Norddeutsche Allgemeine Zeitung.

Die „Norddeutsche Allgemeine Zeitung" erscheint wochentäglich Abends und am Sonntag Morgen. Der Abonnementspreis ist für das Deutsche Reich vierteljährlich Mark 4.—, für das Ausland mit dem entsprechenden Postaufschlag. Abonnements werden bei allen Postanstalten angenommen. Für Berlin abonnirt man bei der Zeitungs-Spediteuren und bei der Expedition der Zeitung.

Berlin SW. 48
Wilhelm-Straße Nr. 32.
Fernsprecher: Amt 6, Nr. 3248.

Inserate nehmen die Expedition der Zeitung und die Inseraten-Bureaux zum Preise von 40 Pf. pro fünfgespaltene Petitzeile entgegen. Insendungen für die Zeitung sind an die Redaktion an eine Person, sondern an die Adresse: Gleichgültige Angabe des Honorars wird erbeten. Nachträgliche Honoraransprüche finden keine Berücksichtigung. Unbenutzte Einsendungen werden nicht aufbewahrt.

Nr. 210. [41. Jahrgang.] **Sonntag den 7. September 1902.** **Zweite (Morgen-)Ausgabe.** [41. Jahrgang.] **Nr. 210.**

Berlin, den 6. September.

Amtliche Nachrichten.

Aus dem Reichs- und Staats-Anzeiger.

Se. Majestät der Kaiser und König haben Allergnädigst geruht:

dem Staatssekretär des Auswärtigen Amts, Wirklichen Geheimen Rath Dr. Freiherrn v. Richthofen die Erlaubniß zur Anlegung des von Sr. Majestät dem König von Italien ihm verliehenen Großkreuzes des St. Mauritius- und Lazarus-Ordens zu ertheilen.

Deutsches Reich.

Se. Majestät der Kaiser und König haben Allergnädigst geruht:

den Amtsrichter Scheda in Berlin zum Postrath zu ernennen.

Se. Majestät der Kaiser haben Allergnädigst geruht:

den Staatsanwalt Dr. Lentze in Mülhausen zum Landgerichtsrath bei dem Landgericht daselbst und den Gerichtsassessor Machwirth zum Amtsrichter bei dem Amtsgericht zu Delme zu ernennen.

Dem Kaiserlichen Wicekonsul in Darien Schmidt ist die nachgesuchte Entlassung aus dem Reichsdienst ertheilt worden.

Königreich Preußen.

Se. Majestät der König haben Allergnädigst geruht:

den Wasser-Bauinspektor, Baurath Riese in Thorn zum Regierungs- und Baurath und den Regierungsassessor v. Laer in Springe zum Landrath zu ernennen.

Se. Majestät der König haben Allergnädigst geruht:

den Pfarrer Bohris in Wehrhein zum Dekan des Dekanats Usingen, Konsistorialbezirk Wiesbaden, zu ernennen.

Dem Bildhauer Johannes Böse in Berlin ist das Prädikat „Professor" beigelegt worden.

Dem Landrath v. Laer ist das Landrathsamt im Kreise Springe übertragen worden.

Dem bisherigen Revierbeamten des Bergreviers Ost-Saarbrücken, Bergmeister Hilgenfeldt ist die Verwaltung des Bergreviers West-Saarbrücken übertragen worden.

Der Regierungs-Baumeister Schuster in Harburg ist zum Wasser-Bauinspektor ernannt.

Der Wasser-Bauinspektor Hentrich in Krefeld ist aus dem Staatsdienst ausgeschieden.

Politischer Tagesbericht.

Am Sonnabend Nachmittag fand in **London** mit Bezug auf die bei der Konferenz Chamberlains mit den Burendelegirten besprochenen Gegenstände eine erneute Unterredung zwischen Botha und Chamberlain statt.

Aus **Paris** wird berichtet: Der Deputirte für Pontarlier Grosjean überreichte im Ministerium des Innern zahlreiche Petitionen seines Wahlkreises, betr. die Wiedereröffnung der kongregationistischen Schulen.

*

Der Kriegsminister **Andrè** ist Sonnabend Mittag in Toulouse angekommen, um an den großen Manövern theilzunehmen. Er wurde auf dem Bahnhofe vom Präfekten und einer ihn lebhaft begrüßenden Menge empfangen und fuhr im Automobil zur Besichtigung nach den Kasernen. Die ausländischen in Toulouse anwesenden Offiziere haben sich nach Carcassonne begeben.

*

Der Präfekt des Departements **Finistère** hat 113 bisher von Schwestern vom Heiligen Geist geleitete Kommunalschulen mit weltlichen Lehrerinnen besetzt und 13 Pfarrern und Diakonen auf Grund ihrer Haltung bei den letzten Zwischenfällen die Temporalien gesperrt.

Hof- und Personal-Nachrichten.

