

einigen Verkehrswege, der zur Zeit die Verbindung des Zweifstromlandes mit der übrigen Welt vermittelt, den Wasserweg auf dem Guphrat und Tigris. Alle Konkurrenzuntersuchungen, die von türkischer und deutscher Seite ins Leben gerufen wurden, waren nach kurzer Zeit aus dem Felde geschlagen. Bei dem türkischen Regierungswechsel im April 1909 gelang es sogar der Gesellschaft durch das Eingreifen der britischen Regierung, das Schiffsverkehrsmonopol zu erhalten, wobei einzelne Umsiedlungen nur dazu dienten, den Schein einer türkischen Oberaufsicht zu wagen. Der hier geplante Versuch, den westeuropäischen Verkehr mit dem Ausland unter britische Kontrolle zu bringen wurde bei der Bekämpfung des deutschen Bagdadbahnprojekts fortgesetzt. Es ist der erbitterten Feindschaft der Engländer gelungen, diesen großzügigen und hochbedeutenden Plan fast 12 Jahre lang so ziemlich in demselben Stadium festzuhalten wie in den Tagen, da der Vater der Bagdadbahn, Georg von Siemens, wegen seiner Verdienste um den Abschluß der Verhandlungen vom deutschen Kaiser geädelt wurde. In jüngerer Zeit ist dann allerdings ein erfreulicher Fortschritt gemacht worden, und der Fortbau der Bahn ist bis zum persischen Golf so gut wie gesichert. Eine „deutsche Bahn“ wird aber jenseits von Bagdad nicht zu finden sein, denn es ist auch von Deutschland zugestanden worden, daß der südliche Teil der Bahn von Bagdad bis ans Meer unter internationale Kontrolle gestellt wird. Für die wirtschaftliche Ausgestaltung Mesopotamiens ist denn auch in neuester Zeit alles von englischer Seite geschehen, weil Großbritannien die Zukunft des Landes gänzlich in seinen Händen hat. Der ausgezeichnete englische Wasserbauingenieur Sir William Willcocks ist von der türkischen Regierung beauftragt worden, die Frage der Bewässerung des Zweifstromlandes zu studieren, und wenn seine Vorschläge durchführbar werden, wird am Guphrat und Tigris ein neues Eden entstehen. Willcocks' Plan, zunächst ein Gebiet von 55.000 qkm. das gegenwärtig wüst liegt, durch Zuführung von Wassermengen aus dem Guphrat der Fruchtbarkeit zu gewinnen, wird rascher und tatkräftiger durchgeführt, als man wohl von der türkischen Regierung erwartet hatte. Die ersten Arbeiten sind bereits vergeben, und man wird Schritt für Schritt vorgehen, um aus dem erzielten Gewinn immer neue Mittel zu erhalten, die dem großen Werk zugute kommen sollen. So wird es allmählich gelingen, die Bewässerungspläne von Willcocks, die in ihrem ganzen Umfange eine jahrzehntelange Arbeit voraussetzen, und eine Summe von nicht weniger als zehn Milliarden Mark beanspruchen, mehr und mehr der Verwirklichung entgegenzubringen. Wenn das Zweifstromland wieder eine ähnlich großartige Bewässerung erhält wie zur Zeit der Ägypter und Babylonier, wo seine Fruchtbarkeit den Anlaß zu den Paradiesesvorstellungen gab, dann wird es einer ungefähren Schätzung nach 30 Millionen Menschen gut und reichlich ernähren können, während heute in der Wüste Mesopotamiens kaum 4 Millionen Menschen ein düstiges Dasein fristen.

Ein Eisenbahnunglück bei Jüterbog.

