Norddeutsche Allgemeine Zeitung.

Abend-Ausgabe.

Inserate übernehmen ausserhalb Berlins: Bonn: M. Cohen. — Bremen: E. Schlotte, Wilh. Schaller. — Stettin: R. Salomon. — Frankfurt a. M.: G. L. Daube & Co. — Hamburg: Haasenstein & Vogler, Joh. Nordhaus, Adolf Steiner, William Wilkens. — Görlitz: C. Schoenwald. — Mainz: D. Franz. — Mindon: C. Marowski. —

Wien: M. Dukes, L. Wollzeile No. 6—8; A. Oppelik, I., Stubenbastei 2. — Frankreich, England und Belgien: Alleinige Annahme bei der Compagnie générale de Publicité Etrangère, John F. Jones & Cie. in Paris, 31ter rue du Faubourg Montmartre. — Schweiz: Orell Füssli & Co., Zürich.

Nr. 510. [31. Jahrgang.] Berlin, Sonnabend den 31. Oktober 1891, Abends. [31. Jahrgang.] Nr. 510.

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-Expeditionen** und die **Expedition** dieser Zeitung **Wilhelmstraße 32,** Abonnements vierteljährlich zum Preise von **5 Mark 50 Pf.** sowie die **Post-Expeditionen 5 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 diese: **Berlin SW. Wilhelmstraße 32,** zu richten, **und wird gleichzeitige Honoraranzahl erbeten.** Nachträgliche Honoraranzahl ansprüche finden keine Berücksichtigung, unbenützte Einsendungen können nicht aufbewahrt werden. **Fernsprech-Anschluß Nr. 6514.**

Inhalt der Sonntags-Beilage Nr. 44: Onkel Karl's Fluch. — Vaterländische Erinnerungen: Die „Wahrzeichen" von Berlin. — Mannigfaltiges: Der deutsche Brief und seine Geschichte. Bizet-Ovationen in Berlin. — Haus- und Landwirthschaft: Pflege der Wiesen im Herbst und im Frühjahr. Der Maulwurf. (Schluß.) Vortheile der Herbstpflanzung der Obstbäume. — Kleine Mittheilungen.

Politischer Tagesbericht.

Berlin, 31. Oktober.

Mit Befriedigung darf gesagt werden, daß in der gesammten Presse des In- und Auslandes, soweit immer dieselbe von den sittlichen Wurzeln des modernen Kulturlebens sich nicht losgelöst hat, der an das preußische Staatsministerium gerichtete jüngste Erlaß Sr. Majestät des Kaisers und Königs den sympathischsten Wiederhall betreffs der in demselben ausgesteckten Zielpunkte gefunden hat.

Wenn daneben, sei es die staatsrechtlich-formale Seite seien es die in dem Erlasse angedeuteten Mittel und Wege zu dem gewollten Ziele, verschiedenartiger Beurtheilung unterliegen, so kann dieser Umstand nichts an der erfreulichen Thatsache ändern, daß die Organe der öffentlichen Meinung die weitestgehende sachliche Uebereinstimmung betreffs des durch den Erlaß berührten sozialen Krebsschadens bekundet haben. Damit ist erwiesen, daß die in dem Erlasse ausgesprochene Zuversicht begründet war, die Unterstützung der gesitteten Kreise des Volkes würde den vom Kaiser angeregten Maßnahmen nicht fehlen, weil eben alle Schichten der Bevölkerung die Gefahren und Mißstände in ihrer vollen Tragweite erkannt haben, welche in dem Prozesse, an dessen nach so verschiedenen Richtungen hin bedenkliche Erscheinungen die thatkräftige Initiative des Monarchen anknüpfte, bloßgelegt worden sind. Weil die öffentliche Meinung einmüthig die Nothwendigkeit wirksamer Abwehr gegen das volksvergiftende Treiben der Lüderlichkeit und des Lasters erkannt hat, deshalb begegnete der in dem Erlasse des Königs ertönende Mahn- und Weckruf hinsichtlich der Nothwendigkeit und des Zieles energischen Eingreifens der vollsten Zustimmung in allen Schichten, welche die Gesittung zu schützen und zu kräftigen für Pflicht und Aufgabe erachten.

