

Sächsische Elbzeitung.

Amts- und Anzeigebblatt

für das Königl. Gerichtsamt und den Stadtrath zu Schandau und den Stadtgemeinderath zu Hohnstein.

Die „Sächsische Elbzeitung“ erscheint Mittwoch und Sonnabend und ist durch alle Postanstalten, sowie durch die Expedition dieses Blattes für 10 Ngr. vierteljährlich zu beziehen. — Inserate für das Mittwochblatt werden bis Dienstag früh 9 Uhr, für das Sonnabendblatt spätestens bis Freitag früh 9 Uhr erbeten; später eingehende Inserate können erst in der darauf folgenden Nummer Aufnahme finden. — Auswärts werden Inserate für die Elbzeitung angenommen in Hohnstein bei Frn. Pesse, in Dresden in den Annoncen-Bureau der Herren B. Saalbach und M. Ruchpfer, und Paafenstein & Vogler u. S. Engler in Leipzig.

Nr. 77.

Schandau, Mittwoch, den 27. September

1871.

Abonnements-Einladung.

Mit dem 1. October beginnt ein neues Abonnement auf die „Sächs. Elbzeitung“. Es werden daher alle Diejenigen, welche die „Elbzeitung“ bisher durch die Post bezogen haben oder zu beziehen gesonnen sind, gebeten, ihre Bestellungen bei den betreffenden Postanstalten gegen den Abonnementspreis von 10 Ngr. bewirken zu wollen. Expedition der „Sächs. Elbzeitung.“

Ueber die Eröffnung der Montenis-Bahn

Schreibt ein Correspondent der „Leipz. Ztg.“ unterm 18. Sept. aus Turin: Mit der Eröffnung der Montenis-Tunnelbahn ist ein Riesenerfolg feierlich eingeweiht worden, das eine Zeit lang für unmöglich gehalten wurde, das unter tausend moralischen und materiellen Schwierigkeiten begonnen ward, zu denen sich politische gesellten, und das gleichwohl, Dank dem Muth und der Intelligenz dreier trefflicher italienischer Ingenieure, zum glücklichen Ende geführt ward. Der Alpenübergang auf dem Montenis ist einer der glorreichsten Errungenschaften des Menschengeschlechts über die Materie und er hat nicht nur zwischen zwei Völkern eine leichte Verbindung hergestellt, sondern auch der Wissenschaft eine neue Bahn eröffnet und zu andern Unternehmen, an die vorher Niemand dachte, den Anstoß gegeben.

Seit die Arbeiten auf dem Montenis begannen, hat sich in der Lage der beiden zunächst befreundeten Länder und Völker vieles verändert. Frankreich stand damals in der Blüthe und auf dem Höhepunkt seiner Größe, seine Armees war noch trunken von den in der Krime erfochtenen Siegen, begierig nach neuen Unternehmungen, das Kaiserreich hatte eine große Zukunft vor sich. Italien dagegen war nichts als ein geographischer Begriff und wurde politisch vom kleinen Königreich Sardinien repräsentirt, das nach dem Krimkriege an Bedeutung gewonnen hatte und als Kern der künftigen Einheit Italiens galt. Nun ist Italien ein im Maße der Völker geachteter Staat, Frankreich dagegen, an Kräften und Geld erschöpft, ein Land, das, wenigstens theilweise, noch in der Hand des Siegers ist. Von der alten Abhängigkeit Italiens von Frankreich ist keine Rede mehr.

Die technische Direction der Arbeiten hatte durch die Person des Ingenieurs Grattoni 1300 Einladungen ergehen lassen, sohin 300 mehr als man ursprünglich beabsichtigt hatte. Unter den Eingeladenen befanden sich die Syndici der größeren Städte, die Deputirten, die Senatoren, die Generale der Armee, Cialdini, Menabrea, Lamarmora u. A., die Directoren der französischen, deutschen, englischen, österreichischen und belgischen illustrierten Journale, berühmte Männer wie Lesseps und Garibaldi, die Vertreter der fremden Mächte, die ersten Ingenieure von Frankreich, Holland, England, Deutschland, Amerika, Oesterreich, Belgien etc., die Vertreter aller Eisenbahnen der Welt, die Prinzessin Pallavicini, die Damen Peruzzi, Rattazzi, Menabrea, sechzehn Turiner Damen, wie die Frauen Rignon, die Gemahlin des Syndicus, Noli, Favale, Malvano etc. Ferner der Baron Weill-Weiß, der Banquier Geyser, der Baron Cavalchini, der General der Nationalgarde Accossato, der Generalstabchef Racca etc.

