

Erweiterungen.

Belletristisches Beiblatt zur Aichaffenburger Zeitung.

Nr 123

Montag, 3. Juni

1872.

Der Kampf um eine Million.

(Roman von Oswald August Röntg.)

(Fortsetzung.)

25. Kapitel.

Eine Mutter findet ihr Kind wieder

Vor seiner Braut hatte Gerhard keine Geheimnisse, er wußte, daß sie schweigen, und er in allen Fällen einen guten Rath von ihr erwarten konnte.

Und ein guter Rath war gerade jetzt ihm von hohem Werthe, ein Wort, ein Blick konnte dem scharf beobachtenden Baronet warnen, ihm die Wolken zeigen, die über seinem Haupte finster drohend sich zusammenzogen.

Mit seinem Vater durfte er nicht darüber reden, der alte Herr würde über diese kühnen Vermuthungen gespottet haben, und welche Vermuthungen konnte er überhaupt aussprechen, so lange es ihm nicht gelang, einen hellen Blick in das Dunkel zu werfen?

Seine Mutter und Max würden freilich auf seine Ideen eingegangen sein, aber ihre eigene Abneigung gegen den Baronet mußte ja auf ihr Urtheil einen Druck üben und welche Vermuthungen noch mehr gegen ihren Verlobten aufheben.

Sie Alle würden nicht die Klugheit und Geistesgegenwart besessen haben, dem Baronet so ruhig und gleichmüthig wie zuvor entgegenzutreten. Sir Arthur mußte Verdacht schöpfen, und dann war jede Mühe, in seine Geheimnisse einzubringen, nutzlos.

Nur Anna besaß in dieser Hinsicht das volle Vertrauen des jungen Mannes und Gerhard ergriff die erste günstige Gelegenheit, ihr die nöthigen Mittheilungen zu machen.

Anna schüttelte das Köpfchen, sie hielt große Stücke auf den Baronet, der sich damals so freundlich ihrer angenommen hatte.

Was auch Gerhard zur Begründung seiner Vermuthungen vorbringen mochte, Anna konnte nicht glauben, daß sie sich auf Wahrheit stützen sollten.

Nur Eins gab sie zu, die Möglichkeit, daß Sir

Delavalle nicht den geraden Weg gewählt habe, die reiche Braut zu gewinnen, und im weiteren Verlaufe seiner Unternehmung gab sie auch ihrem Verlobten Recht, als er äußerte, daß die Verbindung mit dem Baronet das Glück seiner Schwester nicht begründen werde.

Sie kannte die geheimsten Gebanden Abele's, sie wußte, wie tief die Abneigung war, welche ihre Freundin gegen Sir Arthur hegte, wenngleich sie auch sich bemühte, sie zu verbergen, sie mußte ferner, daß Abele mehr an Max, als an ihren Verlobten dachte und sie bedauerte tief, daß Max nicht den Muth gehabt hatte, um Herz und Hand dieses Mädchens zu werben. Das war nun zu spät, die Bedenken und die Muthlosigkeit Neumann's hatten die beiden Herzen getrennt, sie mußten nun ein jedes den eigenen, selbstgewählten Weg wandern.

So dachte Anna, nicht aber Gerhard. Er hoffte, wenn er dem Baronet beweisen könnte, daß er sich unehrenhafter Mittel bedient habe, so werde die Mutter im Verein mit Abele Partei gegen ihn nehmen und der Vater sich genöthigt sehen, die Verlobung aufzuheben.

Anna versprach ihm ihren Beistand, wenn sie auch keinen besonderen Erfolg sich versprach, die Vermuthungen der Älteren wies sie von vornherein zurück.

Auch Gerhard baute auf die Begegnung der Miß Ballasini mit dem Baronet keine besonderen Hoffnungen, aber die Sache war einmal eingeleitet, sie mußte nun auch durchgeführt werden.

Das Alles hatte Gerhard am Vormittag mit seiner Braut besprochen.

Am Nachmittag kam Sir Arthur, der heute wieder seine Gemohnheit sehr einsilbig und verstimmt war.

Er hatte kaum eine Unterhaltung mit den Damen angeknüpft, als ein Diener dem Steuermann meldete, daß eine Dame mit ihm zu reden wünsche.

Gerhard erhob sich.

„Die Stillerin“, sagte er mit erzwungener Ruhe, sie wird Dir ihre Muster zur Auswahl vorlegen, Anna.“

„Nun, da möchte ich Sie bitten, mir mit Ihrem so oft bewährten vortrefflichen Geschmac zur Seite

zu stehen", wandte Anna sich zu dem Baronet, "Gerhard kann besser die Güte eines Schiffbauers, als die Zusammenstellung der Farben beurtheilen."

Der Baronet verneigte sich.

Mit schalkhaftem Lächeln reichte Anna ihrem Verlobten die Hand, als ob sie ihn um Entschuldigung bitten wolle.

"Gerhard ist in der That ein sehr aufmerksamer Bräutigam", sagte Sir Arthur, "ich hoffe, er wird mir erlauben, bei dieser Gelegenheit auch für meine Braut eine Auswahl unter den Mustern zu treffen."

Die Thür war geöffnet worden, auf der Schwelle des Gemachs stand Miß Ballavini.

Der Blick Gerhards ruhte unverwandt auf dem Gesicht des Baronets, er glaubte einen Zug des Staunens und der Bestürzung darüber hinweggleiten zu sehen.

Aber das war nur ein kurzer Moment gewesen, im nächsten Augenblicke zeigte dieses Antlitz wieder den Ausdruck der Kälte und des Gleichmuths.

