und fühlen, verehren in ihm außerdem den treuen Bundesgenossen im Deutschen Reich und den gerechten und glühenden Herrscher seines Landes. Und gleich wie das heute geweihte Unternehmen vom ersten Anbeginn an die ausgeführte, wohlwollende und tatkräftige Unterstützung seitens sämtlicher Regierungskreise erfahren hat, so hat auch unser erhabener König, seitdem er den Thron seiner Väter bestiegen, der Entwicklung des Verkehrswezens stets die umfänglichste und förderndste Teilnahme gewidmet. Ihm, wie den ausgezeichneten Männern an der Spitze unseres Bahnwesens danken wir es, daß Sachsen, welches die erste größere Bahn in Deutschland gehabt, auch in der Entwicklung seines Bahnwesens sowohl des staatlichen, wie des privaten, immer mit in der ersten Linie geblieben ist. Darum sei es uns Herzensbedürfnis, namentlich in diesen Tagen, da uns der heilige Atem der Weltgeschichte umweht, der Festfreude und Feststimmung Ausdruck zu geben, indem wir des angeklammerten Landesherren gedenken.

Wir wissen heute nicht, was das Morgen bringt, aber eines wissen wir Sachsen, daß wir treu zu unserem König stehen werden in guten und auch in bösen Tagen. Ihm sei unser erster Festgruß dargebracht. Jubelnd wollen wir ausrufen: Hoch und lange lebe unser allergnädigster König Friedrich August!

Stimmlich stimmten die Anwesenden in das Hoch ein und bekundeten dann mit der Königs hymne ihre Liebe und Anhänglichkeit zu König und Vaterland.

Anschließend hieran wurde an Se. Majestät den König ein Guldigungs-Telegramm gerichtet, auf das folgende Antwort eintraf:

„Seine Majestät der König dankt für über sondres Telegramm und wünscht der Ueberlandbahn eine gute Zukunft.“

von Schweinitz, Hauptmann, Kommandiert als Flügeladjutant.“

Kurz darauf nahm Herr Direktor Neufeld-Frankfurt a. M. im Namen der Verwaltung der Sächsischen Ueberlandbahn-Gesellschaft das Wort, um allen denen, die das heute vollendete Werk gefördert und unterstützt haben, herzlich zu danken. Zuerst gelte sein Dank dem königlichen Ministerium des Innern für die Erteilung der Konzession, dann der Kreis hauptmannschaft Chemnitz und den Amtshauptmannschaften zu Glauchau und Stollberg, dem Kgl. Kommissar für elektrische Bahnen, den Herren Bau rat Köpfe und Bauamtmann Dr. Kläß, der Kgl. Generaldirektion der Staatsbahnen, der Eisenbahn-Direktion Chemnitz, dem Bauamt zu Glauchau, dem elektrotechnischen Bauamt zu Chemnitz, den Straßenbau-Direktionen zu Dresden und Chemnitz, der Straßen- und Wasserbau-Inspektion Zwickau, den Amtsstraßenmeistern, der Güterverwaltung des Grafen zu Schönburg-Glauchau, der kaiserlichen Reichspost und der Telegraphen- und Telephon-Verwaltung, dann den kommunalen Behörden, deren Tätigkeit eine besondere Würdigung beanspruche. Weiter gelte sein Dank aber auch dem Bahnverbande, der mit Herrn Dr. Paß an der Spitze soviel Arbeit geleistet habe, daß es diesem rastlosen Tun vor allem zuzuschreiben sei, wenn heute die Bahn eröffnet werden könne. Ob sie rentabel sei, werde die Zeit lehren müssen, daß sie aber auf Handel und Wandel belebend und befruchtend wirken werde, das stehe schon jetzt fest. Er wüßte den beteiligten Gemeinden und der Bahn eine schöne Zukunft und trinke auf das Wohl von Hohenstein-Ernstthal, Gersdorf, Lugau und Oelsnitz!