Von den Kaisermanövern.

* Se. Majestät der Kaiser nahm Sonnabend Vormittag die Parade über das 3. Armeekorps bei Markendorf in Gegenwart Ihrer Majestät der Kaiserin und Sr. Kaiserl. Hoheit des Kronprinzen ab. Anwesend waren ferner die Prinzen Heinrich, Albrecht und Friedrich Leopold von Preußen, die Prinzen Ludwig, Leopold und Arnulf von Bayern, Herzog Ernst Guenther zu Schleswig-Holstein, Prinz Ferdinand von Rumänien, ferner Lord Roberts, der englische Staatssekretär des Kriegsamts Brodrick, General Kelly-Kenny, die amerikanischen Generale Corbin, Young und Wood, sowie der italienische Generalleutnant Saletta, Carl Lonsdale und die Militärattachés der Berliner Botschaften. Es fanden zwei Vorbeimärsche statt. Beim zweiten führte Se. Majestät der Kaiser das Leib-Grenadierregiment (1. Brandenburgisches) Nr. 8 vor; die Prinzen Heinrich und Albrecht von Preußen, Prinz Arnulf von Bayern und General-Oberst v. Hahnke führten ihre Regimenter vor. Nach dem Vorbeimarsch besichtigten die Kaiserin im Wagen, der Kaiser zu Pferde die auf dem Paradefeld aufgestellten Kriegervereine. — Ihre Majestät die Kaiserin besuchte am Sonnabend die Lutherstiftung in Frankfurt a. O. Um 3 Uhr Nachmittags reisten die Majestäten mit dem Kronprinzen, vom Publikum mit herzlichen Zurufen begrüßt, nach dem Neuen Palais ab, wo sie nach 5½ Uhr eintrafen und morgen und übermorgen Aufenthalt nehmen.

* Ein Spezialgesandter des Königs von Spanien hat dem Schah von Persien den Orden vom Goldenen Vließ überreicht und die Wünsche des Königs für das persönliche Wohlergehen des Schahs und die Wohlfahrt seines Reichs übermittelt. Der Schah ließ dem Könige für die ihm ausgesprochenen Wünsche danken und sandte ihm eine Halskette, indem er ihm die Hoffnung aussprechen ließ, daß das Freundschaftsband zwischen Persien und Spanien immer fester werde.

* Der Sultan verlieh dem italienischen Ministerpräsidenten Zanardelli, dem Minister des Aeußeren Prinetti, dem Kriegsminister Ottolenghi und dem Marineminister Morin den Großkordon des Osmanis-Ordens mit Brillanten.

* Finanzminister Frhr. v. Rheinbaben ist aus Posen wieder hier eingetroffen.

* Der Chef-Präsident der Ober-Rechnungskammer und des Rechnungshofes des Deutschen Reiches, Wirkliche Geheime Rath Magdeburg ist vom Urlaub zurückgekehrt.

* Dem verstorbenen Geh. Medizinalrath Prof. Dr. Rudolf Virchow widmet der „Reichs- und Staats-Anzeiger" folgenden Nachruf:

