# Leipziger Tageblatt
und
## Handels-Zeitung
Amtsblatt des Rates und des Polizeiamtes der Stadt Leipzig

Abend-Ausgabe

**Bezugspreise:** für Leipzig und Vororte durch unsere Träger und Spediteure 2 mal täglich ins Haus gebracht: 60 Pf. monatlich, 1.80 Mk. vierteljährlich. Bei unsern Filialen und Annahmestellen abgeholt: 75 Pf. monatlich, 2.25 Mk. vierteljährlich.
Durch die Post: innerhalb Deutschlands und der deutschen Kolonien vierteljährlich 3.00 Mk., monatlich 1.20 Mk., ausschließlich Postbestellgeld. Das Leipziger Tageblatt erscheint 2mal täglich. Sonn- u. Feiertags nur 1mal.
Redaktion und Geschäftsstelle: Johannisgasse Nr. 8.
Fernsprech-Anschluß Nr. 14692, 14693 und 14694.

107. Jahrgang

**Anzeigenpreise:** für Inserate aus Leipzig und Umgebung die 1spaltige Petitzeile 25 Pf., die Reklamezeile 1 Mk. von auswärts 30 Pf., Reklamen 1.20 Mk. Inserate von Behörden im amtlichen Teil die Petitzeile 30 Pf. Geschäftsanzeigen mit Platzvorschrift im Preise erhöht. Rabatt nach Tarif. Beilagegebühr: Gesamtauflage 3 Mk. pro Tausend exkl. Postgebühr. Teilbeilage höher.
Anzeigen-Annahme: Johannisgasse 8, bei sämtlichen Filialen und allen Annoncen-Expeditionen des In- und Auslandes.
Berliner Redaktion: In den Zelten 9.
Fernsprech-Anschluß: Amt Moabit Nr. 647.

Nr. 410. Donnerstag, den 14. August. 1913.


## Das Wichtigste.

* Im englischen Unterhause gab Lloyd George eine Erklärung über die Unvermeidlichkeit weiterer Rüstungen ab. (S. Pol. Ueberf.)

* Im Aube-Departement Frankreichs sind neue Winzerunruhen ausgebrochen. (S. Ausl.)

## Unsere Marineluftschiffahrt.

Von Konteradmiral a. D. **Kalau v. Hofe.**

Die überraschend schnelle Entwicklung der Konstruktion der Flugzeuge und Luftschiffe, sowie die Sicherheit und Größe der Leistungen, welche mit diesen Instrumenten seit einigen Jahren auf militärischem Gebiete erzielt worden sind, haben die Regierungen geradezu gezwungen, sich für den Kampf um die Herrschaft in der Luft vorzubereiten mit demselben Ernst, wie sie es schon zu Lande und zu Wasser zu tun gewohnt waren. Wir stehen offenbar trotz aller staunenswerten Errungenschaften erst am Anfang einer ganz neuartigen Entwicklung, welche durch die Leistungsfähigkeit der Motoren und die Kenntnis von den Gefahren der Luft hauptsächlich beeinflußt werden wird.

Die besten Luftschiffe erreichen heute eine Geschwindigkeit von 80 Kilometer in der Stunde und eine Höhe von über 2000 Meter; Flugzeuge sind bis zu 5880 Meter aufgestiegen und haben 170 Kilometer in der Stunde zurückgelegt. Die Fahrtdauer der Luftschiffe hat 31 Stunden, die der Flugzeuge 13 Stunden im Maximum ergeben. Diese wenigen Daten lassen die Ueberlegenheit des Flugzeuges in Steighöhe und Geschwindigkeit erkennen; das Luftschiff ist ihm in Ausdauer, Sicherheit bei Tage und Nacht sowie durch Transportleistungen überlegen.

