Erste Beilage zum Leipziger Tageblatt und Anzeiger.

№ 244. Freitag den 31. August 1888. 82. Jahrgang.

Die Eisenbahn über den Balkan.

Nachdruck verboten.

Konstantinopel, im August. Seiten hat in Konstantinopel ein Ereigniß Neugierde und Erwartungen der einheimischen und fremden Bevölkerung und ihre Reflexionskraft in höherem Maße erregt, als die Kunde von der Eröffnung der „Orient-Bahn", welche Paris—Wien—Konstantinopel, Occident und Orient, verbindet.

Als infolge der Beschlagnahme der Bahnstrecke Bellova-Bakarel durch die Bulgaren das Datum der Ankunft des ersten Zuges verschoben wurde, da standen allerlei Propheten auf. „Nun soll er am 14. (August) ankommen." Wer weiß? sagte man sich im Publicum. Erst als auf dem Bahnhofe zu Stambul die Decorationen begannen und Fahnenstangen überall errichtet wurden, fing man an, der neuen Offenbarung zu glauben. Am Abende des 13. prangte das Stationsgebäude zu Konstantinopel im Festschmuck; auf der Linie nach Adrianopel waren alle Bahnhöfe reich mit Blumen und Flaggen decorirt — da erschienen Abends um 4 Uhr türkische Polizeibeamte und verlangten Namens ihrer Regierung die Entfernung jeglichen Schmuckes und zwar nicht allein in Stambul, sondern auf der ganzen türkischen Strecke. Alle Vorstellungen von Seiten der Bahndirection blieben den Drohungen der Gewalt gegenüber erfolglos, und der erste Orientzug, der Dienstag Morgens um 8 Uhr 15 Minuten in Stambul eintraf, fand auf seiner Fahrt von Belleva bis Konstantinopel keine Fahne, die ihm zuflatterte. Unterwegs flog wohl hie und da ein Sträußchen von schöner Hand zum Waggonfenster hinein, ein vereinzeltes, schüchternes „Hurrah!" ertönte — aber sonst regte sich nichts in der Menge der Neugierigen, welche an allen Bahnhöfen zusammengelaufen waren, um den erwarteten Zug, der, mit zwei Locomotiven bespannt, rasch, wie der Blitz an ihren Augen vorbeisausen zu sehen. Mancher alte Türke, der am Geländer stand, bewegte das graue Haupt und wußte nicht recht, wie ihm war, denn er konnte den Lauf der Dinge mit seinem Fatalismus nicht in Einklang bringen. Geschickte Berichterstatter werden solche Ideenverbindungen weiter ausführen und auch wohl noch dies und das hinzufügen, was übrigens weder ihnen noch mir passirt ist.

An die Eisenbahn von Stambul bis Sarambey sind die Türken seit 1874 gewöhnt; aber erst durch Anschluß dieser Bahn an die occidentalen Linien sind die Schranken gefallen und die Schleier durchbrochen, welche „die Fülle des Islam" vom Abendlande trennen, denn kein gefürchtetes Meer erschreckt von nun an den Touristen auf seiner Fahrt nach Konstantinopel. Doch nicht in diesem Umstand ist die Ursache zu suchen, welche die türkische Regierung bestimmt hat, eine festliche Inauguration des Orientzuges zu unterdrücken und sich vom Empfang der ersten Gäste aus Oesterreich-Ungarn fern zu halten. Die Passivität und das ablehnende Verhalten türkischer Behörden findet seine Berechtigung durch das illegale Benehmen Bulgariens. Die türkische Bahnlinie ist, wie gesagt, längst im Betrieb. Die Eröffnung der „Orient-Bahn" wurde von den Bulgaren abhängig, daher hat für den Türken die festliche Begrüßung des ersten Zuges die Bedeutung des Einverständnisses mit dem Vorgehen der Bulgaren, welche sich die mit einem Kostenaufwand von 9 bis 10 Millionen von den Türken erbaute Bahnstrecke Bellova-Bakarel gegen das Versprechen einer Entschädigungssumme von nur 6 Millionen angemaßt haben.

Weder durch die Reclamationen der Türken, noch durch die Congreßbeschlüsse der Mächte, läßt sich Bulgarien, das kleine Land, welches sich um ganz Europa nicht kümmert, in seiner Handlungsweise stören.

Nun, die „Orient-Bahn" ist eröffnet und das Ereigniß wird seine Wirkung beginnen.

