

**Navigation einst und jetzt.**

Von Paul Christ,  
früher deutscher Marine-Offizier.

Ueber den Anfang der Navigation ist uns nichts bekannt, er verliert sich in vorgeschichtlicher Zeit und in der Mythologie. Die Alten schrieben ihre Entdeckung den Göttern zu, die Griechen der Minerva, die Römer dem Neptun, und sie thaten recht daran — ist doch von einer Erfindung der Navigation kaum zu sprechen. Vielmehr hat sie sich im Laufe der Zeiten mit der fortschreitenden Kultur, als notwendige Folge gesteigerter Bedürfnisse und höherer Intelligenz, aus sich selbst entwickelt. Man könnte ebenjener fragen, wer hat das erste Haus oder die erste Bekleidung erfunden. Sieh die heutige Welt ohne Navigation vorzustellen, ist nahezu unmöglich, wenn wir bedenken, daß dieser ganze Continent, sowie Australien und selbst Groß-Britannien für uns nicht existirten würden. Die Idee des Schiffsbaues haben unsere Vorfahren vor unzähligen Jahrhunderten ohne Zweifel der Natur abgelauscht, durch Beobachtung der Schwimmvögel und anderer Thiere. Abgeriffene in Flüssen treibende Baumstämme waren ihre ersten Fahrzeuge und lange Zeit mag dergleichen sein, ehe ein feines Zeitgenossen an Intelligenz überlegenem Genie auf die Idee kam, der Natur, durch Ausböhren eines Baumstammes mittelst Feuers oder schaffamer Steine, nachzufolgen und so das erste Kanoe oder Boot zu konstruiren. Möglich auch, daß das erste künstliche Fahrzeug ein Floß war. Es liegt auf der Hand, daß die ersten primitiven Versuche der Navigation in einem heißen Klima gemacht wurden, da es nicht gut denkbar ist, daß die Urmenschen einen nördlichen Winter mit Schnee und Eis zu überdauern im Stande waren. Unter den Vögeln der heißen Zone dürfte es nicht schwer fallen, eine Auswahl zum Bau eines Floßes zu treffen, scheint doch die Natur den Bombus ganz besonders für den Zweck bestimmt zu haben. Kein anderes Holz ist so hart, geschmeidig und leicht. Auch die heutige Tage werden derartige Fahrzeuge auf einigen ostasiatischen Inseln mit großem Erfolg benutzt, z. B. auf Formosa. Bei einem Besuch dieser Insel im Jahre 1875 hatte ich Gelegenheit, dieselben kennen zu lernen und eine kurze Beschreibung dürfte nicht ohne Interesse sein. Etwa 20 harte Bambusstämme von 6–8 Zoll Durchmesser und 25 Fuß Länge sind mittelst einiger Querspänen (ebenfalls Bambus) zu einem feinen Floß verbunden. In der Mitte, etwas nach vorn zu befindet sich eine Vorrichtung zum Einsetzen des Mastes (auch Bambus), welcher mit einem an einer Kaa befestigten viereckigen Segel aus geflochtenen Matten versehen ist. Zu beiden Seiten sind Rollen zum Einlegen von Riemen angebracht. Gesteuert wird ebenfalls mittelst eines Riemen. Für Passagiere ist auf dem hinteren Ende des Fahrzeuges eine große Büttel aufgestellt, über welche ein Siebbrett gelegt ist. Mehr wie 2 Personen heben jedoch darauf nicht Platz. Die Bedienungsmannschaft besteht aus 3 Mann, welche beim Rudern stehen und zwar meist bis an die Knöchel oder noch tiefer in Wasser, da alle Wellen und die Brandung darüber wogepflügen. Selbstverständlich kann von Segeln nur die Rede sein, wenn der Wind achterlich, d. h. von hinten ist. So wenig verprechend diese Fahrzeuge auch beim ersten Anblick erscheinen mögen, so sind sie doch äußerst seetüchtig, man kann mit ihnen die stärksten Brandungen passieren und da ihr Tiefgang sehr gering ist, fährt man mit ihnen hoch auf den sandigen Strand hinauf, und ist im Stande, trockenen Fußes das Land zu erreichen — was mit modernen Booten kaum möglich ist. Nebenstehende Fahrzeuge werden auch an einzelnen Punkten an der Küste von Südamerika benutzt, jedoch sind hier die Floße meist nicht von Bambus konstruirt und in Folge dessen auch nicht so seetüchtig — sie sollen häufig kentern, ohne jedoch dadurch den Bootleuten viele Unannehmlichkeiten zu bereiten, welche einfach den Mast auf der andern Seite aufrichten und ruhig weiter fahren. Beide Seiten sind nämlich ganz gleich eingerichtet. Für Passagiere dürften diese Boote nicht sehr empfehlenswert sein. Die aus einem Baumstamme gefertigten Canoes findet man noch heute fast über die ganze Welt verbreitet, obgleich sie in Bezug auf Takelage etc. große Mannigfaltigkeit aufweisen und mitunter sehr kunstvoll gearbeitet sind, wie z. B. bei den Samoanern. Auf Oceanen und vielen Inseln des großen Continents sind die Canoes, um sie gegen das Kentern zu schützen und stabiler beim Segeln zu machen, mit sog. "balance frames" versehen. Auf dem Cypurat und Tigris werden noch heute Boote aus Weibengestalt, welche mit Thierhäuten überzogen sind, benutzt — genau so wie die alten ägyptischen Boote prähistorischer Zeit nach Darstellungen auf ausgegrabenen Basreliefs etc. Diese Boote mögen die Idee zum Bau von ganz aus Holz gebauten größeren Booten und Schiffen gegeben haben. Das erste größere Fahrzeug, von welchem wir schriftliche Ueberlieferung haben, ist die wohlbekannte Arche Noah's. Nach der Bibel hatte dieselbe