Die Frage, ob dem Luftschiff oder dem Flugzeug für maritim-militärische Zwecke der Vorzug zu geben sei, ist heute allgemein dahin geklärt, daß ihre verschiedene Leistungsfähigkeit sie für verschiedene Zwecke verwendbar macht, daß Flugzeuge und Luftschiffe sich ähnlich ergänzen und bedingen wie kleine und große Kreuzer, daß sie die letzteren zufallenden Aufgaben der Aufklärung unter bestimmten Verhältnissen (Wetter, Tageszeit) schneller und ausgiebiger zu lösen imstande sind, ohne sie jedoch voll ersetzen zu können, von anderen Aufgaben ganz zu schweigen. Für die Zwecke der Flotte sind Luftschiffe sehr geeignet! Im Bereich der Küstenverteidigung, aber auch im Flottenverband können Flugzeuge von großem Nutzen sein, wenn es gelingt, ihnen eine befriedigende Schwimmfähigkeit auf der bewegten See zu geben und ihren Abflug wie Niedergang zum Wasser unter allen Umständen leicht und gefahrlos zu gestalten, da zur Empfangnahme von Befehlen oder Abstattung von Meldungen der persönliche Verkehr mit dem Auftraggeber vorläufig die zuverlässigste Form ist und bleiben wird.

Beim Monaco-Wettbewerb im April d. J. wurden die von den ersten französischen Firmen gelieferten „schwimmenden Flugzeuge" bei geringer Dünung noch sämtlich beschädigt oder sie kenterten bei Anlauf oder beim Niedergang; bei glatter Wasseroberfläche waren ihre Leistungen gut. Mit „Flugbooten" sind unter schwierigen Verhältnissen Aufstiege und Niedergänge ausgeführt worden, die erwarten lassen, daß die Flugzeugtechnik allen Anforderungen bald genügen wird. (Schwimmende Flugzeuge sind wie Landflugzeuge konstruiert, erhalten an Stelle der Kuffen und Räder Schwimmkörper; Flugboote haben nur einen bootförmigen Schwimmkörper unter dem Motor.)

Es wird weiter von einem Marineflugzeug oder -boot verlangt, daß es mit zwei Personen und voller Ausrüstung und Armierung (Maschinengewehr, Sprengbomben) 3 bis 4 Stunden in der Luft bleiben kann. Da der Aufflug vom Wasser erheblich mehr Kraft erfordert als vom Lande, so ist die Verwendung stärkster Motoren geboten (200 Pferdestärken), die ohne fremde Hilfe in Gang gesetzt werden können und deren Umdrehungszahl regulierbar ist. Wünschenswert ist weiter die Aufstellung zweier gleichstarker Motoren, von denen einer als Reserve im Falle von Versagen dienen soll.

Die häufige Unsichtheit und rauhe Witterung auf unseren heimischen Meeren berechtigen die deutsche Marineverwaltung zu der stark abwartenden Haltung hinsichtlich der empfindlichen Flugzeuge und erklären die Entschiedenheit, mit der sie die solideste Konstruktion des Luftschiffes bevorzugte, trotz allen Mißgeschicks, das die Zeppeline verfolgte. Selbstverständlich wurden alle Vorgänge in der Aviatik mit Interesse verfolgt und zugegriffen, als die Zeit des Probierens und Tastens bei den Flugzeugen vorüber war. Sie machte sich dabei die Erfahrungen der Heeresverwaltung zunutze, die mit Rücksicht auf die Leistungen des französischen Militärflugwesens schon früher praktisch sich betätigt hatte.

Zufolge Verordnung vom 3. Mai d. J. werden zwei selbständige Abteilungen, die **Marineluftschiffabteilung mit dem vorläufigen Standort Johannisthal bei Berlin**, und die **Marinefliegerabteilung mit Standort Putzig bei Danzig** gebildet. **Beim Reichsmarineamt ist eine Sektion für das Luftfahrwesen** eingerichtet worden, der die Versuchs- und technischen Angelegenheiten und die Flugausbildung des Personals obliegen. Bis 1918 sollen 10 Marineluftschiffe und 30 Wasserflugzeuge beschafft werden. 35 Millionen Mark sind für die Beschaffung der Luftschiffe, ihre Unterbringung, Betrieb und Erhaltung vorgesehen; gleichermaßen für die Flugzeuge 9 Millionen Mark. Das Luftschiff- und Fliegerpersonal soll zunächst auf 1500 Köpfe gebracht werden.