Kurz, nachdem das Hoch auf die beteiligten Gemeinden verlesen, erhob sich Herr Kreis hauptmann Löffler, um in seinem und der übrigen Mitglieder Namen und zugleich im Namen der königlichen und kaiserlichen Behörden den herzlichsten Dank für die freundlichen Worte der Begrüßung auszusprechen, mit denen Herr Bürgermeister Dr. Paß sie alle willkommen geheißen habe. Aber nicht nur für die Worte, sondern auch dafür, daß ihnen allen durch die Einladung zur Feier Gelegenheit gegeben sei, sich mit zu freuen, daß durch die Errichtung der Ueberlandbahn einem lang gehegten Wunsche der Gemeinden Erfüllung gelte: entspreche sie doch einem tiefgehenden Bedürfnis, das voraussetzen lasse, daß die Bahn sich auch gut rentieren werde. Für die Worte des Dankes, die der Herr Vorredner den Behörden zuteil werden ließ, dankte er herzlich, aber mit Rücksicht darauf, daß die Bahn einem Bedürfnis entgegen komme, sei diese Förderung den Behörden verdammt Pflicht und Schuldigkeit gewesen. Dieser den Behörden dargebrachte Dank habe ihm umso angenehmer berührt, als eben diese Behörden durch derartige freundliche Gesinnung nicht gerade ver wöhnt würden. Was ihn selbst angehe, so sei er kaum legitimiert, den Dank in Empfang zu nehmen, da er erst reichlich zwei Jahre im Amte sei und nicht viel mehr zur Herstellung der Bahn habe tun können, aber aus den Alten habe er ersehen, und seine Erfahrungen bezeugten es, daß die Kreis hauptmannschaft mit Lust und Ueberzeugung dem Projekte förderlich gewesen sei. Er habe aber den Eindruck, daß am reichlichsten den Dank die Vertreter der beteiligten Gemeinden verdient haben und an erster Stelle neidlos Herr Bürgermeister Dr. Paß. Seiner Arbeitsfreudigkeit, Energie und Fähigkeit sei es in der Hauptsache zu danken, daß das Werk heute in so schöner Vollendung sich gezeigt habe. Herrn Dr. Paß die Anerkennung der Regierung und der Behörden auszusprechen, sei ihm ganz besonderes Bedürfnis. Er beglückwünschte ihn zu seinem schönen Erfolge und wünschte weiter, daß die Hoffnungen, die an die Bahn geknüpft werden, sich in reichem Maße erfüllen mögen zum Heil der durch das neue Schienenband verknüpften Gemeinden. Der Wahnverband und die Ueberlandbahn-Gesellschaft, sie leben hoch!

Freudig stimmte alles in den Ruf ein. Wenig später klopfte Herr Bürgermeister Dr. Paß ans Glas, um in humordurchwörter Rede folgendes auszusprechen: In den sächsischen Mittelschulen sei es üblich, daß den Abgehenden ein Geleitwort mit auf den Lebensweg gegeben werde. Wenn er heute unser Unternehmen als Abiturient betrachte, sich selbst aber die Rolle des Rektors zuerteile, so möchte er der Straßenbahn zuzurufen:

„In Zeit hast du genug gekostet, Nun schaff', daß Frankfurts Gold nicht rostet!“

Sehr lange Zeit habe der Schüler gebraucht, 17 Jahre habe der Werdegang des Abiturienten gedauert. Allein bei dem Stadtrate seien 12 bide Altentüde mit 3184 Seiten vollgeschrieben worden und wieviel Alten bei den übrigen Behörden, bei den Nachbargemeinden und sonst wo noch vorhanden seien, das sei leicht sich vorzustellen. Zuerst beschäftigte sich die Firma Kummer u. Co. in Niederfeld mit dem Projekt. Es war eine Linie von Oberhermsdorf über Oberlungwitz nach Wilsenbrand und Grün a. G. geplant, gegen deren Führung sich aber alsbald Widerspruch erhob. Der Streit der Meinungen ging hin und her, ein neues Projekt Hohenstein-Ernstthal-Oberhermsdorf-Oberlungwitz tauchte auf, ehe aber irgend welche Entscheidung getroffen werden konnte, gingen Kummer u. Co. in Konkurs. Nun ruhte die Angelegenheit seit längerer Zeit, bis der Eisenbahn-Direktor a. D. Ballhorn in Leipzig sich der Angelegenheit annahm. Aber seine Projekte fanden keine Gegenliebe, zumal sich herausstellte, daß seine Linienführung keine Rentabilität versprach. Dann kam man auf den Gedanken, eine Aktiengesellschaft für die Erbauung der Bahn zu gründen, aber auch dieser Vorschlag fiel ins Wasser, da die genügenden Mittel nicht aufzubringen waren. Da ergriffen die Siemens-Schulter-Werke, die Bahnbau- und Betriebsgesellschaft und ihre Tochterfirma, die deutsche Eisenbahn-Gesellschaft in Frankfurt a. M. die Initiative, ließen neue Projekte ausarbeiten und übernahmen die Finanzierung des Unternehmens. Im Januar 1911 wurde die Sächsische Ueberlandbahn-Gesellschaft gegründet und stehende, die richtigen Leute für unser Unternehmen waren gefunden. Zwar wollte noch weiter sich Opposition geltend machen, aber nichts konnte nunmehr den Bau der Bahn aufhalten. So wurde sie fertiggestellt zu Lugau und Frommen unterer ganzen Gegend. Zwar wird noch so mancher Wunsch laut werden, mancher wird Dies und Jenes besser oder anders haben wollen, denn: Wer zieht Bahnen durch das Feld, auf den schimpft die ganze Welt“, aber uns alle durchbringt das Gefühl, daß die Bahn als neues Bindeglied zwischen den etwangelnen Gemeinden eine Gemeinschaft der Interessen herbeiführen wird, die auf alle befruchtend wirkt. Die S. U. B., die S. M., die D. C. G. und die S. U. B., sie leben hoch!

Stimmlich setzte der Vorkauf ein, der diesen Ausführungen folgte. Nach einer Weile sprach Herr Direktor Hursig-Gersdorf auf die Bauausführer, die trotz der Unlust der Witterung den Bau so gefördert hätten, daß er heute schon geweiht werden konnte. Sein Hoch galt den Herren Regie rungsbaumeister Fischer und Birnbacher, den Herren Ober-Ingenieur Berg, Stange und Kläß. Weiter erhob Herr Gemeindevorstand Wed. Oelsnitz sein Glas auf das Wohl des Verbands-Vorsitzenden Herrn Bürgermeister Dr. Paß, dem vor allem die schnelle Erfüllung der Bahn wünschenswerte zu danken sei, Herr Gemeindevorstand Kurtz-Lugau auf die Zukunft des neuen Bahnunternehmens, Herr Warrer Schmidt hier in prächtiger, poetischer, humordurchwörter Form auf alle, die sich um die Bahn verdient gemacht haben, wobei er dem Wunsch Ausdruck gab, daß die Bahn nun auch bald vom Bahnhofe nach der Neustadt weiter geführt werde, Herr Direktor Friedemann-Oelsnitz auf die Elektrifizierung und Herr Landtags-Abgeordneter Drescher auf die Arbeiter und Beamten, welche das Werk so glücklich zu Ende führten.

Inzwischen war die Stimmung immer lebhafter geworden; zwischen den Vorträgen unserer Stadtapelle wurde noch ein Tafelied auf das „Wahnele“ gesungen, während ein zweites noch spät am Abend einen kleinen zurückgebliebenen Kreis begeisterte. Allmählich lichteten sich die Reihen, die Herren aus Gersdorf mußten zurück, da ihrer noch Illumination, Fackelzug und Kommerz im Orte wartete, aber so Mancher hielt wader aus bis über die mitternächte Stunde, bis auch ihn nach den Freuden des Tages der Frieden des Hauses aufnahm.

Das Mah!, das Herr Lorenz den Gästen der Bahngesellschaft bot, war vorzüglich, und die Weine, welche die Bahn spendete, ließen an Wohlgeschmack nichts zu wünschen übrig. Eine besondere Ueberachtung bereitete noch unsere Stadtgemeinde den Anwesenden, indem sie jedem Teilnehmer ein Zigarettenetui mit Inhalt überreichen ließ.

Die Feier in Gersdorf.