Und doch streifte ein lauernder, stechender Blick Sir Arthurs verstohlen den Steuermann, ohne daß dieser es bemerkte.

"Miß Ballavini!" stellte Gerhard die Tänzerin den Anwesenden vor.

"Ah, die Seiltänzerin!" warf Sir Delavalle geringschätzend hin, und ein Schatten des Unmuths glitt bei diesen Worten über die Stirn der Madame Schindler.

Jenny blickte ihn scharf an, dann senkte sie verwirrt die Wimpern.

"Ich beschäftige mich in meinen freien Stunden mit Handarbeiten", sagte sie leise, "und dieser junge Herr war so gütig, mich um die Muster meiner Stickerelen zu ersuchen."

"Bitte, wollen Sie nicht die Güte haben, sie uns zu zeigen?" entgegnete Anna.

Miß Ballavini zuckte zusammen, mit ihren großen, schönen Augen blickte sie das Mädchen an, als ob sie darüber nachdenke, wann und wo sie ihr früher schon begegnet sei.

"Gewiß, gewiß", sagte sie mit wachsender Verwirrung, während sie das kleine Packetchen öffnete, welches sie in den zitternden Händen hielt, "ich fürchte nur, die Auswahl ist nicht groß genug."

"Wäre es nicht besser, wenn Sie die Muster hier ließen, damit wir mit Muße die Wahl treffen könnten?" fragte Sir Delavalle kühl. "Wir würden sie Ihnen morgen zurückschicken."

"Wozu das?" entgegnete Anna lächelnd. "Wir haben ja Zeit, und so schwer wird uns die Wahl wohl nicht fallen."

"Ganz, wie Sie es wünschen, mein Fräulein," sagte der Baronet sich verbeugend.

"Ich werde Dir helfen," nahm Abele das

Wort, "wir wollen Miß Ballavini nicht unnothig aufhalten."

Der Blick Jennys ruhte noch immer gedankenschwer auf der Verlobten Gerhards.

"Sie haben zu befehlen, meine Damen," sagte sie, "und ich werde mich nach Ihren Wünschen richten."

Sir Delavalle legte leicht seine Hand auf den Arm Gerhards und trat mit ihm an das Fenster.

"Ein hübsches Weib — wie?" fragte er, bedeutungsvoll lächelnd. "Sie hätten das nicht thun sollen, Gerhard, eine Seiltänzerin paßt in dieses Haus nicht. Ah — da kommt Ihr Vater, es ist gut, daß der alte Herr die Dame nicht kennt."

"Glauben Sie, er würde ihr die Thür zeigen?" fragte Gerhard, den diese Worte, weßhalb wußte er selbst nicht, erbitterten.

"O nein", erwiderte der Baronet, leicht das Haupt wiegend. "Herr Schindler besitzt zu viel Lebensart, als daß er sich einer solchen Unhöflichkeit schuldig machen könnte. Aber er würde Ihnen zürnen, daß Sie die zweibeutige Person eingeladen haben, hierher zu kommen."

Dem Steuermann schloß das Blut in die Wangen, seine blinkenden Augen schienen den Baronet durchbohren zu wollen.

"Weßhalb nennen Sie diese Dame eine zweibeutige Person, Sir?" fragte er.

"Na, ich habe Ihnen ja früher einmal gesagt, daß eine Tänzerin mich unter lächerlichem Vorwande im "Europäischen Hofe" besucht habe. Miß Ballavini war diese Tänzerin, ich denke, das muß Ihnen genügen, sich über ihren Charakter und Lebenswandel ein Urtheil zu bilden."

"Ah — das wußte ich nicht!"

"Sie wußten es nicht? Ich nannte Ihnen doch damals den Namen?"

"Mag sein, dann war er meinem Gedächtniß entschwunden. Uebrigens finde ich darin keinen Beweis für Ihre Behauptung, Sir, ich glaube mich zu erinnern, daß —"

Ein lauter Schrei bewog ihn abzubrechen, überrascht wandte er sich um, die Gruppe, auf welcher sein Blick fiel, mußte seine Ueberraschung steigern.

Die glühenden Augen Miß Ballavini's waren mit dem Ausdruck fieberhafter Erwartung auf das erblickende Gesicht Anna's gerichtet, ihre Hände hielten das kleine Kreuz umschlungen, welches Anna an goldener Kette auf dem Busen trug.

"Im Namen Gottes beschwöre ich Sie, mein Fräulein, mir zu sagen, von wem Sie dieses Kreuz erhalten haben!" sagte sie mit zitternder Stimme.

Der Bankier und seine Gattin traten hinzu, das Mädchen zu beschützen, auch in der Seele Ger-

hard's regte sich die Besorgniß, daß die Tänzerin plötzlich wahnsinnig geworden sein könne.

Niemand beachtete den Baronet, der die Lippen fest aufeinander gepreßt und die Brauen finster zusammengezogen, die Tänzerin mit dem verzehrenden Feuer seines flammenden Blicks zu vernichten drohte.

(Fortsetzung folgt.)

Die Kettenschiffahrt.

(Nach einem von Dr. Kentsch aus Dresden im Zentralverein zur Hebung der Fluß- und Kanalschiffahrt zu Berlin gehaltenen Vortrage.)

Bei dem Interesse, das die Kettenschiffahrt in Rücksicht auf die bevorstehende Einführung einer solchen auf dem Main für Würzburg und Unterfranken hat, theilen wir folgende Abhandlung aus dem Berliner Handelsblatt mit.