So sieht die erste planmäßige Regelung unseres Marineluftfahrwesens aus, die uns hinsichtlich der Luftschiffe die erste Stelle unter den Nationen sichert und betreffs der Flugzeuge allen billigen Anforderungen genügt. Mit dieser Ausrüstung wird eine wertvolle Ergänzung der strategischen und taktischen Aufklärung auf unsern Küstenmeeren bis an die äußersten Grenzen ermöglicht; auch scheint ein angriffsweises Verfahren gegen die feindliche Flotte während des Flottenkampfes oder auch sonst nicht ausgeschlossen. Die Luftschiffe sollen in geeigneten Doppelhallen untergebracht werden; für die Flugzeuge werden außer einer Mutterstation an geeigneten Plätzen der Küste Depots errichtet werden, da sie weniger als Luftschiffe auf das Vorhandensein fester Hallen angewiesen sind. In Zukunft kann man mit einer weitgehenden Zusammenlegbarkeit der Apparate rechnen, so daß zu ihrem Schutze gegen die Unbilden des Wetters ein großes Plantuch genügen dürfte. Die erste Marineflugstation bei Putzig wurde Anfang 1912 errichtet; sie diente der Erprobung der Wasserflugzeuge und der Ausbildung von Offizieren und Mannschaften im Flugdienst. Sie bleibt auch für diese Zwecke erhalten.

Die **deutsche Flugzeugindustrie** ist den höchsten Anforderungen gewachsen und völlig unabhängig vom Auslande. Die deutschen Flugmotoren sind, wie der im Januar 1913 beendete Wettbewerb um den Kaiserpreis gezeigt hat, nicht hinter den französischen Fabrikaten, die hochentwickelt sind, zurückgeblieben; hoffentlich bringt der neue Motorenwettbewerb, der bis zum 27. Januar 1915 zu bestreiten ist und aus den Mitteln der National-Flugspende unterstützt wird, noch weitere Beschränkung des Benzinverbrauchs und Minderung des Gewichts bei gleicher Leistung und Sicherheit. Für die Entwicklung unserer Wasserflugzeugindustrie wird die bevorstehende Einrichtung eines privaten Wasserübungsplatzes bei Warnemünde von größter Bedeutung sein.

Die bisherigen Leistungen unseres Personals in Führung von Luftschiffen und Flugzeugen — man beachte die militärische Leistung gelegentlich des diesjährigen Prinz-Heinrich-Fluges und die Resultate der letzten Flugwoche in Johannisthal — haben allgemeine Anerkennung gefunden; es bleibt nur zu wünschen, daß zu der guten Qualität sich bald die gute Quantität gesellen möge, damit die Aufstellung eines **Marine-Reserve-Fliegerkorps** sich bewirken lasse.