eine Länge von 300 Ellen, war 50 Ellen breit und 30 Ellen hoch — also ein recht respekabler Kasten, in sich mit unfernen modernen großen Dampfmaschinen in Bezug auf Räumlichkeit messen darf. Wie Nah es allerdings fertig brachte, einen derartigen Riesenzug zu geben, die nötige Festigkeit und Dichtigkeit zu geben, um fast ein Jahr lang Wind und Wasser zu trotzen, bleibt ein Räthsel. Ebenfalls dürfte die Ventilation bedenkliche Mängel aufzuweisen gehabt haben, denn es befand sich nur ein Fenster von einer Elle Länge und Breite in der Mitte des oberen Decks. Dieses Fenster sowohl, wie auch die in der Mitte der Seite befindliche große Thüre, wurde jedoch die ganze Zeit über fest verschlossen gehalten. Bei der etwas gemischten Gesellschaft, welche sich im Innern zusammengefunden hatte, muß die Atmosphäre dort bald selbst für abgehärtete Nasen etwas tödend gewesen sein. Auf die spätere Schiffsbaukunst und Navigation im Allgemeinen ist Noah's Kasten jedenfalls ohne Einfluß geblieben. In der Geschichte werden die Phönizier gewöhnlich als die ersten Seefahrer genannt, doch brachten sie ihre nautischen Kenntnisse wahrscheinlich vom Persischen Golf und dem Euphrat und Tigris in ihrer Wanderung nach den Gestaden des Mittelmeeres mit. Sidon, Tyrus und Carthago sind die Städte, welche nacheinander die Schifffahrt und den Handel des Mittelmeeres beherrschten. Zuerst waren ihre Schiffe offen, hatten keinen Kiel und wurden Riemen oder Räder als einzige treibende Kraft benutzt. Derartige Boote mußten sich natürlich stets in der Nähe der Küste halten. Nachts oder bei Regen eines Sturmes wurden sie auf den Strand gezogen. Als Antiken wurden an Tauen befestigte Steine benutzt — genau wie heute noch in vielen Theilen der Welt — auch sogar in Europa — bei Fischerfahrzeugen. Wann das erste Segel benutzt wurde, ist nicht bekannt. Nach Homer benutzte Hercules sein Gewand, ein Löwenfell, als Segel. Andere schreiben die Erfindung den Thyren oder auch den Bädialus zu. Wahrscheinlich waren die ersten Segel aus geflochtenen Schilfmatten gefertigt — später aus Papyrus bei den Aegyptern. Zuerst benutzten sich die Schiffe mit einem Mast, bald wurde jedoch noch ein zweiter zugefügt und die Boote oder Schiffe wurden gleichzeitig gebockt und konnten so den Wellen besseren Widerstand leisten. Das Steuern geschah mittelst eines losen Hand- oder Steuerrades, eines einfachen etwas breiteren Riemen. Dieser Art der Steuerung hat sich noch bis spät in das Mittelalter hinein bei allen Völkern erhalten. Es wurden bei größeren Schiffen, besonders bei Kriegsschiffen, zwei und