



Erscheint wöchentlich sechs Mal Abends mit Ausnahme des Montags.
Als Beilage: „Illustrirtes Sonntagsblatt“
Stretzfählicher Abonnements-Preis: Bei Abholung aus der Expedition und den Depots 1,50 Mark. Bei Zusendung frei ins Haus in Thorn, Borst ädte, Moder und Podgorz 2 Mark. Bei sämtlichen Postanstalten des deutschen Reiches (ohne Bestellgeld 1,50 Mark.

Geegründet 1760.

Redaction und Expedition, Bäckerstr. 89.
Fernsprech-Anschluss Nr. 75.

Anzeigen-Preis:
Die 5-spaltete Petit-Zeile oder deren Raum 10 Pfennig.
Annahme bei der Expedition bis 2 Uhr und Walter Lambeck Buchhandlung, Breitestraße 6, bis 1 Uhr Mittags
Auwärts bei allen Annoncen-Verwaltern.

Nr. 113

Dienstag, den 16. Mai

1899

Der Rhein-Elbe-Kanal und die Landesverteidigung.

Die ministerielle „Berl. Corr.“ bringt folgende höchstbedeutsame Auslassungen:
Wenn die Heeresverwaltung die Herstellung des Rhein-Elbe-Kanals nicht aus eigener Initiative beantragt hat, so darf daraus nicht der irrthümliche Rückschluss gezogen werden, daß sie an der Herstellung dieses neuen Wasserweges kein besonderes Interesse habe; denn die Heeresleitung muß im Kriege auf die Benützung der Wasserstraßen den größten Werth legen.
Daß dies auch in der That geschieht, wurde in der Kanal-Kommissions-Sitzung vom 9. d. Mts. durch den Herrn Kriegsminister v. Soller und den Chef der Eisenbahnverwaltung des großen Generalstabes Herrn Dörfling in eingehenden Ausführungen dargelegt. Aus diesen ergibt sich, daß seit dem Kriege 1870/71 umfassende Vorbereitungen getroffen sind, durch welche die Binnenschifffahrt im Kriege militärisch organisiert und für die Kriegsführung nutzbar gemacht werden soll. Die Pläne hierfür liegen, ebenso bereit, wie die Dispositionen über die militärische Ausnutzung der Eisenbahnen. Gerade die Kriegserfahrungen 1870/71 auf deutscher und französischer Seite haben Anlaß zu solchen Vorbereitungen gegeben. Hätten wir 1870 über eine militärische Organisation der Binnenschifffahrt verfügt und die Schwierigkeiten vorhergesehen, die den Eisenbahnen während des Krieges erwachsen würden, so hätten wir den Rhein, die Mosel sowie den Rhein-Marne-Kanal und andere Wasserwege in Frankreich während des größten Theiles des Krieges in umfangreicher Weise ausnutzen können. Dies wäre namentlich für die Belagerung von Paris von größter Bedeutung gewesen.
Gute Leistungen der Eisenbahnen haben als Vorbedingung einen regelmäßigen Betrieb, bei dem jedem Theile des schwierigen Betriebes sein ordnungsmäßiges Eingreifen durch sorgfältige Vorbereitungen vorgeschrieben ist. Diese Vorbedingung kann im Kriege nur bis zu einem bestimmten Aufmarsch des Heeres erfüllt werden. Nachher aber, während der Zeit der Operationen, stellt der Krieg täglich wechselnde, meist stoßweise auftretende Anforderungen, durch die der Bahnbetrieb in empfindlicher Weise geschwächt und die Leistungsfähigkeit des Bahnnetzes bis tief in das Innere des Landes hinein herabgemindert wird. Oberst Budde bewies dies in durchschlagender Weise mit zahlreichen Beispielen aus dem Bahnbetriebe 1870/71 auf deutscher und französischer Seite.
Deshalb muß die Kriegsführung alle Verkehrswege: die Land- und Wasserstraßen, Eisenbahnen und flüchtigen Feldbahnen gleichzeitig auszunutzen suchen. Jedes dieser Kommunikationsmittel hat seine Stärken und Schwächen, mit denen man rechnen muß. Bezüglich der Eisenbahnen vorübergehend wegen Zerstörungen, Unfälle, Betriebsstörungen, Kohlen-, Personal- oder Materialmangel etc., so muß sich die Heeresleitung auf Land- und Wasserstraßen stützen, die übrigens auch fortlaufend die Eisenbahnen entlasten und ergänzen sollen, soweit ihre Eigenart es zuläßt. Unser Bahnnetz hat sich zwar seit dem Kriege 1870/71 sehr entwickelt, und der Bahnbetrieb hat große Fortschritte gemacht; aber auch die Anforderungen, die in einem künftigen Kriege an das Bahnnetz herantraten werden, sind ins Riesige gestiegen, worüber in der Kanal-Kommission vertrauliche Mittheilungen gemacht wurden. Solche Massenheere mit Millionen von Streitern, wie sie in einem künftigen Kriege sich gegenüberstellen werden, sind