Seit der Einführung der Kettenschiffahrt sind erst wenige Jahre vergangen und doch hat die neue Einrichtung so rasch Anhänger gewonnen, daß in wenigen Jahren sämmtliche deutsche Ströme mit der Kette, beziehentlich mit dem Seil belegt sein werden. Die ersten Versuche lassen sich auf das Jahr 1732 zurückführen, in welchem Jahre der Marschall von Sachsen in Frankreich Versuche anstellen ließ, die indessen als wenig Erfolg versprechend wieder aufgegeben wurden. 1820 stellten Courtaud und Tourasse in Lyon anderweite Experimente an, sie benutzten aber nur eine Kette von gewisser Länge, bis bald darauf de Rigny in Rouen auf einer längeren Strecke der Seine die Möglichkeit der Kettenschiffahrt praktisch nachwies. Trotzdem dauerte es mehr als 30 Jahre, ehe man an eine dauernde Einführung herantrat, da die Einrichtung der Kettenschiffahrt in und bei Paris erst seit 1856, im übrigen Frankreich erst seit 1860, in England und Belgien (im letzteren Lande vorzugsweise Seilschiffahrt) noch später datirt. In Deutschland wurde zuerst die Elbe bei Magdeburg durch Direktor Graff 1868 mit der Kette belegt.

Technisch erweisen sich die Vortheile der Kettenschiffahrt dadurch, daß, während das Wasser den Schaufeln des Remorqueurs leicht ausweicht, durch die Kette für die Dampfkraft ein weit sicherer und fester Stütz- und Angriffspunkt gegeben wird. Das Räderdampfschiff ist bei wettem nicht so in der Lage, die Dampfkraft auszunutzen, wie das Kettenschiff, da beispielsweise eine Umdrehung der Schaufelräder, welche das Schiff nur 20 Meter nach vorwärts bringen sollte, nur eine Bewegung von 8, 10, selten 12 Meter als Wirkung aufzuweisen hat. Berechnet man im Durchschnitt für

Räderschiffe — bei dem geringen Fahrwasser der deutschen Ströme läßt sich bekanntlich die Schraube nur selten anwenden — den Nutzeffekt zu 30 pCt., so soll sich derselbe bei der Kettenschiffahrt bis auf 80 und 90 pCt. steigern. Besonders überlegen ist das Kettenschiff bei lebhaft strömendem Wasser, bei dem der Remorqueur nicht selten Mühe hat, seine eigene Last, viel mehr also etwa noch angehängte Schiffe stromaufwärts zu bringen. Ist genug kann man bei Brückenburdfahrten beobachten, daß der Remorqueur mit 1—2 Schiffen die Passage mühsam bezwingt, während das Kettenschiff trotz angehängter 10—12 Schiffe denselben Weg anscheinend mit Leichtigkeit zurücklegt. In Seen und Kanälen ist, weil der Widerstand des strömenden Wassers wegfällt, das Kettenschiff dem Remorqueur zwar weniger überlegen, dafür tritt aber zumal für Kanäle der bedeutsame Vortheil ein, daß das Kettenschiff, weil keine Schaufelräder vorhanden sind, die Uferländer weit weniger durch Abspülung beschädigt.

Die stärkere Ausnützung der Dampfkraft gestattet bei dem Kettenschiff weniger starke Maschinen anzuwenden, und es stellt sich auf der Elbe das Verhältnis durchschnittlich so heraus, daß ein Kettenschiff mit einer Maschine von (nominell) 60 Pferdekraft in seiner Leistungsfähigkeit einem Remorqueur von 150 Pferden noch weit überlegen ist. In Folge dessen ist die Kohlenersparniß (etwa 50 pCt. bei außerdem 2—3fachem Nutzeffekt) eine bedeutende, und liegt auch die Füglichkeit vor, das Schiff etwas leichter zu bauen und für einen geringeren Tiefgang einzurichten, obgleich die Belastung mit dem Aufwindeapparat der Kette diesen einen Vortheil wiederum schmälert.

Da das Kettenschiff von der im Grunde des Fahrwassers liegenden Kette gehalten wird, so bietet die Möglichkeit, sofort ohne Anker zu werfen oder an das Land zu fahren, still liegen zu können, eine hervorragende Sicherheit, die bei den nicht selten ganz unerwartet eintretenden Fährlichkeiten der Schiffahrt durchaus nicht bedeutungslos ist. Diese Sicherheit wird allerdings durch das Reißen der Kette, das doch öfter eintritt, als man zuvor annahm, beeinträchtigt. In der Regel verläuft aber ein derartiger Unfall in der Weise, daß, weil die Kette fast ausnahmslos in dem gerade auf dem Schiff befindlichen Stück reißt, die Endglieder bei einiger Aufmerksamkeit der Mannschaft sofort ersast werden können, worauf nach etwa 10 Minuten durch Einsetzen eines neuen Gliedes der Schaden wieder geheilt ist.

Als wirtschaftliche Vortheile der Kettenschiffahrt sind in erster Linie die rasche Beförderung und der regelmäßige Dienst anzuführen, worin die Schiffahrt selbst bei Anwendung der Dampfkraft

bisher hinter dem Eisenbahnverkehr zurückgeblieben ist. Auf der Elbe legt ein Kettenschiff mit einer Last von 15—20,000 Zentner in der Bergfahrt die Meile in $\frac{1}{2}$ — $\frac{2}{3}$ Stunden zurück, so daß für die Strecke Hamburg-Dresden, sobald die Elbe vollständig mit der Kette belegt sein wird, eine feste Lieferzeit von etwa 8 Tagen zugesichert werden kann. Für den Schiffer ergeben sich dann, abgesehen von der Steigerung des Wasserverkehrs, die weiteren Vorteile, daß die Bedienung eines Fahrzeuges nur noch 2—3 Mann erfordert, daß Masten und Takelage, die für einen mittelgroßen Kahn jährlich allein bis 100 Thaler Unterhaltungskosten erfordern, wegfallen, und daß um deren Gewicht die Bahne Kräfte belastet werden können.