„Von der medizinischen Wissenschaft des In- und Auslandes als einer ihrer größten Meister verehrt, ist Rudolf Virchow gestern aus dem irdischen Leben geschieden. Am 13. Oktober 1821 in Schivelbein geboren, hat er seine Wirksamkeit als Professor an der Berliner Charité begonnen und nach siebenjähriger Lehrthätigkeit in Würzburg seit 1856 ununterbrochen dem Lehrkörper der Berliner Universität angehört. An ihr hat er als Leiter des Pathologischen Instituts und des von ihm begründeten ausgezeichneten Pathologischen Museums auf Tausende von Schülern maßgebenden Einfluß ausgeübt. Wenn vor Jahresfrist von fachmännischer Seite ausgesprochen werden konnte, daß kaum ein Lehrstuhl der pathologischen Anatomie existire, der nicht mit einem Schüler Virchows in erster bis dritter Generation besetzt wäre, so hat sich seine Einwirkung doch keineswegs auf den engeren Kreis der Fachgenossen beschränkt, sondern sich an den Jüngern der medizinischen Wissenschaft wie an den ausübenden Aerzten im weitesten Kreise anregend, belehrend, fruchtbringend erwiesen. Und neben dem Wirken als Mitglied der Berliner Akademie der Wissenschaften, als Mitglied der wissenschaftlichen Deputation für das Medizinalwesen und der Technischen Deputation für das Veterinärwesen sowie neben seiner Bethätigung in öffentlichen Leben hat er jeder Zeit durch Schrift und Wort, in Zeitschriften, Vereinen, Versammlungen des In- und Auslandes sein Wissen und Können Anderen zugänglich und der Belehrung nutzbar gemacht. Daneben war er überall bemüht, die wissenschaftliche Erkenntniß in das praktische Leben umzusetzen. In der Staatsgesetzgebung, in der Bekämpfung der Infektionskrankheiten und Viehseuchen, in den Fragen der Städtereinigung wie des Baues und der Einrichtung von Krankenhäusern, auf allen Gebieten der Krankheitsverhütung und der Gesundheitspflege hat er durch das Gewicht seiner Persönlichkeit vielfach entscheidend eingegriffen und sich allezeit als ein treuer, nie versagender und hochbewährter Rathgeber der berufenen Behörden erwiesen. Vor Allem aber bleibt der Wissenschaft sein Schaffen unverloren. Indem er in der krankhaften Veränderung der Zelle das Wesen aller Krankheiten erkannte, hat er die Wissenschaft der Zellularpathologie begründet und damit der pathologischen Forschung zuerst die unentbehrliche und unabänderliche Grundlage geschaffen, die Lehre von den Geschwulstbildungen und Gewebserkrankungen und Gewebsdegenerationen im Besonderen in ungeahnter Weise gefördert. Durch Forschungen über pathologische Schädelformen wurde er zur Anthropologie geführt, nicht minder hat er auf diesem Gebiete wie auf den Gebieten der Ethnologie und Urgeschichte der Wissenschaft neue Geschichtspunkte erschlossen und vor Allem in Deutschland durch planmäßige Organisation für die Aufsuchung und Erhaltung der Reste der Urzeit vor der Vernichtung sicher gestellt. Mit Sonnenheit und kritischer Schärfe blickt ein ungewöhnlicher Forscher, unablässig thätig bis in die neueste Zeit, enthaltete er, dem die Wissenschaft vom Leben so viel verdankt, in seinem immer gleichen, der Arbeit gewidmeten Handeln zugleich die echte Lebenskunst. Unvergessen ist, wie er auch die Anstrengungen der zu seinem achtzigsten Geburtstage veranstalteten prunkvollen Feier zu überstehen wußte. Tragisch muß es berühren, daß er im Vollbesitz seiner körperlichen und geistigen Kräfte nun an den Folgen eines Unfalls vorzeitig sein Leben eingebüßt hat. Aber wenn die Wissenschaft mit der ihm engverbundenen Familie trauernd an seinem Sarge steht, so darf es ein Trost sein, daß die Früchte seines Schaffens erhalten bleiben und der Name Rudolf Virchows als einer Leuchte der Wissenschaft fortleben wird in ferne Zeiten."

Wie die „Nat.-Ztg." mittheilt, traf am Sonnabend bei der Familie Virchows eine Kondolenzdepesche Sr. Majestät des Kaisers und Königs ein.

Deutsches Reich.

* Nach Berechnungen im Reichs-Versicherungsamt sind im Jahre 1901 auf Grund des **Invalidenversicherungs-Gesetzes** 97 995 158,19 Mark gegen 120 508,27 ℳ im Jahre 1900 gezahlt worden. Die Zahlungen haben sich also um 10 874 629,90 ℳ oder um 12,5 pCt. gesteigert. Von den Zahlungen des Jahres 1901 sind 65 065 217,59 Mark auf Invalidenrenten, 1 300 460,58 ℳ auf Krankenrenten, 24 672 238,60 ℳ auf Altersrenten und 6 957 221,40 ℳ auf Beitragserstattungen entfallen. Gegenüber dem Vorjahr haben die reichsgesetzlichen Zahlungen aus Invalidenrenten um 21,4 pCt., aus Krankenrenten um 99,5 pCt., aus Beitragserstattungen um 4,9 pCt. zugenommen, während die reichsgesetzlichen Zahlungen aus Altersrenten um 6 pCt. abgenommen haben. Die große Steigerung bei den Krankenrenten erklärt sich daraus, daß diese Rentenart, welche in der jetzigen Form, erst mit dem Beginn des Jahres 1900 eingeführt worden ist. Von 10 000 ℳ reichsgesetzlicher Zahlungen kamen im Jahre 1901 auf Invalidenrenten 6639 ℳ gegen 6162 ℳ im Jahre 1900, auf Krankenrenten 133 ℳ gegen 75 ℳ, auf Altersrente 2918 ℳ gegen 3012 ℳ und auf Beitragserstattungen 710 ℳ gegen 761 ℳ im Jahre 1900. Von den 91 Mill. Mark Rente sind in der Versicherungsanstalt Schlesien 10,1 Mill. Mark gezahlt worden, es folgen Rheinprovinz mit 7,8 Mill., Königreich Sachsen mit 5,6 Mill., Brandenburg mit 5,3 Mill., Pommern mit 4,8 Mill., die geringste Summe in Oldenburg, nämlich 0,3 Mill. Mark. Von den 6,9 Mill. Mark Beitragserstattungen entfällt der größte Antheil, nämlich rund 750 000 ℳ, auf das Königreich Sachsen, 0,7 Millionen auf die Rheinprovinz, 0,6 Mill. Mark auf Schlesien, 0,5 Mill. Mark auf Brandenburg, nur bei der Versicherungsanstalt Posen, der Arbeiterpensionskasse der bayerischen und derjenigen der sächsischen Staatseisenbahnen.