Als Sultan Murad III. in Tophanè am Bosporus einst eine Sternwarte erbauen und zu ihrem Dienste Astronomen heranzog, da erzählte man ihm Beispiele von asiatischen Reichen und Städten, die in Folge solcher Neuerungen zu Grunde gegangen seien, wie das der Abassiden, Fatemiten und Timuriden, und die Sternwarte wurde niedergerissen. Aber Murad III. hielt dadurch den Fortschritt ebenso wenig auf, wie der Steuermann den Untergang seines Schiffes vermied, indem er den Sturmvogel, den Unglücksprophelen, vom Kiele seines Fahrzeuges schoß. Indessen leben wir nicht im 16. Jahrhundert, und an keinem Throne, der auf europäischem Boden steht, finden solche Weissagungen noch heute Gehör; auch der türkische Kaiser begünstigt den Fortschritt, soweit er sich mit seinen Satzungen als Khalife vereinbaren läßt. Dennoch drängen sich bei Eröffnung der Eisenbahnlinie über den Balkan Reflexionen auf, die wenigstens historisch interessant werden; denn auf demselben Wege, wo einst Suleiman, wo Mohammed I. und seine mächtigen Nachfolger an der Spitze gefürchteter Heerhaufen zu gewaltigen Eroberungen aufzogen, über dieselben Wege, welche die Sultane auf den Belgrader, Mohac'er und Wiener Feldzügen einschlugen, rollt heute das Dampfroß, als hätten ihn Schwert und Pfeil die Bahn gezeigt. Nur auf einer kleinen Strecke — von Tschorlu bis Tschataldscha — weicht die Bahnlinie von der alten Heerstraße der Byzantiner und Türken ab.

In Nissa (Nisch), an der Straße nach Widdin, dem Geburtsorte Konstantin's des Großen, den der Komnene Manuel befestigte, durchschneidet das Bahngleis die Rüststätte der Byzantiner, und der Deutsche, der vom behaglichen Polsterstuhl im Salon des Wagens der „Compagnie Internationale des waggons des lits" hier seine Blicke über die Felder des altberühmten Ortes schweifen läßt, erinnert sich der 5000 Gothen, deren Blut hier floß. Nisch, von dem Hunnenfürsten Attila in einen Steinhaufen verwandelt, von Kaiser Justinian herrlicher aufgebaut, dann von den Kreuzfahrern gebrandschatzt und 1375 von den Türken besetzt — das muß über Nisch selbst der reisende Herr Commerzienrath wissen.

Von hier bis Pirot, welches 1737 nach harten Kämpfen von den Oesterreichern besetzt worden ist, bietet die Landschaft große Reize und Abwechselungen.

In einer ziemlich leeren und unwirthlichen Gegend liegt Sofia, das alte Sardica. Das Thal Isker (Iskos) trennt hier die Ausläufer des Rila-Dagh und des Hämus. Auf der Ebene, die sich am Bahngleis hinzieht, huldigten einst Hunderttausende von Römern und Barbaren dem neuerwählten Kaiser Konstantius, und ihre Rufe: „Lang und glücklich lebe der Sohn Konstantin's!" brachen sich an den umliegenden Hügeln, deren Freudenfeuer ein anderes Mal verkündeten, daß Kaiser Maximian die Stadt durch seine Geburt geehrt habe. Die kaiserliche Wiege wurde später von Hunnen und Walachen geplündert. Unter den Sultanen wurde Sofia berühmt durch schöne Moscheen und warme Heilquellen, in der Gegenwart durch den tapfern Alexander von Battenberg und ganz neuerdings hat die Stadt durch Ferdinand und Clementine das Auge des europäischen Gesetzes auf sich gezogen. Die „Commission", die den ersten Orientzug bevölkerte, wurde hier vom Fürsten Ferdinand zu Gaste geladen und hatte das Vergnügen, sogar von ihm präsidirt zu werden; seine Nase soll bei Weitem nicht so lang sein, wie diejenige, die er den europäischen Mächten dreht. Uebrigens was recht ist: Bulgarien macht durch Land und Leute fast überall den Eindruck eines gesund und kräftig aufblühenden Staates.

