

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

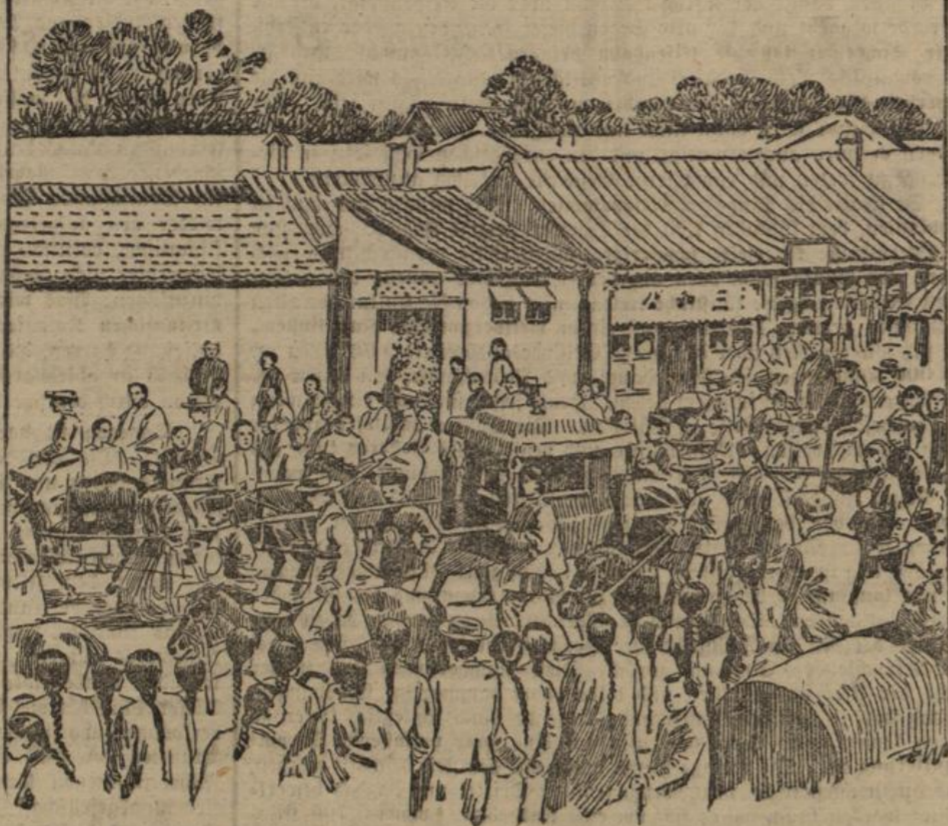
Badische Presse. 1890-1944 1908

502 (28.10.1908) Unterhaltungsblatt Nr. 87

Einzug des Dalai-Lama in Peking.

Am 28. September ist der Beherrscher Tibets, der Dalai-Lama, in Peking eingetroffen. Der Einzug war ein außerordentlich festlicher. Der Herrscher Tibets wurde in der Hauptstadt seines Suseräns durch hohe kaiserliche Pekinger Bahnschirmwache am reichgeschmückten Pekinger Bahnhofsgelände empfangen. Unter Kränzebedeckung, Trompeter voraus, zog der Dalai-Lama in einer kaiserlichen, von Trägern in gelben Gewändern getragenen Sänfte an dem prächtigen Torwege vor dem Kaiserpalast vorüber nach der Straße nördlich von der britischen Gesandtschaft und dem Glacis, durch die Hauptverkehrsader, die sich nördlich des Antinger Tors hinzieht, und von dort nach der gelben Kamajerei, die ihm zum Wohnsitz angewiesen war. Es war ein malevischer Zug wilder, in Gelb und Scharlach gekleideter, auf kleinen Pferden reitender, sonnenverbrannter Tibeter, der mit klagender Musik und fliegenden Fahnen seinen Weg durch die Straßen der chinesischen Hauptstadt nahm. Kaiserliche Sonnenschirme wurden hinter der Sänfte getragen.

Das Oberhaupt der tibetischen Kirche am chinesischen Kaiserhof in Peking:
Der Einzug des Dalai-Lama in einer Sänfte



Die Bagdadbahn, ihre politische und wirtschaftliche Bedeutung.

(Schluß.)

