Bezugspreis:
Für Dresden vierteljährlich: 4 Mark 50 Pf., bei den Kaiserlich deutschen Postanstalten vierteljährlich 5 Mark; außerhalb des Deutschen Reiches Post- und Stempelzuschlag. Einzelne Nummern: 10 Pf.

Erscheinen:
Täglich mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage abends.
Fernspr.-Anschluß: Nr. 1295.

Dresdner Journal.

Ankündigungsgebühren:
Für den Raum einer gespaltenen Zeile kleiner Schrift 20 Pf. Unter „Eingesandt" die Zeile 50 Pf.
Bei Tabellen- und Ziffernsatz entsprechender Aufschlag.

Herausgeber:
Königliche Expedition des Dresdner Journals
Dresden, Zwingerstr. 20.
Fernspr.-Anschluß: Nr. 1295.

№ 48. Montag, den 27. Februar abends. 1899.

Nachbestellungen

auf das „Dresdner Journal" für den Monat März werden zum Preise von 85 Pf. angenommen **für Dresden:** bei der unterzeichneten Geschäftsstelle (Zwingerstr. Nr. 20), **für auswärts:** bei den Postanstalten des betreffenden Orts zum Preise von 1 M.

Geschäftsstelle des Dresdner Journals.

Amtlicher Teil.

Ernennungen, Versetzungen rc. im öffentlichen Dienste.

Im Geschäftsbereiche des Ministeriums des Kultus und öffentlichen Unterrichts. Erledigt: die Filialkirchschulstelle zu Großdittmannsdorf. Kollator: Das Königl. Ministerium des Kultus und öffentlichen Unterrichts. Einkommen: 1024 M. vom Schuldienst, 460 M. vom Kirchendienst, 72 M. für den Fortbildungsschulunterricht und freie Wohnung. Gesuche sind unter Beifügung sämtlicher Zeugnisse bis zum 12. März beim Königl. Bezirksschulinspektor Sieber in Großenhain einzureichen; — eine ständige Lehrerstelle an der Schule zu Brandis. Kollator: die oberste Schulbehörde. Einkommen: Anfangsgehalt 1200 M., von 3 zu 3 Jahren steigend bis 2400 M., außerdem Wohnungsgeld 200 M. für einen verheirateten, 120 M. für einen unverheirateten Lehrer. Gesuche nebst den erforderlichen Beilagen sind bis 12. März an den Königl. Bezirksschulinspektor in Geithain zu richten. — Zu besetzen: Eine ständige Lehrerstelle in Callenberg. Kollator: Die oberste Schulbehörde. Gehalt: 1100 M. und Amtswohnung. Ueberdem 36 M. für Fortbildungsschulunterricht und 36 M. für Turnunterricht im Sommer. Bewerbungsgesuche mit sämtlichen Zeugnissen bis in die neueste Zeit sind bis zum 1. März bei dem Königl. Bezirksschulinspektor Schulrat Lögsch in Glauchau einzureichen.

Nichtamtlicher Teil.

Die Eisenbahnen Deutschlands im Betriebsjahre 1897/98.

Von der im Reichs-Eisenbahnamt bearbeiteten Statistik der im Betriebe befindlichen Eisenbahnen Deutschlands, soweit sie der Reichsaufsicht unterstehen, also abgesehen von den sogenannten Kleinbahnen, ist jetzt der die Ergebnisse des Betriebsjahres 1897/98 umfassende Band XVIII im Verlage der Königl. Hofbuchhandlung von E. S. Mittler u. Sohn in Berlin erschienen.

Es wird nicht uninteressant sein, einige dem Werke entnommene Ergebniszahlen mit den entsprechenden Angaben aus dem vor 10 Jahren erschienenen VIII. Bande (Betriebsjahr 1887/88) zu vergleichen.

