Bezugs-Preis
in der Hauptexpedition oder den im Stadtbezirk und den Vororten errichteten Ausgabestellen abgeholt: vierteljährlich ℳ 4.50, bei zweimaliger täglicher Zustellung ins Haus ℳ 5.50. Durch die Post bezogen für Deutschland und Oesterreich: vierteljährlich ℳ 6.—. Directe tägliche Kreuzbandsendung ins Ausland: monatlich ℳ 7.50.

Die Morgen-Ausgabe erscheint um ½7 Uhr, die Abend-Ausgabe Wochentags um 5 Uhr.

Redaction und Expedition:
Johannisgasse 8.
Die Expedition ist Wochentags ununterbrochen geöffnet von früh 8 bis Abends 7 Uhr.

Filialen:
Otto Klemm's Sortim. (Alfred Hahn), Universitätsstraße 3 (Paulinum),
Louis Lösche, Katharinenstr. 14, part. und Königsplatz 7.

Leipziger Tageblatt und Anzeiger.

Amtsblatt des Königlichen Land- und Amtsgerichtes Leipzig, des Rathes und Polizei-Amtes der Stadt Leipzig.

Anzeigen-Preis
die 6gespaltene Petitzeile 20 Pfg.
Reclamen unter dem Redactionsstrich (4gespalten) 50 ₰, vor den Familiennachrichten (6gespalten) 40 ₰.
Größere Schriften laut unserem Preisverzeichniß. Tabellarischer und Ziffernsatz nach höherem Tarif.

Extra-Beilagen (gefalzt), nur mit der Morgen-Ausgabe, ohne Postbeförderung ℳ 60.—, mit Postbeförderung ℳ 70.—.

Annahmeschluß für Anzeigen:
Abend-Ausgabe: Vormittags 10 Uhr.
Morgen-Ausgabe: Nachmittags 4 Uhr.
Bei den Filialen und Annahmestellen je eine halbe Stunde früher.
Anzeigen sind stets an die Expedition zu richten.

Druck und Verlag von E. Polz in Leipzig.

№ 305. **Sonntag** den 18. Juni 1899. **93. Jahrgang.**

Aus der Woche.

Die Berliner Regierung läßt halbamtlich versichern, daß sie bei den bevorstehenden Berathungen des Arbeitsschutzgesetzes im Reichstage über ihren „Ernst" keinen Zweifel entstehen lassen werde. Ist es schon an sich sonderbar, daß man etwas, was erstens selbstverständlich sein sollte und zweitens nur durch sein Erscheinen Eindruck hervorbringen kann, vorher ankündigt, so raubt, wie wir fürchten, die Haltung, die von der Regierung in der Canalfrage am Donnerstag eingenommen wurde, solcher „Ernst"-Ansage jede einschüchternde Wirkung. Es ist zudem die erste Lesung, die bevorsteht. Bis zur dritten, also bis ungefähr Mai 1900, kann sich, wie es bei der Umsturzvorlage gewesen, das Interesse an dieser Action verflüchtigt haben. Ausgenommen natürlich, was den Zuchthausparagraphen betrifft. Aber dieser, mag man über ihn wie immer denken, ist nicht geeignet, eine Stütze für die Vorlage abzugeben. Im Gegentheil, sein Verschwinden würde dem Entwurfe sehr zu Statten kommen.

Der Reichstag soll sich auch noch mit dem Ankaufe der Karolinen zu befassen haben, einer Angelegenheit, die möglicher Weise in neue Beleuchtung rückt. Eine Meldung, deren Richtigkeit wir nicht zu controlliren vermögen, besagt, daß Spanien weitere Besitzungen zu verkaufen gedenke und an Deutschland noch die hier schon gewürdigte Insel Fernando Po für 100 000 Pesetas, dann aber an den Congostaat die Canarischen Inseln für 5 Millionen Pesetas und an Frankreich die Inselgruppe der Balearen für 2 Millionen Pesetas. Dazu bemerkt der colonialfreundliche „Reichsbote":