Welch hohes Interesse die hiesige Einwohnerschaft der elektrischen Ueberlandbahn Hohenstein-Ernstthal-Gersdorf-Lugau-Oelsnitz i. C. entgegenbringt, zeigte sich wieder am Eröffnungstage, wo viele Tausende ihre Anteilnahme an der Feier durch Schmäderung und Illuminieren der Häuser, Veranlassung eines Fackelzuges usw. bekundeten. Hatte sich schon am Vormittag des Sonnabends ein großes Publikum von hier und auswärts zu den Feierlichkeiten am Mathaus eingesunden, und zwar bedeutend mehr, wie zu einem Kirchenspektakel, so war der im Gasthof „Zum grünen Tale“ abends 8 Uhr angelegte öffentliche Kommerz so stark besucht, daß die später kommenden selbst einen Stuhl hätten mitbringen mögen, und viele Besucher mußten denn auch mit einem Stehplatze vorlieb

nehmen. Der Bedeutung des Tages entsprechend, wurde die Bühne mit Blattsplänen dekoriert. Nachdem die Herren des Festauschusses mittels Bahn zurückgeführt, begann die Festlichkeit, die durch vorzüglichen Vortrag eines Eröffnungsmarsches von der hiesigen Musikkapelle in würdiger Weise eingeleitet wurde.

Sodann ergriff der Leiter des Kommerzes Herr Gemeindevorstand Kaufm. Direktor Hursig das Wort zu einer kurzen Begrüßungsansprache, in der er auf die Bedeutung des Tages für unsere Gemeinde hinwies, die Erschienenen willkommen hieß und seinen Dank für den zahlreichen Besuch und die Opferwilligkeit zum schönen Gelingen sämtlicher Festveranstaltungen zum Ausdruck brachte. Seine beifällig aufgenommene Ansprache endete mit einem dreimaligen Hurra auf Se. Maj. König Friedrich August, in das die Festversammlung freudig ein stimmte.

Unter Leitung des Herrn Kirchschullehrer Hohlfeld brachten dann die vereinigten Gesangsvereine „Arion“ und „Niederfranz“ das „Lied der Deutschen in Lyon“ und „Das treue deutsche Herz“ vorzüglich zu Gehör. Mehr Beifall wurde den Vortragenden zuteil. Der Turnverein „Germania“ führte dann Stabübungen auf, die von reichem turnerischem Fleiß zeugten und nicht minder beifällig aufgenommen wurden. Ein Männerchor der Gruppe 7 Königstreuer Knappen „Die Heimat“ fand allgemeinen Beifall.