Was nun den eingangs erwähnten Kampf um die **Herrschaft in der Luft** anlangt, so stellt er ein **ernstes Problem dar, das unausweichlich gelöst werden muß.** Es gibt keine Sicherheit gegen Angriffe von oben; eine erfolgreiche Verwendung der eigenen Luftfahrzeuge gegen die feindliche Streitmacht ist nicht denkbar ohne Beherrschung des Luftraumes nicht nur über den Kämpfenden, sondern auf dem ganzen Gebiet, auf dem gegnerische Luftangriffe erscheinen können. Da nun dem Gegner in der Luft von der Erde aus nur in seltenen Fällen wird beizukommen sein, so muß in der Regel den Luftfahrzeugen die Bekämpfung von ihresgleichen zufallen. Bei Flugzeugen gegen Flugzeuge und Luftschiffen gegen Luftschiffe werden im Kampf die Gewinnaussichten bei dem Kräftigeren, der auch schneller in der Bewegung ist, liegen. Wie der Ausgang des Kampfes zwischen Luftschiff und Flugzeugen sich gestalten würde, läßt sich kaum vorhersagen, da über die Leistung der auf dem Luftschiff aufgestellten Maschinengewehre gegen die blitzschnell von oben aus verschiedenen Richtungen vorstoßenden Flugzeuge bisher Sicheres nicht bekannt ist; ob die Flugzeuge anderseits aus der Höhe bei sausender Fahrt das Luftschiff mit ihren Wurfgeschossen treffen und verletzen können, ist auch fraglich.

Von dem Ausgang dieses Kampfes in der Luft wird in Zukunft der Flottenkampf um die Seeherrschaft mindestens stark beeinflußt werden. Es wird also Aufgabe unserer Marineverwaltung sein, für diese Zukunftsprobleme das nationale Interesse zu wecken und die nationalen Fähigkeiten technischer, personeller und finanzieller Art zu pflegen und rechtzeitig in Anspruch zu nehmen.

## Zum Tode Bebels.

In der gesamten Presse werden heute die Persönlichkeit Bebels, sein politisches Wirken als Parteimann, Redner, Organisator und Schriftsteller eingehend besprochen, wobei sich, so verschieden die Urteile ausfallen, eine gewisse Uebereinstimmung insofern zeigt, als seine hohe Begabung und seine Ueberzeugungstreue allgemein anerkannt werden. Ebenso wird anerkannt, daß ihm in der Geschichte des Sozialismus eine hervorragende Stellung bleiben wird. Die sozialdemokratische Presse feiert ihn als den erfolgreichsten Führer und Organisator, als den Vertrauensmann der arbeitenden Klasse, den zu ersetzen niemand zurzeit berufen sei. Selbstverständlich verlieren sich die Lobeserhebungen zum Teil ins Ueberschwengliche und eine Kritik seiner eigentlichen politischen Leistung wird auch in den revisionistischen Blättern wenigstens vorläufig umgangen.

Der „Vorwärts" betont besonders die proletarische Denkweise Bebels, die ihn mit den Arbeitern eng verbunden und ihm den Einfluß verschafft habe, den die „Intellektuellen" Marx, Engels und selbst Lassalle nicht erreichten. In dem Nachruf des „Vorwärts" heißt es:

„Keiner der sozialdemokratischen Führer hat jemals so das Herz der Masse besessen, keinem ist in Volksversammlungen, auf Parteitagen und Kongressen so zugejubelt worden als Bebel; denn das Proletariat erblickte in diesem silberhaarigen Greise mit dem glühendem Temperament sein eigenes über sich selbst hinausgewachsenes Ich. Es sah in Bebel Fleisch vom eigenen Fleisch, den Mann seines völligen Vertrauens, der in Einzelheiten vielleicht irren konnte; von dem aber jeder wußte, daß er mit allen Fibern seines Herzens im Volk, in der Arbeiterschaft wurzelte und dieses unter keinen Umständen, machte er auch selbst dabei als Opfer fallen, im Stich lassen werde. Deshalb gab und gibt es unter den Führern der deutschen Sozialdemokratie auch keine einzige Person, die einen so tiefen Einfluß auf das deutsche Proletariat geübt hat wie Bebel — auch Marx und Engels, auch Lassalle nicht. Denn diese waren doch Intellektuelle, die, wenn sie auch ihr ganzes Sinnen, ihre ganze Kraft in den Dienst der sozialistischen Bewegung stellten, doch vielfach

## Aus August Bebels Jugendzeit.

Mit August Bebel ist ein Charakterkopf aus der politischen Welt Deutschlands verschwunden. Wie man auch von ihm denken und ihn als Politiker beurteilen mag, dieser Mann, der sich aus den bescheidensten Verhältnissen emporgearbeitet hat, war doch, was Goethe eine Natur zu nennen pflegte. Es prägt sich dies auch in seinen Lebenserinnerungen aus, in denen vielleicht gerade die Partien am anziehendsten und feinsten sind, die jedes politischen Beigeschmackes entbehren. Das gilt besonders von Bebels Schilderung seiner Jugendzeit.