Marine und Schiffahrt.

* Der neue Postdampfer **„Prinz Eitel-Friedrich"** der Hamburg-Amerika Linie ist, so schreibt man uns, auf seiner ersten Reise nach Mittelbrasilien in allen Häfen Gegenstand lebhafter Sympathien gewesen. Von Bahia gelangte der Hamburg-Amerika Linie ein gemeinschaftlich von Behörden und Kaufleuten abgefaßtes Begrüßungstelegramm zu. In Rio de Janeiro nahmen an einem glänzenden Bankett an Bord des Dampfers die Spitzen der Behörden, der deutsche Gesandte und der deutsche Konsul, die Kaufmannschaft zc. theil, und die dortigen Zeitungen behandelten die praktische Einrichtung des neuen Schiffes und ihren Komfort. Beim Verlassen des Hafens in Rio de Janeiro gaben zahlreiche Barkassen, Dampfer und Boote dem Dampfer das Geleit bis zum Hafenausgang. Als das Schiff in Santos ankam, wurde es ebenfalls allen Gästen von Besuchen beflaggt; auch von Sao Paulo waren zahlreiche Interessenten nach Santos hinunter gefahren, um den neuen Dampfer in Augenschein zu nehmen, darunter die Vertreter der beiden deutschen Zeitungen in Sao Paulo, „Germania" und „Deutsche Zeitung". Die erstere schließt ihren Artikel über den „Prinz Eitel-Friedrich" wie folgt: „Der Hamburg-Amerika Linie gebührt das Verdienst, den ersten großen, modernen, deutschen Dampfer herausgeschickt zu haben, der sich gleich gut zur Beförderung von Passagieren wie von Gütern eignet. Es ist unser innigster Wunsch, daß die Gesellschaft, auf welche wir Deutsche im Auslande nicht minder stolz sind als unsere Volksgenossen in der Heimath, dazu beitragen möge, die kommerziellen Beziehungen zwischen Deutschland und unserem Adoptivvaterlande immer lebhafter zu gestalten. Der Grund dazu ist mit der Herausfendung des „Prinz Eitel-Friedrich" gelegt." Das praktische Resultat der ersten Expedition eines Dampfers der „Prinzen"-Klasse nach Brasilien war eine volle Ladung sowohl auf der Aus- wie auch auf der Heimreise, für welch letztere die großen Laderäume mit Kaffee und Tabak gefüllt waren.

Ausland.

Oesterreich-Ungarn.

* **Agram**, 6. September. Heute Nacht wurde das Verhör der verhafteten Demonstranten fortgesetzt und daraufhin die Verhaftung des Sohnes des Abgeordneten Dr. Frank angeordnet, die sofort vorgenommen wurde. Die Meldungen aus der Provinz lauten beruhigend. Die Ruhe ist nirgends gestört.

Großbritannien.

A. C. **London**, 5. September. Ueber die Stärkeverhältnisse und die Verluste im Burenkriege schreibt das „Echo": „Ein parlamentarischer Bericht über die Stärke und die Verluste der englischen Truppen in Südafrika von 1899 bis 1902 und eine eingehende Liste der vom Ausbruch des Krieges bis zum Friedensschluß zum Kap gesandten Verstärkungen wurde heute Morgen ausgegeben. Demnach scheint es, daß die Garnison in Südafrika am 1. August 1899 318 Offiziere und 9822 Mann stark war, und daß die Verstärkungen von diesem Tage bis zum 11. Oktober 1899 (dem Ausbruch des Krieges) 12 546 Offiziere und Mannschaften betrugen. Einige dieser aus Indien herbeigerufenen Verstärkungen kamen erst nach Ausbruch der Feindseligkeiten an. — Vom 11. Oktober 1899 bis Ende Juli 1900 betrug die Gesammtstärke aller Truppen, welche nach Südafrika geschickt oder an Ort und Stelle aufgestellt wurden, mit Einschluß der oben genannten Garnison vom 1. August 1899, 10 383 Offiziere und 254 749 Mann, d. d. zusammen 265 132 Mann. Am 30. April 1901 wurden weitere 82 529 Mann zur Front geschickt, und am Ende des Jahres 1901 war die Gesammtzahl der britischen Truppen, die am Kap verwendet worden waren, 15 267 Offiziere und 373 482 Mann. Von dem Anfang dieses Jahres bis zum 31. Mai wurden wiederum Verstärkungen gesandt, so daß die Gesammtsumme der Hingeschickten, sowie der an Ort und Stelle eingestellten Truppen, mit Einschluß der oben erwähnten Garnison vom 1. August 1899, bis zum Mai 1902 17 559 Offiziere mit Ausschluß des Stabes, und 430 876 Mann betrug, im Ganzen 448 435 Mann. Die Verstärkungen setzen sich folgendermaßen zusammen: Aus der Heimath im Ganzen 337 219, von Indien 18 534, von den Kolonieen 30 328, in Südafrika eingestellt 52 414 Mann. Die Verlustziffern ergeben, daß bis zum 1. Mai d. J. im Ganzen 518 Offiziere und 5256 Mann getödtet, 1851 Offiziere und 20 978 Mann verwundet wurden, daß an Wunden oder Krankheiten zc. 554 Offiziere und 15 614 Mann starben und daß endlich in Südafrika 377 Offiziere und 6308 Mann entlassen wurden. Bei Beendigung der Feindseligkeiten lagen im Lazareth in Südafrika 291 Offiziere und 9422 Mann."