Aber auch darüber besteht Einmüthigkeit, daß es eine der wichtigsten Aufgaben der höchsten Autorität im Staate sei und sein müsse, auch dann das Zeichen zum Kampfe zu geben, wenn der zu bekämpfende Feind in verabscheuenswürdiger Entarvung der menschlichen Natur sich darstellte. Sicherlich hat das wahre Königthum den Beruf, gerade dort seinem Volke am nächsten zu sein, wo die Gefahr sittlicher Verrottung am größesten ist, und davon darf die Scheu, sich mit abstoßenden Dingen zu befassen, nicht abhalten.

Bezeichnend aber ist es gewiß, wenn von jenem allgemeinen Urtheile über die Nothwendigkeit des in dem Erlasse vorgezeichneten Eingriffs, sich eine abweichende Stimme öffentlich hervorwagt, und diese sogar diesen Vorgang benutzen will, um ihn gegen das Königthum zeugen zu lassen. Im offiziellen Organ des sozialdemokratischen Parteivorstandes, dem „Vorwärts", gelangt nämlich die Besprechung dieses Vorangehens der Krone auf dem Wege der Pflicht zu folgenden — absonderlichen Ergebnissen:

„Wer die Geschichte zu lesen versteht, kann sich keiner Täuschung hingeben. Die Monarchie ist eine alternde, abstehende Einrichtung, und keine Person, sei sie noch so tüchtig oder mächtig, kann das Vordringen der Demokratie — der Sozialdemokratie aufhalten. Jedenfalls glauben wir aus diesem Bedürfniß persönlichen Eingreifens, welches die Monarchen augenscheinlich empfinden, schließen zu dürfen, daß sie selber mehr und mehr zu der Ueberzeugung gelangen: die Zukunft gehört der Republik und der Sozialdemokratie."

Man sollte meinen, es genüge, diese Sätze neben jene allseitige Zustimmung zu stellen, um erkennen zu lassen, daß die Zukunft nicht der Republik und der Sozialdemokratie, sondern der Monarchie, der Autorität und Gesittung gehört, so lange die Vertreter der letzteren mit kräftiger Hand zugreifen, wo immer die Gesittung der Nation von der Verderbniß durch krankhafte Entwickelungen im sozialen Zustande bedroht wird.

Die Kaiserin in Gera.

(Originalbericht.)

h. **Gera,** 30. Oktober. Es war am vergangenen Dienstag, also vor drei Tagen, daß Ihre Majestät die Kaiserin in Potsdam dem Erbprinzen Reuß jüngerer Linie die Mittheilung machte, sie beabsichtige nach Gera zu kommen, um am Sonnabend der Taufe seines Sohnes beizuwohnen. Der Telegraph trug alsbald diese Botschaft nach Gera, wo die Freude ebenso groß war, wie die Ueberraschung. In drei Tagen sich auf so hohen Besuch vorzubereiten, ist nicht so leicht; im fürstlichen Schlosse löste diese Aufgabe mit erprobter Umsicht und bewährtem Geschick der Hofmarschall Freiherr v. Meylenburg, in der Stadt der Patriotismus der Bürgerschaft, die es sich nicht nehmen ließ, den Weg, den die Kaiserin fährt, festlich zu schmücken und die Häuser zu illuminiren. Die ganzen Tage über hatte am Bahnhofe, in der Stadt und auf dem hochragenden Schlosse Osterstein ein reges Leben geherrscht, jeder Eisenbahnzug brachte neuen hohen Besuch. So den Prinzen Hermann von Solms-Braunfels mit seiner Gemahlin, ihrer Tochter des Fürsten, die Prinzessin Friederike zu Solms-Braunfels, den Fürsten und die Fürstin zu Hohenlohe-Langenburg als Eltern der Frau Erbprinzessin, die Prinzessin Feodore zu Hohenlohe-Langenburg als Schwester der Frau Erbprinzessin, den Herzog Nikolaus von Württemberg als Bruder der verstorbenen Fürstin, den Prinzen Ernst von Sachsen-Altenburg als Vertreter seines Oheims, des Herzogs, der Patheneltte übernommen hat, den Fürsten Heinrich IV. Reuß-Köstritz und den Prinzen Heinrich XVIII. Reuß.