(Schluß folgt.)

Kunst und Literatur.

Die Gartenlaube.

Nr. 21.

Inhalt: Die Diamanten der Großmutter. Erzählung von Levin Schücking. — Ein Roccocomaler der Gegenwart. Von Müller von Königswinter. Mit Abbildung: Die Helmkehr. Nach seinem Delgemälde auf Holz gezeichnet von Karl Hoff. — Ueber den Kreislauf des Stoffes durch die drei Reiche der Natur. Vortrag, gehalten den 19. März l. J. im Amphitheater seines physiologischen Privatlaboratoriums zu Leipzig von Prof. Joh. N. Czermak. — Beim Alten am Sulzberg. Erzählung von Th. Messerer. (Schluß). — Sklavensfang in Afrika. Von R. Hartmann. Mit Abbildung: Ueberfall eines Negerdorfs durch Beduinen. Nach einer Originalskizze R. Hartmann's auf Holz übertragen von H. Leutemann. — Pariser Bilder und Geschichten. Die kleinen Rentiers. Von Ludwig Kalisch. — Blätter und Blüthen: Unsere Landsleute in Frankreich. — Die Mutter Gottes unter dem Hammer. — Noch einmal der Ordensschwindel. — Thumann's Luthertrauung. — Kleiner Briefkasten.

Mannigfaltigkeiten.

Die „Oberfr. Ztg.“ schreibt: Es ist nicht uninteressant, wenn man die Reihen der an der Auf- führung der neunten Symphonie in Bayreuth theilhaftig gewesenen Tonkünstler und Musiker näher betrachtet. Man findet dabei, daß die Mehrzahl

derselben Hof- und Kammermusiker ersten Ranges waren. Ferner begegnet uns eine große Anzahl von Musikdirektoren, Konzertmeistern und Professoren aus den musikalischen Konservatorien. Der beste Beweis, wie exquisit die Orchesterbesetzung von den ersten Stimmen bis zu den letzten war, ist, daß die große Trommel mit einem ersten Kapellmeister aus Pesth, die Becken mit einem Professor der Pesther Musikschule und der Triangel mit einem Musikdirektor besetzt war.

Rom, 29. Mai. In den letzten Tagen kam vor dem hiesigen Ziviltribunal eine originelle Klage zur Verhandlung. Der Exkriegsminister Sr. Heiligkeit Monsignor Merode verklagte den Kronprinzen Humbert in dessen Eigenschaft als Kommandant des ersten seiner Zeit in Rom eingezogenen Armeekorps wegen Verletzung seines Privateigentums. Im vergangenen Jahr hatte sich nämlich ohne Erlaubniß des Besitzers eine italienische Batterie in dem Hofe des dem Exkriegsminister gehörigen Palastes Raccas einquartiert.

In den Vereinigten Staaten scheint die Weibereizipation gewaltige Fortschritte zu machen. Der oberste Gerichtshof des Distrikts Columbia hat — dem New York Sun zufolge — das Wort „männlich“ aus der Qualifikation zur Rechtspraxis gestrichen, und Miss Charlotte Ray, „eine dunkle Mulattin mit einem ganz intelligenten Gesichtsausdruck“, hat sich kraft ihres Diplomes von der Howard-Universität als Advokat in Washington niedergelassen. Hier enden die Erfolge aber noch keineswegs, und es ist gar nicht unmöglich, daß der Welt demnächst Gelegenheit wird, einen Miliz-Obersten in Unterröcken zu bewundern. Lennie Clavin nämlich, Theilhaberin der berühmten weiblichen Firma Woodhall und Clavin, einer Genossenschaft, die erst kürzlich wegen Nichtzahlung der Hausmiete an die Luft gesetzt worden war, bewirbt sich um den Posten eines Obersten beim 9. National-Milizregiment, welcher durch die Ermordung des ebenfalls berühmten James Fisk junior erlebigt wurde. Die Verteidigerin des freiesten Lebens stützt ihre Ansprüche auf den Präcedenzfall der Jungfrau von Orleans.

Geschichtskalender.

3. Juni.

1425. Friedrich der Siegreiche, der böse Fritz genannt, wird Churfürst v. d. Pfalz.

4. Juni.

1859. Schlacht bei Magenta. Sieg der Italiener und Franzosen über Oesterreich.

Verantwortlicher Redakteur: Franz Jäger. Druck und Verlag von A. Wolland.

Erweiterungen.

Bellevue'sches Beiblatt zur Aachenburger Zeitung.

Nr 124

Dienstag, 4. Juni

1872.

Der Kampf um eine Million.

(Roman von Ewald August König.)

(Fortsetzung.)

„Mit, welches Recht haben Sie, diese Frage an meine Freundin zu richten?“ nahm Adele für das bestürzte Mädchen das Wort.

„Ich beschwöre Sie, antworten Sie mir!“ rief Jenny in leidenschaftlicher Aufwallung.

„Es ist ein Andenken an meine Mutter,“ erwiderte Anna.