In dem zehnjährigen Zeitraume ist die Eigentumslänge der deutschen Eisenbahnen von 39157 km auf 47119 km, also um 7962 km = 20,3 Proz. gewachsen. Die Gesamtlänge hat jetzt eine Ausdehnung erreicht, die den Umfang des Erdquadrantes um 7049 km übersteigt. Von dieser Länge entfielen:

am Ende des Jahres	auf Staatsbahnen und auf Rechnung des Staates verwaltete Privatbahnen		auf Privatbahnen unter Staatsverwaltung		auf Privatbahnen unter eigener Verwaltung	
	km	Proz.	km	Proz.	km	Proz.
1887/88	34 394	87,84	94	0,24	4669	11,92
1897/98	43 704	92,75	99	0,21	3316	7,04

Die Staatsbahnen haben um 9310 km = 27,1 Proz. zugenommen, die Privatbahnen beiderlei Art um 1348 km = 28,8 Proz. abgenommen.

Die größte Länge hatten Ende 1897/98 die preußisch-hessischen Staatseisenbahnen mit . . . . . 29 243 km.
Darauf folgen:
die bayerischen Staatseisenbahnen . . . . . 5397 km,
„ sächsischen „ . . . . . 2541 „
„ württembergischen „ . . . . . 1703 „
„ Reichseisenbahnen . . . . . 1583 „
„ badischen Staatseisenbahnen . . . . . 1471 „
„ mecklenburg-schwerinschen Staatseisenbahnen . 1068 „
und die pfälzischen Eisenbahnen . . . . . 706 „

Von der gesamten Eigentumslänge entfielen am Ende des Jahres 1887/88 auf Hauptbahnen 30 918 km oder 79 Proz., auf Nebenbahnen 8239 km oder 21 Proz.; am Ende des letzten Betriebsjahres waren 32 077 km oder 68,1 Proz. Hauptbahnen und — einschließlich von rund 812 km in Nebenbahnen umgewandelter früherer Hauptbahnen — 15 042 km oder 31,9 Proz. Nebenbahnen vorhanden. Die Hauptbahnen haben somit nur um 3,8 Proz., die Nebenbahnen aber um 82,6 Proz. zugenommen.

Die gesamte Länge der vollspurigen Gleise (Haupt- und Nebengleise) betrug am Schlusse des Betriebsjahres 1897/98 86 270 km. Sie hat sich seit 1887/88 um 19 672 km = 29,5 Proz., seit dem Vorjahre um 1984 km = 2,4 Proz. vermehrt.

Die Länge des zweiten durchlaufenden Gleises betrug im Jahre 1897/98 16 537 km; die einspurigen Bahnen mit einer Länge von 30 582 km stehen danach zu den zweispurigen im Verhältnis von 1,85 : 1. Im Jahre 1887/88 war das Verhältnis 2,49 : 1. Der Ausbau der zweiten Gleise hat daher in den letzten 10 Jahren verhältnismäßig raschere Fortschritte gemacht als der Neubau einspuriger Linien.

Dritte und vierte durchlaufende Gleise sind in Längen von 134 und 88 km vorhanden.

Das Verhältnis der Hauptgleise zu den Nebengleisen war im Jahre 1887/88 3,13 : 1, im Jahre 1897/98 2,85 : 1. Die Verschiebung zu Gunsten der Nebengleise rührt von der Erweiterung der bestehenden Bahnhöfe und der Anlage großer Rangierbahnhöfe her.

Von den in Deutschland hauptsächlich zur Anwendung gekommenen Oberbauformen nehmen die dreifüßigen Schienen auf Querschwellen von Jahr zu Jahr zu. Sie liegen jetzt auf 81 192 km = 94,1 Proz. aller Gleise. Die Schienen auf Langschwellen haben ihren Höchststand im Jahre 1888/89 mit 5853 km erreicht; seitdem nehmen sie langsam ab und bilden heute mit 4355 km 5 Proz. der Gesamtlänge aller Gleise. Der langjährige Kampf zwischen Quer- und Langschwellen scheint endgiltig zu Gunsten der ersteren entschieden zu sein.

