**Bezugs-Preis**

für Leipzig und Vororte durch unsere Träger und Spediteure ins Haus gebracht: Ausgabe A (nur morgens) vierteljährlich 3 M., monatlich 1 M.; Ausgabe B (morgens und abends) vierteljährlich 4.50 M., monatlich 1.50 M.

Durch die Post zu beziehen: (2 mal täglich) innerhalb Deutschlands und der deutschen Kolonien vierteljährlich 5.25 M., monatlich 1.75 M. ausschl. Postbestellgeld, für Oesterreich 9 K 66 h, Ungarn 8 K vierteljährlich. Ferner in Belgien, Dänemark, den Donaustaaten, Frankreich, Italien, Luxemburg, Niederlande, Norwegen, Rußland, Schweden, Schweiz und Spanien. In allen übrigen Staaten nur direkt durch die Expedition d. Bl. erhältlich.

Abonnement-Annahme: Augustusplatz 8, bei unseren Trägern, Filialen, Spediteuren und Annahmestellen, sowie Postämtern und Briefträgern.

Die einzelne Nummer kostet 10 Pfg.

Redaktion und Expedition: Johannisgasse 8. Telephon Nr. 14692, Nr. 14693, Nr. 14694.

**Abend-Ausgabe B.**

# Leipziger Tageblatt
und
# Handelszeitung.

Amtsblatt des Rates und des Polizeiamtes der Stadt Leipzig.

**Anzeigen-Preis**

für Inserate aus Leipzig und Umgebung die 6gespaltene Petitzeile 25 Pf., finanzielle Anzeigen 30 Pf., Reklamen 1 M.; von auswärts 30 Pf., Reklamen 1.20 M.; vom Ausland 50 Pf., finanz. Anzeigen 75 Pf., Reklamen 1.50 M.

Inserate v. Behörden im amtlichen Teil 40 Pf. Beilagegebühr 5 M. p. Tausend exkl. Postgebühr. Geschäftsanzeigen an bevorzugter Stelle im Preise erhöht. Rabatt nach Tarif. Festerteilte Aufträge können nicht zurückgezogen werden. Für das Erscheinen an bestimmten Tagen und Plätzen wird keine Garantie übernommen.

Anzeigen-Annahme: Augustusplatz 8, bei sämtlichen Filialen u. allen Annoncen-Expeditionen des In- und Auslandes.

Haupt-Filiale Berlin: Carl Duncker, Herzgl. Bayr. Hofbuchhandlung, Lützowstraße 10. (Telephon VI, Nr. 4603).

Nr. 49. Mittwoch 19. Februar 1908. 102. Jahrgang.

## Das Wichtigste vom Tage.

* König Friedrich August besichtigte heute früh die Truppen der Garnison, besuchte Max Klingers Atelier sowie das Graffimuseum und hörte zwei Universitätsvorlesungen. (S. bes. Art.)

* In Münchner Universitätskreisen besteht die Erregung über den Fall Schnitzer unverändert fort. (S. Dtschs. R.)

* Das österreichische Torpedoboot 27 ist infolge einer Kollision dem Sinken nahegekommen, aber noch gerettet.

* Die Norddivision der englischen Heimatsflotte wird während des Sommers im Firth of Cromarty stationiert werden.

* Eine amtliche Erklärung der russischen Regierung betont das juristische Recht der österreichischen Bahnprojekte auf der Balkanhalbinsel und erkennt auch an, daß das Mürzsteger Abkommen nur territoriale Erwerbungen, keine wirtschaftlichen Eroberungen ausschließt.

* Der Staat Illinois präsentiert den Sprecher des Repräsentantenhauses, Cannon, als Präsidentschaftskandidaten.

* Der öffentliche Ankläger beantragte die Verurteilung Kasis zu 3 bis 5 Jahren Gefängnis und lebenslänglichem Ehrverlust.

* Die chinesische Regierung beabsichtigt die Schaffung einer neuen Armee im Tale Jangtsekiang.