Western nachmittags gegen 2 Uhr entgleiste auf dem Bahnhof Niederbörsdorf infolge falscher Einfahrt in Weis 3 der D.-Zug 47 mit Lokomotive und sämtlichen fünf Wagen. Tot sind der Lokomotivführer, der Zugführer und der Padmeister. Der Heizer wurde schwer, eine Reisende unerheblich verletzt. Die Lokomotive und der Padwagen wurden völlig zertrümmert, zwei Wagen erheblich, die übrigen unerheblich beschädigt. Der Verkehr wird durch eingeleiteten Betrieb zwischen Blöndorf und Niederbörsdorf aufrechterhalten. Die Gleise 3 und 1 sind gesperrt. Weiteres wird in etwa zwei Stunden wieder fahrbar sein. Die Reisenden des D 47 sind zunächst bis Jüterbog und von dort ab mit fahrplanmäßigen Zügen weiterbefördert worden. Die Telegraphenleitungen sind völlig gerührt.

Das herzlichste Mitleid mit den drei toten Eisenbahnern, die mitten im Dienste unermüdet den lästigen Weg grad in den Tod gingen, erfaßt uns alle. Drei Eisenbahnerfamilien sind waterlos geworden, statt der fröhlich heimkehrenden Väter brachte man ihren Frauen und Kindern verstümmelte Tote ins Haus. Opfer um Opfer fordert die Eisenbahn in diesem Jahre, in diesem heißen Sommer, der an Unglücksfällen schon so überreich ist.

Das „Leipziger Tageblatt“ bringt über das Unglück folgenden ausführlichen Bericht eines Augenzeugen: Es war gegen 1/2 Uhr nachmittags, als der D.-Zug 47 (Eger-Bab-Eiser-Weipzig-Berlin), der aus einer Maschine, dem Gepäckwagen und 4 Personenzugwagen bestand, in voller Geschwindigkeit die Station Niederbörsdorf passierte. Plötzlich gab es einen scharfen Knall, mehrere heftige Stöße, wir hörten starkes Knirschen und Klacken der Holzteile unseres Wagens, dieser selbst schwankte sehr hin und her, sodas wir, die wir im Seitengang des dritten Wagens standen, uns nicht mehr halten konnten, sondern alle zu Boden fielen. Vielsach ertönten laute Schreie. Da stockte der Zug. Einen Moment war alles totentill. Mähndes Entsetzen hatte die Zuginsassen ergriffen. Dann vernahm man erneute Schreie und Schreie. Gleichsam wie aus einer momentanen Verblüdung erwachend, richtete ich mich auf, so rasch ich eben konnte. Neben mir lagen eine Dame und ein Kind, denen ich mit aufhalf. Wir hatten nur geringfügige Stoßwunden davongetragen und stürzten so rasch als möglich aus dem Zug ins Freie. Hier bot sich ein Bild grauenhafter Verwüstung. Die Maschine unseres Zuges war — wie es hieß infolge falscher Weichenstellung — auf ein totes Gleis gefahren, aus der Fahrbahn gesprungen, hatte bez Sand der Böschung aufgewühlt und sich dann vermutlich infolge eines kräftigen Bremsens des Zugführers in letzter Minute quer umgelegt. Auf der Maschine lag der Gepäckwagen, arg beschädigt. Die Flammen der Maschine leuchteten am Gepäckwagen eine Zeitlang empor. Die