Auf dem Trade-Union-Kongreß in London wurde gestern der Antrag, für Zwangsschiedsgerichte zu stimmen, die von Unternehmern und Arbeitern gleichmäßig zu besetzen seien, mit 961 000 gegen 308 000 Stimmen abgelehnt. Vor allen Dingen wurde gegen die Schiedsgerichte geltend gemacht, daß dieselben den Trade Unions möglicher Weise eine mißliebige Entscheidung aufdrängen könnten. Der „Daily Graphic" bemerkt dazu, daß die Unternehmer selbstverständlich auch nicht das Bedürfniß hätten, Zwangsschiedsgerichte eingeführt zu sehen, weil durch derartige Einrichtungen dem Unternehmer das Recht der Kontrolle des eigenen Geschäftsganges genommen werde. Zwangsschiedsgerichte müßten zum Sozialismus führen. Soweit Neuseeland mit seinen Schiedsgerichten in Betracht komme, habe man allerdings dort gute Resultate zu verzeichnen, Neuseeland habe jedoch Mühe, die Schiedsgerichte nur in guten Zeiten in Funktion treten lassen, und es bleibe fraglich, ob sich dieselben auch in bösen Zeiten bewähren würden.

Frankreich.

* Am 24. August haben die großen Sonderübungen der französischen Kavallerie unter General Donopy Leitung in der Beauce ihren Abschluß gefunden. Betheiligt waren 14 Kavallerieregimenter, geglieder in die 1. Kavalleriedivision (9 Brigaden) und eine zeitweilige Division (Korps-Kavalleriebrigaden), 3 Züge Fahrrad gemachter Maschinengewehre, 4 reitende Batterieen, zum ersten Mal 2 Genie-Abtheilungen auf Fahrrädern und an einem Tage auch 4 Bataillone Infanterie. Die Uebungen verdienen Beachtung durch die Zahl der herangezogenen Regimenter, durch ihre Anlage, durch Bemerkungen, die der leitende General und auch General Brugère, der mit dem Kriegsminister zu einem Theil der Uebungen erschienen war, über Verwendung, Gliederung und Kampfesformen der Kavallerie im Zukunftskriege machten, sowie durch die täglichen Kritiken. Die Uebungen haben im Großen und Ganzen mehr den Stempel taktischer Evolutionen im Rahmen einer Schlacht, als großer Operationen getragen, jedenfalls hat die weite strategische Aufklärung im richtigen Sinne des Wortes keinen praktischen Ausdruck gefunden. An einem Tage (21. August) nahm der Leitende an, daß die beiden gegnerischen Armeen in manövrirenden Kavalleriedivisionen die Fühlung mit dem Gegner verloren und möglichst schnell wieder gewinnen sollten. Die 1. Division formirte drei getrennte Kolonnen, eine etwas weiter zurückhaltend, jede Kolonne schob zwei Eskadrons Avantgarde und fünf Offizierpatrouillen vor. Die zeitweilige Division nahm eine Bogade als allgemeine Vorbut, die drei Aufklärungseskadrons vertrieb und den Offizierpatrouillen durch ein Regiment Rückhalt gab. Die drei übrigen Brigaden der Division marschirten in zwei Kolonnen. Der Leitende tadelte, daß beide Divisionen die Vorbewegung angetreten, ehe sie von dem Gegner Nachrichten gehabt hätten, die durch die weite Sicherung hätten beigegen gewesen wären. Im Uebrigen war der Fehler mangelhafter Verbindung zwischen getrennt vorgehenden Kolonnen mehrfach zu erkennen. General Donopy tadelte ferner, daß die Führer der Kavallerie nicht weit genug vorgeritten seien, um selbst zu sehen und das Gesehene sofort zum Handeln zu verwerthen. Wenn Donopy in einer Besprechung hervorhob, daß das Fußgefecht von der Kavallerie weniger der zu erwartenden Wirkung halber verlangt werde, als um den Gegner unaufhörlich zu beunruhigen und geschlossene Verbände zur Entwicklung zu bringen, so entsprach dem das Verfahren beider Kavalleriedivisionen, die am 23. August gegen eine Artillerielinie von 10 Batterieen anritt, nicht. Drei Regimenter führten gegen die Flügel der Artillerie von 1500—700 Meter Entfernung ein Feuergefecht, 5 Brigaden gingen in eben solcher Kolonnen im Galopp bis auf 400 Meter an die Frontberam, einzelne Eskadrons attackirten so zu zahlreichen einzelberigen Eskadronstaffeln und attackirten so die Front, während die drei leichten Regimenter gegen die Flügel anritten. General Donopy bemerkte, daß man vor der Front feuernder Batterieen schon auf 2—3 Kilom. zu einzelberigen Formationen übergehen müsse. Gegen Infanterie wurde in solchen Eskadronstaffeln attackirt. Bei Attacken gegen Kavallerie sah man die verschiedensten Formationen, auch diejenigen mit vorwärts, statt rückwärts gestaffelten Flügeln. Die Grundsätze des Reglements können, nach Donopy, verschiedene Anwendung finden. Gestadet wurde häufiges Halten von geschlossenen Formationen im Artilleriefeuer. Die Maschinengewehre erwiesen sich als hinreichend beweglich, eröffneten aber dem Leitenden meist zu früh das Feuer. Die Kavallerie muß, nach Donopy, noch mehr lernen, sprungweise unter Benutzung aller Bodenbedeckungen, sich dem Gegner zu nähern, sich rasch zu sammeln und in Deckung wieder zu sammeln. Im Uebrigen bezeichnete Donopy die französische Kavallerie als jeder anderen ebenbürtig. Daß ihre Pferde besser in Athem und mehr befähigt sind, lange Strecken in starker Gangart zurückzulegen, als früher, unterliegt keinem Zweifel. („Köln. Ztg.")