„Verzeihen Sie, Ihr Name?“

„Anna Blant!“

„Mein Kind, mein Kind!“ schrie die Tänzerin, das Mädchen stürmisch umschlingend. „Gott im Himmel, ich danke Dir, daß Du diese Gnade mir gewährt hast. O mein Kind, mein süßes Kind, laß mich sterben hier zu Deinen Füßen, lege Deine Hände auf mein müdes Haupt und blicke mich an mit Deinen lieben, frommen Augen, daß ich Dein Bild mit hinübernehme in die Ewigkeit; halt mich umschlungen mein süßes Kind und laß mich sterben an Deinem Herzen, nur verstoße mich nicht, verstoße Deine arme unglückliche Mutter nicht!“

Schweigend, keines Wortes mächtig, umstanden die Anwesenden die Gruppe, der Ausbruch der Leidenschaft war ein zu mächtiger, als daß er eine Unterbrechung zugelassen hätte.

„Meine Mutter,“ sprach in verwundertem Tone Anna, „meine Mutter war in Amerika und ich habe gehört, daß sie tod sei. Doch das Kreuzchen ist von ihr, ich erinnere mich noch, wie ich es von ihr angehängt erhielt und mein Vater sagte mir stets, ich solle es nicht weglassen, es sei ein Andenken an meine Mutter.“

„Ja, ja,“ nickte Jenny gedankenvoll, während das Glück aus ihren Augen sprachte und sein Widerschein ihre Lippen umspielte. „Du konntest ja nicht wissen, daß Dein Vater mich verlassen hatte, daß eine unglückliche, verzweifelte Mutter Tag und Nacht Deiner gedachte. Wo aber blieb Dein Vater?“

„Ich weiß es nicht, er verließ mich bald, um

eine Reise zu machen, von der er nicht zurückkehrte. Er hat vielleicht im Kampfe mit den Wilden oder unter den Grallen eines Raubthieres sein Leben verblutet, er blieb verschollen, ich hörte nie wieder etwas von ihm.“

Gerhard hielt seine Braut umschlungen, er reichte der Tänzerin die Hand.

„Ich heiße die Mutter meiner Anna willkommen in unserem Hause,“ sagte er treuherzig, „ich hoffe, Sie werden die Wahl Ihres Kindes billigen.“

Ein trüber Schatten umwölkte die heitere Stirn der Tänzerin.

„Ich habe sie gefunden und auch wieder verloren,“ erwiderte sie wehmüthig, „ich darf ja an die Braut des reichen Herrn Schindler keinen Anspruch machen, ich, die verachtete Tänzerin —“

„Mutter, Gerhard denkt nicht so,“ fiel Anna ihr ins Wort, „Du darfst seine Hand nehmen, es ist die Hand eines Ehrenmannes.“

„Das Kind einer Seiltänzerin!“ sagte Delavalle leise, indem er sich zu den Eltern seiner Braut wandte. „Wer hätte das gedacht! Ich fürchte, diese Entdeckung wird noch ein Mal den bösen Zungen Stoff zu mancherlei Bemerkungen geben.“

Herr Eduard Schindler nickte gebankt, ihm schien diese Entdeckung ebenfalls sehr unangenehm zu sein.

„Es ist eine merkwürdige Fügung Gottes!“ versetzte Madame Schindler.

„Gewiß,“ fuhr der Baronet fort, „aber die Umstände gebieten Ihnen dringend, hier mit aller Entschiedenheit durchzugreifen. Diese Person muß einsehen, daß Fräulein Anna sie nicht als ihre Mutter anerkennen darf und daß —“

„Sir, das ist eine Ansicht, der ich nicht beipflichten kann,“ fiel Madame ihm ernst ins Wort.

„Dürfen wir das Band zerreißen, welches eine Mutter an ihr Kind fesselt? Es ist leicht zu sagen, Anna müsse ihre Mutter unsererwegen verleugnen, wir haben nicht das Recht, diese Entsagung zu fordern. Hier bleibt nur die eine Wahl, Eduard, entweder müssen wir die Thatsachen anerkennen und uns ihnen fügen, oder zwischen Gerhard und seine Braut treten.“

„Könntest Du das, Vorchon?“ fragte der Bankier.

„Nein.“

„Nun, mir wäre es auch unmöglich, die Welten sind ja so sehr glücklich und Anna ist der Liebe unseres Sohnes würdig. Wir müssen hier in anderer Weise den Leuten den Mund schließen; Vorchon, von Anna möchte ich mich nicht gern wieder trennen, ich habe sie sehr lieb gewonnen.“

Er wandte sich um und schritt auf die Gruppe zu.

Jenny hielt ihre Tochter noch immer umschlungen und plauderte mit ihr und den Geschwistern.

„Madame, vor allen Dingen wünsche ich Ihnen Glück dazu, daß Sie Ihre Tochter wiedergefunden haben“ sagte er, „eine Tochter, auf welche Sie stolz sein dürfen. Aber Sie werden begreifen, daß die Leute — — hm — Sie wissen wohl auch, mit welcher böshafte Freude die müßigen Zungen —“

„Herr Schindler, ich verstehe, was Sie mir sagen wollen“, unterbrach Jenny ihn ruhig, „ich habe es mir bereits gesagt und meinen Entschluß gefaßt. Ich habe wohl nicht nöthig, Ihnen zu sagen, wie unsagbar schmerzlich dieser Entschluß mir ist. Sie, der Sie selbst Kinder besitzen, können den Schmerz mit mir fühlen. Aber eine Mutter muß dem Glück ihres Kindes jedes Opfer bringen können, ich bringe es ohne Murren. Nur um Eins möchte ich bitten, daß es mir erlaubt sei, von Zeit zu Zeit mein liebes Kind zu sehen, in Briefen mit ihm zu plaudern, nur dies Eine wünsche ich, damit will ich gern zufrieden sein.“

„Sie sollen mehr haben“, entgegnete der Bankier bewegt, „wir wollen Sie nicht Ihres Kindes und Anna nicht ihrer Mutter berauben, das sei fern von uns! Vielleicht wären Sie nicht abgeneigt, Ihrer Kunst zu entsagen, wenn in anderer Weise für Ihre Existenz gesorgt wird?“

Jenny blickte fragend den alten Herrn an, in dessen Augen eine warme Theilnahme sich spiegelte.