Bei einem Flächeninhalt von rund 540 658 qkm besaß Deutschland am Schluß des Jahres 1887/88 39 082 km, 1897/98 47 062 km vollspurige Eisenbahnen, so daß auf 100 qkm entfielen: 1887/88 7,23 km Eisenbahnen, 1897/98 8,70 km Eisenbahnen.

Die Gesamtzahl der Stationen ist in dem zehnjährigen Zeitraume von 6613 auf 9225, d. i. um 39,5 Proz., somit stärker gestiegen als die Gleislänge. Es entfällt jetzt 1 Station auf 5,11 km Bahnlänge, während vor 10 Jahren die durchschnittliche Entfernung der Stationen 5,92 km betrug. Diese Verkürzung des durchschnittlichen Abstandes rührt hauptsächlich von der Einschaltung neuer Stationen auf älteren Bahnen her. Die vorhandenen Stationen zerfielen in 4144 (3906) Bahnhöfe, 3268 (1711) Haltestellen und 1873 (1002) Haltepunkte.

Was die Betriebsmittel anlangt, so standen zur Bewältigung des Verkehrs den vollspurigen deutschen Eisenbahnen im Betriebsjahre 1897/98 16 884 Lokomotiven, 33 664 Personenwagen mit 77 431 Achsen und 361 506 Gepäck- und Güterwagen mit 735 162 Achsen zur Verfügung, während im Jahre 1887/88 12 811 Lokomotiven, 23 703 Personenwagen mit 52 491 Achsen und 254 385 Gepäck- und Güterwagen mit 518 526 Achsen vorhanden waren. In dem zehnjährigen Zeitraume hat somit bei den Lokomotiven eine Zunahme von 4073 Stück oder um 31,8 Proz., bei den Personenwagen um 9961 Stück oder um 42 Proz. und bei den Gepäck- und Güterwagen um 107 121 Stück oder um 42,1 Proz. stattgefunden. Die Vermehrung ist bei allen Gattungen der Betriebsmittel stärker als der Zuwachs der Bahnlänge.

Die Beschaffungskosten für die Betriebsmittel haben sich von 1516,10 Mill. M. auf 2067,84 Mill. M. oder um 36,4 Proz. erhöht. Der letztere Betrag stellt fast ein Sechstel der Baukosten der vollspurigen deutschen Eisenbahnen dar. Von ihm entfallen 714,90 (587,73) Mill. M. auf Lokomotiven nebst Tendern, 310,91 (184,22) Mill. M. auf Personenwagen und 1042,03 (744,15) Mill. M. auf Gepäck- und Güterwagen. Während die durchschnittlichen Beschaffungskosten für einen Gepäck- und Güterwagen von 2925 auf 2882 M. und für eine Lokomotive von 45 877 auf 42 342 M. zurückgegangen sind, haben sich die Kosten eines Personenwagens infolge der Beschaffung größerer, schwerer und besser ausgestatteter Wagen von 7772 auf 9236 M. erhöht. Außer den aufgeführten Betriebsmitteln waren noch 1808 (1587) Postwagen, zum größten Teile Eigentum der Postverwaltung, vorhanden.

An Zügen entfielen auf das Kilometer Betriebslänge: 1887/88: 6471 oder täglich 18,28 Züge, 1897/98: 8658 oder täglich 23,72 Züge. Den dichtesten Verkehr weist zur Zeit die bayerische Ludwigsbahn auf, bei der 89,15 tägliche Züge auf das Betriebskilometer kommen. Ihr folgen die Main-Neckarbahn mit 47,71, die Reichseisenbahnen mit 29,20, die badischen Staatseisenbahnen mit 28,82, die sächsischen Staatseisenbahnen mit 28,28 und von anderen größeren Verwaltungen die pfälzischen Eisenbahnen mit 25,16 und die preußisch-hessischen mit 24,88 Zügen.