## Herr Bueck und die Industriellen.

Ein Vorstandsmitglied des „Verbandes Sächsischer Industrieller" schreibt uns:

In dem von der „Deutschen Industriezig." abgedruckten Artikel mit der Ueberschrift „Die Stellung der nationalliberalen Fraktion des Reichstages zu den Großbetrieben der rheinisch-westfälischen Industrie und dem Kohlensyndikat" nimmt der Geschäftsführer des Zentralverbandes Deutscher Industrieller Stellung zu einer von Herrn Reichstagsabgeordneten Dr. Stresemann, dem Geschäftsführer des Verbandes Sächsischer Industrieller, im Reichstage gehaltenen Rede. Der Geschäftsführer des Zentralverbandes ist Herr H. A. Bueck, der für sich das unbestrittene Verdienst in Anspruch nehmen kann, daß er ein bereits sehr bejahrter Herr ist. Woraus er die Berechtigung ableitet, andern Leuten ihr minder hohes Lebensalter vorzuwerfen. In seinen sachlichen Darlegungen vertritt Herr Bueck die Interessen des Rheinisch-westfälischen Kohlensyndikats, dessen Mitglieder in dem erwähnten Zentralverband die einflußreichste Stellung einnehmen. Er weist zahlenmäßig nach, daß die Kohlenpreise sich in den letzten 20 Jahren in aufsteigender Zickzacklinie bis jetzt ungefähr gerade verdoppelt haben. Diese Preiserhöhung überschreite nicht das Normale.

Nun würde niemand Herrn Bueck die Verteidigung der Interessen des Kohlensyndikats übelnehmen, wenn er nur dessen Syndikus wäre. Wenn er aber von „mir und dem Industriellen" spricht, so ergibt schon die Wortstellung seine Prätention, daß „die Industriellen" hinter ihm stehen. Mit der deutschen Industrie sich zu identifizieren, wie dies in dem Artikel geschieht, hat Herr Bueck kein Recht. Insbesondere die Industriellen Deutschlands, die in ihrer Mehrzahl dem Zentralverband nicht angehören, verwahren sich gegen seine Führerschaft. Schon die Eigenschaft des Herrn Bueck als wohlbestallten Geschäftsführers des Feuerversicherungskartells, das der deutschen Industrie seit Jahren so schwere Opfer auferlegt, macht dies erklärlich! Die bewundernswerte Geduld, die Herrn Bueck in dieser Beziehung vom Zentralverband entgegengebracht wird, verlangt er von ihnen nun auch für die Forderungen der Kohlenindustrie.

Hier dürfte er aber eine Enttäuschung erleben. Die Mitgliedschaft bei dem Zentralverband ist bekanntlich für die ihm angehörenden Industriellen fast in allen Fällen indirekter Natur. Sie wird durch ihre engeren Branchenverbände vermittelt. Vielen der Mitglieder des Zentralverbandes ist deshalb ihre Mitgliedschaft gar nicht bekannt. Aber auch unter denjenigen Industriellen, die sich als Mitglieder des Zentralverbandes fühlen, ist eine starke Strömung gegen die Bueckschen Auffassung von ihrer Ergebenheit und Opferwilligkeit vorhanden. Es scheinen übrigens einige davon Herrn Bueck benachrichtigt zu haben, der nunmehr diese Mitteilungen als „Angriffe und Insulten" und jene Industriellen in bequemer Weise einfach als „Anhänger von Dr. Stresemann" registriert.