Die Bahngleise folgen nun dem Laufe der Maritza bis Tatarbasardschik. Dieser Name erinnert an die durch Mohammed I. 1419 erfolgte Ausweisung der Tataren, die er von Brussa hierher zu ziehen zwang. Hier, wo Gebirge das Thal verengen, ist der vierte und stärkste Paß der alten Heerstraße von Nisch bis Konstantinopel. Den Hut ab! wenn Du hier vorüberfährst, auch wenn Du nicht Ungar bist, denn „hier kämpfte am Vorabend des Christtages 1443 Hunyady wider Felsen und Eis, wider Lawinen und Türken". Vom linken Waggonfenster aus richtet der Reisende sein Perspective nach den Höhen des Balkan, auf welche ihn Herr Binder in Bellova, der sich gegenwärtig mit der Abfassung eines bulgarischen Robinson beschäftigen soll, aufmerksam machte.

In Philippopel hält der Zug und der historisch angehauchte Herr Commerzienrath benutzt die Pause von 10 Minuten, um sich bei einer Flasche Bier erzählen zu lassen, wie Lalaschahin, der Kriegsheld Murads I., durch grausame Eroberung der Stadt zu ihrem geschichtlichen Ruhme beigetragen habe, wie einst wogende Reisfelder hier ringsum die Gegend zierten; das sei aber damals gewesen, wo der Bauer noch ausschließlich Landbau getrieben habe und keine Politik, wie heutzutage. Der ungarische Herr aber wird ungeduldig, denn er fürchtet die Erinnerung an Hadschi Ibek, „den Löwen der Schlacht", der hier einen nächtlichen Sieg über die Ungarn erfocht, zu dessen Andenken König Ludwig Mariazell stiftete.

Es ist Nacht geworden, und schlafend kommt die Gesellschaft nach Adrianopel. Diese Stadt, einst die wichtigste Veste des byzantinischen Reiches, fiel durch die Tapferkeit des schon genannten Lalaschahin und den Verrath ihres Vertheidigers Hadrian 1361 in die Hände der Türken. Die Siebenhügelstadt an der Maritza ist bekannt durch eine Belagerung durch die Gothen, durch ihre Leiden unter den Bulgaren und Kreuzfahrern. Als zweite Residenz der Sultane war sie weltbekannt durch ihre Rosengärten, ihr Zuckerwerk und die zum Sprichwort gewordene Schönheit ihrer Bewohner. Die Stadtbürger von Adrianopel sollen daraufhin heute noch etwas protzig sein.

Um halb zwei Uhr Nachts fährt man an Eskibaba vorbei, einem Wallfahrtsorte am Grabe des türkischen Heiligen, der unter den Seldschuken seine ersten Landsleute nach der Dobrudscha brachte.

Als ob er sich wundere, blickt der Mond von den Höhen des Kutschük-Balkan ins friedliche Thal des Erkene-Flüßchens hinunter. Es ist 4 Uhr Morgens, wenn der Zug in Tschorlu (Tschorli) eintrifft, in einem Orte, der sich von seiner Schleifung durch Murad noch nicht erholt hat.

Die Bahnlinie beschreibt jetzt einen Bogen landeinwärts, um sich dann bei Kutschük-Tschekmedsche dem Marmarameer zu nähern. Der See von Bojuk-Tschekmedsche, das alte Groß-Regium mit der berühmten pons longus der Römer, wird dem Blicke durch die Hügel entzogen, welche zwischen demselben und der Station Tschataldscha liegen. Dagegen öffnet sich oberhalb Kutschük-Tschekmedsche (die „kleine Schublade") die Aussicht aufs Marmarameer. Der letztgenannte, jetzt ganz unansehnliche Ort, unmittelbar am Bahngleis gelegen, berüchtigt durch sein fieberhaftes Klima, an einem ehemals durch Schleusen mit dem Meere verbundenen Süßwassersee, ist das Regium der Römer und seine pons minor entgeht unserer Anschauung nicht.

Rasch fahren wir an San Stefano vorbei; man zeigt uns das Gebäude, in welchem an diesem Orte nach dem letzten russisch-türkischen Kriege der Friede geschlossen wurde, dann wenden wir die Augen nach links, wo über die Hügel weg aus dem Morgennebel bereits die Kuppeln und Spitzen der Minarets der Moschee Selims, der Suleimanie und der gewaltige Serasker-Thurm sichtbar werden, um sofort wieder hinter den Höhen zu verschwinden.