„Wenn diese Nachrichten mit den beigefügten Preisen richtig sind, dann wird der Reichstag doch geradezu gezwungen, Vergleiche anzustellen. Denn wenn wir für die Karolinen und Marianen mit 2000 Quadratkilometern und 45 000 Einwohnern 25 Millionen zahlen sollen, während die Canarischen Inseln mit 7273 Quadratkilometern mit über 300 000 Einwohnern und üppigster Fruchtbarkeit für 5 Millionen und die Balearen, zu denen die nahegelegenen Pityusen gehören, mit 5014 Quadratkilometern und 311 000 Einwohnern für 2 Millionen losgeschlagen werden, dann sind wir mit unseren Karolinen geprellt und die Canarischen und Balearen-Inseln geradezu verschenkt. Der Reichstag wird dann erwägen, ob Deutschland einen so hohen Preis für jene verhältnißmäßig werthlosen, weltverlorenen Karolinen-Inselchen zahlen soll, während der Congostaat die an sich viel werthvolleren und wegen ihrer Lage politisch ungleich wichtigeren Canarischen Inseln für den fünften Theil dieses Preises erhält, zumal da auch zu befürchten ist, daß der Congostaat die Inseln nicht für sich, sondern für England kauft."

Wir sind zu höflich, um uns den Ausdruck „prellen" anzueignen, aber im Uebrigen ist dies Alles zutreffend, wenn die Meldung über weitere Verkäufe zu solchen günstigen Preisen richtig ist. Dann dürfte der Reichstag gar nicht mehr erwägen, sondern er müßte rundweg ablehnen, damit Deutschland zu dem Schaden der Uebervortheilung nicht auch noch den Spott der geschickteren Käufer und der ganzen zwerchfellbesitzenden Welt einheimst. Nun heißt es, die Berliner Regierung treffe alle möglichen Vorkehrungen, dem Reichstag noch vor seiner Vertagung über den Ankauf der Karolinen beschließen zu lassen. Das wäre also in spätestens drei Tagen. Wir sind weit entfernt, in diesem Eifer eine Bestätigung der Meldung von glücklicheren Geschäften, die Andere mit Spanien gemacht, finden zu wollen. Aber bei dem heutigen splendiden Regiment ist Vieles möglich und deshalb größte Vorsicht ein Verdienst. Es ist gar nicht einzusehen, warum die Sache so eilt. Man könnte auch noch im Herbst von den Karolinen Besitz nehmen. Wegnehmen wird sie uns bis dahin Keiner. Die Vertagung solcher Gegenstände ist gerade nicht üblich, aber doch auch nicht unerhört. Spanien würde sein Geld auch noch nach dreiviertel Jahren in Empfang nehmen. Freilich gehörte zu solchem Aufschub ein Reichstag von Muth und Gesinnung.

Die feste, männliche Sprache in dem erst jetzt bekannt gewordenen Bescheid unseres Reichstagsabgeordneten an die National-Socialen hat selbst den Specialisten für Ausfindigmachung von Gegnern des bestehenden Reichstagswahlrechts in diesem Falle Schweigen als das Klügere erscheinen lassen. Ein Satz des Schreibens an Herrn Professor Gregory läßt jedoch von einem ganz anderen Standpunct einen Einwand zu. Herr Professor Hasse schreibt: „Heute brauchen wir weniger Mannesmuth vor Königsthronen als vielmehr Festigkeit gegen den Ansturm der Masse." Diese Differenzirung ist seit dem Ende des alten Curses antiquirt. Wir brauchen heute wieder das Eine so nöthig wie das Andere, wenigstens in Preußen und im Reiche und dort im Amt, im Parlament und in der Presse. Und um so nothwendiger, als der autokratische Zuschnitt des Regiments die Abwehrfähigkeit gegen die andere Gefahr, den Ansturm der Massen, sichtlich eher vermindert, als verstärkt. Er giebt dem Bestehenden zu viele Angriffsflächen, deren Benutzung zwar nicht so leicht erkennbar ist, aber keineswegs unterbleibt.