noch nie in kurzer Frist versammelt und mit allem Erforderlichen versorgt worden. Diese Aufgabe zu lösen, bleibt der künftigen Kriegsführung vorbehalten und diejenige Heeresleitung, der die Lösung gelingt, hat einen großen Schritt zum glücklichen Ausgang des ganzen Krieges gethan. Deshalb müssen die rückwärtigen Verbindungen der Heeresmassen gleichzeitig auf alle Verkehrswege gelegt werden. Ein Blick auf die Karte zeigt nun, daß die großen deutschen Flüsse: der Rhein im Westen, die Weichsel mit Frischem Haff, die Warthe mit Nege sowie die Oder im Osten die natürlichen Operationsbasen abgeben, auf die sich die schwierige Versorgung der Massenheere stützen muß.
Wie diese Ausnutzung der Flussläufe mit ihren Verkehrsanlagen im Einzelnen gedacht ist, entzieht sich natürlich der öffentlichen Besprechung. Daß es aber zwischen den erwähnten Operationsbasen an einer Wasser Verbindung fehlt, beweißt für Jedermann die Karte. Wird die Verbindung hergestellt, so ist sie ein leistungsfähiger Zubringer nach Westen wie nach Osten, durch den die Operationsbasen mit allen Heeresbedarfsmitteln versorgt werden kann, während die Eisenbahnen die Mobilmachung und den Aufmarsch der Armee vermitteln und für den Gütermaschinenverkehr gespart sind. Verpflegung, Munition, Artillerie- und Ingenieurmateriale, Bekleidung, Bagagebedürfnisse können in langsame Wasserfahrt der Operationsbasen während der Aufmarschbewegung zufließen, um von dort — nach Sichtung und Ordnung in den großen Sammelmagazinen — nach Bedarf täglich der Armee zugeführt zu werden. Auf solche Weise werden wir die 1870/71 eingetretene Ueberlastung der Eisenbahnen vermeiden. Die Wasserstraße mit ihren Verkehrsanlagen und Schiffgefäßen kann als Magazin dienen; die Eisenbahn dagegen erfordert flotten Wagenumschlag, der beim Maschinentransport im Kriege oft nicht gewährleistet ist. Bis zur Operationsbasis ist der Wassertransport nicht zu langsam. Wird hiernach der Rhein-Elbe-Kanal als Zufluß in die Operationsbasen bei einem Kriege an der West- und Ostgrenze von größtem Nutzen sein, so soll er ferner auch zum Abfluß dienen von Allem, was die Armee ausschleibt: Kranke, Verwundete, Gefangene, Deutematerial etc. werden auf dem Wasserwege mit Nutzen befördert.
Dadurch werden die Eisenbahnen auch entlastet und stehen in größerem Umfange dem Privatverkehr zur Verfügung, der erfahrungsmäßig während des Krieges durch Verschiebung aller wirtschaftlichen Verhältnisse eine lebhafteste Steigerung und vielfache Reibungen erfährt. Auch werden viele Werke der Industrie und Landwirthschaft durch den Kanolverkehr vor dem Stillstand bewahrt werden, während die Eisenbahnen durch den Kriegsverkehr voll oder größtentheils in Anspruch genommen sind. Der Kanal hat also namentlich auch während des Krieges eine große volkswirtschaftliche Bedeutung.
Der damalige Chef des Generalstabes der Armee, Feldmarschall Graf v. Moltke, wurde im Jahre 1883 zu einem Gutachten über den Dortmund-Ems-Kanal und den Rhein-Elbe-Kanal aufgefordert und sprach wörtlich aus: „Im Interesse der Landesverteidigung ist es wünschenswert, daß beide Projekte sich verwirklichen.“ Er erklärte aber den jetzt zur Beratung stehenden Kanal für erheblich wichtiger, als den bereits ausgeführten Dortmund-Ems-Kanal.

Deutsches Reich.

Berlin, 15. Mai.