Welch herrliche Fernsicht eröffnet sich jetzt auf das Meer, aus welchem die Prinzeninseln vor uns auftauchen! Noch wenige Minuten — dann sind wir schon an der Stadtmauer von Stambul. Ganz nahe dem „Schloß der Sieben Thürme" fährt der Zug ein; wir haben kaum Zeit, einen Blick zu werfen auf die Porta aurea, das alte Triumphthor der Byzantiner, das die Türken mit einem starken Verbau versehen haben, weil nach ihrer Sage ein Eroberer nur durch dieses Thor einziehen kann. Würde die Bahn die Stadtmauer nicht mindestens 200 Schritte südlicher durchbrechen, so könnte man abergläubisch werden. Wir sind innerhalb der Stadtmauern in Jedicule. Jetzt „schließt Augen euch, hier ist nicht Zeit, sich staunend zu ergötzen". Die Fahrt durch die Stadt innerhalb der Seemauer gewährt einen traurigen Aspectus: links und rechts halb zerfallene Holzhäuser, schmierige Gäßchen, Kehrichthaufen, ungekämmte Menschen und räudige Hunde.

Die Einfahrt nach Stambul von der Landseite ist derjenigen vom Bosporus her nicht zu vergleichen. Zog bisher der Wanderer mit freudestrahlendem Auge, in Staunen und Bewunderung verloren, in Konstantinopel ein; waren bisher die Herrlichkeiten des Bosporus und der Anblick Stambuls der unbezahlbare Lohn einer langen und mühsamen Reise, so hat man jetzt Mühe, den schlechten letzten Eindruck der Fahrt zu verwischen, und nur halb gelingt dies, wenn man unterhalb der von zierlichen Thürmchen gekrönten gewaltigen Mauern des kaiserlichen Sommerharems um die Serailspitze biegt, wo nun mit einem Mal der Blick frei wird über das „Goldene Horn", den Bosporus und die ansteigenden vielfarbigen Häusermassen und Thürme. Der zukünftige Reisende wird das Entzücken dessen, der vom Schwarzen Meere her nach Konstantinopel kam, nicht mehr begreifen und nachempfinden, denn das Herrlichste sieht er nicht mehr, und eine Fahrt, die er später von Stambul aus über den Bosporus hinauf unternimmt, wird ihn nicht entschädigen, denn seine Empfindungen sind bereits imprägnirt von dem Häßlichen, welches er gesehen hat, so daß seine Bewunderung nicht mehr rein, sein Erstaunen kein verklärtes mehr sein wird.

Selbstverständlich reden wir nicht von der neuen Reiseroute im Ganzen, die sonst wohl auch in ästhetischer Beziehung der alten den Vorrang streitig macht, wenn wir die langweilenden Fahrten durch Rumänien, von Rustschuk nach Varna, mit dem Balkanwege vergleichen.

Wie dem auch sei, in unserem Jahrhundert richten sich die Verkehrsstraßen nicht nach dem Geschmacksurtheile des Kunst- oder Naturliebhabers.

Die neue Linie will durch Vortheile, die sie gewährt, dem bisher üblichen Seeweg Concurrenz bieten, so daß zunächst die österreichisch-ungarischen Handelsinteressen sich dem Landwege zuwenden. Bis jetzt hat die Oriental-Bahn selbst von denjenigen Waaren, welche aus Oesterreich-Ungarn in den Hafenplätzen Konstantinopel-Dedeaghatsch und Salonichi einliefen, nur einen verhältnißmäßig geringen Theil ins Innere des Landes befördert, so z. B. im Jahre 1886.

von ca.	1800	Tonnen	Bier	nur ca.	230	Tonnen,
„ „	22000	„	Zucker	„ „	6000	„
„ „	5000	„	Papier	„ „	650	„
„	700	„	Zündwaaren u. chem. Producte	„ „	450	„
„ „	900	„	Kaffee	„ „	500	„
„ „	300	„	Töpferwaaren	„ „	20	„
„ „	400	„	Metallwaaren	„ „	200	„

Ein ungefähr ähnliches Verhältniß existirt auch bei einer Reihe anderer Artikel, wie Manufacturwaaren, fertige Kleider, Glaswaaren ꝛc., welche in großen Mengen theils aus Oesterreich und Deutschland, theils aus den übrigen Ländern Westeuropas per mare über die genannten Seeplätze eingeführt, in die Türkei eingeführt werden.

In demselben Jahre wurden von den in Konstantinopel und Salonichi ausgeschifften 30 000 Tonnen Massenartikeln nur 7500 Tonnen per Bahn weitergeschafft, wobei allerdings vorausgesetzt werden darf, daß ca. 22 000 Tonnen in den genannten Hafenstädten selbst consumirt oder nach Asien, Egypten ꝛc. weiterbefördert wurden.