Als letzter, vornehmster und am freudigsten begrüßter Gast traf nunmehr heute Abend 8 Uhr Ihre Majestät die Kaiserin ein; in der Begleitung der erhabenen Frau befand sich Prinz Max von Baden, im Gefolge zunächst der Chef des Hauptquartiers, Generalleutnant v. Witzleben, der als Stellvertreter des Kaisers der Taufe beiwohnt, sodann der Ober-Hofmeister Freiherr v. Mirbach und die Hofdame Gräfin von der Schulenburg. Zum Empfange Ihrer Majestät waren sämmtliche soeben genannte fürstliche Personen auf dem Bahnhofe anwesend; auf dem Bahnsteige stand eine vom 96. Regiment gestellte und von Hauptmann Günther befehligte Ehrenkompagnie mit Fahne und Musik. Sodann der Kommandeur des Bataillons, Major Schiller, die Spitzen der Behörden und einige Damen. Unter den Klängen des „Heil Dir im Siegerkranz" lief der Sonderzug in die festlich geschmückte Halle ein; St. Durchlaucht Fürst Heinrich XIV. jüngerer Linie und der Erbprinz waren die Ersten am geöffneten Salonwagen und begrüßten durch Verneigung und Handschlag der erhabenen Kaiserin ihre Ehrfurcht. Ihre Majestät, die einen dunklen Reiseanzug trug, begrüßte die anderen hohen Herren, schritt an der Seite des Fürsten die Front der Ehrenkompagnie ab und ließ sich von ihm die anwesenden Herren vorstellen. Zu ihnen zählten der Geheime Staatsrath Wollert, der Geheime Kabinetsrath Schick, der Landrath Gräfel und der Ober-Bürgermeister Rulck, der in einer kurzen Ansprache der Freude, welche die Bürger Gera's über die Anwesenheit Ihrer Majestät empfinden, Ausdruck geben durfte. In dem geschmackvoll dekorirten Fürstenzimmer nahm die Kaiserin aus der Hand der Frau Ober-Bürgermeister Rulck einen prachtvollen Blumenstrauß entgegen, dessen Schleifen die Landesfarben Schwarz-roth-gold trugen.

Nunmehr begann die festliche Fahrt vom Bahnhofe nach Schloß Osterstein, der uralten Residenz der Fürsten Reuß. Die ganze Wegstrecke war von harrenden und hoffenden Menschenmassen dicht besetzt. Es wurde ihnen Allen aber eine kleine Enttäuschung bereitet, da die hohen Herrschaften ohne Ausnahme geschlossene Wagen benutzten. So konnten denn nur recht Wenige sehen, daß im ersten Wagen der Fürst und die Kaiserin saßen; alles Uebrige ging für sie verloren. Um so ausgiebiger konnte man die schöne Beleuchtung genießen; eine Strecke weit zogen sich galerieartige Gebogen mit Lampen von Mißglas über die Straße, weiterhin trat die elektrische Beleuchtung in Kraft. Dagwischen brannten auf Postamenten zahlreiche Pechpfannen, durch deren dichte Wolken helles Magnesiumlicht durchstrahlte, und auf langen Strecken trugen die prallerbildenden Vereine, voran die Schuljugend, Lampions. Zu dieser reichen Auswahl gesellten sich dann grüne und rothe bengalische Flammen, so daß ganz wundervolle Lichteffekte erzielt wurden. Der Platz vor dem Bahnhofe hatte durch eine Mastenstellung einen schönen dekorativen Abschluß gefunden; hier standen vor einem Hintergrunde von Palmen und exotischen Pflanzen die mit frischem Lorbeer bekränzte Büste Ihrer Majestät und die der Kaiser Wilhelm und Friedrich III. Alle Häuser, deren Fronten nach dem Schlosse schauen, hatten ihre Fenster illuminirt, so daß der Anblick von der Höhe des alten Fürstensitzes auf das Leichtmeer im Thale ein wahrhaft blendender, ein unbeschreiblich schöner war. Am Portale des Schlosses stand der Hofmarschall Freiherr von Meylenburg zur ehrerbietigen Begrüßung bereit; am Fuße der Treppe entbot, umgeben von ihrer Mutter, der Fürstin Hohenlohe-Langenburg, von ihrer Schwester und ihrer Tante, die Frau Erbprinzessin Ihrer Majestät den Willkommensgruß. Dann schritt man nach kurzer Pause zum Souper.