Nachdem die Kapelle die Ouvertüre zur Oper „Dichter und Bauer“ recht vorzüglich zu Gehör gebracht, erhob sich der Festredner des Abends, Herr Schuldirektor Pfeifer. In recht treffenden Worten verbreitete sich der geschätzte Redner über die Verkehrsmittel im hiesigen Orte, ausgehend etwa von der Zeit vor 100 Jahren, wo in unserm idyllischen Dörfchen noch der Hochwald bis herein ins Dorf reichte, nicht selten das Bild sich bis an die Häuser wachte und der Fuhrmann sein Gefährt einfach durch den Dorfbach leitete, sei das Geschirr einmal um, so hob man es wenn auch mühselig wieder auf, ein solch kleiner Zwischenfall tat der Gemütslichkeit keinen Abbruch. Redner streifte dann den Bau der Staatsstraße nach Stollberg im Jahre 1829, die, wenn die Gemeinde einen Beitrag von 1500 Talern beigetragen hätte, vom Fürsten durch den hiesigen Ort gelegt worden wäre. Es hatten wohl unsere Alten keine Ahnung von dem folgenden Aufschwung unseres Ortes durch den in den 70er Jahren begonnenen Bergbau. Vor 50 Jahren noch waren die Beziehungen zu Hohenstein nur geringe, denn Gersdorf war dem Amtsgenicht Wachsenstein zugehörig. Draufschickte Redner, wie Gersdorf nach dem Poststempel immer so „beigelegt“ habe — bei Hohenstein, bei Oberlungwitz usw., bis man die Bezeichnung endgültig festgelegt habe in „Gersdorf Bez. Chemnitz“. Dann ging Herr Schuldirektor Pfeifer auf die Fahrgeregenheiten mit Hohenstein-Er. ein, die immer nur mit Pferden möglich war, weshalb die Reisten, die nicht zum Stande der Pferdebesitzer gehörten, laufen mußten. Gering war die Zahl der Fuhrwerksbesitzer, die Fahrgäste gegen Entgelt beförderten. Auch die Fahrpost nach Stollberg nahm Passanten auf, um sie nach „Waldschlößchen“, Eingang Erlbacher Straße oder „Windmühle“ zu bringen. Zuletzt vergaß Redner nicht den sogenannten „Strumpfsug“, den „Wasser Müch“ und Herr Johann Kretschmar jeden Mittwoch regelmäßig benutzte und den Herr Benjamin Hüßig stellte. Dann ging er auf die Gründung der Omnibusfahrt-Gesellschaft ein, die im September 1903 geschah und dank der Unterstützung der Einwohnerschaft so schnell zustande kam, daß der Verkehr bereits am 11. Oktober genannten Jahres zum Kirchweihfest mit den noch heute vorhandenen Wagen von der Dresdner Fuhrwegengesellschaft (der Omnibus war Dresden-Weißer Hirsch) gefahren) aufgenommen werden konnte. Der Omnibus fand eine so freudige Aufnahme, daß bereit am Eröffnungstage 6 fremde Geschirrführer mitfahren mußten. Wie der Omnibus weiter günstig abgesehen hat, beweist die Tatsache, daß in 9 1/2 Jahren 277 511 Personen und 42 613 Meilegepäckstücke befördert wurden; der Jahresbericht weist einen Netto-Ergebnis von 3489,68 M. auf. Mit Recht bezeichnete Herr Direktor Pfeifer den Omnibus als den Vater der elektrischen Bahn. Im weiteren ging Redner auf die Verwirklichung des Gedankens der Einrichtung der elektrischen Bahn ein, die im Jahre 1896 von einer hannoverschen Finanzgruppe aufgenommen, 1897 durch das Hohenstein-Er. Komitee von Kummer u. Co., Niederfeld, dann 1904 von Eisenbahndirektor a. D. Ballhorn mit der Eisenbahnbaufirma Demmig, Hartwig u. Comp. geschaffen werden sollte. 1907 ging das Projekt auf Firma Siemens u. Schidert über, die dann durch die bekannte Bahn-Bau- und Betriebs-Gesellschaft in Frankfurt a. M. übernommen wurde durch Gründung der Sächs. Ueberlandbahn-Gesellschaft, die uns nun die Bahn gebaut hat.

Redner zergliederte seine Ausführungen in einen Rückblick und in einen Ausblick. Im letzteren führte er aus, daß das neue Verkehrsmit tel zu den schönsten Hoffnungen berechtige nicht nur im Hinblick auf den Personen- sondern auch auf den Güterverkehr. Die Hauptsache sei, daß sämtliche Einwohner die Bahn nach Kräften unterstützen, wozu die Bahnverwaltung insofern viel schluß an Griechenland fallen würde. Wenn man beitragen könne, als je Fahrzeiten, Fahrpreise Griechenland diesen Gebietszuwachs auch von und Haltestellen so einrichte, daß die Bahn von Herzen gönnt, so muß es doch auffallen, daß Jedermann benutzt werden könnte. Er dankte die Ueberlassung der Insel an Griechenland noch dann am Schluß seiner Ausführungen dem während des Krieges und zwar offenbar auf Befehl der Sächs. Ueberlandbahn-Gesellschaft, die uns nun die Bahn gebaut hat.

Redner zergliederte seine Ausführungen in einen Rückblick und in einen Ausblick. Im letzteren führte er aus, daß das neue Verkehrsmit tel zu den schönsten Hoffnungen berechtige nicht nur im Hinblick auf den Personen- sondern auch auf den Güterverkehr. Die Hauptsache sei, daß sämtliche Einwohner die Bahn nach Kräften unterstützen, wozu die Bahnverwaltung insofern viel schluß an Griechenland fallen würde. Wenn man beitragen könne, als je Fahrzeiten, Fahrpreise Griechenland diesen Gebietszuwachs auch von und Haltestellen so einrichte, daß die Bahn von Herzen gönnt, so muß es doch auffallen, daß Jedermann benutzt werden könnte. Er dankte die Ueberlassung der Insel an Griechenland noch dann am Schluß seiner Ausführungen dem während des Krieges und zwar offenbar auf Befehl der Sächs. Ueberlandbahn-Gesellschaft, die uns nun die Bahn gebaut hat.

auch den Behörden und allen anderen Personen, die sonst mitgewirkt haben, brachte er seinen Dank.