selbst vier derartige Steueräder benutzt. Das Hauptverdienst, welches sich die Phönizier jedoch um die Navigation erworben, bestand darin, daß sie sich durch Beobachtung der Sonne und der Sterne von der Küste einigermaßen unabhängig machten und so den Grundstein zu der heutigen astronomischen Navigation legten. Sie sahen den Schatten der Sonne um Mittag mittelst eines Instruments, Gnomon genannt und konnten auf diese Weise die Breite des Ortes ziemlich genau bestimmen. Auch andere nautische Instrumente sollen schon damals benutzt worden sein, doch wissen wir nichts Näheres darüber. Die Bestimmung der Länge war den Alten wohl ebenso unbekannt wie dem Columbus einige Jahrhunderte später. Karten wurden ebenfalls schon vor den Alten benutzt und zwar soll Hipparchus schon eine solche nach Mercator's Projection gemacht haben. Etwa im Jahre 1250 vor Christus umsegelten phönizische Schiffe zum ersten Mal die Säulen des Hercules und legten Kolonien an der Westküste von Spanien an. Weiter nach Norden segelnd, gelangten sie über England und Frankreich sogar bis in die Osee, wo sie schwebhaften Handel mit Bernstein trieben und jedenfalls auf die Entwicklung der Navigation in jenen Ländern einen großen Einfluß ausübten — leider wissen wir darüber nichts — es bezieht Alles nur auf Vermuthungen. Nach Süden zu, an der Küste Afrikas entlang segelnd, sollen sie sogar das Cap der Guten Hoffnung umschiffen haben und so bis ins Rote Meer und den Persischen Golf gelangt sein. Doch sind diese Ueberlieferungen nicht genügend verbürgt und sehr unwahrscheinlich. Hingegen sind phönizische Kaufleute sicherlich durch Aegypten nach dem Roten Meer gelangt und haben von dort aus mit Indien in Handelsverbindung gestanden. Nächst den Phöniziern gelangte die Navigation den Griechen und später den Römern zu großem Ansehen. Ueber die Größe der damaligen Schiffe haben wir nur sehr unzuverlässige Ueberlieferungen, doch wenn wir dem Historiker Callixenus glauben schenken dürfen, so hatte das Schiff des Ptolemäus Philopater recht stattliche Dimensionen. Seine Länge betrug 420 Fuß, die Breite 57 Fuß und die Höhe am Heck über Wasser 80 Fuß. Es hatte vier Steueräder von 45 Fuß Länge, und war mit allerhand Schmuck in verschieblicher Weise ausgestattet. Die Besatzung bestand aus 4000 Mann. Es hatte sieben Ruderbänke mit je 50 Rudern a. s. w. Augencheinlich hat der Historiker seiner Phantastik etwas stark die Fingel schidehen lassen. Jedoch auch Andere berichten von ähnlichen Riesenschiffen in Aegypten und wenn man die Kolossalbauten jener Zeit am Land betrachtet, so er-