Aus den Ausführungen des Herrn Bueck klingt hervor, daß sich die Kohlen verbrauchende Industrie gegenüber dem Kohlenbergbau mit Rücksicht auf die gemeinschaftlichen Interessen als Industrielle auf den kameradschaftlichen Standpunkt des Lebens und Lebenlassens stellen müsse und den Kohlenzechen nicht deren Erträgnisse und Lieferungsbedingungen vorhalten dürfe. Es muß aber gesagt werden, daß der Bergbau eine ganz andere volkswirtschaftliche Grundlage als die verarbeitende Industrie besitzt. Der Bergbau, dem das Heben der Bodenschätze zufällt, dessen Gewinn als Bodenrente und nicht als Unternehmergewinn anzusprechen ist, ähnelt im Charakter vielmehr der Agrarwirtschaft, als der eigentlichen Industrie. Die letztere hat in dem Maße, wie ihr die steigende Bodenrente von seiten der Agrarier und der Kohlenflözbesitzer zur Last gebracht wird, ein diesen Erwerbsständen entgegengesetztes Interesse. Es ist deshalb ein Unding, ein und dieselbe Person die Interessen der Kohlenzechen und zugleich die der eigentlichen Industrie vertreten zu lassen.

Die Angriffe des Herrn Bueck gegen Herrn Dr. Stresemann fordern unwillkürlich zu einem Vergleich heraus. Der eine hat den Vorzug, ein alter Vertreter gewisser industrieller Brancheninteressen zu sein, der andere den, ein junger Führer von Industriellen aller Branchen zu sein. Herr Dr. Stresemann wird getragen von dem Vertrauen von über 4000 Industriellen, die in ihrer großen Mehrzahl alle direkte Mitglieder des „Verbandes Sächsischer Industrieller" sind und als solche die Vertretung ihrer Interessen klar und unvermittelt Herrn Dr. Stresemann übertragen haben. Wenn Dr. Stresemann es verstanden hat — in der Hauptsache lediglich unterstützt durch seine Vorstandsmitglieder —, in der kurzen Zeit von 6 Jahren eine Zahl von 4000 Industriellen um sich zu scharen, so nimmt sich für einen Geschäftsführer des „Zentralverbandes deutscher Industrieller" die stolze Erklärung wirklich nicht gut aus:

> „Es würde mir außerordentlich fern gelegen haben, einer Rede des Dr. Stresemann, gleichviel welchen Inhalts, besondere Beachtung zuzuwenden oder sie gar (!) in einer Generalversammlung des Vereins deutscher Eisen- und Stahlindustrieller zu erwähnen."

Jedenfalls begibt sich Herr Bueck mit dieser geflissentlichen Nichtbeachtung der Stimmen von 4000 Industriellen des in industrieller Hinsicht bedeutendsten deutschen Bundesstaates unbewußt des Anspruchs, jemals als Sprecher der deutschen Industrie gelten zu können.

Vielleicht hätte sich die Sozialdemokratie nicht zu einer Dreimillionenpartei entwickelt, und die Gewerkschaften hätten es nicht zu einer jährlichen Einnahme von über 42 Millionen Mark gebracht, wenn die deutsche Industrie den rechten Mann an ihrer Spitze gehabt hätte. Und selbst als in den letzten Jahren endlich die Industrie zu erwachen und sich gegen ihre Irreführung zu ermannen begann, hat Herr Bueck noch die Einheitlichkeit einer großen Arbeitgeberorganisation verhindert. Die Spaltung in zwei Organisationen, den Verein deutscher Arbeitgeberverbände und die Hauptstelle deutscher Arbeitgeberverbände, ist sein letztes Werk!

Wir leben in einer neuen Zeit mit neuen Verhältnissen, neuen Forderungen. Und ein einzelner wird eine ganze wirtschaftliche Entwickelung nicht aufhalten, auch nicht, wenn er sich auf eine vierunddreißigjährige Tätigkeit im Dienste der Industrie berufen kann. Auch über Herrn Bueck wird die Zeit hinweggehen.