Der Kaiser hat Sonnabend Vormittag mit der Kaiserin die Reichslande wieder verlassen. Bei der Abreise von Urville wurden den Majestäten lebhafteste Kundgebungen bereitet. Nachmittags traf das Kaiserpaar in Wiesbaden ein und Abends wohnte es im Hoftheater der Generalprobe zum „Eisenzahn“ bei.
Sonntag Morgen 8 1/2 Uhr begaben sich der Kaiser und die Kaiserin zu Fuß zum Militär-Gottesdienst nach der Hauptkirche. Später unternahmen beide Majestäten Ausfahrten. Mittags trafen Prinz und Prinzessin Adolf von Lippe-Schaumburg in Wiesbaden ein.
Auf der Fahrt nach Wiesbaden hatte sich, wie aus Kreuznach gemeldet wird, der kaiserliche Sonderzug eine Viertelstunde in Münster am Stein aufgehalten, wo die Söhne des Prinzen Heinrich, die Prinzen Waldemar und Sigismund, das Kaiserpaar begrüßten.
Die „Nordd. Allg. Ztg.“ schreibt an der Spitze des Blattes eine aus der englischen Presse in deutsche Blätter übergegangene Nachricht, der Kaiser habe in New York einen Berichterstatter der „New-Yorker Zeitung“ empfangen und demselben eine an das amerikanische Volk gerichtete Botschaft übergeben, die eine gelungene Erfindung ist. Der Kaiser hat überhaupt mit keinem Korrespondenten gesprochen.
Dem Staatssekretär des Aeußeren v. Bülow ist vom König von Württemberg das Großkreuz des Friedrichordens mit der Krone verliehen worden.
Die erste Sitzung der Friedenskonferenz im Haag findet am 18. Mai statt; in ihr wird der niederländische Minister des Aeußeren, Herr Deaufort, die Konferenzmitglieder im Namen der Königin feierlich begrüßen. In derselben Sitzung soll auch die Wahl des Präsidenten und am nächsten Tage diejenige der Sektionen erfolgen.
Zur Reichstagssession wird der „Post“ von maßgebender Seite bestätigt, daß die Idee der Vertagung des Reichstages ernstlich in den Vordergrund getreten sei. Die Verb. Regierungen wünschen diese Vertagung Mitte Juni eintreten zu lassen. In diesem Sinne hat sich der Reichskanzler Fürst zu Hohenlohe in einer Unterredung mit dem Präsidenten des Reichstages, Grafen Ballestrem, ausgesprochen. — Die Meldung des „D. Z.“ daß die kaiserliche Ordre zur Vertagung des Reichstages vom 15. Juni bis 10. November bereits vollzogen sei, ist jedoch als verfrüht anzusehen.
Der dem Reichstag am vergangenen Sonnabend zugegangene Nachtragsetat für 1899 enthält u. A. auch 1 355 550 Mark zu Theuerungszulagen für Unterbeamte der Reichspost- und Telegraphen-Verwaltung.
An Stelle des verstorbenen nationalliberalen Reichstagsabgeordneten Franziskus findet in Hannover 1 (Enden-Norden) demnächst eine Ersatzwahl statt. Als konservativer Kandidat ist bereits Graf v. Kämpfhausen aufgestellt worden.
Die Postkommission des Reichstages hat die Fernsprechtsgebührenordnung nunmehr in erster Lesung erledigt. Eine Debatte entstand hauptsächlich bei § 5 der Vorlage, wonach an Stelle der Hausgebühr eine Grundgebühr und eine Einzelgesprächsgebühr für jede hergestellte Verbindung, mindestens jedoch für 400 Gespräche jährlich zu zahlen sind. Die Grundgebühr soll je nach der Größe des Anschlusses 60—100 Mark betragen, die Einzelgesprächsgebühr 5 Pfennige. Wird die

Der Sohn der Fremden.

Roman in drei Theilen von D. Elfer.

(Nachdruck verboten.)

48. Fortsetzung.

„Nein, ich war nicht zugegen. Der Sohn der Gräfin hatte mich nach dem Tode seiner Mutter heimlich verlassen... er war stets ein Launegicht. Ich forschte nach, wo er geblieben sei, und erfuhr, daß er mit einer englischen Auswandererfamilie Wilson nach dem Westen gegangen war. Lange Zeit gelang es mir nicht, eine Spur dieser Familie zu entdecken. Geschäftliche Unternehmungen führten mich nach Silverton in Colorado. Durch Zufall erfuhr ich, daß vor einiger Zeit eine im Bezirk von Silverton liegende Farm eines gewissen Wilson von Indianern überfallen worden sei. Sämtliche Bewohner der Farm seien erschlagen worden. Ich forschte weiter nach und fand, daß dieser Wilson derselbe war, dem sich mein Stiefsohn angeschlossen hatte. Auch er war von den Indianern erschlagen worden, und der Friedensrichter von Silverton stellte mir gern die Bescheinigung über den Tod des Knaben aus, nachdem ich mich als dessen Stiefvater legitimirt hatte.“
„Der Herr Friedensrichter hat sehr leichtsinnig gehandelt,“ entgegnete ruhig der Justizrath, „denn er hat den Beinamen des Knaben Richard Wilson nicht gesehen.“
„Ja“, rief Capitän Harrison abgeraucht aus, „der Knabe hieß Richard. Die Mutter hatte ihn so fast Ruthart genannt, um vor Entdeckung sicher zu sein.“
„Wir wissen das Alles, lieber Herr“, fuhr der Justizrath fort, seine freundliche Uebersetzung unter dem trockenen, ruhigen, geschäftsmäßigen Tone verbergend. Jetzt hatte er sein Spiel gewonnen. Denn hier in der Person des Capitans Harrison besaß er den wichtigsten Zeugen für die Wahrheit der Erzählung seines