scheint es immerhin möglich, daß derartige Fahrzeuge existirt haben — ob dieselben jedoch jemals irgend welchen praktischen Werth hatten ist eine andere Frage. Im Allgemeinen dürften die Schiffe des Alterthums vor bezeichnende Dimensionen aufzuweisen gehabt haben und die Besatzung der größeren Kriegsschiffe nur selten 200 Mann überschritten haben. Die numerische Stärke der Flotten jener Zeit erfüllt uns noch heute mit Bewunderung — vorausgesetzt, daß die Geschichtsschreiber nicht geünkert haben. So hatten die Perser in der Seeschlacht bei Salamis mehr als 1,200 Trirremen und ca. 3,000 Transport- und andere Hilfsboote. Obgleich die Griechen dem nur circa 380 Schiffe entgegenstellen konnten, wurde die riesige Perserflotte doch vollständig vernichtet — allerdings waren die Elemente den Griechen zu Hilfe gekommen. Man unterschied Niremes, Biremes, Triremes, Quadrerees und Quinquerees, je nach der Zahl der übereinander liegenden Ruderbänke. Die kleineren Ruderer waren unten und außen placirt, die größeren Riemen wurden oft von 6–8 Mann bedient. Gleichmäßigkeit beim Rudern wurde durch Musik oder Gesang erzielt. Diese Art Schiffe — auch Galeeren genannt — haben sich noch bis in die neuere Zeit erhalten, besonders in Frankreich, Bug und Heck waren stets bedeutend erhöht und die größeren Galeeren hatten einen resp. 2 Mast mit Mastkorb an der Spitze, theils zum Ausguck und theils zum Schmelzen von Steinen etc. Der Bug hatte vorn eine starke mit Eisen beschlagene Ramme, um den Feind in den Grund zu bohren — ähnlich wie unsere modernen Panzerschiffe. Im vorigen Jahrhundert wurde im Lago Kiccio in Italien eine römische Galeere aufgefunden und gehoben, aus der Zeit des Trajan's. Sie ist das älteste Fahrzeug, welches existirt und liefert den Beweis für die Güte und Vollkommenheit der Schiffsbaukunst in Anfänge unserer Zeitrechnung. Das Schiff ist vorzüglich erhalten und der Boden mit durch Kupfernägeln befestigten Bleiplatten bekleidet. Die Räder sind in derselben Weise gebildet, die noch heute bei Holzschiffen gebräuchlich ist. Ein Seitenrückhiera bietet das im Kieler Museum aufbewahrte Wikinger Schiff, welches 1864 im Nydamer Moor gefunden wurde. Es stammt wahrscheinlich aus dem 5. oder 6. Jahrhundert, ist ein offenes, etwa 45 Fuß langes Ruderverfahren mit hochstehendem Vorder- und Achtersteven, ähnlich den modernen Fischer- und Rettungsbooten. In ähnlichen Booten mögen unsere germanischen Vorfahren einst Britannien und die Nordküste Frankreichs erobert haben. Auch auf Island und Grönland hatten sich schon im 7. Jahrhundert germanische Stämme niedergelassen und ein eigenes neues Reich gegründet. Von dort aus entdeckte Leif Erikson um 990 das Festland von Nordamerika. Auf Rhode Island und im Staate Massachusetts, dem alten Weinland, hat man unwiderlegliche Beweise dafür gefunden und wurde ihm auch in Boston 1887 ein Denkmal gesetzt. Auch in Südamerika, im Staate Bahia in Brasilien, hat man die Ueberreste einer uralten Stadt gefunden nebst einer Steinplatte mit indianischen Normannen in ihren feinen gebräuchlichen Fahrzeugen schon vor 1000 Jahren bis dahin vorgegedungen waren. Ohne Kompaß (so weit wir wissen) oder andere nautische Hilfsmittel — nur die Sonne bei Tage und die Sterne bei Nacht als Führer — wahrlich diese Thaten erfüllen uns mit Bewunderung und Stolz im Bewußtsein der nahen Stammesverwandtschaft. Während des Mittelalters machte die Navigation im Allgemeinen nur geringe Fortschritte. Im Mittelmeer beherrschten besonders Venedig und Genua Handel und Schifffahrt, erstere nannte sich stolz die Königin der Adria, und in feierlicher Cerimonie wurde alljährlich die Vermählung des Dogen mit dem Meere vollzogen. Am Ende des 14. Jahrhunderts besah Venedig eine Flotte von 3000 Kauffahrern, 300 davon von je 700 Tausend Gehalt und hatte eine Kriegsmarine von 45 Schiffen mit 11,000 Mann Besatzung. Im nächsten Jahrhundert stieg diese Macht noch bedeutend. Spanien, Portugal, England, Holland und Frankreich gelangten zu großem Ansehen und tritten sich in zahllosen Kämpfen um die Oberherrschast zur See. In der Ost- und Nordsee war lange Zeit die Hanza die herrschende Seemacht. Nur langsam änderte sich Form und Einrichtung der Schiffe. Erst im 15. Jahrhundert wurde die Takelage der größeren Schiffe durch Aufsetzen einer Stänge auf den unteren Mast wesentlich verändert. Diese künstliche Verlängerung der Masten ermöglichte eine Vergrößerung der Segelfläche und hatte den Wegfall der noch meist im Gebrauch befindlichen Riemen als Propeller zur Folge. Zur selben Zeit wurde das am Hintersteven befestigte Steueruder eingeführt und die bis dahin losen Handsteueruder kamen in Wegfall. Der ersten Verlängerung der Masten folgte bald eine zweite, die Bramstänge, und das volle Taketele Segelschiff, wie wir es noch heute kennen, hat sein Ersehenemgemacht. Es hat vier übereinanderliegende Masten mit daran befestigten Segeln, ist also gewissermaßen vier Stod hoch. Bei großen Kauffahrern sogar fünf, da der leichten Handhabung wegen, der zweite Stod, das