Bebels früheste Kindererinnerungen führen in die Kasematten zu Deutz-Köln zurück, wo der Vater Unteroffizier des 25. Infanterie-Regiments war. „Für uns Kinder (erzählt Bebel) war das Leben in den Kasematten ein Leben voller Wonnen. Wir trieben uns in den Kasemattenstuben umher, verhätschelt oder auch gehänselt von Unteroffizieren und Mannschaften. Waren aber die Stuben leer, weil die Mannschaften zu Uebungen ausgerückt waren, so begab ich mich auf eine derselben und holte die Gitarre des Unteroffiziers Wintermann, der auch mein Taufpate war, von der Wand, auf der ich dann so lange musikalische Uebungen betrieb, bis keine Saite mehr ganz war. Um diesen ungezügelten Musikübungen und ihren bösen Folgen eine entsprechende Ablenkung zu geben, schnitzte er mir aus einem Brett ein gitarreartiges Instrument, das er mit Darmsaiten bezog. Ich saß nunmehr mit diesem in Gesellschaft meines Bruders stundenlang auf der Türschwelle zu einem Hofe in der Deutzer Hauptstraße und malträtierte die Saiten, was die beiden Töchter eines gegenüberwohnenden Dragonerrittmeisters so „entzückte", daß sie uns öfter für meine musikalischen Leistungen mit Kuchen oder Konfekt regalierten. Natürlich litten unter diesen musikalischen nicht die militärischen Uebungen. Der Anreiz dazu lag ja in der ganzen Umgebung, er lag buchstäblich in der Luft. Sobald ich also die ersten Hosen und den ersten Rock an hatte, die selbstverständlich beide aus einem alten Militärmantel des Vaters gezimmert worden waren, stellte ich mich, ausgestattet mit der nötigen Bewaffnung, neben oder hinter die auf dem freien Platze vor der Kasematte übenden Mannschaften und ahmte ihre Bewegungen nach. Wie mir meine Mutter später oft humorvoll erzählte, soll ich namentlich das rechte und linke Aufrücken meisterlich fertig bekommen haben, eine Uebung, die den Mannschaften viel Schweiß verursachte und bei der ich manchmal von dem kommandierenden Offizier oder Unteroffizier als Muster hingestellt worden sein soll."

Nach dem Tode des Vaters lebte die Familie in Wetzlar, und hier geriet der junge Bebel bald in den Ruf, von allen Jungen die schlimmsten Streiche zu machen. Im Herbst z. B. wurden Raubzüge in die Kartoffelfelder unternommen, es wurden Kartoffeln zum Braten geholt, und einmal mußte Bebel mit seinen Genossen auf der Garbenheimer Warte eine förmliche mehrstündige Belagerung durch eine Bauernfamilie aushalten, die aber siegreich abgeschlagen wurde. Die „Festung" war nämlich nur durch eine gewagte Kletterübung zu erreichen! Auch der Kantor hatte oft Ursache, über den jungen Bebel zu klagen. Er verfiel z. B. eines Tages darauf, in die roten Sandsteinstufen zum Eingang in den Dom in lapidaren Buchstaben seinen Namen nebst Geburtsort und -tag einzumeißeln. „Ein starker Nagel als Meißel und ein Stein als Hammer bildeten die Werkzeuge, die ich benutzte. Natürlich wurde die böse Tat am nächsten Sonntag beim Kirchgang allseitig entdeckt, auch vom Kantor. Endresultat: etwelche Ohrfeigen und dreimal über Mittag bleiben." Die Tochter des Kantors erwirkte dem jungen Uebeltäter allerdings eine Amnestie.