Ueber die **Reise des russischen Kaiserpaares** wird aus Danzig vom heutigen Vormittag telegraphirt:

Die russische Kaiserjacht „Polarstern", welche um 10 Uhr früh Kirchport passirt hatte und um 8 Uhr vor dem hiesigen Hafen eingetroffen war, ist sodann in den Hafen eingelaufen und hat an der im Hafen errichteten, festlich geschmückten Landungsbrücke, vor welcher rechts am Steilufer zurückgekehrte russische Yoflung zur Abfahrt bereit steht, angelegt. Zum Empfange waren der russische Botschafter Graf Schumalow aus Berlin mit dem Personal der Botschaft, ferner der hiesige russische, dänische und englische Konsul und die Spitzen der hiesigen Behörden am Landungsplatze erschienen.

Als der Kaiser und die Kaiserin mit ihrer Begleitung unter dem „Hurrah" der Mannschaften das Schiff verlassen hatten, wurden den fürstlichen Damen beim Betreten der Landungsbrücke von den Frauen der Konsuln prachtvolle Blumensträuße überreicht. Sodann bestiegen die Herrschaften den bereitstehenden russischen Hofzug. Zehn Minuten vor Abgang desselben wurde ein preußischer Sonderzug abgelassen, welcher das Gepäck, die Dienerschaft und die Hofbaumen beförderte und dem Hofzuge voraufuhr. Der „Polarstern" trat sofort die Rückreise an.

Der bereits im Morgenblatt erwähnte, dem Bundesrathe zugegangene Gesetzentwurf, betreffend **Gesellschaften mit beschränkter Haftung,** umfaßt 80 Paragraphen in sechs Abschnitten.

Der Entwurf behandelt nach Mittheilung der „Voss. Ztg." die Errichtung der Gesellschaft, die Rechtsverhältnisse der Gesellschaft und der Gesellschafter, Vertretung und Geschäftsführung, Abänderungen des Gesellschaftsvertrages, Auflösung und Liquidation, Schlußbestimmungen, welche zugleich Geldstrafen bis zur Höhe von 5000 ℳ oder Gefängniß bis zu einem Jahre für Geschäftsführer festsetzen, die gegen das Gesetz verstoßen. Gegen solche Verurtheilte kann auch auf Verlust der bürgerlichen Ehrenrechte erkannt werden. Bei Zuerkennung mildernder Umstände soll Geldstrafe zulässig sein. Die Ergänzung des Aktiengesetzes durch Einführung einer neuen Form für Assoziation mit beschränkter Haftung sämmtlicher Theilnehmer hat sich seit Jahren, und ganz besonders gegenüber den Schwierigkeiten, mit welchen die deutschen Kolonialgesellschaften zu kämpfen hatten, nicht nur für überseeische Unternehmungen, sondern auch im weiten Umfange im inländischen Verkehrsleben als dringendes Bedürfniß herausgestellt. Es ist dies auch durch die Gutachten der preußischen Handelskammern und des bleibenden Ausschusses des Deutschen Handelstages bestätigt worden, welche der preußische Handelsminister eingeholt hat. Die Aeußerungen der Organe des Handelsstandes sind denn auch für die Grundsätze des Gesetzes maßgebend geworden. Dem Entwurf soll eine sehr eingehende, nach vielen Richtungen hin interessante Begründung, sowie eine Reihe von maßgebenden Punkten, aus den von den preußischen Handelskammern und kaufmännischen Korporationen erstatteten Gutachten beigegeben sein. Die Vorlage wird zweifellos zu den gewichtigsten Aufgaben des neuen Abschnittes der Reichstagsarbeiten gehören.

Bereits vor Wochenfrist deuteten wir an, daß für die **Wiederbesetzung des erzbischöflichen Stuhles von Posen-Gnesen** ein Prälat polnischer Abstammung in Aussicht genommen sei, daß indessen die Personenfrage wohl noch nicht so weit gelöst sei, wie Blättermeldungen damals behaupteten, indem sie den Propst Dr. v. Jozdzewski für diese Würde in Aussicht nahmen.