Der sächsischen Regierung sind wegen ihrer Inanspruchnahme des Geldmarktes zu einem für die Darleiher günstigen Ausgabecourse vieler Orten Vorwürfe gemacht, nicht ganz leise auch von der Presse des preußischen Finanzministers. Auffallend ist, daß auch die extreme agrarische Presse — sogar unter Berufung auf die Börse! — in den Chor der Tadler einstimmt und es so darstellt, als ob unter den deutschen Staatsgläubigern Besorgniß wegen der Sicherheit ihres Besitzes herrsche. Das ist das offenbare Gegentheil der Wahrheit. Das Publicum giebt seine Rentenpapiere ab, weil es die Sicherheit mißachtet und weil ihm die Renten zu wenig Zinsen und zu wenig Coursgewinn versprechen. Die sächsische Nachfrage in der Höhe von 80 Millionen spielt neben dieser Haupt- und Grundursache eine ganz untergeordnete Rolle. Das deutsche Publicum steht in dieser Hinsicht ohne Beispiel da. Auch die Deutsche Bank in Berlin hat ihm kürzlich dieses wenig schmeichelhafte Zeugniß ausgestellt. Sie bezeichnete es als einen schweren Uebelstand in Bezug auf die Anlagen der deutschen Capitalisten, daß dieselben gar zu wenig auf eine angemessene Vertheilung ihrer Anlagen Bedacht nehmen, insbesondere es sich nicht zum Grundsatz machen, einen Theil ihres Vermögens in jedem Fall in erstclassigen Staatspapieren anzulegen, daß sie vielmehr dazu hinneigen, Alles auf eine Karte zu setzen, ihr ganzes Vermögen in den jeweiligen Conjuncturpapieren, so jetzt in Industrieactien, anzulegen. „Das drückt den Stand unserer Staatspapiere jederzeit, besonders aber in Zeiten einer ausgeprägten Conjunctur, wie der gegenwärtigen Aera der Industriepapiere, nieder, schädigt damit den Staatscredit, birgt aber auch eine große Gefahr für unsere Capitalisten in sich, die von dem Rückschlage auf eine solche Conjunctur natürlich in dem Maße schwerer getroffen werden, als sie ihr Vermögen in den betreffenden Conjuncturpapieren angelegt hatten." Die Schädigung des Staatscredites scheint uns das geringste der hier aufgezählten Uebel zu sein, die Gefährdung des Nationalvermögens und insbesondere einer gesunden Vertheilung des Nationalvermögens, die in der Mißachtung der Sicherheit des angelegten Capitals liegt, ist aber eine große öffentliche Angelegenheit. Wenn der Staat durch Ausgabe verhältnißmäßig doch verzinslicher und einen erheblichen Coursgewinn in Aussicht stellender Papiere wenigstens einen Theil des Publicums „verlockt", den von dem großen Geldinstitut beklagten Fehler der deutschen Sparer nicht mehr oder nicht mehr in dem bisherigen Umfang zu begehen, so ist das in einer Zeit des speculativen Taumels wie der jetzigen eine nicht unwillkommene Erscheinung und ein auch finanziell gerechtfertigter Schritt. Denn die künftige Steuerkraft beruht doch zu einem großen Theile auf der heutigen Bildung und Erhaltung einer großen Anzahl mittlerer Vermögen. Die mittleren Capitalisten sind aber gerade diejenigen, die gern „Alles auf eine Karte setzen"; die Reichen wissen den Werth der Sicherheit zu schätzen.

Im Reichstage dürfte noch eine interessante Wahlprüfungssache anfallen. Bei der jüngst vollzogenen Nachwahl in Emden haben die Conservativen ein Flugblatt verbreitet, in dem sie ihren Candidaten, den zum Abgeordneten gewählten Grafen zu Inn- und Knyphausen, empfahlen, weil dieser „nöthigenfalls beim Kaiser selbst" die Interessen des Wahlkreises vertreten würde. Aus diesem Grunde soll, wie es heißt, die Wahl angefochten werden. Für eine Partei, die den Kaiser nicht einmal im Parlamente genannt hören möchte, wird das eine peinliche Debatte werden.

Der erste Kriegshafen der deutschen Marine.

Vor 30 Jahren, am 17. Juni 1869, fand in Heppens, einem kleinen oldenburgischen Küstenorte, in Gegenwart des Königs Wilhelm von Preußen, sowie der Großherzoge von Oldenburg und Mecklenburg-Schwerin die feierliche Einweihung des ersten Kriegshafens des damaligen Norddeutschen Bundes am Jadebusen statt. Das hierzu nothwendige Terrain war mittels eines unter dem 20. Juni 1853 zwischen Preußen und Oldenburg abgeschlossenen Vertrages nebst Nachtrag vom 1. December 1853 von Oldenburg an Preußen übergegangen. Letztgedachter Staat, der einzige, der nach dem Zusammenbruch der deutschen Bundesflotte sich den Kern zu einer eigenen kraftvoll emporblühenden Marine gewahrt hatte, übernahm bereitwillig die Aufgabe, die übrigen deutschen Küstenstaaten in ihren maritimen Interessen nach Möglichkeit zu schützen. Der Inhalt der Urkunde, durch die das Hafengebiet am Jadebusen auf Preußen überging, sei daher nachstehend mitgetheilt; die Urkunde besagte:

„Preußen stellt den oldenburgischen Seehandel unter den Schutz seiner Kriegsmarine und verpflichtet sich, je nach dem Ermessen und dem Antrage Oldenburgs, dessen Küsten gegen feindliche Angriffe von der Wasserseite zu beschützen. In Rücksicht dieser übernommenen Verbindlichkeiten wird Preußen eine Flottenstation im Jadebusen und zu diesem Zwecke daselbst einen Kriegshafen auf eigene Kosten herstellen. Zu dem Ende tritt Oldenburg an Preußen ab: an der westlichen Seite der Jade ein Areal von 1212 Morgen Magdeburgisch, an der östlichen Seite 9 Morgen Magdeburgisch Binnendeichland in genauen festgesetzten Grenzlinien. In Betracht des wesentlichen Interesses, das sich für Oldenburg an die baldige Gewährung der von Preußen gemachten Zusagen knüpft, verspricht Preußen, unmittelbar nach Publication des gegenwärtigen Vertrages mit den Arbeiten zur Herstellung des Kriegshafens in möglichst ausgedehntem Maße zu beginnen, in gleicher Weise damit ununterbrochen bis zur Vollendung des Werkes fortzufahren und zu diesem Zwecke in den ersten drei Jahren, von der Ratification des Vertrages an gerechnet, mindestens 400 000 Thaler auf die Ausführung zu verwenden.

In den nachträglichen Bestimmungen vom 1. December 1853 wird festgesetzt, daß Preußen auch noch zu einer binnen drei Jahren an Oldenburg zu zahlenden Geldentschädigung von 500 000 Thalern verpflichtet sein soll."

Mit der Erwerbung dieses Stück Landes, das damals in gewissem Sinne völlig brachlag und von den weniger Einsichtigen für ein vollkommen werthloses Gebiet gehalten wurde, auf dem in der That sich große Schwierigkeiten beim Bau eines Kriegshafens im großen Stil im Verlauf der Arbeiten zeigten, legte Preußen einen festen Grundstein zur weiteren Entwickelung seiner Marine. Der Jadebusen war die von See aus einerseits am besten zugängliche, mit gesichertem, tiefem Fahrwasser versehene natürliche Bucht, andererseits lag die letztere weit genug von der offenen See entfernt, um in geschützter Lage werthvolle Marine-Etablissements dort anzulegen. Es ist das Verdienst des Prinzen Adalbert von Preußen, der im folgenden Jahre zum Admiral der preußischen Küsten ernannt wurde, zu rechter Zeit auf dieses Gebiet hingewiesen und seine Erwerbung vorbereitet zu haben. Ueberhaupt hat dieser Hohenzollernprinz einen derart großen, den Zeitverhältnissen weit vorauseilenden Blick über den Nutzen und die Nothwendigkeit einer deutschen Kriegsmarine besessen, daß man nur bedauern muß, daß unter den damals recht ungünstigen, Jahrzehnte lang durch einen engen Horizont umgrenzten Verhältnissen seinen Anregungen nicht in größerem Maße Folge geleistet werden konnte. Eine preußische bezw. norddeutsche Kriegsmarine von dem Umfange, wie sie dem deutschen Reiche noth that, wäre dann früher zur Wirklichkeit geworden.