Es war sechs Uhr Morgens vorüber und Alles drängte zu den Wagen erster Classe, welche die Direction zur Verfügung gestellt hatte, und um 6 Uhr 20 Min. sollte der Zug abgehen. Eine Empfangscommission von Eisenbahnbeamten, von Beamten der technischen Direction und anderen Herren sorgte da-

für, daß Alles in Ordnung vor sich ging. Als Kennzeichnung trugen sie auf ihren Hüften eine Karte von weißem Glanzpapier mit der goldenen Aufschrift: „Empfangs-Commission“ und zeichneten sich alle durch die liebenswürdigste Bereitwilligkeit aus, womit sie alle Anfragen beantworteten, allen Wünschen entsprachen.

In zwei eleganten Salonwagen hatten die Minister Sella, Visconti Venosta, Devincenzi und Castagnola Platz genommen. Auch die Präsidenten des Senats und der Deputirtenkammer fehlten nicht, dann kamen der Syndicus von Turin, der Gemeinderath, viele auswärtige Syndici, viele Senatoren und Deputirte, die Mitglieder der technischen Direction und manche Bevorzugte.

Nun setzte sich der Zug in Bewegung. Eine Fanfare sagte uns, daß wir in Buffaleno angekommen seien. Dann spielte die Musik-Capelle das Lied: „Italienische Brüder“, die Bevölkerung von Buffaleno drängte sich auf dem Bahnhofs-schwang die Hüte und ließ Italien hoch leben. Zwei Maschinen schleppten unseren Zug und waren tüchtig gebrüht, so war es denn nicht zu verwundern, wenn in dem einen oder anderen Tunnel namentlich da, wo die Bahn eine Curve macht, der Rauch etwas beschwerlich ward.

Alle Bahnhöfe waren dicht besetzt, die Landleute in vollem Staate, der freilich wenig malerische Schönheiten bietet. Dort und da hatten sich Einzelne verspätet und begrüßten im Herbeilaufen über die Felder den Zug mit Handwinken. Ein glücklicher Gedanke war es, die Bahnwärterwohnungen und Stationsgebäude im einfachen an die benachbarte Schweiz erinnernden Gebirgsstyl zu erbauen; ihr Weiß mit dem Roth der Backsteine dazwischen macht einen recht heiteren Eindruck und gereicht der Landschaft zu einem wahren Schmucke. Auf allen Gesichtern lag Freude und Genugthuung; freilich konnten die Frauen und Mädchen schöner sein, als sie in der That sind, und läßt sich auch gerade nicht behaupten, daß sie beim Sprechen ihres breiten aus Französisch und Italienisch gemischten Patois sonderlich gewinnen. Aber ihre weißen Zähne verdienen alles Lob und die und da begegnete man wohl auch ein paar schelmisch bligenden Augen. Auch ein paar Städterinnen zeigten sich.

Die Leute gehören eben nicht zu den gebildeten, aber sie begriffen gewissermaßen instinktmäßig die Bedeutung der Sache und die Revolution, welche die Locomotive in ihren stillen Thälern hervorbringen wird.

Daß die Gemeindebehörden sich einfanden, bedarf wohl kaum der Erwähnung, auch die behäbige Gestalt eines Pfarrers tauchte dort und da unter der Menge auf.

Von Meana aus erblickte man tief unten in einem engen Thal, das man wohl eine Schlucht nennen dürfte, die arme Stadt Susa. Man konnte sie mit ein paar hier oben losgerissenen und in die Tiefe gerollten Felsblöcken vernichten. Welch' trauriges Loos, so reich an Erinnerungen, um fast Hungers zu sterben!

In Salbertrand ist die höchste Steigung überwunden. Wir ließen die Verglocomotiven zurück gegen drei gewöhnliche, deren erste der „Trasero“ war. Den Aufenthalt von ein paar Minuten benutzte ein Einarmiger in Phantast-Uniform, um sich als Invaliden aus den Freiheitskriegen vorzustellen; das wirkte natürlich; es regnete Münzen in seine Mägen.