„Mag denn sein, wie ihm will, und mögen wir auch darüber denken, wie es uns beliebt, es steht fest, daß die öffentliche Meinung kein sehr günstiges Urtheil über uns Alle fällen wird, wenn sie erfährt, was sich eben hier ereignet hat“, fuhr der Bankier nach einer Pause fort, während er die Hände auf den Rücken legte und langsam auf- und niederwanderte. „Und wenn man es eben kann, so muß man vermeiden, der öffentlichen Meinung eine Ohrfeige zu geben, ich denke, darin werden Sie mit mir übereinstimmen!“

„Gewiß, und darauf bezieht sich ja auch —“

„Erlauben Sie, ich bin noch nicht zu Ende. Wenn Sie nun als Miß Ballavini die Stadt verlassen und vielleicht nach einigen Monaten als Madame Blant zurückkehrten, so würde wohl Niemand vermuthen, daß diese Madame Blant die frühere

Längerin sei, und es läge durchaus nichts Auffallendes darin, wenn die Mutter meiner Schwiegertochter ihre Kinder häufig besuchte. Sehen Sie, das wäre nach meinem Dafürhalten der einfachste Weg, unangenehme Gerüchte und böshafte Klatschereien zu vermeiden, es braucht ja auch Niemand zu wissen, daß ich Ihnen eine Jahresrente zahle.“

Anna und Gerhard, Abele und die Mutter reichten dem alten Herrn dankend die Hände, sie hätten nicht erwartet, daß er diesen Ausweg vorschlagen würde, der seinem edlen Herzen Ehre machte und zugleich bewies, wie hoch er die Braut seines Sohnes schätzte.

Der Baronet hingegen zuckte geringschätzend die Achseln und trat ans Fenster zurück, als ob er dadurch andeuten wolle, daß er nach diesen Worten an den Verhandlungen nicht mehr Theil nehmen könne.

(Fortsetzung folgt.)

Die Rettenschiffahrt.

(Schluß.)

Was aber ungleich wichtiger ist, der Schiffer wird in Zukunft ganz unabhängig von der Witterung und wird auch durch ein mäßiges Hochwasser nicht so oft zum Stillliegen gezwungen. Da die Fahrzeit kürzer ist, so kann ein und dasselbe Schiff jährlich mehr Fahrten machen, und was wohl für den Schiffer von der hervorragenden Bedeutung sein dürfte, der Frachtführer kann genau berechnen, wie viel Zeit er brauchen und was ihm die Fahrt kosten wird. Gerade die beiden letzten Berechnungen entzogen sich bisher jeder genauen Voraufstellung. Jede Fahrt mußte, sollte sie irgend lohnen, von Wind und Wetter, von dem Vorhandensein der Zugthiere, von günstigem Wasserstand und vielen anderen größeren und kleineren Nebenumständen begünstigt sein. Mit Hilfe der Rettenschiffahrt eröffnet sich die Aussicht, auf dem Wasserwege dem Eisenbahnverkehr eine wirksame Konkurrenz zu bereiten; und wenn dies, wie es scheint, gelingt, so würde die neue Erfindung für Handel und Verkehr außerordentlich segensreich wirken.

Der erste deutsche Strom, der auf seiner ganzen schiffbaren Länge mit der Kette belegt sein wird, ist die Elbe. Die Prager Dampfschiffahrtsgesellschaft hat die 14 Meilen lange Strecke Melnik bis sächsisch-böhmische Grenze übernommen, und da werden die Gesamtkosten mit Einfluß von 5 Rettenschiffen etwa 300,000 Thaler betragen. Von der böhmischen Grenze bis Budau bei Magdeburg (44 Meilen) ist die Kette bereits gelegt und von

der Dresdener Kettenschleppschiffahrts-Gesellschaft ein regulärer Betrieb eingeführt worden. Von dem auf 800,000 Thaler festgestellten Aktienkapital sind bis jetzt nur 700,000 Thaler gebraucht worden; die Zahl der Kettenschiffe beträgt 9. Für die Unterelbe ist bis Hamburg die 40 Meilen lange Strecke, auf die etwa 8 Kettendampfer zu rechnen sein werden, mit etwa 720,000 Thaler Kostenaufwand gleichfalls der Vollenbung näher geführt, so daß voraussichtlich noch 1872 auf der ganzen Schiffbaren, 98 Meilen langen Binnen-Elbe mit einem Kapitalaufwand von etwa 1,800,000 Thaler der Verkehr der Kettenschiffahrt mit vorläufig 22 Ketten Schiffen hergestellt sein wird.