Ganz so schlimm wie sein Ruf war er übrigens wahrscheinlich nicht, und auch gute Taten stehen auf seinem Konto. So hat er beispielsweise einem Vetter, der beim Schlittschuhlaufen einbrach, das Leben gerettet. Einmal kam auch der Tag, wo August Bebel den Entschluß faßte, „ein ordentlicher Kerl zu werden". Bei einem Schulexamen erhielt er, wie sein Kumpan, der Sohn eines Majors, das Zeugnis 5. Das wirkte. August Bebel besserte sich, beim nächsten Examen erhielt er für sittliches Verhalten das Zeugnis 3 und bei dem letzten das Zeugnis 1, und er hätte beinahe eine Prämie bekommen: „Als der Rektor den Namen des zweiten Ausgezeichneten nennen wollte, rief die ganze Klasse meinen Namen. Der Rektor aber meinte, ich hätte mich zwar gebessert, aber doch nicht in dem Maße, um mir eine Prämie zu geben. So trat ich prämienlos ins Leben."

## Kunst und Wissenschaft.

* **Kunstnachrichten.** Aus Karlsruhe wird gemeldet: Der Großherzog hat dem Staatsanzeiger zufolge die Professoren an der Akademie der bildenden Künste in Karlsruhe Dr. Gustav Schoenleber und Dr.-Ing. Ferdinand Keller, ersteren wegen seiner leidenden Gesundheit, letzteren wegen vorgerückten Alters, beide unter Anerkennung ihrer langjährigen, treu geleisteten, ausgezeichneten Dienste mit dem 1. Oktober in den Ruhestand versetzt. Professor Schoenleber wurde vom Großherzog der Stern zum Kommandeurkreuz des Ordens Bertholds I. verliehen.

* **Ueber Krebsheilung durch Röntgenstrahlen** wird aus London berichtet: Dr. Roberts vom Allgemeinen Hospital, der seit drei Jahren eine Spezialbehandlung des Krebses durch sekundäre Röntgenstrahlen anwendet, welche bereits durch eine Silber-, Kupfer- oder Zinnplatte gegangen sind, hat bisher 40 Fälle behandelt, in denen kein Rückfall eingetreten ist.

* **Neues von der Mouche.** Die sektsame Frauengestalt, die in die Matratzengruft des sterbenden Heinrich Heine einen letzten Strahl von Sonne und Glück brachte und die der Dichter unter dem Namen der „Mouche" unsterblich gemacht, hat das Interesse der Heinefreunde stets in hohem Maße gefesselt, ohne daß alle Geheimnisse ihres Lebens ergründet, alle Schleier von ihrem rätselvollen Wesen gehoben werden konnten. Deshalb verdienen die Mitteilungen von J. Loussert in der „Grande Revue" Beachtung, die hauptsächlich ihre Beziehungen zu dem großen Historiker Hippolyte Taine erörtern. Bevor Camilla Selden — unter diesem Pseudonym ist sie als Schriftstellerin hervorgetreten — die Trösterin des sterbenden Heine wurde, war sie bekanntlich die Freundin des mit dem Dichter der „Lorelei" gut bekannten österreichischen Schriftstellers Alfred Meißner. Wenig ist von ihrer späteren Verbindung mit Taine an die Oeffentlichkeit gedrungen, mit dem sie sich beinahe verlobt hätte. Der große Gelehrte selbst hat später verhindert, daß man Näheres über diese Freundschaft mit der „Mouche" erfahre. Eifersüchtig die Einzelheiten seines Privatlebens behütend, hat er in seinem Testament verboten, daß irgendwelche Papiere dieser Art je veröffentlicht würden. Die Briefe, die er an die Freundin geschrieben, und deren Zahl auf 400 geschätzt wird, wurden nach dem Tode Camillas von der Familie Taines zurückerworben. Sicherlich haben Taine und Heines Freundin einander sehr nahe gestanden. Die „Mouche" ist im Jahre 1896 als Frau des Professors am Mädchengymnasium von Rouen Loussert gestorben, nachdem sie längst ihre eine Zeitlang eifrig gepflegte literarische Laufbahn aufgegeben hatte. Die, die sie in dieser letzten Periode ihres Lebens besuchten, fanden in ihr eine durch die Erfahrungen eines bewegten Lebens gereifte Dame, wohlwollend und gütig, aber nichts so sehr fürchtend, als daß irgendwelches Gerede über ihre Person entstehe. „Malen Sie an meine Stelle eine Passionsblume", so schrieb sie einem Maler aus Frankfurt, der ihre Photographie erbeten hatte, um sie in eine Galerie der „Frauen um Heine" aufzunehmen. Dabei hat sie bis zuletzt mit glühender Verehrung an der Persönlichkeit und an der Kunst des Dichters gehangen, in dessen letzten Lebenstagen sie eine so poetisch verklärte Rolle spielte.