Nunmehr berichtet die „Kölnische Volks-Zeitung" aus einer von ihr als unbedingt zuverlässig bezeichneten römischen Quelle, diese Personenfrage habe eine „erwünschte Lösung" gefunden, indem der Prälat Dr. v. Stablewski Erzbischof von Posen-Gnesen werden würde. Das rheinische Zentrumsblatt macht darauf aufmerksam, daß aus den Verhandlungen des preußischen Abgeordnetenhauses die Stellung des Herrn von Stablewski bekannt sei, und fügt hinzu, derselbe werde als Oberhirt der Diözese vor Allem über die ihm anvertrauten kirchlichen Interessen wachen. Die polnischen wie die deutschen Katholiken dürften ihm mit gleichem Vertrauen entgegenkommen. Geborener Pole, spreche er bekanntlich auch das Deutsche ausgezeichnet und habe in seiner Pfarrkirche in letzter Zeit wiederholt deutsche Predigten gehalten. Das Blatt schließt seine Mittheilung mit dem Bemerken:

„Abgesehen von einigen verbohrt kulturkämpferischen und „nationalen" Kreisen wird man sich voraussichtlich über die Wiederbesetzung des Posener Bischofsstuhles durch einen Prälaten polnischer Nationalität nicht sonderlich aufregen. Die Zeiten sind auch in dieser Beziehung andere geworden. Wo es an Verständniß für die kirchlichen Gesichtspunkte fehlt, da ist vergeblich die Ueberzeugung eine lebendigere geworden, daß es in Zeitläuften wie die gegenwärtigen gilt, „das Ganze sammeln."

Im Anschlusse an diese Nachrichten erinnert die „Kölnische Zeitung" an eine Rede, die Herr Stablewski auf dem polnischen Katholikentage in Thorn kürzlich gehalten hat und in welcher er sich u. A. dahin aussprach: „Den Thron hat ein Monarch besiegen, der es bewiesen hat, daß er auf der Höhe seiner Aufgabe und seiner Zeit steht. Er hat den Kampf gegen die zerstörenden Faktoren der Neuzeit aufgenommen, während andererseits politisch im Osten auch eine große Gefahr zu beschwören ist: Rußland mit seiner fremdartigen Kultur, mit seinem offiziellen religiösen Fanatismus, mit seinem Rassenhaß und seinem Bestreben, eine universal-slawische Monarchie zu gründen oder wenigstens eine drückende Hegemonie aufzurichten. Auf welche Seite wir uns nun stellen sollen, darauf antwortet unsere Geschichte, unsere Erziehung, unsere Kultur. Wir sind die Söhne eines Volkes, daß seine Zugehörigkeit zum Westen nie verleugnet hat, wir sind Söhne der katholischen Kirche, deren erbittertster Feind Rußland ist. Wir haben den Kulturkampf und die antipolnischen Gesetze überstanden, wir haben allen Lockungen der Anarchie widerstanden, die an uns auch herangetreten sind, und es ist nach den heutigen Verhandlungen an der Zeit, auszusprechen, daß wir unter allen Umständen für die staatliche und die gesellschaftliche Ordnung einzutreten fest entschlossen sind, wobei wir aber unzweideutig erklären, daß wir um keinen Preis der Welt unsere nationale Eigenart aufgeben werden und stets Das erkämpfen werden, daß es uns erlaubt wird, als Polen innerhalb der preußischen Monarchie zu leben. Der hohe Sinn unseres Monarchen macht es uns zur Pflicht, daß wir alle seine so groß und weit angelegten Pläne nach unseren Kräften unterstützen und fördern."

Wie bereits mitgetheilt, ist die Einführung der **mittelevropäischen Zeit** auch im äußeren Eisenbahndienst — auf Bahnhöfen, Bahnhofuhren u. s. w. — für die bayerischen, württembergischen und badischen Staatsbahnen, sowie für die rechts des Rheines liegenden bayerischen Privatbahnen von 1. April 1889 ab geschieht. Dem „Zentralblatt der Bauverwaltung" ist zu entnehmen, daß die gleiche Maßregel auch auf den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen von demselben Zeitpunkte ab zur Durchführung gelangen. Damit werden die südlich des Main gelegenen Eisenbahnen sich ausnahmslos einer einheitlichen Zeitrechnung im inneren und äußeren Dienst erfreuen. Daß die norddeutschen Bahnen sich dem, und zwar bald, anschließen müssen, halten wir für eine unabweisbare Forderung im Interesse des Verkehrs. Man denke sich nur die Zustände auf den Anschlußbahnhöfen im Herzen Deutschlands, z. B. in Frankfurt a. M., wenn für die nach Norden fahrenden Züge Ortszeit, für die nach Süden fahrenden die hier um 25 Minuten von der Ortszeit abweichende mitteleuropäische Zeit gelten sollte! Bemerkenswerth ist, daß die westlich gelegenen Eisenbahnstationen in Elsaß-Lothringen derselben Unterschied zwischen Ortszeit und mitteleuropäischer Zeit haben, wie die Stationen an der Westgrenze Preußens, nämlich bis zu 36 Minuten.