Die Vollendung des für damalige Verhältnisse besonders großartigen Werkes der Erbauung eines norddeutschen Kriegshafens bildete einen hervorragenden Marksteln in der Entwickelung der deutschen Kriegsmarine. Der Bau war im engeren Sinne zu Preußens Schutz und Trutz unternommen worden, diente in Wahrheit aber den gesammten deutschen Küstenstaaten. Er hatte mehr als ein Decennium hindurch zahlreiche Mühe und Arbeit erfordert; fortgesetzt hatten die Bauten mit großen, in den Fluth- und Ebbeverhältnissen liegenden Schwierigkeiten zu kämpfen; die Neuheit der Seehafenbauten in einem solchen Umfange machten die Ueberwindung der Schwierigkeiten ganz besonders groß und arbeitsreich. Von um so größerer Bedeutung war die Fertigstellung dieses Kriegshafens. Zur Feier der Einweihung war der König von Preußen, der Schirmherr des Norddeutschen Bundes, persönlich erschienen, und gleichzeitig hatte das seebeherrschendste Land der Welt, England, das vor damals noch nicht 20 Jahren der deutschen Reichsflagge auf See in rücksichtsloser Weise die Anerkennung versagt hatte, dieses Mal würdige Repräsentanten für eine achtungsvolle Begrüßung entsendet. Berichte aus damaliger Zeit sagen:

„Es ist vor Allem das Gefühl eines gewiß berechtigten Nationalstolzes, das uns die Brust hebt bei dem Gedanken: ein Baustein von nicht zu unterschätzender Wichtigkeit ist aufs Neue herbeigetragen worden zu dem großen Bau, den die Norddeutsche Bundesmarine einst darstellen soll und wird. Bedeutungsvolle Worte wurden gesprochen als der erste deutsche Kriegshafen eingeweiht und „Wilhelmshaven" getauft wurde: eine Morgengabe Preußens an Deutschland nannte der Kriegs- und Marineminister von Roon das neue

Feuilleton.

Der Courier von St. James.

Eine Erzählung aus der Gegenwart von C. Crome-Schweining.

Nachdruck verboten.

An einem jener Tage des jüngstverflossenen Winters, in denen die Fascheda-Frage eine blutige Entscheidung zwischen Frankreich und England heraufzubeschwören schien, schritt ein junger, in einen pelzbesetzten Ueberzieher gehüllter Mann die fashionable Rue du Faubourg St.-Honoré, dem Hotel der britischen Botschaft zu, hinab. Sein gerader Gang, seine aufrechte Haltung, sein gebräuntes Antlitz und das kurzgehaltene Haupt- und Barthaar ließen in ihm unschwer den Militär erkennen.

Archibald Derwan, der dritte Sohn Earl Derwan's, hatte unter Lord Kitchener mit Auszeichnung gegen die Derwische gefochten, war eines Lanzenstiches im Schenkel halber vor sechs Monaten nach England zurückgekehrt und nach seiner Genesung zu den Courieren von St. James commandirt worden, jener kleinen Anzahl von Officieren, die, unseren Feldjägern gleich, zur Verfügung des Auswärtigen Amts sich halten müssen, um den verantwortungsvollen geheimen Courierdienst zwischen Downing-Street in London, wo das Auswärtige Amt Großbritanniens sich befindet, und den englischen Botschaftern im Auslande zu versehen.

Leutnant Derwan war erst mit dem Nachtzuge mit seiner wohlverschlossenen Depeschenmappe, zu welcher nur in Downing-street und im britischen Botschaftshotel in der Rue du Faubourg St.-Honoré je ein Schlüssel sich befand, in Paris eingetroffen, hatte ein paar Stunden geruht, ein gutes Frühstück eingenommen, und befand sich nun, seiner Ordre gemäß, auf dem Wege zum Botschafter, um seine Mappe mit jenen wichtigen Aktenstücken, deren Inhalt man selbst in Chiffretelegrammen nicht zu übermitteln wagte, zurückzuempfangen und auf dem kürzesten Wege nach London zurückzubringen. Das gut organisirte französische Spionagebureau ließ in jenen verhängnißvollen Tagen die fremden Missionen mit zehnfacher Sorgfalt überwachen.

Leutnant Archibald Derwan stutzte, als ihm nicht, wie gewöhnlich, der erste Secretär der Botschaft die Depeschenmappe einhändigte, sondern ihn zum Botschafter selbst führte.

Dieser maß ihn mit einem langen, prüfenden Blick.

„Wie lange thun Sie bereits Courierdienste, Leutnant?"

„Seit zwei Monaten."