Die Albula-Bahn.

Drei Eisenbahnen, die gegenwärtig im schweizerischen Hochgebirge gebaut werden, erregen allgemeines Interesse. Im Westen die Simplon-, im Osten die Albula-, im Kern des Landes die Jungfrau-Bahn. Jedes dieser Unternehmen hat sein besonderes Gepräge. Die Jungfrau-Bahn wird nach dem Tode ihres genialen Begründers A. Guyer-Zeller etwas langsamer, aber doch stetig höher gegen ihr erhabenes Ziel hingeführt, der Simplon-Tunnel, mit dessen Ausführung die besten Namen der schweizerischen Technik, wie Gebrüder Sulzer in Winterthur, verbunden sind, bereitet in neuerer Zeit durch die Wasserstürme, die aus den Felsen brechen, durch die hohen Temperaturen im Innern des Berges einem weiteren Vordringen der Arbeit Schwierigkeiten, die menschliches Können beinahe scheitern lassen und es ins Unsichere stellen, wann das Werk überhaupt vollendet werden wird. Die bei Iselle aus dem Tunnel strömende Wassermenge betrug zeitweilig rund 1200 Liter in der Sekunde, die Gesteinstemperatur am Vorort 53 Gr. C., man erwartet, daß sie bei weiterem Vordringen sogar auf 60 Gr. C. steige, und bereits ist die Konzession für den Tunnel um ein Jahr verlängert worden. Doch sind die betheiligten Kreise mit neuer Hoffnung erfüllt, weil die Fortschritte im Tunnel nie größer als im Juli d. J. waren und der Tunnel auf der einen Seite bereits 7900 Meter, auf der anderen Seite über 5000 Meter in den Berg getrieben ist. 7 Kilom. also noch! Was können sie immerhin für Ueberraschungen bringen? Um so leichter winkt der Albula-Bahn glückliche Vollendung, obwohl sie, wenn man vom Tunnelbau absieht, der Technik höhere Aufgaben bereitete als der Simplon, bei dem die einzige große Frage ist: „Wie kommen wir durch den Monte Leone?"