Der Personenverkehr hat in dem zehnjährigen Zeitraume von 1887/88 bis 1897/98 einen weiteren erfreulichen Aufschwung genommen. Im Jahre 1897/98 wurde bei einer durchschnittlichen Betriebslänge von 45 927 km eine Einnahme von 472,85 Mill. M. gegen 293,90 Mill. M. im Jahre 1887/88, mithin ein Mehr von 178,95 Mill. M. gleich 60,9 Proz. erzielt, obwohl die Betriebslänge durch den Hinzutritt neuer Bahnen nur um 21,1 Proz. gestiegen ist. Jedes Kilometer brachte eine Einnahme von 10 296 M. gegen 7748 M. im Jahre 1887/88, mithin ein Mehr von 2548 M., das sind 32,9 Proz. Dagegen ist die Einnahme für je 1000 Achskilometer der Personen- und Gepäckwagen von 116 auf 106 zurückgegangen, was sich vornehmlich durch den Hinzutritt neuer Bahnen mit anfänglich geringem Verkehre erklärt.

An der Gesamteinnahme aus allen Verkehrszweigen war die Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr von 28,23 Proz. gegen 26,97 Proz. im Jahre 1887/88 beteiligt.

Die reine Personenbeförderung, einschließlich Militär- und Sonderzüge, hat ein Mehr von 170,73 Mill. M., das sind 60,1 Proz., die Beförderung von Gepäck und Hunden ein solches von 5,64 Mill. M., das sind 61,2 Proz., aufzuweisen, während die Nebenerträge einen Zuwachs von 2,58 Mill. M. erzielten. Die erhebliche Steigerung der Nebenerträge ist hauptsächlich durch die Einführung der Bahnsteigkarten entstanden, was vornehmlich auf die Staatsbahnen zutrifft, bei denen die Einnahmen von 0,35 auf 2,98 Mill. M. = 751,4 Proz. zugenommen haben.

Während die Einnahmen aus der I. Klasse eine Steigerung von 6,96 Mill. M. = 54,4 Proz., die aus der II. Klasse eine solche von 29,50 Mill. M. = 38 Proz. aufweist, hat die Einnahme aus der III. Klasse einen Zuwachs von 77,18 Mill. M. = 54,4 Proz. und die aus der IV. Klasse einen solchen von 51,94 Mill. M. = 117,3 Proz. zu verzeichnen. Die erhebliche Steigerung der Einnahme aus der IV. Klasse ist, obgleich bei einer großen Anzahl von Bahnen eine solche nicht besteht, namentlich auf eine Vermehrung der Züge mit Wagen dieser Klasse sowie darauf zurückzuführen, daß die Wagen inzwischen größtenteils mit Sitzplätzen eingerichtet worden sind.

Bei einer Bevölkerung von 53,51 Mill. im Jahre 1897/98 gegen 47,54 Mill. im Jahre 1887/88 entfallen auf jeden Einwohner im Jahre 1897/98 durchschnittlich 13 Eisenbahnfahrkarten gegen durchschnittlich 7 im Jahre 1887/88, dagegen ist die durchschnittlich zurückgelegte Wegelänge von 28 auf 23 km gesunken. In dem Rückgang kommt die beträchtliche Zunahme des Stadt- und Vorortverkehrs zum Ausdruck.

In der Personenfrequenz auf das Betriebskilometer nimmt die bayerische Ludwigsbahn im Jahre 1897/98 mit 2,37 Mill. die erste Stelle ein. Ihr folgen die Main-Necker-Eisenbahn mit 1,38, die Cronberger Eisenbahn mit 0,62, die Lübeck-Büchener-Eisenbahn mit 0,47, die sächsischen Staatseisenbahnen mit 0,45, die preußisch-hessischen Staatseisenbahnen mit 0,40, die Zittau-Reichenberger-Eisenbahn mit 0,39, die badischen Staatseisenbahnen mit 0,38, die württembergischen Staatseisenbahnen mit 0,31, die Königsberg-Cranzer-Eisenbahn mit 0,31, die pfälzischen Eisenbahnen mit 0,30 und die Reichseisenbahnen mit 0,29 Mill.