Marssegel, getheilt ist, indem zweite Maststange an der Stänge angebracht sind, eine über der anderen. Was die Schiffsführung anbelangt, so war dieselbe immer noch dieselbe wie bei den Alten — die Rufen und die Getöse waren die einzigen Anhaltspunkte bis zur Erfindung des Kompaß, dieses wichtigsten aller nautischen Instrumente. Ohne ihn wären alle späteren nautischen Erfindungen, wie Sextant, Chronometer etc. werthlos. Erst mit dem Kompaß wurde eine zielbewusste, sichere Führung des Schiffes ermöglicht. Er ist gewissermaßen das Fundament, auf welchem die neuere wissenschaftliche Navigation aufgebaut wurde. Wann, wo und von wem der Kompaß erfunden wurde, ist nicht bekannt. Flavio Gioia, ein Italiener aus der Gegend von Amalfi, wird gewöhnlich als der Erfinder genannt (1307), doch dürfte er nur zu dem Ruhme, ihn verbessert zu haben, berechtigt sein, indem er die Magnetnadel an einer in acht Striche — die Haupt-Himmelsgegenstände darstellend — getheilten Scheibe befestigte, dieselbe auf eine Spitze setzte und so einen dem modernen Kompaß ähnlichen Kompaß konstruirte. Die Eigenschaft eines Magnets, frei aufgehängt, nach Nord und Süd zu zeigen, war bereits vor ihm bekannt. Von den Venetianern wird berichtet, daß sie an Kort befestigte Magnetnadeln auf dem Wasser schwimmen ließen. Nach Wachsmutz war der Kompaß bereits im 1250 in Schweden bekannt und nach Hellam war er sogar schon um 1100 in Gebrauch. Möglich auch, daß den Phöniziern der Magnet schon bekannt war, doch existiren darüber keine zuverlässigen Ueberlieferungen. Daselbst gilt von den Chinesen und Arabern, denen die Erfindung von Manchen auch zugeschrieben wird. Mit Einführung der Kompaße auf den Seeschiffen verlor das Meer viel von seinen Schrecken. Von der Wichtigkeit dieser Erfindung kann man sich erst einen Begriff machen, wenn man bedenkt, daß auf dem Meere der Himmel häufig tagelang, ja wochenlang bedeckt ist, und man in Folge dessen abolut keinen Anhalt in Bezug auf Himmelsrichtung hat. Sobald Sonne und Sterne nicht sichtbar sind, irrt der Schiffer ohne Kompaß auf hoher See planlos umher — er mag in der direkt entgegengesetzten Richtung steuern, die beabsichtigt war, oder auch im Kreise herumfahren — genau so wie ein Irrwaldi-Verirrter. Ich glaube nicht zu übertreiben, wenn ich behaupte, daß seine andere Erfindung der Welt mehr Nutzen und Segen gebracht hat. Die Magnetnadel ist der Weiseweiser Gottes, stets wahr und zuverlässig, wenn richtig verstanden. (Schluß folgt.)