Nun erweiterte sich das Thal, der Charakter der Gebirgsnatur sprach sich immer schärfer aus. Der Fels schien übler Laune und hatte sein Haupt in drohende Wolken gehüllt. Der Zug rasselte in den Eingang des Tunnels. Ein lautes Ah! entriß sich

jeder Brust. Wir sind die Ersten, welche gewissermaßen officiell die neue Verkehrsbahn benugen, die Ueberbringer eines Unionvertrages zweier Völker. Es war genau 10 Uhr 30 Minuten. Wir machten uns auf eine Fahrt im Dunkeln von 40 Minuten gefaßt und schlossen die Fenster, um uns den Rauch vom Leibe zu halten und hörten mit unbeschreiblichem Vergnügen das Pfeifen und Zischen der Maschine tief im Bergesgrund. Ein paar hundert Meter war der Tunnel noch ziemlich hell, da rechter Hand in der Felswand Spalten angebracht sind, die Licht und Luft einlassen. Nachher macht die Bahn eine kleine Curve und wir rasselten in das Innere des Berges, es ward immer dunkler. Eine Belüftung des Tunnels wäre allerdings sehr angenehm, aber das Gas ist gar theuer. Nach zehn Minuten stieg die Temperatur etwas, aber nicht merklicher als in anderen Tunnels, auch das Geräusch des Zuges ist nicht stärker als anderwärts. Wir versuchten schüchtern das Fenster etwas zu öffnen, weil wir unter dem Rauche leiden zu müssen fürchteten. Aber diese Furcht erwies sich als grundlos. Wir merkten fast nichts vom Rauche.

Da hörten wir plötzlich einen hellen Pfiff. Was bedeutet das? Gab es ein Unglück? Nein, wir hatten den Ausgang des Tunnels erreicht, mochten es aber kaum glauben, denn wir hatten nur 22 Minuten gebraucht, hindurchzufahren. Gleichzeit drang ein Meer von Licht in unser Auge und tief zu Füßen lag eine großartige Landschaft. Die Temperatur war nicht über 23 Grade gestiegen. Alle Mitfahrenden stießen einen Freudenstöhren aus, hatte doch die Fahrt nicht glücklicher ausfallen können. Die Alpen waren überwunden, überwunden für immer. Wir befanden uns auf französischem Boden. Um in's Thal der Arc hinabzugelangen, in welchem Modane liegt, muß die Bahn einen großen Umweg machen. Der landschaftliche Charakter dortselbst ist weit alpenhafter als auf der italienischen Seite, auf den Bergspitzen ringsum lag Schnee, die Gebirgsbäche waren wasserreicher und geräuschvoller als die drüben.

Als wir noch anderthalb Kilometer vom Bahnhofe von Modane entfernt waren, empfing uns eine Musikkapelle mit dem Königmarsch und meinten schon, die Herren Franzosen hätten sich zu so ausgesetzter Artigkeit verstanden. Aber das war eitel Irrthum, die Musik kam von der Turiner Nationalgarde, die sich dort aufgestellt hatte.

Ich muß gestehen, der Anblick von Modane zog mir das Herz zusammen: Frankreich verstand sich nicht dazu, Italien freundlich zu begrüßen, das ihm seine Hand durch den Mont-Cenis entgegenstreckte. Zwanzig bis fünfundsiebzig Leute, ich weiß nicht, ob Nationalgarden oder Pompiers, empfingen den Zug auf dem Bahnhofs. Kein Laut, kein Ruf; vollkommene Stille. Es schien eine schmerzliche Stille, es lag Mißachtung und Vorwurf darin. So traurig die Sache war, so fehlte es doch auch nicht am komischen Elemente: unter den zwanzig bis fünfundsiebzig Uniformirten waren zehn bis zwölf, welche in Grenadieruniformen stekten und außer ihren bekannten kolossalen Bärenmägen auch noch — falsche Bärte trugen, um und durch ihr martialisches Aussehen zu imponiren. Man glaubte im Theater zu sein. Als der französische Handels-Minister in Gesellschaft des Herrn Nigra, des Gesandten der Schweiz und einiger anderer Diplomaten Visconti-Venosta, Castagnola, Sella und die Vertreter Italiens begrüßte, präsentirte einer dieser Helden sein Gewehr und zog dann zur allgemeinen Freude auch noch den Hut.

Der officiell Empfang schien sehr kalt. Es lag manches in der Luft, das dazu angehan war, die Gemüther zu erregen. Der Unterpräfect von Saint-