## Der König in Leipzig.

König Friedrich August begab sich heute morgen 9 Uhr 10 Min. zur

**Aufstellung der Truppen der Garnison**

nach der Kaserne des 107. Infanterieregiments. In der Begleitung des Königs befanden sich Kriegsminister Frhr. v. Hausen, Hofmarschall Graf Rex, Oberstallmeister v. Haugk, Generalmajor v. Müller und der diensttuende Flügeladjutant Major v. Arnim. In der Begleitung des Kriegsministers befand sich als Adjutant Hauptmann Dambrowsky. Sämtliche Truppenteile standen unter dem Befehl des Stadtkommandanten und Divisionskommandeurs d'Elsa in Paradeuniform. Nach Süden hatte das 7. Infanterieregiment Nr. 106, nach Westen das 8. Infanterieregiment Nr. 107 und die 2. Maschinengewehrabteilung Aufstellung genommen, nach Norden das 2. Ulanenregiment Nr. 18, das 7. Feldartillerieregiment Nr. 77 und das 2. Trainbataillon Nr. 19. Am Hauptportale der Kaserne wurde der König vom kommandierenden General des 19. Armeekorps General der Artillerie v. Kirchbach begrüßt. Bei dem Eintritt des Königs in den Kasernenhof präsentierten die Truppen und brachten ein dreifaches Hoch auf den König aus. Die Musikkorps und Spielleute fielen mit dem Präsentiermarsch ein. Der König nahm den Frontrapport vom Divisionskommandeur d'Elsa entgegen, schritt dann den rechten Flügel des 106. Infanterieregiments ab und begrüßte die Truppen beim Abschreiten der Front mit einem „Guten Morgen!" Hierauf nahm der König verschiedene Meldungen entgegen und verfügte sich dann sofort mittels Wagens nach

**Professor Max Klingers Atelier.**

wo der Monarch mit den Herren seiner Begleitung, unter denen sich auch der Kultusminister Dr. Beck befand, kurz nach 10 Uhr eintraf. Am Portal hatten sich Kreishauptmann Frhr. v. Welck, der Rektor der Universität Geh. Hofrat Professor Dr. Chun, Oberbürgermeister Justizrat Dr. Tröndlin, Stadtbaurat Scharenberg, Polizeidirektor Bretschneider und der Meister Professor Dr. Max Klinger zur Begrüßung eingefunden.

Es ist häufig genug die Frage aufgeworfen, was es mit dem Ateliergebäude für eine Bewandnis habe, das hinter dem Garten am Graffimuseum sichtbar ist. Es ist ein interimistisches Atelier Max Klingers, in dem zunächst die farbigen Entwürfe zu den Wandmalereien des Treppenhauses des Museums auf dem Augustusplatze entstehen sollen, zu denen der Rat der Stadt den Künstler vor Jahren beauftragt hat. Klinger konstruierte sich für die Entwürfe ein kleines Raummodell, das in den Verhältnissen dem Treppenhause des Museums entspricht, und in dem er im kleinen die Gesamtwirkung des Ganzen kontrollieren kann. In dem interimistischen Atelier, das dem Treppenhause in den Maßen vollständig gleicht, sollen nun die kleinen Skizzen in Originalgröße übertragen werden. Der Entwurf zu den malerischen Phantasiewerken besteht aus vier großen Kompositionen, die in reicher Symbolik die vier Tageszeiten darstellen und in denen in gleichem Anteil Landschaft, Meer und Figuren als Träger symbolischer Gedanken eine gewaltige Sprache reden werden. Es handelt sich hier um eine künstlerische Angelegenheit großen Stiles, die der Auskreise bedarf, auf die die gebildete Kunstwelt große Hoffnungen für die deutsche Kunst setzt und in der Klingers Künstlerraum seine höchste und letzte Erfüllung finden könnte. Auch von der Plastik des Künstlers bekam König Friedrich August bei dem Besuche des Ateliers eine Arbeit in dem Modell der schreitenden Muse zu Gesicht, vor allem aber die erste koloristische Entwurfsarbeit für die ihm übertragene malerische Ausschmückung der Aula unserer Universität. In diesem Wandgemälde wird die Aula einst einen Schatz besitzen, der den Ruhm des heimischen großen Künstlers in ferne Jahrhunderte zu tragen vermag. Sein Inhalt gewährt einen Blick auf das weite griechische Inselmeer. Es erscheint Homer, der einer Gruppe junger Griechen aus der Ilias vorliest, während in der Ferne das herrliche Bild der schaumgeborenen Aphrodite auftaucht. Zur Rechten stehen Aristoteles und Plato im Gespräch begriffen, nicht weit davon eilt Alexander der Große seinem alten Lehrer zu. Im Mittelgrunde, im Waldschatten, macht ein Künstler, von Frauen begrüßt, seine Studien. Mit großem Interesse folgte der König