**Vor dem letzten Abschied.**

Novellette von Joseph Doktor.

Seit dreißig Jahren lesen sie zusammen. Seit dreißig Jahren waren sie nicht einen Tag ohne einander.

als wäre ihm Alles neu und unbekannt in diesem Zimmer. Wie achsam er auch aufgetreten war, unter seinem Fuße hat eine Diele geknarrt. Da erlösch ein leiser Seufzer hinter den Vorhängen. Er stürzt zum Bette hin, zieht die Vorhänge auseinander, und mit hingebender Zärtlichkeit beugt er sich über die Frau. "Ich bin es, Herzchen! Wie fühlst Du Dich? Mühschaft Du etwas?" Die Schwertante hebt mühsam den Blick. Ihre abgemagerte Hand erfährt die seine und flüsternd, kaum hörbar sagt die Frau: "Schlafen!" Der alte Mann erfährt zärtlich die beiden abgemagerten Hände der Kranken, um sie mit Küssen zu bedecken. Welches Glücksgefühl durchströmte ihn bei diesem einzigen Worte! Hatte er doch schon seit Tagen nicht ihre Stimme gehört! Mit zarter Sorgfalt legt er ihre Hand zurück und mit der Ungeschicklichkeit des Mannes schiebt er ihr den Polster zurecht. "Schlafe, Theure! Ich bleibe hier. Die Ruhe wird Dir wohlthun!" Er läßt den Vorhang herab und setzt sich dann leise ans Bett. Vor ihm steht ein kleiner Schreibtisch. Er erhebt eine Rippsack als ein Gebrauchsgegenstand. Er sucht etwas in einem Fach, er findet es. Ein Mädchenbild seiner Frau. Er nimmt es in beide Hände und vertieft sich in seinen Anblick. Und während er es betrachtet, kommt die alte vergangene Zeit über ihn. Er sieht das schöne, traurige Mädchen, das niemals ein Lächeln auf den Lippen hatte. Er sieht sich als jungen Menschen. Sein Herz erschüttert nochmals die heiße Leidenschaft, die ihn ergriff, als er sie das erste Mal sah. Dann sieht er sich vor ihr auf den Knien, ihr Herz und Hand anbietend. Die Antwort des Mädchens: "Ich kann Ihre Frau nicht werden!" Klingt ihm jetzt noch in den Ohren. Er macht nochmals all die Qualen durch, die er erduldet, die ihn fast in den Wahnsinn getrieben hatten. Dann taucht eine Szene vor ihm auf, deren unmüßiglicher Reize er war. Er hört, wie ihre Eltern strengen, fast unerbittlich vor ihr fordern, daß sie ihn zum Manne nehme. Er tritt dazwischen, erklärt Alles gehört zu haben und lieber selbst auf sein Seelenheil verzichten, als das Mädchen unglücklich machen zu wollen. Er sieht Thränen in den Augen des Mädchens — er meint noch den Druck ihrer feuerheißen Hand zu spüren, mit dem sie ihn für seine Entfugung dankt. — Die Zeit vergeht. Es kommt jener seltsame Tag, an dem das Mädchen selbst ihm ihre Liebe gesteht, ihm erlösend bekennt, daß keine Treue ihre Seele bezwingen habe. (Schluß folgt.)

**Offene Frage.**

Auch Sicherheit hat noch ihr Fragezeichen, Ganz Sicheres sah man nie, Und Roberts wird einmal sein Ziel erreichen — Aber wie?