Das am 1. Oktober d. J. in Kraft getretene **neue Patentgesetz** enthält eine Anzahl von Vorschriften, welche von den bisherigen gesetzlichen Bestimmungen wesentlich abweichen und deren Kenntniß daher für die Produzenten sowohl, wie für die Verbraucher patentirter, gewerblicher Erzeugnisse von Wichtigkeit ist.

Während bisher der gewerbsmäßige Gebrauch von Erzeugnissen, welche durch ein paten-

---

Feuilleton der Norddeutschen Allgem. Zeitung.

Berlin, den 31. Oktober 1891.

Der Nord-Ostsee-Kanal.

(Schluß.)

Die technische Beschreibung des Kanals können wir nicht verlassen, ohne noch einer, gleichfalls in dem Bereiche der Koenigsförder Bauinspektion und dem Schefstedter Revier belegenen Anlage Erwähnung zu thun. Hier liegt der Flehmbuder See, dessen Spiegel zur Zeit mit dem Wasserstande der Scheitelhaltung des alten Eiderkanals gleich hoch steht. Mit dem Eingehen des alten Kanals wird dieser Stand um etwa 7 Meter gesenkt. Um nun trotzdem dem umliegenden Lande den höheren Grundwasserstand zu erhalten, wird um den See ein Ringdeich angeschüttet, der zwischen sich und den Ländereien einen Raum für den Eintritt des aus dem Westenfee kommenden Eiderwassers frei läßt. Was von dem Boden des Schefstedter Durchstiches das Moor nicht aufzehrt, wird hier in großen Schuten durch die kouchenden Schleppdampfer herangeschleppt und hineingeschüttet.

Die spärliche Bevölkerung der vom Kanal durchquerten Landstriche hat die Bauverwaltung bestimmt, selbst die Unterbringung und Verpflegung der Arbeiter zu übernehmen. Die Arbeiter, zumeist Norddeutsche der östlichen Provinzen, in kleinerem Prozentsatze auch Böhmen und Italiener, sind in Baracken untergebracht, die ebensowohl in hygienischer, wie wohnlicher Beziehung, wie in den Massenquartieren, so auch in den Einzelbaracken vortreffliche Einrichtungen aufweisen. So ein Barackenlager befindet sich beispielsweise auf der Nordseite des Binnenhafens der Elbmündung. Es besteht aus Verwaltungsgebäude, Schlafbaracken und Nebengebäuden. Ersteres enthält außer Verwaltungsräumen einen Laden, in welchem Kleidungsstücke und Lebensmittel feilgeboten werden, einen Speise-, Versammlungs- und Betsaal, Arzt- nebst Wartezimmer, Koch- und Waschküche und Baderaum. Die Schlafbaracken enthalten behobere, aneinander gereihte Einzelräume für je acht bis zwölf Lagerstätten mit zwölf Kubikmeter Raum pro Kopf. Vereinzelte Baracken liegen mit ähnlichen Einrichtungen längs der Strecke. Am interessantesten ist uns auch hier die Anlage in Koenigsförde gewesen. Hier ist mit Windesgeschwindigkeit eine kleine Baracken-Stadt entstanden. Die einzelnen Gebäude sind aus Wellblech errichtet und gewähren mit den freundlichen Gartenanlagen, womit fast jeder einzelne Hausbesitzer seine Villa umgeben hat, einen allerliebsten Anblick, der gar seltsam gegen die Riesenbauten Hamburgs oder Berlins absticht, und doch den Einsassen zweierlei gewährt, um das Großstädter bei all seinem Luxus sie beneiden muß: reine, köstlich reine Luft und freies, sonnenhelles Licht. Wohl trägt die ganze Anlage den Stempel des Ephemeren an sich; es ist aber auffallend, auch hier das Werden und Wachsen zu sehen. In der Baracken-Stadt Königsförde wallet nämlich auch ein Schulmonarch seines schwierigen Amtes. Sein kleiner Palast ist aus Holz gebaut, und an diesem lustigen Bau kann man nach der Verwitterung der einzelnen Bretter ganz genau verfolgen, daß zweimal in der kurzen Zeit seines Bestehens ein ganz gewaltiger Zuzug von AB-Schützen stattgefunden haben muß; nicht daß immer ein Stockwerk aufgesetzt wäre, solche Last trüge der Bau nicht, sondern die Hinterwand ist zweimal je um ein paar Meter Raum für ein, zwei neue Bänke weitergerückt und neue Bretterbohlen sind zu Dach und Seitenwänden gefügt. Wenige Jahre noch — und der kraukköpfige Knabe kehrt heim in sein Littauen, Polen oder Masuren, denn schon 1895 sollen die Gesammtanlagen fertig sein.

