu eilen, falls uns unser Leben lieb sei, dann hörten wir Schießen und lautes Rufen, und dann peitschten wir auf unser Pferd los, was das Zeug halten wollte."

„Für meine arme Frau", erwiderte der Bauer.

Kulsög trat aus dem Kreis heraus, nahm ihre Mütze vom Kopf und stellte sich, beide Hände in die Seiten gestemmt, vor ihn hin.

„Für Deine arme Frau?" wiederholte sie mit Hohngelächter.

Tam's Antlitz wurde bleicher, während er sie stumm vor Staunen anstarrte. Er übersah jedoch die Gefahr des Augenblicks nicht, sondern stieß einen Schrei aus, schlang seine Arme um Kulsög's Hals, flüsterte, indem er sie fest an sich preßte: „Widersprich mir um Gottes Willen nicht!"

Dann wandte er sich an einen der Offiziere.

„Da ich meine liebe Schwester bei Euch gefunden habe, kann sie ja für mich eintreten."

„Seine Schwester?" fragte der fremde Hauptmann.

„Ja", erwiderte Manheimer, „sie begleitete uns, um uns auf Svend's Spur zu bringen.

„Außerdem wird der gestrenge Herr mein Gesicht wohl kaum vergessen haben, seit wir das letzte Mal mit einander sprachen?" fuhr Tam fort, indem er sich kühn und lächelnd vor den Hauptmann stellte.

„Woher sollte ich Dein Gesicht kennen?"

„Ach, gnädiger Herr, Niemand kann doch besser als Ihr wissen, wie wenig ich mit Svend Gjönge zu schaffen habe, da Ihr selber mit mir an jenem Abend in Jungshoved unterhandeltet, als ich mir das ausgesetzte Geld verdienen und ihn Euch ausliefern wollte."

Manheimer warf dem Hauptmann einen fragenden Blick zu.

„Das hat seine Richtigkeit", erwiderte dieser.

„Dann sind wir doch die ganze Nacht umsonst geritten", meinte Manheimer wieder geschlagen, „und der Hallunke hat uns abermals zum Besten gehabt. Wann trafst Du mit Svend's Leuten zusammen?"

„Kurz nach Mitternacht, gerade als das Schießen begann."

„Und seitdem hast Du nichts von ihnen gesehen?"

„Gott steh' mir bei!" jammerte Tam, „ich achtete nur auf mein armes Pferd und sann nur darüber nach, wie wir am schnellsten vorwärts kommen könnten."

„Sebt nach, ob sie Waffen bei sich führen", gebot der Hauptmann seinen Leuten. Der Schlitten wurde untersucht, aber der ganze Inhalt bestand aus einigen alten Decken und einem Futtersack.

In diesem Augenblick näherte Kulsög sich ihrem Mann und flüsterte: „Weißt Du, wo Svend ist?"

Tam blinkte mit den Augen.

(Fortsetzung folgt.)