„Ich würde Sie also nicht auf die Wichtigkeit Ihres Dienstes aufmerksam zu machen brauchen — wenn nicht ein besonderer Fall vorläge. Sie sind Soldat und haben, wie man mir mittheilt, mit Auszeichnung in Egypten gekämpft. Nun wohl, so hören Sie: In dieser Mappe befindet sich ein Actenstück, von dem das Wohl Englands in diesem kritischen Augenblicke abhängen kann. Es sind authentische Documente über den Stand der Kriegsvorbereitungen der französischen Flotte in Toulon und Brest. Wir haben Anzeichen dafür, daß man der Entwendung dieser Actenstücke auf der Spur ist, und man wird kein Mittel unversucht lassen, es wieder in die Hände zu bekommen, solange es sich noch auf französischem Boden befindet. Ich kann in diesem Augenblicke keinen meiner Attachés entbehren, sie sind auch dem französischen politischen Geheimdienst allzu bekannt. Bewachen Sie diese Mappe mehr als Ihren Augapfel. Versäumen Sie keine Minute, und vor Allem — schließen Sie kein Auge, ehe Sie nicht diese Mappe dem Herrn Minister des Auswärtigen persönlich übergeben haben!"

Leutnant Derwan verbeugte sich. „Ich werde den Inhalt dieser Mappe mit meinem Leben beschützen."

Er barg die Mappe in der zu diesem Zwecke entsprechend groß gestalteten inneren Tasche seines Mantels und trat wieder auf die Straße hinaus, welche in diesem Augenblicke eine Miethsdroschke so langsam durchfuhr, daß die Fußgänger schneller vom Flecke kamen als deren Insassen.

Diese bestanden aus einem verschleierten jungen Weibe und einem hageren Manne mit glattrasirtem Gesicht, in dem ein paar scharfblickende Augen funkelten. In dem Augenblick, in welchem der Wagen an dem gerade die Stufen des Botschaftshotels herabschreitenden Archibald Derwan vorüberfuhr, faßte der Mann mit festem Griff den Arm der Dame.

„Das ist unser Mann!"

Die Dame schlug den Schleier zurück — ein reizendes, von üppigem Blondhaar umrahmtes Antlitz kam zum Vorschein. Sie sah lange und aufmerksam den dicht am Wagen auf dem Trottoir dahinschreitenden jungen Engländer an, der in seine Gedanken vertieft schien und nicht aufschaute. Dann befestigte sie den Schleier wieder vor dem Gesicht.

„Gut! Ich kenne ihn jetzt, um ihn aus Tausenden wieder herauszufinden. Was nun?"

„Dieser Courier ist im Hotel de Lille et d'Albion am Ende dieser Straße abgestiegen. Ich habe ein Zimmer neben dem seinigen genommen. Er wird jetzt ins Hotel zurückkehren — und, bestätigt sich meine Vermuthung, mit dem Drei-Uhr-Schnellzuge nach Calais abreisen, um das Nachtboot zu erreichen. Wir benutzen — getrennt — denselben Zug. Ich werde dem Schaffner Ordre geben, in seinem Coupé nur eine Person zu placiren — diese sind Sie. Das Uebrige wissen Sie. Gelingt Ihnen der Coup, und er muß Ihnen gelingen, so verlassen Sie auf der nächsten Station, wo der Zug hält, das Coupé. Ich nehme dann sofort die Mappe in Empfang und kehre ohne Sie nach Paris zurück. Sie folgen erst mit dem nächsten Zuge. Wenden Sie Ihre ganze Kunst an, Madeleine, man rechnet diesmal nur auf Sie!"

Die Dame nickte schweigend, während ihr Blick noch einmal das schöne Antlitz des jungen Briten suchte.

Eine Anzahl von Droschken und Fußgängern strebte dem Nordbahnhof zu, auf dem Perron, auf welchem der Schnellzug nach Calais zur Abfahrt bereit stand, drängten sich die Passagiere. Unter ihnen strebte die hohe Gestalt Archibald Derwan's jenen Wagen zu, die direct bis zum Hafendamm von Calais, der Anlegestelle der Dover-Dampfboote, fahren. Der Schaffner des ersten Wagens riß, mit einem Manne gewöhnlichen Aussehens, dessen Antlitz in einem alten wollenen Shawl halb vergraben war, einen Blick tauschend, auf Archibald's Anruf ein leeres Coupé erster Classe auf und schloß, nachdem jener eingestiegen, die Thür. Sehr zufrieden mit seiner Einsamkeit, warf Leutnant Derwan seinen „Indian bag", eine feste braunlederne Reisetasche mittlerer Größe, in das Gepäcknetz, öffnete das Fenster und lehnte sich hinaus, die letzten Reisenden betrachtend, die an die Waggons eilten.