Die Bedeutung des Kanals zunächst in militairischer Beziehung liegt klar zu Tage. Seitdem nun auch Helgoland zum Sperrfort des Deutschen Reiches geworden, ist die Elbmündung noch viel leichter zu sperren. Deutsche Art aber ist nicht die Vertheidigung, sondern der Angriff! Allerdings haben wir uns nach zwei Fronten hin zu decken, und dies ermöglicht eben der Kanal, den selbst ein starkes Geschwader binnen 24 Stunden zu passiren vermag. So wird gegebenen Falls Deutschland seine Flotte nicht zu theilen brauchen, sondern kann heute in der Nordsee einem etwa von Westen kommenden Feinde eine Seeschlacht liefern, um schon morgen einem Feinde aus Osten in der Ostsee entgegen zu dampfen. Ganz neuerlich ist hierbei noch eine besondere Wahrnehmung von Bedeutung gemacht, die die Vertheidigungsfähigkeit der Ostseeküsten Preußens in neuer Beleuchtung zeigt. Die französischen Panzerschiffe, welche im Juli Kronstadt besuchten, und die einen Tiefgang von 9,30 Meter brauchen, also den Kanal nicht passiren können, vermochten von Kopenhagen aus die Ostsee nur durch den großen Belt und zwischen Fühnen und Laaland hindurch zu erreichen. Damit sinkt, so lange nicht der Sund anstandslos von großen Schlachtschiffen passirbar ist, die militairische Bedeutung Kopenhagens, und jede Flotte, die aus der Ostsee in die Nordsee oder umgekehrt will, muß hierbei die Kieler Bucht passiren. Der Nord-Ostsee-Kanal aber bietet der deutschen Flotte — und nur dieser — die Möglichkeit, ganz unerwartet und völlig versammelt ihr Operationsfeld von einem Meer in das andere zu verlegen.

Der Kanal aber ist in oberster Reihe ein Friedenswerk, und so erübrigt zum Schlusse noch seine Bedeutung für die Werke des Friedens, Handel und Schifffahrt, zu skizziren. Wohl ist der gesammte Frachtverkehr durch die Eisenbahnen gegen früher wesentlich umgewälzt, aber die billigste Fracht ist immer noch die Wasserfracht, denn man wolle sich vergegenwärtigen, daß ein Schiff mit 2000 Tonnen Deplacement ebensoviel ladet, wie ein schwerer Eisenbahnzug. Ein Haupteinwand gegen die Kanäle im Allgemeinen, das Wintereis, wird der Regel nach bei dem Nord-Ostsee-Kanal, wie wir bereits oben gezeigt haben, fortfallen. So wird er eine ständig benutzbare Verkehrsstraße sein — und er ist eben eine neue Straße, die wesentlich abkürzt. Zeit ist überall, namentlich im Handel, Baargeld. Der Weg zwischen Bornholm und der Themse wird um ca. 200 Seemeilen abgekürzt; nach Holland und England bestimmte Schiffe der der Kanalostmündung nahe gelegenen Städte, wie Lübeck, Rostock und Wismar, gewinnen über 500 Seemeilen. Aber auch für die eigene Industrie wird Deutschland und speziell Preußen gewinnen. Steinkohlen z. B. und Eisen der Rheinprovinz werden jetzt gegenüber der englischen Produktion leicht auf deutschen Schiffen an die Ostsee gebracht werden können. Ob freilich, wie einzelne begeisterte Anhänger des Kanals meinen, das Anlagekapital sich verzinsen, gar rentabel verzinsen wird, muß die Zeit lehren. Möglich ist, daß die angedeutete Abkürzung des Handelsweges und so mancher namentlich für Segelschiffe noch hinzutretende indirekte Gewinn eine sehr starke Frequenz herbeiführen wird; über die Höhe der Kanalabgabe sind manche Vorschläge aufgestellt, doch ist sie ebenso wenig festgesetzt, wie z. B. der Regelung der Frage nähergetreten ist, ob das Reich selbst sie betreiben oder den Kanalverkehr in Privatentreprise geben will. Bekannt man indessen, daß beispielsweise die Suezkanal-Abgabe ausschließlich der Lootsenkosten derzeit 13 Fr. beträgt, so würde, selbst wenn eine Steigerung der Frequenz eintreten sollte, doch immer eine bedeutende Einnahme ressortiren. Die bisherigen Rentabilitätsberechnungen der Regierungen beruhen auf den statistischen Angaben der Jahre 1877—82 und ergaben eine Bruttoeinnahme von 4,3 Millionen Mark, von der nach Abzug der Unkosten 2,3 Millionen Mark Reineinnahme verbleiben sollten. Die Reichstagskommission fand zwar diese Aufstellungen zu hoch, war aber der Ansicht, daß sich bis zur Kanaleröffnung der Dampfverkehr ganz anders günstig gestaltet haben würde. Der Reichstag faßte den Beschluß, daß die Festsetzung des Kanaltarifes durch ihn erfolgen solle, wenn die Arbeiten sich der Eröffnung genügend genähert haben würden.