Wie der Personenverkehr, hat auch der Güterverkehr hinsichtlich des Umfanges und der Erträgnisse in dem zehnjährigen Zeitraume von 1887/88 bis 1897/98 eine erhebliche Steigerung erfahren. Während die Einnahme im Jahre 1887/88 750,73 Mill. M. betragen hat, ist sie im Jahre 1897/98 auf 1124,02 Mill. M. gewachsen, mithin hat eine Zunahme von 373,29 Mill. M. oder von 49,7 Proz. stattgefunden. Jedes Kilometer brachte eine Einnahme von 24 067 M. gegen 19 509 Mark, also 23,4 Proz. mehr ein.

Von der Einnahme aus dem Güterverkehre entfallen im Jahre 1897/98 1092,23 Mill. M. auf Frachterträge, 1,70 Mill. M. auf die Entschädigung für die Beförderung von Postgut und 30,09 Mill. M. auf Nebenerträge, gegen 729,11 Mill. M., 1,45 Mill. M. und 20,17 Mill. M. im Jahre 1887/88. Hiernach sind die Frachterträge, die aus der Beförderung von Eil- und Expreßgut, Frachtgut, Militärgut, Vieh, Leichen und frachtpflichtigem Dienstgut nebst Baumaterialien erzielt wurden, um 49,8 Proz., die Entschädigung für die Beförderung von Postgut um 17,2 Proz. und die Nebenerträge um 49,2 Proz. gestiegen.

Die Anzahl der zurückgelegten Tonnenkilometer der gegen Frachtberechnung beförderten Güter mit Ausschluß des Postgutes ist von 18 508,61 Mill. im Jahre 1887/88 auf 28 560,02 Mill. im Jahre 1897/98, also um 54,3 Proz. gestiegen. In der Tonnenfrequenz auf das Betriebskilometer nimmt die Main-Neckar-Eisenbahn mit 1,10 Mill. die erste Stelle ein. Ihr folgen die Reichseisenbahnen mit 0,91 Mill., die pfälzischen Eisenbahnen mit 0,82 Mill., die Leine-Ilseder Eisenbahn mit 0,73 Mill., die preußisch-hessischen Staatseisenbahnen mit 0,71 Mill., die sächsischen Staatseisenbahnen mit 0,60 Mill., die badischen Staatseisenbahnen mit 0,54 Mill., die bayerischen Staatseisenbahnen mit 0,42 Mill., die Lübeck-Büchener und die Fischbach-Finsterwalder Eisenbahn mit 0,41 Mill., die Dortmund-Gronau-Enscheder Eisenbahn mit 0,40 Mill., die Ostpreußische Südbahn und die Ehern-Siegener Eisenbahn mit 0,35 Mill. und die württembergischen Staatseisenbahnen mit 0,34 Mill.

Die durchschnittliche Einnahme auf 1 Tonnenkilometer des Frachtgutes ist von 3,91 auf 3,70 Pf. gefallen. Die danach eingetretene durchschnittliche Verbilligung der Frachten um rund 5,4 Proz. erklärt sich aus Tarifermäßigungen verschiedener Art, wie Herabminderung der Einheitssätze, Versetzung vieler Artikel in niedrigere Tarifklassen, erweiterte Einführung ermäßigter Ausnahmetarife für Massentransporte rc.

Tagesgeschichte.

Dresden, 27. Februar. Se. Majestät der König erteilten gestern vormittag nach dem Besuche des Gottesdienstes mehreren Herren vom Civil Audienz im Residenzschlosse.

Nachmittag ½6 Uhr vereinigte sich die Königliche Familie bei Ihren Königlichen Majestäten zur Familientafel.