Personenzugwagen fanden in Stumpfheit, mit dem Untertan in den Sand der Böschung gesunken. Durch die Entgleisung war nicht nur der Unterbau der Wagen, sondern auch deren Sitzstellen mehr oder weniger beschädigt. An den Verbindungsgängen zwischen den einzelnen Wagen konnte ich große Beschädigungen feststellen. Die Schienen des Nebengleises waren zum Teil stark verbogen. Von den Dächern waren größere Teile abgeplatzt, einige Telegraphenstangen waren wie Streichhölzer zertrümmert, umgeschlagen. Ueber der Unglücksstätte lagerte heiße Glut, als die Passagiere aus den Wagen stürzten. Es gehörte viel Nervenkraft dazu, das unsagbare Gemisch von Schreien und Angstrufen, Freuden- und Dankesausbrüchen der Geretteten ruhig zu ertragen. Von den Passagieren war niemand ernstlich verletzt. Viele hatten keine Quetschungen und Haut-, Rib- und Stoßwunden erlitten. Im übrigen haben aber natürlich alle eine lästige Nervenschüttelung gehabt. Der Tod hatte nur unter dem Bahnpersonal gewaltet. Am Fenster der umgekehrten Lokomotive gewahrte ich das schmerzverzerrte, bleiche Antlitz des toten Lokomotivführers. Der Heizer hatte offenbar gehofft, sich in letzter Minute durch einen Sprung von der Lokomotive retten zu können; er wurde aber mit so schweren Kopfwunden vom Platze getragen, daß er kaum mit dem Leben davonkommen dürfte. Der Zugführer und der Padmeister lagen heilbe tot im Gepäckwagen. Während noch Lösung des Wagenschneisens aus dem Gepäckwagen einzelne Gepäckstücke durch herbeigeeiltes Bahnpersonal und einige Landleute aus der Umgebung herausgehoben wurden und ein zufällig im Zug anwesender Arzt den in letzter Minute durch untergebrachten Schwerverletzten Heizer untersuchte, haben die übrigen noch stark und erschüttert von dem graufigen, sich tief ins Gedächtnis grabenden Erlebnis. Da brauchte aus der Ferne ein anderer Schnellzug heran, langsam zwar fuhr er — die beiden Hauptgleise waren von den Trümmern des Zuges nicht bedeckt — an der Unglücksstelle vorbei, aber einen Aufenthalt gab es nicht. Des Dienstes immer gleichgestellte Uhr . . .

Ein Schulreformer des 18. Jahrhunderts.

Zum 150. Geburtstag J. M. Wesners. 8. Febr. 1871.