# Feuilleton.

Erhalte dich; unterrichte dich; mäßige dich; lebe für deinesgleichen, damit deinesgleichen für dich lebe.

Kolney.

## Mazedonische Fahrten.

Von Adolf Struck (Athen). *)

**Von Saloniki nach Uesküb.**

Wer in dieser sturmbewegten Zeit nach Mazedonien kommt, hat nur wenig Gelegenheit, das sonst bunte Leben und Treiben kennen zu lernen, das für die ganze innermazedonische Provinz so charakteristisch ist und gerade auf die gegenwärtigen unhaltbaren Zustände ein eigentümliches Licht wirft. Das Landvolk ist eingeschüchtert und beobachtet eine Zurückhaltung, die seinen Gewohnheiten schroff entgegensteht. Darunter leiden in hohem Maße Handel und Verkehr. Gewitterschwüle liegt über dem ganzen, von der Frühlingssonne beschienenen Lande und schrille Töne der unharmonischen Militärfanfaren, laute Kommandorufe, langgestreckte Marschkolonnen erinnern uns an das Unheimliche der kriegerischen Stimmung, die das ohnedies friedenlose Land überwogen hat.

Die große Verkehrsader, die Albanien mit Mazedonien verbindet, ist der Wardarfluß, der schon von Homer besungene Axios. Diese natürliche, von Norden nach Süden führende Straße, die von allen Völkerschaften benutzt wurde, um sich, ob nun in friedlicher oder in feindlicher Absicht, dem hellenischen Gestade zu nahen, ist heute vielleicht mehr denn je das Bindeglied der Landschaften, die hoch im Norden zwischen hohen Bergen eingeschlossen sind, und der südlichen Gestade von Mazedonien. Eine viel beanspruchte Eisenbahn vermittelt hier den Verkehr.

Will man die Vorzüge und Naturschönheiten Mazedoniens schnell kennen lernen, so wird man heute die Eisenbahnen benutzen, die von Saloniki in drei Richtungen strahlenförmig auseinandergehen, und die über das reizlose, flache Küstenland in das reich gegliederte, anmutige Innere der Provinz führen. Mazedonien oder vielmehr die heutigen Vilajets (Provinzen) Saloniki und Monastir bilden jenen Teil der europäischen Türkei, der das am meisten verzweigte Eisenbahnnetz aufzuweisen in der Lage ist. Es ist hier mit Rücksicht auf Bevölkerungsdichtigkeit, Gliederung des Geländes, Finanzschwierigkeit und Handelsbewegung in verkehrspolitischer Beziehung mehr getan, als z. B. in Kleinasien, wo die Vorbedingungen etwa dieselben sind, wie in Mazedonien. Das Vilajet Saloniki zählt heute auf einem Flächenraum von 35 450 Quadratkilometer 1 061 100 Einwohner, jenes von Monastir auf einer Fläche von 27 700 Quadratkilometer 847 400 Einwohner, so daß die Bevölkerungsdichtigkeit Mazedoniens einem Koeffizienten von 30,2 auf den Quadratkilometer entspricht. Diesem Gebiete von 63 150 Quadratkilometer gehören nun 646 Kilometer Schienenwege an, oder es fällt, mit anderen Worten, einem Kilometer Eisenbahn die Aufgabe zu, 98 Quadratkilometer von 2960 Seelen bewohntes Land zu erschließen. Von den Eisenbahnen, die hier in Betracht kommen, nimmt den ersten Platz die in den 70er Jahren von Baron von Hirsch für Rechnung der türkischen Regierung gebaute 382 Kilometer lange Strecke Saloniki-Uesküb-Mitrowitza in Albanien. Erst im Jahre 1888 erfolgte von Uesküb aus die Verbindung dieses ersten Schienenstranges mit Serbien und dem übrigen europäischen Netz; 1894 entstand dann die Bahnstrecke Saloniki—Monastir (219 Kilometer), die ihren Ausbau ausschließlich deutschem Kapital verdankt. Die dritte mazedonische Bahn, die strategische Linie Saloniki—Dedeagatsch (509 Kilometer) endlich, ein französisches Unternehmen, ward nach ihrer Vollendung erst 1896 dem Betriebe übergeben.