Gestern Abend 9 Uhr fand bei Ihren Königlichen Majestäten im Residenzschloße eine größere Soirée statt, an der Ihre Königl. Hoheiten der Prinz Georg, der Prinz und die Frau Prinzessin Johann Georg, der Prinz Albert und die Prinzessin Mathilde, sowie Se. Durchlaucht der Fürst Reuß j. L. Heinrich XIV. und Ihre Hoheiten der Herzog Paul Friedrich von Mecklenburg-Schwerin und der Herzog Adolf Friedrich von Mecklenburg-Strelitz mit den Damen und Herren vom Dienst teilnahmen und zu der eine größere Anzahl Damen und Herren aus der Hofgesellschaft mit Einladungen ausgezeichnet worden waren. Der Königl. Hofschauspieler Schubert und der im hiesigen Viktoriasalon gastierende italienische Blitz-Verwandlungsschauspieler Constantino Bernardi hatten die Ehre, bei dieser Soirée vor den Allerhöchsten und Höchsten Herrschaften aufzutreten und zwar Ersterer mit einer Parodie über die Sizilianische Bauernehre und Letzterer mit seinem Programm: Eine Musikstunde (Duett), La Sorpresa (Die Ueberraschung) und Sinfonia Cosmopolita.

Heute früh unternahmen Se. Majestät der König mit Sr. Königl. Hoheit dem Prinzen Georg einen Jagdausflug nach dem Grillenburger Revier. Die Rückkehr erfolgte nachmittags.

Um ½6 Uhr nachmittags findet bei Ihren Königlichen Majestäten Tafel statt, zu welcher die nachgenannten Herren mit Einladungen beehrt worden sind: Ihre Excellenzen die Staatsminister Dr. Schurig und Dr. v. Seydewitz und Generalleutnant v. Fancke, ferner der Präsident des Oberlandesgerichts Loßnitzer, Geh. Rat Dr. Barchewitz, der Präsident des Landes-Medizinal-Kollegiums Geh. Rat Dr. Günther, Generalmajor Frhr. v. Ende, Geh. Rat Dr. Ritterstädt, der Generaldirektor der Königl. Staatseisenbahnen v. Kirchbach, der Senatspräsident beim Oberlandesgericht Hardraht, der Präses des katholisch-geistlichen Konsistoriums Maaß, der Herzogl. Sachs.-Altenburgische Kammerherr v. Stammer, die Königl. Kammerherren v. Schönberg-Mockritz und v. Arnim-Peres, geh. Justizrat Börner, Oberkonsistorialrat Meusel, geh. Regierungsrat Dr. Roscher, Oberst von der Armee Frhr. v. Stralenheim, geh. Regierungsrat Dr. Forker-Schubauer, Oberst Frhr. v. Friesen-Miltitz, Oberstleutnant Frhr. Oppen v. Huldenberg, geh. Finanzrat Dr. Wachler, geh. Schulrat Grüllig und geh. Baurat Lehmann.

Den Kammerherrndienst bei Sr. Majestät dem Könige hat bis zum 4. März d. Js. der Königl. Kammerherr Frhr. v. Finck auf Röthnitz übernommen.

Dresden, 27. Februar. Se. Königl. Hoheit der Prinz Georg empfing gestern mittag im Palais

Kunst und Wissenschaft.

Königl. Schauspielhaus. — Am 25. d. Mts.: „Die Journalisten". Lustspiel in vier Akten von Gustav Freytag.

Am 26. d. Mts.: „Goldfische". Lustspiel in vier Akten von Franz v. Schönthan und Gustav Kadelburg.