Die Rede des Herrn Dir. Pfeifer, die vielfach auch von Humor gewürzt war, wurde überaus beifällig aufgenommen.

Im zweiten Teile des Abends wurden von den Gesangsvereinen „Sängervereinigung“ Lugau-Gersdorf, Sängervereinigung der Königstreuen Knappen Gruppe 4 sowie von den vereinigten Männergesangsvereinen „Arion“ und „Niederfranz“ weitere herrliche Niederperlen geboten, die sämtlich dankbar begrüßt wurden. Freiübungen vom Turnverein 1 und Pyramidenstellungen am Schwebetod vom Turnverein „Germania“ vervollständigten das Ganze. Mit dem Polpourri „Für Herz und Gemüt“ schloß die schöne Feier, worauf Herr Direktor Hursig allen Mitwirkenden den Dank aussprach.

Ruhe auf dem Schlachtfelde.

Abgesehen von einigen kleineren Mänteleien, bei denen wieder die Türken im Vorteil geblieben sein wollen, herrscht im allgemeinen Ruhe, und zwar sowohl bei Tschataldscha wie vor Adrianopel. Das Konstantinopeler Pressebureau verbreitet lediglich folgende Meldung: Die Bulgaren scheinen sich auf die Linie Midia-Sinelli-Modostoz zurückgezogen zu haben. Die Bahn ist frei bis zum Kilometer 65, vier Kilometer vor Tschataldscha. Wie verlautet, hat die Porte Hakkı Pascha neue Instruktionen erteilt. Am 14. Februar griffen die Montenegriner mit 16 000 Mann und zahlreichen Kanonen die türkische Stellung auf dem Tarabosch und bei Berliha an. Die Türken leisteten energischen Widerstand. Die Montenegriner mußten sich unter Zurücklassung von sechs Kanonen und 3000 Verwundeten zurückziehen.

Ein türkischer Kreuzer vernichtet.

Der türkische Panzerkreuzer „Asar-i-Tewfit“, unter dessen Schutz der Verlust einer Landung türkischer Truppen bei Podima an der Küste des Schwarzen Meeres gemacht worden ist, stieß am Freitag auf eine von den Bulgaren gelegte Mine; er erlitt ernsthaftige Havarien und scheiterte. Eine Minenlegerabteilung und eine Küstenbatterie zerstörten das türkische Kriegsschiff vollständig und brachten es zum Sinken.

Die gescheiterten türkischen Landungsversuche.

Die Türken hatten in der Niederlage bei Scharföj 600 Verwundete. Die Landung türkischer Truppen an der Küste des Marmarameeres ist größtenteils unmöglich, da die zum Landen nötigen Pontons wegen der Ueberladung der Schiffe ins Wasser geworfen wurden. Die Truppen und Geschütze des untergegangenen Dampfers, die auf die Inseln gerettet worden sind, kehren nach Konstantinopel zurück. Die türkischen Freiwilligen und die Griechen plünderten türkische Häuser, so daß der Kriegsminister ihnen das Tragen der Uniformen verboten hat, um einer Verwundung mit regulären Truppen vorzubeugen. Die Kämpfe zwischen den türkischen Soldaten beider Parteien werden fortgesetzt.

Abzug der Franzosen aus Adrianopel.

Der bulgarische Ministerrat hat nunmehr beschlossen, den Abzug der 200 Franzosen von Adrianopel mit ihrem Konjul an der Spitze glatt zu gestalten. Das gleiche Zugeständnis wird auch von den übrigen Mächten, die alle Angehörige in der Stadt haben, gefordert werden. Man schätzt die Zahl sämtlicher Ausländer auf 2000 Köpfe.

Landet Griechenlan in Kleinasien Truppen?