Will nun die Bahn sich in Zukunft nicht mehr auf diese verhältnißmäßig geringe Betheiligung an der Spedition solcher Waarenmassen beschränken, sondern auch den Import derselben zum großen Theile übernehmen, so muß sie selbstredend einen Tarif bewilligen, der mit dem des Seeweges concurriren kann. Stellt sich der Frachtsatz für die Transporte zur See, z. B. von Bier, von Wien bis Konstantinopel per Tonne auf 68 Frcs., so müßte die Bahn per Tonne und Kilometer (auf die genannte Entfernung von 1676 km) einen Frachtsatz von 4,1 Centimes und in analoger Weise für andere Waaren. Bei einem Tarif, welcher wesentlich höher wäre, als derjenige über den Seeweg, dürfte die Frequenz der Bahn für den Güterverkehr nicht bedeutend steigen.

Es ist jedoch anzunehmen, daß die österreichisch-ungarischen Bahnen ihre Tarife für den Export nach dem Orient ermäßigen werden, so daß ein Bahntarif zu Stande kommt, welcher mit dem Seeweg in ernstliche Concurrenz zu treten vermag. Dieser Tarif dürfte allerdings für die werthvolleren Artikel nicht mehr als ca. 12 Centimes per Tonnenkilometer betragen und müßte für geringwerthige Güter bis auf 4 Centimes heruntergehen.

Waaren aus Westeuropa (besonders aus England) entziehen sich selbstredend der Beförderung per Bahn und fallen dieser nur wie bisher zur Weiterschaffung (aus Konstantinopel und Salonichi) nach dem Innern des Landes zu, wobei auch die bisher üblichen Frachtsätze wohl beibehalten werden.

Ob die orientalischen Bahnen mit Rücksicht auf die Concurrenz per Donau via Galatz-Lem-Palanka ebenfalls Tarifermäßigungen zugestehen müssen, wird sich binnen Kurzem zeigen.

Die neue Bahnlinie wird also gegenüber dem Seeweg via Triest-Fiume-Konstantinopel vielfache Vortheile, aber nicht diejenigen eines billigeren Transportes zu bieten vermögen. Stellt sich beispielsweise der Frachtpreis für Zucker (wovon Oesterreich allein ca. 25 000 Tonnen jährlich nach Konstantinopel und Salonichi befördert) auf 52 Frcs. per Tonne von Wien nach Konstantinopel, so würden dem gegenüber die Spesen auf der neuen Route zu der sehr ermäßigten Taxe von 8 Centimes pro Tonnenkilometer immer noch 134 Frcs. kosten; dieses Preisverhältniß läßt sich entsprechend auf andere Waaren beziehen. Es fragt sich also, ob die Balkanbahn, welche naturgemäß die Rolle einer Vermittlerin des Verkehres zwischen Deutschland, Oesterreich und der Levante, sowie Kleinasiens übernehmen will, in Folge anderer Vortheile, die sie bietet, wie raschere Beförderung und Vermeidung von Havarien bei subtilen Waaren ihre Aufgabe erfüllen kann.

Der Kaufmann wird bei der Frage der Beförderung seiner Waaren (abgesehen von solchen Artikeln, die, wie Wolle, Seide ꝛc., einen hohen Werth repräsentiren oder raschere Spedition wünschenswerth erscheinen lassen), dem Bahnweg unbedingt auch dann den Vorzug geben, wenn die Tagen um ein Erhebliches diejenigen des Seeweges übersteigen, indem der Erstere weniger Risico bietet und eben einen schnelleren und mit weniger Umständlichkeiten verbundenen Transport ermöglicht.

Daß die neue Bahn dem Personenverkehr nach dem Orient ungleich größere Dienste erweisen kann, liegt auf der Hand. Nicht allein den Vorzug größerer Bequemlichkeit bietet die neue Linie, sondern sie ist auch um ungefähr 35 Frcs. billiger als der Weg über Varna.

Auf der Localstrecke Konstantinopel-San Stefano (18 km.) verkehren in jeder Richtung durchschnittlich täglich 6500 Reisende, wogegen die Frequenz auf der großen Linie bislang eine verschwindend kleine ist, indem auf derselben blos circa 140 000 Personen pro Jahr befördert werden.

Man nimmt an, daß der Verkehr directer Reisender aus Europa nach Konstantinopel über die Bahnroute sich auf ca. 10 000 Personen jährlich beziffern kann. Wird dieser Verkehr durch Preisermäßigungen mittelst Retourkarten, Rundreisebilletts ꝛc. seitens der Bahnen begünstigt, so dürfte er sich noch erheblich steigern. Die orientalischen Bahnen befinden sich hierbei insofern in einer bevorzugten Stellung, als die Reisenden die lange Strecke von Belleva bis Konstantinopel 560 km durchfahren, somit ein großer Tagbetrag (78 Frcs. für I. Classe und 59 Frcs. für II. Classe) den orientalischen Bahnen zufällt.