Die Albula-Bahn, die bei Thusis an das bisherige schweizerische Bahnnetz anknüpft, stellt die Verbindung der unteren Schweiz mit dem Engadin, dem durch die Gebirgswälle doppelt und dreifach verrammelten Hochthal her. Ihre Besonderheit besteht darin, daß sie auf ihrer 60 Kilom. langen Entwicklung nur eine ganz kurze Strecke aufweist, wo der Bau nicht ein wilder Kampf mit der Hochgebirgsnatur gewesen wäre. „Opera brutta", rauhes Land, sagten die italienischen Arbeiter kopfschüttelnd, als sie zum Bahnbau einrückten. In der That geht die Bahn, die Kunstbauten an Kunstbauten reiht, ein fortlaufendes Gemenge von Brücken und Tunnels ist, mehr als die Hälfte ihres Weges an Gebirgshängen dahin, die bis jetzt nur etwa von Gebäuden und Zäunen erfüllter wurden, wo man sich staunend fragt, wie die Ingenieure und Arbeiter wohl den ersten festen Stand gefunden haben. Ist die Bahn einmal dem Betriebe übergeben, so wird der Eindruck natürlich nicht mehr so stark wie jetzt sein, wo der nach dem Engadin ziehende Sommergast selbst noch Zeuge der gefahrvollen Arbeit ist. Was wird dann überhaupt der Eindruck der Bahnfahrt sein. Wer uns in zwei Stunden von Thusis nach St. Moritz versetzt. Nichts als der eines verwirrenden Wechsels von Bildern, von Tunneldunkel und scharfer Sonne am blendenden Schneegebirge, von flugartigem Abkrundüberschweben und Schlebgradenlassen im Berg, von brüllenden Wassern, von starrenden Fels, von Dörfern und grauen Dächern; aber ohne die Landkarte zu beraihen, wird nachher kein Fahrgast mehr sagen können, aus welcher Richtung er kam, wo Norden und Süden liegt, sondern jeder wird sich überzeugen, daß die Wasser aufwärts fließen und die Sonne Mittags im Norden steht. Dafür sorgen schon die anbrechen, an einer Stelle sogar dreifach über einander gelegerten Kehrtunnels.

Die Albula-Bahn wird also eine Ausschtsbahn ersten Ranges. Gegen die jetzige Albula-Straße bleibt sie wohl dann und wann im Nachteil; so geht z. B. für die künftigen Gäste der Bahn das malerischeste Prachtstück des ganzen Wegs, die Strecke am Bweiner Stein, durch die Fahrt in einem Tunnel verloren, häufiger aber übertrifft sie die mit Recht berühmte Alpenstraße an Großartigkeit der Bilder, besonders an zauberischen Tiefblicken.

In schön gestrecktem Bogen liegt die Bahn an der anfehnlich hoch gelegenen Station Thusis und steigt gleich über die 80 Meter lange Eisenbrücke des Vorderrheins, von der aus man einen Augenblick in das Thor der geheimnißvollen Viamala schaut. Die Brücke über den Vorderrhein ist die einzige der neuen Anlage, die aus Eisen gebaut ist, alle anderen sind aus dem trefflichen Stein des Alpenlandes aufgeführt, was wir bedeutend begrüßen, weil sich die steinernen Brücken- und Viaduktbogen viel natürlicher und malerischer in die Landschaft einfügen als das starre Eisen. Mit einem herrlichen Blick auf das Domleschg, das aus Bergen saftig grünem Sommer über 20 Kühne Burgen und Schloßruinen ragen auf die Heimath des Romanzheden „Burg Tenasch", geht die Bahn in die Waldschlucht der Schyn, aus dem die Albula weiß leuchtend hervorbraust. Sanft und gleichmäßig steigt sie, wie viele Hindernisse sich ihr auch entgegenstellen, mit 25 ‰, durchtrieft mit kleineren und größeren Kunstbauten, die Bewerke des Felsgebirges, überschreitet die Steilschlucht und wilden Rüfen mit Bogen bis zu 30 Meter Spannweite, wechselt mit der Straße, die sich bald über sie erhebt, bald unter ihr bleibt, und erreicht hinter den berühmten Galerieen das Paß mal, bei der Station Solis, einer kleinen grünen Oase der Wildnis, eines ihrer großartigsten Kunstwerke, die 40 Meter hoch gespannte Bogenbrücke über die Albula, die 90 Meter tief im Abgrund wie ein eingeklemmtes Wildthier zwischen den Felsen wüthet. Von dieser Brücke an bis Tiefenkastel ist die Linie durch eine Steilschlucht der Albula gezogen, die bisher unzugänglich war. An der gegenüberliegenden Bergseite schimmern weiße Dörfchen von fast himmelhohen Terrassen herab, weiße Bäche flattern von ihnen hinunter in die Schlucht.