Die Blüte der geistigen Bildung in der Zeit unserer klassischen Dichtung ist langsam aus lenen Reimen herangewachsen, die besonders in der ersten Hälfte des 18. Jahrhunderts in den deutschen Kulturböden gelegt wurden. Unter den Vorläufern dieser großen Epoche, die den jäghaften Genies den Weg bereiten, steht ein trefflicher Philologe und Pädagoge mit an erster Stelle, der nämlich Reformen der Erziehung zum Durchbruch verholfen hat und den von Goethe und Schiller auf die Höhen der Schönheit geführten Neuhumanismus mit begründete: Johann Matthes Wesner. Die 150. Weiberkehr seines Todestages am 8. August ruft die interessante Gestalt dieses Gelehrten, der die unergänglichen Bildungsquellen des klassischen Griechentums der Jugend wiedereröffnete, in dankbare Erinnerung. Wesner war ein großer Philologe, der aber seiner wissenschaftlichen Tätigkeit sein praktisch-pädagogisches Streben nicht vernachlässigte und sich auch als berühmter Göttinger Professor nicht zu gut dänkte, um über die beste Art des ersten Neunterrichts für die WTC-Schüler nachzudenken. Seine pädagogischen Erfahrungen sammelte er als Konrektor in Weimar und als Rektor an der Leipziger Thomasschule und verteilte sie dann als Inspektor der braunschweigisch-lüneburgischen Gymnasien, für die er auch 1737 eine Schulordnung verfaßte. Für den großen Fels der ganzen Schulbildung seiner Zeit erklärte dieser bedeutende Schulreformer das Bestreben, daß man „sogenannte Gelehrte von Profession“ erziehen wolle und durch ein verkehrtes Lehren der lateinischen Sprache bei der Jugend „einen unabweislichen Fei“ erzeuge. Tagegen werde dasjenige verkannt, „was im gemeinen bürgerlichen Leben bei Künsten und Professionen, in Hof und Kriegsdiensten unentbehrlich oder doch nützlich ist. . . Daher die Leute wenig oder nichts von der Schule wegbringen, was ihnen bey ihrer eigenen Lebensart zu nützen kommen kann, hingegen solche Eigenschaften annehmen, welche sie zu ihren Wänschen ungeschickt und anderen Leuten beschwerlich machen.“ Da nun so viele „nach vielfährigen Studieren so große Proben der Ungeschicklichkeit, ja bisweilen der Dummheit und Unvernunft von sich geben“, so kann es nicht Wunder nehmen, daß „bey ihnen sonst vernünftigen Leuten Lateinisch, Schulfächrisch, Pedantisch beynahe gleichgültige Wörter sind.“ So entsteht denn gerade bei den besseren Köpfen „ein fast unauslöschlicher und sozusagen unverwundlicher Haß wo nicht gegen alle, doch gegen die lateinischen Bücher, als mit deren Sprache sie am meisten geplagt worden sind.“ Wie diese Klagen, die uns nach fast 200 Jahren noch durchaus nicht veraltet erscheinen, ja heute noch ähnlich erhoben werden, sind nach Wesner dadurch zu erklären, daß die Grammatik, die man den Kindern eintrichtert, durchaus nicht für sie gemacht ist, denn „unsere ganze Natur ist von dem Schöpfer so eingerichtet, daß unsere Erkenntnis nicht von allgemeinen und abgezogenen Sätzen, sondern von einzelnen und die Sinnen unmittelbar rührenden Dingen anfängt und entsteht.“ Unser Schulreformer empfiehlt also, die lateinische Sprache zunächst ohne Grammatik durch den hohen Gebrauch zu lehren und „sich nichts verdrießen zu lassen, sondern sozusagen auf allerlei Ränke und Listen bedacht zu sein, die Jugend auf eine heilsame Art zu betrügen, daß sie nämlich keine Verhinderung im Lernen merke, und sich doch freuen kann, etwas gelernt zu haben.“ Wesner stellte nun einen Schulplan auf, durch den in den gelehrten Anstalten eine wesentliche Erweiterung der Unterrichtsgegenstände durchgeführt wurde, vor allem eingehendere Pflege der Muttersprache, Betonung des Französischen und der Na-

turalien, der Naturwissenschaften und der Geschichte. Aber bei diesem Eintreten für die mehr praktische, ins Leben greifenden Bücher vernachlässigt der große Philologe durchaus nicht die klassischen Sprachen, sondern führt eine neue Wertung des klassischen Unterrichts herbei. Denn er will auch die Gedächtnis- und Schreibfertigkeit für die Gegenwart nutzbar machen; die Jungen sollen nicht wie bisher damit geplagt werden, daß sie Lateinisch plappern lernen und grammatische Regeln pauken, sondern aus den herrlichen Schriften der Alten soll ihr Urteil geschäpft, ihr Geschmack geläutert, ihr Verständnis für Kultur und Kunst gesteigert werden. „Wer ihre Schriften liest und versteht“, schreibt er von den antiken Klassikern, „der genießt des Umgangs der größten Leute und edelsten Seelen, die jemahl gewesen, und nimmt dadurch auch selbst, wie es bei aller Conversation geschieht, schöne Gedanken und nachdrückliche Worte an.“ Und in dieser Bedeutung für die geistige Ausbildung des Menschen steht ihm das Griechische über dem Lateinischen. Wesner ist als einer der ersten zu jenen lange verschütteten Quellen hellenischer Kunst und Klarheit herabgestiegen, die damals der junge Winckelmann in dem Wust und Schutt polyhistorischer Gelehrsamkeit und kleinlicher Pedanterie so mühsam und inbrünstig aufsuchte. Er hat in seinen pädagogischen Reformideen, die der Jugend den Zugang zu der Welt der Griechen bahnten, die für eine allseitige, freie und harmonische Ausbildung eintraten, mit anderen bedeutenden Gelehrten, einem Ernesti, Christ, Dehne zusammen, jene helle Fackel der hellenischen Renaissance in Deutschland aufstammen lassen, an der ein Winckelmann, ein Lessing, ein Herder das Feuer ihres Wirkens entzündeten; er ist so als ein echter Wiedererwecker des Humanismus der Reformationszeit zu einem Vorläufer unserer deutschen Geistesrenaissance geworden.