Das fortgesetzte Gastspiel des Hrn. Lebius vom Stadttheater zu Stettin führte zunächst zu einer Wiederaufnahme von Freytags „Journalisten", die leider noch immer nach der Seite glücklicher Verbindung litterarischen und theatralischen Wertes, frischer Wirklichkeit und sicherer Führung, geistvoller Einzelbehandlung und humorvoller Gesamtwirkung so ziemlich allein in unserer neuen dramatischen Litteratur stehen. Auch als Konrad Bolz erwies der Künstler eine gewinnende Persönlichkeit und gereifte Tüchtigkeit. Gelegentliche Anwandlungen nervöser Unruhe lassen sich wohl mit der begreiflichen Erregung eines solchen Gastspieles erklären. Die besonders schätzbaren Vorzüge des Hrn. Lebius, die einfache Folgerichtigkeit, mit der er das vor seiner Phantasie stehende Bild durchführt, der trockene Humor, der doch der Liebenswürdigkeit nicht entbehrt, die Gemütswärme und die außerordentliche Gewandtheit traten auch in seinem Bolz zu Tage. Daneben war freilich die geistige Ueberlegenheit, eine gewisse Vornehmheit zu vermissen, die dem Namen zu eigen sein muß, der nicht nur seine Umgebungen beherrscht, sondern auch eine Adelheid Runeck so unwiderstehlich anzieht. Das Organ des Darstellers gehorcht seinen Absichten nicht ganz, der Mangel an Glanz und Schmelz beeinträchtigt gelegentlich die Wirkung seiner Haltung und seines Verständnisses für die Aufgabe. Immerhin aber war die Leistung eine weit über die des Hrn. Stephany hinausgehende, die wir vor einigen Monaten sahen.

Schönthan-Kadelburgs „Goldfische" gaben am gestrigen Abend Hrn. Lebius Gelegenheit, sich als Premierleutnant Erich v. Felsen in Uniform zu zeigen. Auch in dieser Rolle errang sich der Gast höchst verdienten Beifall. Daß er die übliche Schneidigkeit und Schnodderigkeit, die den Verfassern freilich vorgeschwebt hat, zu gunsten einer harmlosern Liebenswürdigkeit milderte, darf ihm zu gute gerechnet werden, und einzelne Scenen gelangen ihm geradezu prächtig. Leider wurden die Vorzüge der frischen und lebendigen Auffassung, des herzlichen Grundtones von den Stimmmitteln des Künstlers wieder nur bis auf einen gewissen Punkt unterstützt. Die Zeit, wo man ausschließlich Gewicht auf die Ausgiebigkeit dieser Mittel legte, ist längst vorüber, und es läßt sich nicht einmal mit Sicherheit sagen, daß es Hrn. Lebius geradezu unmöglich sein würde, seinem Organ noch hellere, sieghafte Klänge abzugewinnen. Sollte dies Hemmnis unüberwindlich sein, so würde dadurch in Darstellungen, die der Absicht und dem geistigen Vermögen des Künstlers nach grundverschieden sind, doch eine Art Eintönigkeit kommen. Fortreißenden, glänzend übersprudelnden Humor hat Hr. Lebius als Erich v. Felsen nicht bewährt, aber auf alle Fälle sehr beachtenswerte und steigerungsfähige Eigenschaften gezeigt und den erfreulichen Eindruck, den seine Erscheinung und Haltung schon in der Verkörperung des Röcknitz hervorrief, nur verstärkt.

Die übrigen Leistungen unserer Bühnenmitglieder in beiden Lustspielen, sowohl in den „Journalisten" als in den „Goldfischen", sind zu bekannt und zu oft besprochen, als daß etwas andres als der freudige Beifall zu verzeichnen wäre, mit dem sie aufgenommen wurden. Das Zusammenspiel in dem Schönthan-Kadelburgschen Schwank hätte flotter und fester sein können.

Adolf Stern.