Die bis jetzt vorliegenden Erfahrungen erstrecken sich nur auf die im vorigen Jahre eröffnete Linie Budau - Schandau und auf die etwa zwei Jahre im Betrieb befindliche Kettenschiffahrt der sächsischen Elbe. Begreiflicher Weise ist diese Zeit zur Feststellung eines sicheren Urtheils noch viel zu kurz, namentlich werden sich für die Schiffahrt die Pünktlichkeit und Schnelligkeit der Frachtlieferung, für die betreffenden Gesellschaften die Rentabilität erst dann geltend machen, sobald die ganze Elbstrecke mittelst Ketten befahren werden kann, während jetzt noch große Touren auf die bisherigen unzuverlässigen Beförderungsweisen angewiesen blieben. Bei einem Frachtsatz von $\frac{1}{3}$ Pfennig für die Zentnermeile sind aber doch die finanziellen Resultate bis jetzt ziemlich befriedigend ausgefallen, und hierbei ist nicht außer Acht zu lassen, daß gerade die Verkehrsverhältnisse der Elbe mit Rücksicht auf das geringe Quantum der Bergfahrt im Gegensatz zur Thalfahrt der Kettenschiffahrt wenig günstig sind. Der Schiffer läßt nämlich sein Fahrzeug nur stromaufschleppen; stromab überläßt er sein Schiff der Fallgeschwindigkeit des Wassers und den zufällig günstigsten Luftströmungen. Auf der oberen Elbe fallen aber bei einer Gesamtfracht von etwa 15 Millionen Zentner für das Jahr etwa 12—13 Millionen Zentner auf die Thal- und nur 2 bis höchstens 3 Millionen Zentner auf die Bergfahrt, und bloß auf das letztere Frachtquantum kann zur Zeit die Kettenschiffahrt rechnen. Auf dem Rhein ist dies umgekehrt; hier überwiegt die Bergfahrt. Auf der Donau dagegen werden Berg- und Thalfahrt annähernd gleiche Frachtmengen aufzuweisen haben.

Wie bei jeder Neuerung, so war auch bei der Kettenschiffahrt der Ueberelbe der Widerstand derselben zu überwinden, die sich nicht sofort in die veränderten Verhältnisse zu finden verstanden, oder bald mit, bald ohne Recht ihre Interessen bedroht glaubten. Trotzdem haben die Elbschiffer die Vortheile der Kettenschiffahrt rasch erkannt und sich auch mit dem Tarif bald befreundet. Dazu wollen

sie sich indessen zur Zeit nur schwer verstehen, die gebotene Beförderung auf die ganze Strecke zu benutzen. Ein Schiffer, welcher in Magdeburg ankommt und Fracht nach Dresden zu befördern hat, hofft in den meisten Fällen, daß günstig eintretender Wind ihm unterwegs gestatten werde, zwar langsamer, aber billiger befördert zu werden. In Folge dessen akkordirt er mit der Kettenschiffahrtsdirektion nur auf einen kleinen Theil der Strecke, in der Hoffnung, den Kontrakt zu verlängern, falls er sich getäuscht haben sollte. Findet aber das Kettenschiff an der betreffenden Station andere Güter vor, die vorher schon übernommen waren und muß dann der erste Schiffer, wie recht und billig, sein Fahrzeug abhängen, so wird sofort über Willkür und mangelnde Roulanz der Direktion geklagt. Nicht minder verlangen andere Frachtführer, daß das Kettenschiff bei günstigem Winde sie nur um die Ecken und Krümmungen herumbugstren soll, bei denen sie nicht segeln können. Ja sie möchten sogar dann auf ihrer Forderung bestehen, sobald das Kettenschiff einen vollen Zug direkter Fracht stromaufwärts zu führen bereits übernommen hat. Daher die Klagen, daß zu wenig Stationen vorhanden seien, oder daß die vorhandenen Kettenschiffe nicht ausreichten, während bei objektiver Betrachtung sich ergibt, daß dem gegenwärtigen Verkehr die Zahl der Kettenschiffe so ziemlich entspricht und der Direktion kaum verargt werden kann, wenn sie dem direkten Durchgangsverkehr ein Vorrecht einräumt.

Bedenklicher ist wohl das Monopol, daß auf den deutschen Strömen des eng begrenzten Fahrwassers wegen der Kettenschiffahrt faktisch zuerkannt wird. Es mag unentschieden bleiben, ob das günstigere Fahrwasser des Rheins und der Donau gestattet, daß zwei Ketten oder Drahtseile im Strome verankert und somit durch den Konkurrenzbetrieb von zwei Gesellschaften die nachtheiligen Einwirkungen des Monopols abgeschwächt werden können. Auf der Elbe, der Weser und der Oder ist dies des schmalen Fahrwassers wegen vollständig unmöglich, und daher wird die eine Kettenschiffahrtsgesellschaft dieser Ströme der Sorge um die Konkurrenz durchaus ledig sein. Nun haben sich zwar die Regierungen bei der Konzessionsvertheilung die Genehmigung der Tarife und die endgiltige Erledigung etwaiger Differenzen mit den Fahrinstalten, mit der Dampfschiffahrt u. s. w. vorbehalten, man weiß indessen von den Eisenbahnen her nur zu gut, wie wenig damit ausgerichtet wird. Es ist daher in der That fraglich, ob die Direktion der Seil- oder Kettenschiffahrt immer verstehen werden und verstehen wollen werden, die Interessen ihrer Gesellschaften mit denen der Frachtführer in Einklang zu bringen.