Schütlings. Die Rote war geschlossen. Jedes Gericht der Welt würde auf Grund dieser Zeugnisse die Rechte Richard Wilson's anerkennen.
„Woher wollen Sie alles Das wissen, my dear sir?“ fragte der Capitän spöttisch.
„Von Richard Wilson selbst,“ erwiderte der Anwalt in bestimmtem Tone, indem er dem unsicher werdenden Amerikaner fest in das Auge sah. „Von Richard Wilson selbst, der jenen Ueberfall der Indianer überlebte, der sich auf einem Pony in die Prairie rettete, dort von einer deutschen Auswandererfamilie aufgenommen und mit nach Texas geführt wurde, wo er erzogen ward.“
„Die Geschichte eines Abenteurers...“
„Nein, Capitän Conway Harrison, nicht die Geschichte eines Abenteurers. Hier sind die Beweise...“
Ein Aufschrei des Grafen Hasso unterbrach die Unterredung. Der Graf warf die Arme in die Luft, als habe ihn ein tödlicher Streich getroffen, und ehe der Justizrath oder der Capitän zur springen konnte, stürzte er rücklings zu Boden, bestännungslos liegen bleibend.
7. Kapitel.
In dem düstern Wohnzimmer der Gräfin-Witwe herrschte tiefe Stille, die alte Dame sah zusammengesunken in ihrem Sessel und hatte die blassen, gelben Hände auf den blonden Scheitel eines jungen Weibes gelegt, welches vor ihr knieend das Antlitz in den Schooß der Gräfin verborgen hatte. Die Augen der Gräfin-Witwe blickten traurig auf das junge Weib nieder, dessen Körper zuweilen unter leisem Schluchzen erbebt und erschauerte.
Nach einer Weile sprach die Gräfin: „Und nun meine nicht mehr Leonore. Du hast dieses Dein Vaterhaus im Jörn verlassen und wir haben Dich im Jörn scheiden lassen, jetzt bist Du zurückgekehrt zur einer traurigen Stunde — konnte das anders

sein? Der Fluch der Eltern reißt der Kinder Häuser nieder. Wir haben Dir geflücht, gebe der Himmel, daß er unser Fluchen erhört und den Fluch nicht weiter wirken läßt.“
„O Großmutter,“ schluchzte Leonore, „kannst Du uns glauben, daß unser Herz nicht von Jörn gegen Euch erfüllt ist!“
„Ich glaube es Dir, mein Kind,“ entgegnete die alte Frau, „ob aber Deines Vaters Herz vollkommen verziehen hat, wer vermöchte das zu sagen! Deshalb ist er nicht mit Dir hierher gekommen, als der Geheimrath Eichhorn Euch schrieb, Dein Vater sei durch die Nachricht so erschüttert worden, daß er in schwere Krankheit verfallen sei?“
„Ich sagte Dir schon, Großmutter, daß er selbst noch an den Folgen eines Sturzes mit dem Pferde leidet und sich noch schonen muß. Außerdem konnten wir unsern Sohn doch nicht allein lassen.“
„Du hättest Deinen Sohn mitbringen sollen, Leonore, er kam ja in seines Vaters Haus.“
„Ich glaubte noch immer zu träumen, Großmutter...“
„Das Leben des Menschen ist nur ein Traum,“ fuhr die Gräfin mit einer Stimme einer Prophetin fort, „es flieht dahin wie der Schatten einer Wolke, der über die sonnenbeschienene sommerliche Halde huscht. Auf achtzig Jahre sehe ich zurück, und welche Veränderungen hat mein Auge erblickt. Achtzig Jahre meinen Stolz in die Ehre meines und meiner Kinder Namen gelegt, achtzig Jahre geforgt und mich bemüht, die Ehre unseres Namens aufrecht, den Glanz unseres Schildes hell und rein zu erhalten — achtzig Jahre habe ich mich nicht gebeugt vor der Zeit und deren wechselnder Anschauung — meinen eigenen Sohn zum Opfer gebracht — mein eigenes Herz zum Schweigen gezwungen, wenn seine Liebe sich aufbäumen wollte gegen die Stimme des Stolzes und der Ehre — achtzig Jahre gekämpft und geklitten — achtzig Jahre, um jetzt, am Rande des Grabes,