Konzert. Der vierte Kammermusikabend im Neustädter Kasino wurde durch die Herren Bachmann, Gunkel und Stenz mit Gades Nooeletten op. 29 eröffnet, die als feinsinnige und dankbare Gaben vornehmen musikalischen Stils längst bekannt und geschätzt sind. Die Neuheit des Abends bildete Goldmarks F-dur-Sonate op. 39 für Pianoforte und Violoncell, in der Hr. Kammermusikus Stenz im Verein mit Hrn. Bachmann aufs neue die Vorzüge seines gediegenen, musikalisch feinfühligen und technisch gewandten Spieles bekundete. Die Komposition, die in drei Sätzen allenthalben die sorgfältig sichtende und erfahrene Hand ihres Schöpfers aufweist, erhebt sich in dem gesangreichen Andante (Des-dur) zu besonders ausdrucksvoller und eindringlicher Wirkung, während die Ecksätze durch eine gewisse Hast und Unstetigkeit der Modulationen an einheitlicher Wirkung einige Einbuße erleiden. So wendet sich das Moderato con moto nach auffallend kurzem Verweilen in der Haupttonart alsbald nach Fis-dur, Cis-moll und anderen entfernten Tonarten, um erst auf großen Umwegen im Durchführungssatze endlich nach dem ersehnten F-dur zurückzukehren. Aehnliche Züge hat das Finale aufzuweisen, das überdies von gebräuchlichen musikalischen Wendungen nicht ganz frei ist. Beim Vortrag des Rheinbergerschen Es-dur-Klavierquartetts gesellte sich zu den obengenannten Künstlern Hr. Kammermusikus Kühne. Die als wertvolle Bereicherung der einschlägigen Litteratur mit Recht geschätzte Komposition des Münchener Meisters trägt namentlich in den breitauslegenden Themen des ersten Satzes das Gepräge echten Kammermusikstiles, wobei allen beteiligten Instrumenten Gelegenheit zur Entfaltung dankbarer Klangwirkungen geboten ist. Im Adagio und Final-Allegro taucht an mehreren Stellen das gelehrte Gesicht des berühmten Kontrapunktikers auf, um jedoch bald wieder hinter den melodischen Gängen und Rückungen der Stimmen zu verschwinden. Das Menuett bietet ein hübsches Bild von dem einstigen Rokoko-Stil in der Musik. Die beifällig begrüßte Vorführung des Werkes ließ nichts zu wünschen übrig. — Einen Beweis ihrer musikalischen Schlagfertigkeit gab die vorteilhaft bekannte Konzertsängerin Frl. Melanie Dietel, indem sie für den plötzlich heiser gewordenen Hrn. Dreßler unmittelbar vor dem Konzert die Gesangsvorträge des Abends übernahm. Vortrefflich bei Stimme, trug die sympathische Künstlerin mit erquickendem Wohllaute des Organs glücklich gewählte Lieder von Schumann und Hildach vor und erntete für ihre Darbietungen verdienten Beifall. Hr. Bachmann bewährte sich aufs neue als vorzüglicher Klavierspieler im Zusammenspiel und in den Begleitungen der Gesänge.

U. S.

Wolfframms Kunst-Salon.

Die gegenwärtige Ausstellung in Wolfframms Kunst-Salon ist aus Kunstwerken von sehr verschiedenem Wert und Charakter zusammengesetzt. Das Hauptinteresse beanspruchen die Landschaften zweier hervorragenden Mitglieder der Schule von Glasgow, die bereits auf der hiesigen Ausstellung von 1897 gut vertreten waren, von Thomas Corsan Morton und James Paterson. An ihren Arbeiten ließen sich die Prinzipien der Jungschotten, die bei ihrem ersten Auftreten im Jahre 1890 in München das größte Aufsehen erregten und die seitdem als Gäste auf unseren Ausstellungen immer willkommen gewesen sind, unschwer darlegen. Unter dem Einflusse der Schule von Barbizon stehend und durch Whistler angeregt, kommt es ihnen nicht darauf an, zu zeigen, wie die Natur in einem bestimmten Falle aussieht. Darum kümmern sie sich wenig oder gar nicht um die Einzelheiten, sondern sie bemühen sich, den Eindruck wiederzugeben, mit dem diese oder jene Naturerscheinung auf sie wirkt. Ihre Vorliebe für sonnige Beleuchtung und ihre Freude an reicher Farbigkeit verleiht ihren oft sehr einfachen Motiven ganz eigene, poetische Reize, die durch die Andeutung der feuchten Luft ihrer schottischen Heimat und durch das Spiel der Nebel noch gesteigert wird. Dabei beherrschen sie die Oelmalerei mit der