* **„Aida" im Amphitheater.** Ueber die Aufführung von Verdis „Aida" im altrömischen Amphitheater von Verona wird uns geschrieben: Schon die ersten Klänge ließen erkennen, daß die Arena von Verona über ausgezeichnete akustische Verhältnisse verfügt. Wenn trotzdem einzelne Pianissimi im Tonvolumen etwas gesteigert werden mußten, um Geltung zu behalten, so erklärt sich das mit der Notwendigkeit, die von einer nach Tausenden zählenden Zuschauermenge unwillkürlich ausgehenden Geräusche zu überbieten. Damit schied zwar das Streben nach zarten intimen Nüancen aus, aber auf der anderen Seite gewann das Orchester eine Kraft und Schönheit, die alle Erwartungen übertrafen und sich mit der gerade in der Arena schlechthin vollkommenen Klangwirkung der Chöre zu unvergleichlicher Tonreinheit vereinigt. Da die Solisten dabei, unter ihnen Zenatello und die Mazzoleni und die Gay, stimmlich und darstellerisch ihren Aufgaben vollkommen gewachsen waren, kam mit dieser Aufführung eine Gesamtwirkung zustande, die italienische Enthusiasten im Zusammenhange mit dem Amphitheater in Verona bereits von einem künftigen Bayreuth Italiens träumen lassen. Vom theatertechnischen Standpunkt bleibt es interessant zu beobachten, wie der Regisseur Tullio Serafin die szenischen Fragen löste. Auf der antiken Bühne der Arena mußte der Dekorationswechsel naturgemäß die Gefahr einer künstlerischen Illusionsstörung bergen. Dieser Gefahr begegnete man mit einer Einfachheit, die unter Verzicht auf alle Effekte von Anfang an einer ernsten und knappen Monumentalität zustrebte. Im Hintergrunde der mächtigen Bühnenfläche ein großes Tor, eines der Tore von Theben. Der bewegliche Teil der Bühnendekoration wurde auf acht große, massige Säulen beschränkt. Diese Säulen sind bald in einer Front dem Publikum zugekehrt, bald erscheinen sie gruppen- oder paarweise angeordnet, suchen Tiefen- und Breitenwirkungen, je nach den Ansprüchen der Szenen. Am vorderen Teil der Bühne ragen zwei mächtige Obelisken hervor, von zwei Sphinxen flankiert; sie schaffen sozusagen gemeinsam mit der Steinfarbe der Arena den Grundton dieser Bühne, der als Soffitte das Himmelsgewölbe dient. Die Zuschauermenge blieb im Halbdunkel der Nacht; alle Lichtgebung war konzentrisch auf die Bühnenebene gelenkt. Der Eindruck war überwältigend großartig.

kb.

SLUB
Wir führen Wissen.