Aus aller Welt.

Thorn: Vorgestern abend um 7 Uhr versuchte der Schreiber Anton Kriewski die Wälerin Magdowski, mit der er ein Liebesverhältnis unterhielt, welches von der Magdowski gelöst wurde, auf offener Straße zu erschließen. Er gab auf sie zwei Schüsse ab, von denen der eine den Arm, der andere die Lunge traf. Nach der Tat versuchte sich Kriewski zu erschließen, wurde aber nur durch einen Streifschuß verletzt. Die Magdowski liegt im Krankenhaus schwer verletzt darnieder. Der Täter wurde verhaftet. — Wie die Thorer Zeitung meldet, hat sich ein Feldwebel des Infanterie-Regiments Nr. 61, der wegen Diebstahls verhaftet werden sollte, erschossen. — Dortmund: Vergangene Nacht wollten in einem hiesigen Restaurant verschiedene Gäste, die sich ungebührlich benahmen und sich hartnäckig weigerten, das Lokal zu verlassen. Da alles nichts fruchtete, holte der Wirt einen Revolver, schos und verletzte einen der Gäste so schwer, daß er bald darauf im Spital starb. — Bochum: In der Nachbargemeinde Gerthe waren an den Klärungsbecken der Zeche „Lothringen“ sechs Kinder damit beschäftigt, Kohlenstaub für Brennwaech zu holen, als ein Gewitter losbrach. Die Kinder suchten Schutz in einer ausgehöhlten Kohlenstaubgrube, die aber zusammenbrach. Fünf Kinder wurden verschüttet, während es dem sechsten gelang, sich in Sicherheit zu bringen und Hilfe zu holen. Bei den Rettungsarbeiten wurden zwei Kinder im Alter von 12 und 13 Jahren erstickt aufgefunden. Auch die anderen Kinder waren benutzlos und dem Ersticken nahe, doch waren bei ihnen die angelegten Wiederbelebungsvorkehrungen erfolgreich. — Pyramont: Der Brand der städtischen Kuchengebäude ist nach amtlicher Feststellung durch Selbstentzündung von Torfmulsthorsterbeden entstanden. Der Bade- und Kurbetrieb ist seit gestern wieder voll aufgenommen. — London: In Noqui am Congo ereignete sich an Bord des deutschen Kampfers „Eber“ eine Explosion, durch die drei Personen getötet wurden. Das Heck des Schiffes ruht auf dem Boden des Flusses längs des Kais. — Antwerpen: Ein bekannter hiesiger Diamantändler Moritz Rosenblum ist in der Wohnung eines anderen Diamanthändlers namens Reuberg in der Antwerpener Vorstadt Boom ermordet worden. Der Mörder, welcher erst 21 Jahre alt und verheiratet ist, erklärt, das Motiv der Tat sei Eifersucht, da er die Liebesbeziehung gewonnen habe, daß Rosenblum Beziehungen zu seiner jungen Frau unterhalte. — Odesa: Bewaffnete Räuber plünderten das Kontor einer amerikanischen Nähmaschinenfirma aus und verwundeten den Verwalter. Einer der Räuber wurde verhaftet, die übrigen entflohen. — Tienzburg: An Bord des dem Deutschen Schulschiffverein gehörenden Schulschiffes Prinzessin Fitel Friedrich ereignete sich ein tödlicher Unfall. Der aus Leipzig gebürtige Schiffsjunge Arthur Wisjcha stürzte auf der Ankerlage auf Deck und war sofort tot.