Der Zugführer hob schon die Hand, um das Abfahrtssignal zu geben, als eine junge, schlanke Dame, in einen enganliegenden, dunklen Reisemantel gehüllt, auf den Perron und an den Zug eilte. „Bitte, erster — Calais!" rief sie athemlos dem Schaffner entgegen, und dieser riß Archibald's Coupéthür so hastig auf, daß er kaum Zeit fand, zurückzutreten. Obgleich von dem Gedanken, eine Reisegefährtin für die ganze Strecke zu haben, nicht eben angenehm berührt, war er ritterlich genug, der Dame beim Einsteigen behilflich zu sein und ihr wenziges Handgepäck im Netz unterzubringen. Den in wenigen, aber rein gesprochenen englischen Worten ausgedrückten Dank quittirte er mit stummer Verbeugung, um dann seinen Platz am jenseitigen Fenster wieder einzunehmen.

Der Zug hatte sich unmittelbar nach dem Einsteigen seiner unerwarteten Reisegefährtin in Bewegung gesetzt. Diese selbst saß still und in sich gekehrt auf ihrem Platze, das verschleierte Antlitz dem Fenster zugekehrt, an welchem die letzten äußeren Straßenzüge der Seinestadt vorüberflogen. Wider Willen ertappte er sich bei dem Gedanken, daß der Mantel eine reizende Figur, der dichte Schleier ein junges, liebliches Gesicht verbergen müsse. Er versuchte voll Unmuth dies erwachende Interesse für eine Fremde zu bekämpfen, aber dasselbe flammte mächtig empor, als die junge Dame ein Batisttaschentuch hervorzog und, den Schleier von einer sanft gerundeten, aber bleichen Wange lüftend, es an die Augen drückte.

Weiberthränen! Archibald Derwan hatte in seinem jungen, von rein militärischen Interessen erfüllten Leben wenig Gelegenheit gefunden, die Frauen kennen zu lernen. Die Thräne in den Augen einer solchen galt ihm noch als etwas Heiliges und sein ritterliches Herz ließ ihn nicht stummer Zuschauer dieser Thränen bleiben.

„O, Sie haben Kummer!" kam es halb ihm selbst unbewußt in so theilnehmendem Tone von seinen Lippen, daß die junge Dame ein leises Erzittern nicht verbergen konnte. „Ich wäre glücklich, wenn ich zu seiner Linderung etwas beitragen könnte!"

Die junge Dame schob den Schleier vollends hinauf. Ein liebliches, zartes Antlitz, auf welchem ein wehmüthiger Zug lag, zeigte sich ihm.

„Sie sind sehr gütig, mein Herr! Aber helfen kann mir nur Gott. Mein einziger Bruder ist in London verunglückt, eine Depesche ruft mich zu ihm. O, daß ich ihn nur lebend, nur lebend finde!"

Unwillkürlich war Archibald von dem Wunsche beseelt, die schöne Fremde, deren Leid, das sich jetzt in einem halberstickten, ihre ganze schmiegsame Gestalt erschütternden Schluchzen offenbarte, ihm zu Herzen ging, zu trösten, ihr um einen Sitz näher gerückt. Freundliche und theilnehmende Worte flossen denn auch von seinen Lippen und sie schienen eine tröstende Wirkung nicht zu verfehlen, denn, allmählich gefaßter werdend, erzählte seine Reisegefährtin, daß ihr Bruder Schiffsbauingenieur sei, den Unfall sich wahrscheinlich in seinem Berufe zugezogen habe, und daß sie selbst bei Verwandten in Paris lebe, von denen sie durchblicken ließ, daß sie sehr angesehene und vermögende Leute seien.

Inzwischen flog der Zug mit Couriergeschwindigkeit den Schienenpfad dahin. Die Dämmerung sank frühe herab. Als der Train Amiens erreichte, war es völlig dunkel geworden und alle Lichter angezündet. Als der Zug in den Bahnhof eingelaufen war, erhob sich die junge Dame und trat für einen Augenblick an das Fenster. An ihrem Wagen schritt langsam der Mann mit dem Shawl vorüber. Einen flüchtigen Blick tauschten sie beide mit einander aus. Der Mann unten warf unmuthig

SLUB
Wir führen Wissen.