Der Verlust, den Rumänien und hier besonders Bukarest durch die Eröffnung der Orient-Bahn erleidet, läßt sich nicht in Zahlen ausdrücken. Bis jetzt haben ca. 7000 Reisende jährlich die rumänischen Bahnen transitirt, die zukünftig der Route über Belgrad zufallen. Dieser Verkehr entspricht von Vercirova bis Guirgevo nahezu einer halben Million Francs.

Gottfried Albert.

Der Stern Mira.

Am 12. August 1596 bemerkte der friesische Pfarrer Fabricius im Sternbilde des Walfisches einen Stern 2. Größe von röthlichem Lichte an einer Stelle, an welcher er früher keinen Stern gesehen hatte. Im October des folgenden Jahres suchte er denselben vergebens. Einen Versuch zur Erklärung dieser Erscheinung machte Fabricius nicht und erst Holwarda in Franeker erkannte im November 1639 die Veränderlichkeit dieses Sternes, nachdem er ihn im December 1638 als Stern 3. Größe, in dem zwischenliegenden Sommer aber nicht gesehen hatte. Diesen Stern, der Mira, d. i. der Wunderbare, von den Astronomen auch „Omikron Ceti" genannt wurde, verfolgten die Astronomen weiter und es fand sich, daß er durchschnittlich nur aller 332 Tage (also 11 Monat) in der größten Helligkeit erscheint, dann wieder allmälig abnimmt und etwa 66 Tage später für das bloße Auge verschwindet, einige Zeit darnach aber nur noch als sehr kleiner Stern in großen Fernröhren gesehen werden kann, bis er dem bloßen Auge wieder sichtbar wird und dann in etwa 40 Tagen auf's Neue die größte Helligkeit erreicht. Während andere veränderliche Sterne, wie z. B. Algol im Perseus oder Delta im Cepheus, eine ziemlich große Regelmäßigkeit in ihrer Lichtänderung zeigen, ist Mira einer der unregelmäßigsten. Die oben angegebenen Zeiten sind z. B. nur durchschnittliche und oft erreicht er sein größtes Licht bis zu 20 Tagen früher oder später, ferner ist die Dauer des größten Lichts sehr ungleich, auch ist er in seiner größten Helligkeit nicht immer 2., sondern oft nur 3. oder 4. Größe, schon zweimal aber 1. Größe beobachtet worden. Mit der Berechnung seines Lichtwechsels beschäftigten sich z. B. die Astronomen Argelander und Pogson, jedoch kann auf Grund dieser Rechnungen das Lichtmaximum nur sehr annähernd bestimmt werden, denn jedes neue Maximum ändert die aufgestellten Formeln oft erheblich. Der Rechnung nach wäre demnächst — Anfang October oder Ende September — die größte Helligkeit wieder zu erwarten und schon jetzt sieht man ihn als Stern 3. Größe, welcher Umstand auf ein außergewöhnliches Anwachsen seiner Helligkeit schließen läßt, wenn nicht das Maximum viel früher eintritt. In diesem Jahre kann er ganz besonders günstig beobachtet werden, da er am 1. Sept. 9 Uhr 42 Min., am 16. Sept. 8 Uhr 43 Min., am 1. Oct. 7 Uhr 43 Min. Abends ziemlich genau im Ostpuncte des Horizontes (nur sehr wenig rechts von diesem Puncte) aufgeht. Im Jahre 1889 fällt seine größte Helligkeit Ende August, 1890 Ende Juli. Von 1891 an kann er einige Jahre nicht beobachtet werden, da er alsdann während seiner größten Helligkeit in der Nähe der Sonne sich befindet.