12 Kilometer von Thusis liegt Tiefenkastel, wo sich die Engadinbahn vereinigen. Die Bahn läßt den Ort in der Tiefe liegen und geht in weiter Weite so hoch an grüner Bergwand dahin, daß die Schwierigkeiten nicht größer als die einer Linie im Hügellande sind; man genießt die freie Aussicht auf die strahlende Bergwelt, die sich in der Richtung nach Davos thürmt, aber hinter dem Bald Albenen beginnt wieder das Dampf mit den Schluchten. Das Tobel von Schmitten, eine prächtig jähe Fels- und Klippenschlucht, die man sich ganz wohl als Heimath des wilden Jägers denken könnte, überfährt man auf einem 140 Meter langen, 35 Meter hohen Viadukt und gleich nachher das von Davos herströmende Landwasser auf der bedeutendsten Brücke der Bahn. Sie führt einen schön geschwungenen Bogen von 100 Meter Halbmesser, deren sechs Pfeiler 65 Meter emporragen, und zugleich ist sie die schönste Aussichtsstelle der Fahrt. Man blickt von ihr frei auf einen grünleuchtenden Dreistern von Thälern hinab, durch reiche Kulissen in sonnige Hintergründe, geheimnißvoll lyrisch man die Rüche des Landwassers, wo sich Asta mit der Flenengrub, schimmern Gletscher und ewiger Schnee. Ein häßlicher Tunnel, dann folgt Station Filisur, 25 Kilometer von Thusis, auch eine entzückende Aussichtsstinne.

Die Station ist so angelegt, daß die gestante Bahn nach Davos durch Seitenschluchten des Landwassertals und der Züge hier leicht angeknüpft werden kann. Erst bei Filisur beginnt die eigentliche Bergstrecke der Albula-Bahn. Sie erhöht die Steigung auf 35 ‰, sie schraubt sich in Kehrtunnels enger, und Brücke erhält man die Bebauungen gegen Lawinen und Steinschläge. Die 10 Kilom. weite Fahrt von Filisur nach Bergün gilt mit Recht als wunderbarem Blick auf die schweren Firngehänge des Piz Aela in der Höhe der Adlerhorste an senkrechten Felsen dahin. 200 Meter tief liegt das Thal mit dem Dorfe Filisur und den Resten vergangener Bergwerksherrlichkeit in der Vogelschau unter uns. Dann ein Pfiff durch den Tunnel bei Stuls-Tiefencast. Was war, liegt hinter uns, und Schlag auf Schlag sind wir im Felsenkessel von Bergün mitten in einer Gebirgswelt von gesammelter Macht und Pracht und zugleich da, wo nun die Bahn die große Verwirrung stiftet. Rechts und links, vorn und hinten, im Thal und hoch an den Bergen sehen wir Stücke, Gallerien, Brücken von ihr, wo wir sie suchen, finden wir sie nicht, wo wir sie nicht vermuthen, da ist sie. Die Menge der Kehrtunnels schafft das eigenartige Bild, in dem uns ohne den Linienplan die Zusammenhänge fehlen. Die Strecke erinnert an die Führung der Gotthardbahn bei Wassen, ist aber in der Fülle der Motive reicher, ein Gaukelspiel unermarteter Windungen und Wendungen von im Ganzen 12 Kilom. Länge. Dazu gehören einige großartige Brücken, einige über das Thal Tisch, mehrere über die Albula. 416 Meter steigt die Bahn über das freundliche Alvendorf Bergün, schlüpft unversehens aus den Felsen ins Hochthal von Preda und durch den Albula-Tunnel ins Engadin.

Das Dorfchen Preda bestand früher nur aus einigen Viehhütten, jetzt ist es ein Baracken- und Arbeiterdörfchen, nach der Eröffnung der Bahn wird es wohl ein Touristenort werden, denn das Alpenhotel Bellavista liegt sehr hübsch unter den Felsenketten der Plzzi Glumelli, der Zwillinge, und wenn auch das Postglöcklein auf dem Albula verklungen wird, so werden doch von Preda aus sommerfrohe Gäste noch häufig den „weißen Berg" überschreiten. Er bleibt einer der schönsten Alpenübergänge der Schweiz. Die Berge, die in felsenlichen Schweigen stehen, das Teufelsthal, in dem eine granitene Welt unter brennendrothen Alpenrosen erschlagen liegt, prächtige Wasserstürze und kleine in der Einsamkeit träumende Seen geben dem Albula zu viel des echtesten Hochgebirgsreizes, als daß er in Vergessenheit fallen könnte.

Freilich, vom 1. Juni nächsten Jahres an werden die meisten Reisenden, die dem Engadin zustreben, den bequemen Weg durch den Tunnel nehmen. Ein Eingang unter den Plzzi Glumelli liegt 1792 Meter ü. M., 523 Meter tiefer als die Paßhöhe des Albula, aber 1000 Meter noch thürmt sich über ihm das Gebirge. Ich habe den 5,8 Kilom. langen Felsengang während des Baues durchschritten. Von allen Seiten rauschen die Quellen, man geht wie in nächtlichem Regenwetter. Wenn man seinen höchsten Punkt erreicht hat, drängt man voll Lichthunger vorwärts dem weißen Stern entgegen, der in unbestimmter Ferne glänzt. Der Stern wird so groß wie eine Bogenlampe, wie die Sonne, der Ausgang gegen Süden ist erreicht. Die Bahn wird zur Durchfahrt nur etwa sechs Minuten brauchen. Und doch für die Reisenden, die von den stürzenden Wassern nichts spüren,