In früher Morgenstunde verlassen wir Saloniki auf der Bahn, die nach Norden bis Mitrowitza führt und die nun zu einer großen Verkehrsader zwischen Europa und dem Orient ausgestaltet werden soll. Zunächst führt uns der Weg über öden Flachland, das nur an wenigen Stellen durch üppigen Graswuchs an Steppen erinnert. Auf den staubigen Feldwegen bewegen sich in gemessenem Schritt Ochsengespanne nach der Hafenstadt, wenige Lasttiere folgen. Da reitet ein Bauer auf seinem wohlgepflegten grauen Esel und seine bessere Hälfte geht barfüßig daneben einher, um das Tier zuweilen zu einer beschleunigteren Gangart anzutreiben. Und auf dem Rücken trägt das wackere Weib — den Säugling, der artiger zu sein scheint als seine nordländischen Kameraden. Die Knechtung des Weibes fällt hier nicht mehr auf, sie ist zu alltäglich, als daß sie Anstoß erregen sollte. An der Hauptstraße und auf den Anhöhen des hügeligen Terrains erheben sich kuchenförmige Erdanschüttungen, spitz zulaufend, mit kleinen Plattformen auf der Höhe. Es sind Tumuli, vorchristliche, ja vorgeschichtliche Grabstätten, wie unsere Hünengräber; doch wie anders, wieviel großartiger ist deren Anlage in Mazedonien.