Die Londoner „Daily News“ melden aus Konstantinopel, daß Griechenland auf der Kleinasiatischen Küste Truppen gelandet haben soll. Ein Verweh stehe deshalb im Begriff, die Darbanelen zu überschreiten, um mit seinen Truppen die Griechen anzugreifen; er soll bereits einen Teil seines Korps nach Kleinasien übersetzt haben. Ferner meldet das Londoner Blatt, daß 44 griechische Transportschiffe auf dem nordöstlichen Teile der Halbinsel Gallipoli Truppen landeten, doch machten ihnen die türkischen Kriegsschiffe viel zu schaffen, die die Landung durch ihr Feuer zu verhindern suchten.

Schiffung der griechischen Flagge auf Kreta.

Noch ehe der Balkankrieg ausgetobt hat und während die Vorkämpfertruppen noch in London mit den durch ihn hervorgerufenen Unmüdigungen beschäftigt ist, hat das Schicksal Kretas sich bereits endgültig entschieden. Nach Telegrammen aus Kanea ließ der Kommandant des in der Suda-Bai liegenden englischen Kriegsschiffes „Yarmouth“ die Flaggen der vier Schutzmächte und der Türkei einziehen und dafür griechische Flaggen hissen. Die Flaggen wurden den Konsulaten zurückgegeben. Die „Yarmouth“ soll heute Suda verlassen. Der Generalgouverneur von Kreta Dragumis und eine zahlreiche Menge begaben sich nach der Suda-Bai. Die Begeisterung der Kreter ist ungeheuer.

Diese Flaggenhissung gibt freilich den tatsächlichen Besitzverhältnissen Ausdruck. Bisher nahm man an, daß Kreta mit dem Friedensschluß an Griechenland fallen würde. Wenn man beitragen könne, als je Fahrzeiten, Fahrpreise Griechenland diesen Gebietszuwachs auch von und Haltestellen so einrichte, daß die Bahn von Herzen gönnt, so muß es doch auffallen, daß Jedermann benutzt werden könnte. Er dankte die Ueberlassung der Insel an Griechenland noch dann am Schluß seiner Ausführungen dem während des Krieges und zwar offenbar auf Befehl der Sächs. Ueberlandbahn-Gesellschaft, die uns nun die Bahn gebaut hat.

Die Begeisterung der Kreter ist ungeheuer. Diese Flaggenhissung gibt freilich den tatsächlichen Besitzverhältnissen Ausdruck. Bisher nahm man an, daß Kreta mit dem Friedensschluß an Griechenland fallen würde. Wenn man beitragen könne, als je Fahrzeiten, Fahrpreise Griechenland diesen Gebietszuwachs auch von und Haltestellen so einrichte, daß die Bahn von Herzen gönnt, so muß es doch auffallen, daß Jedermann benutzt werden könnte. Er dankte die Ueberlassung der Insel an Griechenland noch dann am Schluß seiner Ausführungen dem während des Krieges und zwar offenbar auf Befehl der Sächs. Ueberlandbahn-Gesellschaft, die uns nun die Bahn gebaut hat.

lands, fernbar Griede en gl sein, n tanische De det: A sich eifu mänen Bertret R o I I Kreifen angefüh tung am M h a n d und di würden abgebr derte Z die Kri handlur Ueberre hinausg kommt entgegen den Abi same U Regieru Mötetun mitteln Bezüglic punkt u Die mitteln nommen zu erni Abtretu Städtu Forderung für eine m ö g l A o lautet, Aufmerk daß E r i a g a Schumme iche Fla De Wetter für D wa 18. Feb M in Et tag na stad ge i. e l e t r freuten P ersten be auf dem st ä n d i wieder eine hüß desgleich tigen W dem Bal sonen a Bahnbetri ängstigen tagzeit. Wogen Passagier Fahrtteil anliegen auf dem Schienen auch die Stern die se l l f c Er. auf Lehr mit und Wag Gewinben die Wag Erste Fe 16. Feb gehört, de lacht, de beigetrage derungsm Beruachung a. hiesige B unter ja Stützung züglichen, händler C fen Bah fanden d quartett d ich auf fübende G die zahlr Stadtvert trahbeleb Verögnüger am Sonn nerlberfa Aufsichtsv Nach Erst und Richt