Um ihn bequem aufzufinden, suche man Abends 10 Uhr zuerst das große, von Sternen zweiter Größe gebildete Vierck auf, welches am östlichen Himmel sofort in die Augen fällt. Der äußerste Stern links in diesem Vierck ist der Stern Alpha in der Andromeda, die anderen 3 gehören zum Pegasus. Links von Alpha Andromeda befinden sich noch 2 helle Sterne desselben Sternbildes, Beta und Gamma, alle drei in ziemlich wagerechter Linie und mit gleichen Zwischenräumen. Zieht man vom Polarstern durch den äußersten links, durch Gamma Andromeda, eine gerade Linie, so trifft man auf die drei hellen Sterne des Widders, von welchen der hellste links — Alpha im Widder von 2. Größe — und der mittlere etwas schwächere ziemlich horizontal stehen, der 3. rechts, der schwächste, etwas tiefer. Eine Linie endlich von Gamma Andromeda durch Alpha im Widder gezogen, geht bei einem Sterne vorbei, welcher etwas heller als 3. Größe ist, und trifft alsdann auf den röthlichen Mira. Die Entfernung von Alpha Widder und Mira ist wenig mehr als das 1½fache der Entfernung von Gamma Andromeda und Alpha im Widder. Links von Mira bemerkt man übrigens 3 ein stumpfwinkliges Dreieck bildende Sterne, von welchen der erste links — Alpha im Walfisch — von 2. Größe ist.

Schurig.

Wie Oskar Peschel Journalist ward.

Eine Erinnerung zu seinem Todestage.

(31. August 1875.)

Wenige Wochen, nachdem Peschel sein erstes juristisches Examen in Leipzig im August 1848 bestanden und bald darauf im September mit der Schrift: „Ueber den Begriff des Tragischen im modernen Drama. Eine Kritik der Aristotelischen Poetik" in Jena promovirt hatte, ging er Ende October nach Berlin, wo ein glücklicher Zufall ihn mit dem Abgeordneten Schulz aus Gr. Lichtenau, Wahlkreis Marienburg, als Stubennachbar zusammenführte. Damals trug die Journalistik goldene Früchte. Für Zeitungen correspondiren, Berichte erstatten, Sensations- und Stimmungsartikel, publicistische Essays und dergl. schreiben, war ansprechend und einträglich. Berlin war gerade damals hierfür der üppigste Boden, Peschel ein hochbegabtes Talent hierzu. Was konnte für einen Zeitungscorrespondenten anregender, erwünschter sein als eine solche Nachbarschaft!

Es war zwar nicht festzustellen, unter welchen Umständen und wann Peschel's Correspondenzen für die „Allgemeine Zeitung" angefangen haben, doch ist es in hohem Maße interessant, daß der erste Brief, der bestimmt von Peschel herrührt („Allgemeine Zeitung" Nr. 318, S. 5008), datirt ist vom 9. November, 5 Uhr Nachmittags, d. i. ein Tag, nachdem das Ministerium Brandenburg-Manteuffel an die Spitze der Regierung getreten, die Nationalversammlung vertagt und nach Brandenburg verlegt worden war. In dem inhaltreichen Briefe heißt es unter Anderem:

„Wir stehen am Anfang oder am Ende einer großen Revolution. Die Verständigung zwischen Krone und Volk existirt nicht mehr. Das Ministerium will die Reichsversammlung verlegen, und die Reichsversammlung erklärt, daß das Ministerium „seine Pflicht an Krone und Volk verletzt" habe. Die Würfel sind gefallen, noch deckt das Heute seine Hand auf die Augen. Morgen schon werden wir den Wurf zählen können. Die Deputirten der Rechten und ein Theil des rechten Centrums sind geflohen. Gestohlen! Ich habe das Wort mit großem Bedacht geschrieben. Einzelne von ihnen, die ich persönlich kenne, ließen ihr Gepäck zurück, tauschten die Kleider und eilten nach den Bahnhöfen."

Der Schluß des Briefes lautet:

„Merkwürdig und charakteristisch für den heutigen Tag ist es, daß man kein Gedränge wie am 31. October in den Straßen sieht. Die Stimmung ist ernst; das frivole Berlin ist stumm geworden vor der Wucht der Ereignisse, eine, ich möchte sagen, feierliche Stimmung herrscht in Markt und Gassen. Wie es in einem Thurm wundersam rauscht und harrt, ehe die Uhr anfängt eine Stunde zu schlagen, so ist es heute in Berlin, der Hammer holt aus und will an die Glocke der Geschichte schlagen, und zwar Mitternacht — denn über Preußen bricht ein neuer Tag an." — —

Es währte nur wenige Tage, und Peschel wurde als ständiger Mitarbeiter an die „Allgemeine Zeitung" nach Augsburg berufen.