Sobald wir das Wardartal entlang nach Norden ziehen, kommen wir, noch vor der Station Amatowo, an solch einem Riesengrabe vorüber, das sich wie ein Merkzeichen von der ganzen Gegend abhebt. Von seiner Terrasse überschaut man das weite Gebiet der Wardarmündung, bis zu den Bergen der Flußengen. Es ist viel über die mazedonischen Tumuli geschrieben und so manche Hypothese über ihre Entstehung und Bestimmung aufgeworfen worden; an die einfachste Lösung dieser kulturgeschichtlichen Frage, an das systematische Aufschlitzen einer Anzahl dieser Terrainwarzen zu schreiten, konnte man sich aber bisher nicht entschließen. Die Niederung von Amathi gehört noch dem Tieflande der Küste an. In dieser Mulde liegen zwei zum Teil versumpfte Flachseen, die schmal und langgestreckt, von hoch aufstrebendem Röhricht bewachsen, dem sonst dürren, sonnverbrannten Gelände ein eigenartiges Aussehen verleihen. Amatowo ist ein vielgepflegter Ausflugsort der Salonicher eifrigen Jagdgäste. Die Bahn folgt dem Ufer der beiden Seen, von denen der südliche den Namen Amathi, der nördlichere den Namen Harbschan trägt, bis zur Station Karasuli, wo eine Zweiglinie zur Konstantinopeler Verbindungsbahn hinüberführt. Bei Gümendsche wird der Wardar zum ersten Male überbrückt und an den Abhängen, die immer hart an den Fluß heranreichen, gelangen wir nach dem Orte Gewgeli, der in einer Talausweitung eine bevorzugte Lage hat. Im Hintergrunde ragen die hohen Ketten der Kardschowagebirge mit dem Gipfel der Dschena hervor, jetzt noch schneebedeckt. In dem Talkessel gedeiht ein üppiger Baumwuchs, Maulbeerkulturen verraten uns, daß hier die Seidenraupe gezogen wird. So zählt der Ort mit seinen 5000 Einwohnern zu den wohlhabendsten der Provinz, aber das hier hausende Bevölkerungselement ist sehr rebellisch. Reiche Gemüse- und Melonenkulturen, Obst- und Baumwollanpflanzungen bedecken hier die Talsohle des Wardar, bis wir bei der Station Strumitza in die Zigeunerenge einfahren. Bis hierher reicht der untere Wardar, der in rubigem Lauf ein seichtes, breites, mit zahlreichen malerischen Inseln geschmücktes Bett durchfließt. Bei Strumitza wird der Strom zwischen steilen Hängen eingeengt, zahlreiche Windungen, Geröllhalden und Schnellen rauben ihm seinen harmlosen, friedlichen Charakter. Die Stadt Strumitza liegt gute vier Stunden östlich von der Eisenbahnstation, an dem östlichen Abhange des Blagutschazuges, zählt 12 000 Einwohner, wovon allein 4000 Bulgaren, während Türken nur 3000 an der Zahl vorhanden sind, ferner 3000 Griechen und 2000 Juden. Strumitza ist eine reizlose Stadt, deren Minarets berufen sind, den Fremdling über die wirkliche Einwohnerschaft zu täuschen. Hier konzentriert sich der Getreidemarkt der ganzen Niederung Petritsch-Radowischta und des Hochlandes der Malesschowa, die vielgenannte Zufluchtsstätte der bulgarischen Banden.

Die Einfahrt in die Zigeunerschlucht, auf türkisch „Tschingans Derwend", gestaltet sich schon beim Orte Grabetz zu den reizvollsten der ganzen Eisenbahnstrecke. Es ist dies eines der vielen wegelosen Defilees, an denen die europäische Türkei so reich ist. Nur dem Saumtiere zugängliche Pfade ziehen sich an den dicht mit niedrigem Gestrüpp bewachsenen Lehnen hin, steil auf- und niedersteigend. Wohl hatten die Römer und vor ihnen die Griechen hier eine den Fuhrwerken zugängliche Kunststraße angelegt, allein diese hat den Jahrhunderten nicht standhalten können; von den Türken gänzlich aufgegeben, ist sie verfallen, verwachsen und verschüttet. Einigemale wird der Wardar überschritten. Rechts schneiden öde Seitentäler tief ein und hoch oben auf diesem kahlen Rücken wächst eine edle Rebe, die Traube von Koschorka, wo ein bescheidener, in diese unwirtlichen Höhen zurückgezogener türkischer Volksstamm sich niederließ. Doch so wenig einladend diese Berglandschaft in ihrer Nacktheit ist, so hervorragend ist die Gastfreundschaft des einfachen, biederen Bauern da oben. Je unwirtlicher die Talenge wird, desto großartiger wird das Bild, das uns der rauschende, weißschäumende Wardar gewährt. Senkrecht aufsteigende Kalkfelsen heben sich hoch empor, blaugrau und kahl, als hätten die nach dem Meere stürmenden Fluten sich in grauer Vorzeit einen Weg durch diese Felsen er-

*) Der viel erörterte Plan der österreichisch-ungarischen Regierung, die Sandschakbahn zu bauen, verleiht der folgenden Schilderung einer Fahrt auf der mazedonischen Eisenbahn von Saloniki nach Uesküb, an die der Anschluß hergestellt werden soll, ein besonderes Interesse; ein zweiter Artikel wird eine Fahrt von Saloniki nach Monastir auf der von einer deutschen Gesellschaft erbauten Bahn beschreiben.

SLUB
Wir führen Wissen.