Ueber diese Vortheile hinaus bietet der Kanal aber noch Eins, das im Interesse der fortschreitenden Humanität nicht hoch genug veranschlagt werden kann. Bekanntlich gehört die Seefahrt um Jütlands Nordspitze zu allen Zeiten, namentlich in den kritischen Stürmen zu den allergefahrvollsten. Die Dünen von Skagen führen den Beinamen „Kirchhof der Schiffe". Hier und an der sogenannten eisernen Küste, d. h. der auch nirgends Schutz bietenden Westküste Jütlands, im Kattegat, den Belten und dem Sunde sind allein von 1858—1885 6316 Schiffe gestrandet, von denen 3133 verloren gingen. Und von 1877—1881 sind 91 deutsche Schiffe mit 708 Menschen an Stellen zu Grunde gegangen, welche nach Eröffnung des Nord-Ostsee-Kanals nicht mehr berührt zu werden brauchen. Und so ist dies Rettungswerk denn der schönste krönende Schlußstein in der Neuschöpfung.

Rastlos arbeitet dort oben Menschenhand und Menschenfleiß. Vor dem Auge entstehen Höhen, wo Tiefen waren, und vertunken Höhen in Tiefen. Jeder Tag bringt neue, hochinteressante Bilder. Dort ein Trockenbagger, wie er rastlos Eimer um Eimer gräbt, hier der rollende Bahnzug, der den Sand zum Moore schleppt, hier fügt sich Stein an Stein zur kunstvollen Uferböschung, dort häumt, gequetscht vom Sandamme, hoch das schwarze Moor in großen Blöcken auf, hier schleppt der Kanalbau-Verwaltungsdampfer Schute um Schute ostwärts, dort speit der Rasbagger mit seinen ragenden Spülwasserrinnen den Boden weit hinauf auf das Land. Flammendes elektrisches Licht macht die Nacht zum Tage. Pfeilgeschwind saust dort der Naphthadampfer eines Baubeamten durch eine Strecke des neuen Kanals, dicht daneben schließt sich kreischend das Thor einer alten Schleuse. Aus jener Baracke tritt der Masure, ein Lied summend von den Seen und Wäldern seiner Heimath, zu frischem Tagwerk hinaus, während hier der letzte Spatenstich ergeht, um Wasser aus dem alten Kanal an einer Stelle, wo ihn der neue aufnimmt, in schäumendem Durchstich einzulassen. Ueber dem Alles wölbt sich der Himmel und scheint die Sonne wie einst vor Jahrhunderten zu Zeiten der Semitamis! Stolz aber, und erhabenen Hauptes dürfen wir angesichts dieses großen Werkes zum Himmel und zur Sonne aufblicken und herbei wünschen den Tag, wo der Kanal vollendet ist und des Kaisers Friedensschiff „Hohenzollern", an Bord den feldzugerfahrenen Friedensfürsten, als allererstes Schiff ihn durchquert und zum deutschen Helgoland den Seemannsgruß der deutschen Ostsee trägt!