In dem hier folgenden, bisher ungedruckten, an Reid gerichteten Briefe nahm Peschel den in Anbetracht seiner Jugend überaus ehrenvollen Ruf an. Der Brief zeigt uns eine der liebenswürdigsten Seiten von Peschel's Charakter, seine wahrhafte Bescheidenheit in hohem Maße, er beweist zugleich durch seine stilistische Gewandtheit und Reife, wie unbegründet die Bedenken Peschel's über seine Fähigkeit zum Mitarbeiter der „Allgemeinen Zeitung" waren. Das Schreiben lautet:

„Werthster Herr Doctor!

Gestern empfing ich Ihren freundlichen Brief, der mir wieder große Freude gemacht, und ich gebe Ihnen in aller Eile die Nachricht, daß, wenn von Ihrer Seite keine Gegenrede einläuft, ich den Wien, spätestens den 10ten dieses Monats von hier abreise und somit hoffe, Ihnen persönlich ein glückliches Neujahr wünschen zu können. Ob ich dann später mit Ihren Aufträgen nach Wien oder anders wohin gehen oder ob ich bei Ihnen bleiben werde, hängt von Ihrem Ermessen ab, ich habe nur den einzigen Wunsch, auf dem Platze zu stehen, wo ich mit meinen geringen Kräften Ihnen das Meiste nutzen kann. Das überlasse ich aber Ihrer Einsicht, denn ein guter Redacteur ist wie ein guter Feldherr, er kennt die Fähigkeiten seiner Generale, die unter ihm commandiren, und stellt sie nach ihren Fähigkeiten rechts oder links in seine Linien. Offen gestanden, war auch, wenn auch nur zeitweilig, ein Aufenthalt in Augsburg ein stiller Wunsch von mir, nur kam es mir unbescheiden vor, schon jetzt Ihnen gegenüber Wünsche zu haben, und darum gab ich ihnen keine Sprache. Noch kenne ich nicht das Mindeste von der Technik und dem Mercantilischen eines literarischen Institutes, wie das Ihre, und das sollte man doch billig, wenn man mit Bewußtsein daran thätig sein will. Und dann hätte mich noch ein Anderes nach Augsburg gezogen, Sie, verehrter Herr Doctor, und Ihre Herren Collegen persönlich kennen zu lernen. Ich würde mich schämen, Ihnen eine jede Schmeichelei zu sagen, aber nehmen Sie selbst es aus meinen Handlungen, wie hoch ich Ihren Namen achte und wie sich nach diesem Namen meine jugendliche Phantasie Ihre Persönlichkeit malt. Ich lasse hier sehr viel zurück und ich gehe von Dresden hinweg, es nicht wieder zu sehen; wenn ich in oder für Augsburg reüssire oder es sehr traurig wieder zu sehen, verlorene Zeit hinter mir, einen gestörten Beruf vor mir, wenn ich nicht reüssire. Der Schritt nach Augsburg ist ein Wagniß für meine Person und meine Zukunft, darum bitte ich: rechnen Sie das kleine Verdienst, was darin liegt, unverkürzt an; ich komme mit dem reinsten Vertrauen auf Ihren Namen. Ich leiste noch wenig und meine Kenntnisse sind nicht allzu groß. Sie werden daher oft Nachsicht mit mir haben müssen, und dann bitte ich Sie, dieses Briefes zu gedenken. Ich habe ihn nicht geschrieben an den ersten Redacteur der „Allgemeinen Zeitung", sondern an den Mann meiner Einbildung, der mein ganzes Herz dadurch erobert, daß er mir eine Beschäftigung und Mission geboten, die ich nur mit Beschämung annehmen kann, weil ich nicht weiß, ob ich dazu Verdienst genug besitze. Glauben Sie nicht, daß das Empfindeleien sind, ich fürchte mich ganz ernstlich vor der Lückenhaftigkeit meiner Kenntnisse.

Morgen werde ich der „Allgemeinen Zeitung" einen kleinen Aufsatz schicken über unsre sächsischen Zustände. Die große Zahl meiner Freunde, die an unsern politischen Manövers mit Theil genommen, haben mir Material zur Beurtheilung geliefert. Das allgemeine Wahlrecht hat monströse Resultate zu Tage gefördert, und das kleine Sachsen geht einer gewaltsamen Krisis entgegen.

Mit größter Hochachtung

Ihr Dr. Peschel.

Dresden, am 22. December 1848.

Dieser Brief sei der Oeffentlichkeit mit dem erneuten Wunsche übergeben, daß die zahlreichen schriftlichen Aeußerungen unsres Peschel, die noch im Verborgenen schlummern, recht bald seinen Verehrern und Freunden zugänglich gemacht werden mögen.

J. Loewenberg.