Ist dieses Monopol schon bedenklich genug, so

steigert sich die Gefahr, sobald die Ketten-Schiffgesellschaft eigene Schlepppläne besitzt und nicht bloß die Beförderung von Fahrzeugen, sondern auch die Expedition von Gütern auf eigene Rechnung übernimmt. Dann liegt die Untersuchung für die Gesellschaft sehr nahe, zunächst ihre eigenen Güter zu versfrachten, d. h. ihre eigenen Transportfahrzeuge zu schleppen und dann erst die fremden Schiffe zu befördern. Sehr bald wird der Handel wahrnehmen, daß es sich empfiehlt, die Güter der Wasserfracht, welche rasch befördert werden sollen, der Ketten-Schleppschiffahrt-Gesellschaft zu eigener Expedition zu übergeben, und dann wird der Flußschiffer doppelt benachtheiligt sein.

Um den genannten Uebelständen zu begegnen, dürfte es kaum ein anderes Mittel geben, als den Ketten-Schiff-Gesellschaften zur Kompensation für das mit der Konzessionserteilung faktisch erlangte Betriebsmonopol die Expedition von Schiffsgütern auf eigene Rechnung ganz zu untersagen. In der sächsischen Konzessionsurkunde der Ketten-Schleppschiffahrt der Oberelbe, die, wie nebenbei bemerkt werden mag, eigene Schlepppläne gar nicht besitzt, befindet sich die Bestimmung, daß von der Gesellschaft, falls sie sich selbst mit Expeditionsgeschäften befassen wolle, stets den fremden Fahrzeugen den Vorzug der Beförderung vor den eigenen zu geben gehalten sei. Was für die sächsische Schiffahrt zur Zeit ganz unbedenklich ist, eben weil die Ketten-Schiffahrt der Oberelbe keine eigenen Fahrzeuge für den Transport besitzt, gilt aber schon nicht mehr für Böhmen. Hier hat die Prager Dampfschiffahrt-Gesellschaft die Konzession für den Betrieb mittelst Kette erlangt. Die genannte Gesellschaft betreibt mit etwa 50 eigenen Fahrzeugen selbstständige Expeditionsgeschäfte, und bezeichnend genug, sie hat sich lange dagegen gestraubt, jene Bestimmung, welche fremden Fahrzeugen den Vorzug in der Beförderung einräumt, als verbindlich anzuerkennen. Schließlich hat die österreichische Regierung namentlich auf lebhafteste Befürwortung der Dresdener Handelskammer und des sächsischen Schifferstandes doch noch die Annahme dieser vorbeugenden Bestimmung dekretirt. Ob dieselbe stets zu überwachen sein wird, muß die Zukunft lehren.

Mannigfaltigkeiten.

Strasburg, 28. Mai. Der Rhein hatte gestern Nachmittag die Höhe von 4,05 Meter erreicht, also fehlen nur noch 50 Centimeter zu der Wasserhöhe von 1852, der bisher beobachteten Hö-

sten Höhe. Da das Wasser noch stetig im Wachsen ist, so dürfte die Höhe von 1852 bis morgen erreicht, wo nicht überstiegen werden. Interessant dürfte ein Verzeichniß aller vom Rheine angeschwemmten Gegenstände sein. Außer ganzen Baumstämmen und Bergen von Maschinen werden die verschiedenartigsten Haus- und Ackergeräthschaften von den Fluthen, die beinahe das Wogen einer See veranschaulichen, herbeigeführt. Auch lebende Thiere sind von den Wellen erfaßt und fortgetrieben worden. So wurden heute Früh von den Jagdpächtern in Kehl 9 Hasen, welche hilflos auf den höchsten Punkten der Rhein-Inseln lauerten, vom sicheren Wassertode gerettet und auf der Kehler Feldmart ausgelegt. Im Laufe des Vormittags ist ein lebendes Reh aus dem Wasser gezogen worden und Nachmittag gegen 6 Uhr in der Nähe des Gasthauses zum grünen Walde, nördlich von der Chaussee zwischen der gedachten Restauration und der Rheinbrücke eine im Wasser herumschwimmende prächtige, fast ein und ein halb Meter lange Kreuzotter von einem Unteroffizier und einem Gefreiten des 105. sächs. Infanterie-Regiments durch Steinwürfe aus dem Wasser getrieben und am Ufer getödtet.

Prag, 31. Mai. Die neuesten offiziellen Meldungen aus dem Egerflußgebiete lauten: Pöbersam, 29. Mai. Im Bezirke Pöbersam wurden 15 Gemeinden bedeutend, 4 Gemeinden weniger durch das Hochwasser beschädigt, 67 Menschen sind ertrunken, 100 Gebäude theils eingestürzt, theils stark beschädigt, 15 Leiche sind durchgerissen. Der Schaden beträgt mindestens 2 Millionen Gulden. — Saaz, 29. Mai. Am entsetzlichsten hat die Ueberschwemmung in Großhohleitz gewüthet. Der ganze Ort bis auf drei Häuser war inunbirt, 34 Menschen, darunter 12 erwachsene, sind ertrunken, 20 Gebäude wurden schrecklich verastirt, 2 sind spurlos verschwunden. Eine ganze aus 9 Personen bestehende und eine zweite Familie von 5 Personen sind ertrunken. Vielen wurde der ganze Viehstand und die Einrichtung fortgeschwemmt; die Hopfgärten sind vernichtet, die Bezirksbrücke wurde fortgerissen. In Weletitz ertranken eine Schneidersgattin und 2 Kinder. — Mocholup, 25. Mai. In Schellen ist das Elend schrecklich, die Zerstörung fürchterlich. Der Wogenschwoll des Goldbades überraschte die Bewohner um Mitternacht. 28 Personen sind ertrunken. Einzelne Familien verlor bis 5 Glieder, von den überschwemmten Gebäuden sind 6 Häuser und 2 Scheunen zerstört und der Einsturz drohend. 4000 Klafter Hopfenland wurden überschwemmt.