Für Lebensmittel sorgt er unterdessen Genöth ohne Unterlaß, Und seine Truppen haben stets zu essen — Aber was?

und mich von Dir zu befreien? Hast nicht Du mich geirret, daß sich meine zerquälte Seele wieder aufrichte und Dir zumende!... Warum ich's Dir nicht gestanden habe...? Wie oft war das Gefändniß auf meinen Lippen, noch bevor ich die Deine geworden war. Aber ich liebte Dich damals schon! Ich fühlte, daß ich zu Grunde gehen müßte, wenn Du mich von Dir jagtest! Und Du hättest es gethan! Du konntst ja heute, trotzdem Du mich auf dem Wege nach dem Jenen weisst, nicht Herr Deiner Erregung werden! Kann denn ein Augenblick die Erinnerungen dreißig glücklicher Jahre vernichten?" Der alte Mann beginnt mit dem Bilde zu streiten: "Und der Männerstolz? Das verstehtst Du nicht!" "O ja! Aber würde uns mein Gefändniß nicht um unser Lebensglück gebracht haben?" "Als sei nichts mehr zu denken übrig geblieben, hält der Alte still. Auch seine Thränen versiegen. In der Hand hält er noch den Brief. Der Kopf ist gegen die Brust gesunken. Er ist still innen und außen. Doch während dieser unheimlichen Stille wird ein erbitterter Zweikampf ausgefochten. Sein Herz kämpft mit dem Stolz des getauften Mannes. Langsam erhebt er den Kopf und blickt nach dem Bette. Der Vorhang ist auseinander gezogen, die Kranke in halb sitzender Stellung, ihr Auge haftet mit unaussprechlichem Entsetzen auf dem Gesicht des Galtens. Der Kampf ist ausgefochten! Er springt zum Bette! "Was thust Du, mein Herz? Weist Du nicht, daß Du Dich nicht bewegen sollst?" Die Frau will sprechen, doch über ihre verdorrten Lippen kommt kein Laut. Ihr Blick haftet auf seinem Gesichte, und mit der Hand weist sie auf den Brief, den er noch zwischen den Fingern hält. "Was ich in der Hand halte, fräust Du, meine Theure? — Ich suche Papier, um wieder Feuer zu machen — Du frierst ja!" Ohne eine Antwort abzuwarten, schleudert er den Brief in den Ofen. Eine kleine Flamme schlägt empor. Er kehrt zu der Frau zurück. Sie ist in die Polster zurückgesunken. Sie ergreift seine Hand und bedeckt sie mit heißen Küssen. "Es geht mir schon besser!" flüsterte sie. "Ich werde gesund!... Willst Du?" Der alte Mann kniet an dem Bette nieder und seinen grauen Kopf in die Kissen vergrabend, schludete er: "Verde nur gesund, mein Herzchen — darunm flehe ich ja zu Gott!"

Ein schwere Verbrechen ist bei Bendzin in Ruffisch-Polen verübt worden. Es wird darüber folgende Mittheilung gemacht: Ein Mädchen vom Laibe war auf einem Felde in der Nähe von Bendzin beschäftigt, als es von mehreren Männern, unter denen sich auch einige Kosaken aus der Garnison Bendzin befanden, überfallen wurde, die das Mädchen vergewaltigen wollten. Dasselbe schrie um Hilfe und wehrte sich, worauf die Missethäter derartig auf das Mädchen einschlugen, daß es bald an den Folgen der Mißhandlungen verstarb. Die Leiche wurde in einen Sad gefeßt und auf ein entferntes Feld geschleppt, wo sie unter Düngeu vergraben wurde. Am nächsten Tage wurde die Leiche von dem Ackerbesitzer zu Tage gefördert und sofort Anzeige erstattet. Einige der Missethäter sind bereits ermittelt und verhaftet worden, und anderen ist man auf der Spur.

Ein Mörder. Wie man aus Budapest meldet, hängte in Bereho Ujfalud der dortige Landwirth Alexander Pap im Vereine mit seiner Frau seine eigene Mutter auf. Beide wollten zuerst die Sache so darstellen, als ob die alte Frau einen Selbstmord verübt hätte. Das Motiv zu der grauenhaften That besteht darin, daß Pap seiner Mutter 100 Gulden schuldet, wofür ihm Pfändung bevorstand. Der Thäter ist gefänglich.

Soch. Schuhmachergefell Schoofs ist nun 40 Jahre lang ununterbrochen bei dem Schuhmachermeister Hemjen thätig.