Möglich ist, daß England jetzt im gegenwärtigen Augenblick, wo es den Türkenfreund spielen will und für die Integrität des Kalbmandreiches eintritt, sich eine Zeitlang die Hände bindet. Aber der schlaue Wirt wird immer wieder Mittel und Wege finden, um auf seine Rechnung zu kommen. Hat er doch jetzt schon in aller Stille vor einiger Zeit auf einer kleinen Insel vor Ostweert einen Waffenplatz errichtet. Da gilt es fürwahr auf der Hut zu sein und es ist eine politische Notwendigkeit, daß einmal um den Endpunkt der Bahn ein heftiger diplomatischer Kampf in Pilsitz-Kloß entbrennt, ein politischer und wirtschaftlicher Kampf auf Leben und Tod. Und ich stehe auch nicht an, zu behaupten, daß alle verborgenen und öffentlichen Unstimmigkeiten zwischen England und Deutschland in letzter Zeit direkt oder indirekt auf die Bagdadbahn zurückzuführen sind. Dies führt uns alsbald auf die wirtschaftliche Bedeutung unserer Bahnlinie. Was kann dort in diesen Gegenden erreicht werden? Wie kann dort ein großes neues Handelsgebiet entstehen? Da möchte ich Sie gleich in die bedeutungsvolle Gegend der Bagdadbahn führen, nach Mesopotamien und Babylonien. Es handelt sich hier um eine Kulturland ersten Ranges, woran deutscher Unternehmertum und deutsches Kapital sich beteiligen sollen, nämlich um nichts geringeres, als um die erneute, wirtschaftliche Siedung und Erschließung von Babylonien und Assyrien, jener uralten Kulturländer im Tal des Euphrat und Tigris. Es ist ja durch die Ausgrabungen in den letzten Jahrzehnten wieder neu bekannt geworden, daß dort in jenen Ländern schon vor 3000 Jahren eine hochachtunggebietende Kultur entstanden war, die noch Jahrhunderte lang nachwirkte, bis sie etwa seit dem 10. Jahrhundert unserer Zeitrechnung durch die Sarazenenstürme, späterhin dann durch die Invasion der Mongolen fast in ein Nichts versank. Den Reichtum und die Blüte des Landes verdankten die Babylonier und Assyrer vorwiegend dem

Getreidebau. Dem entsprach auch die Bevölkerungsichtigkeit. Noch um das Jahr 800, zur Zeit Karls des Großen, unter dem mächtigen Kalifen Harun al Raschid, saßen dort 6 Millionen Menschen, die sich vom Ackerbau allein ernährten, heute sind es nur etwa 1 1/2 Millionen und das Land liegt meist wüste. Warum sollte es nun nicht möglich sein, dieser einst reichen Scholle durch erneute Urbarmachung wiederum den gleichen Reichtum wie einst zu entsenden? Sollte es denn wirklich wahr sein, wie das Sprichwort sagt, daß, wo der Türke einmal seinen Fuß hingekickt hat, kein Gras mehr wächst? Da ist zunächst Mesopotamien, heute El Schestretz genannt, das sich von Babylonien, dem südlichen kleineren Dreieck, dem heiligen Irak Arabi in beachtenswerter Weise dadurch unterscheidet, daß es vom Regen, also auf natürliche Art bewässert wird, während Babylonien, übrigens auch schon ein Teil Südmesopotamiens, künstlicher Bewässerung bedarf. Unzweifelhaft ist ein viel größerer Teil Mesopotamiens bis ins 10. Jahrhundert hinein besiedelt und bebaut gewesen. Festgestellt ist ferner, was für die Wiederfruchtbarkeit des Landes sehr wichtig ist, daß in der äußeren Natur des Landes seit jener Zeit keinerlei Umstände eingetreten sind, aus denen man folgern müßte, jene blühenden Zustände ließen sich heute nicht mehr durch geeignete Maßregeln herstellen. Augenblicklich ist aber nur noch eine schmale Kulturlinie, von Mossul am Tigris westwärts bis an den Euphrat unter dem Nilg. Daß aber etwa um 1000 v. Chr. die Bevölkerung eine sehr dichte gewesen sein muß und sich offenbar vom Ackerbau nährte, beweisen ja schlagend die den Reisenden auf Schritt und Tritt begegnenden Schutthügel sog. Tells, unter denen die Trümmer längst verfunkenen Dörfer und Städte begraben liegen. Auch die Geschichte beweist uns den Reichtum des Landes. Man kann in der Tat sagen, daß ein halbes Jahrtausend lang wahre Ströme von Blut um diese Gegenden geflossen sind, von den Tagen des Kaisers Troja, der um 115 n. Chr. Mesopotamien dem römischen Reich einverleibte, bis auf die Araberstürme, im 7. und 8. Jahrhundert, die das neupersische Reich vom Boden weglegten und die Kalifen herrschaft errichteten. Einen solchen Verlauf der Geschichte versteht

man doch nur, wenn man weiß, daß diese Regionen mit irdischen Gütern gesegnet und begehrenswert erscheinen mußten. Heute aber haben wir dort vier Fünftel Wüste; indes sagen die Leute im Lande selbst, daß man Weizen u. a. sehr gut weiter drinnen in der Wüste bauen könne. Auch erzählen die Reisenden, daß sie oft in der Wüste ganz unerwartet kleine Stücker Gerstensaaten gefunden hätten, die von den Nomaden angelegt worden waren, um Krautfutter für ihre Pferde zu bekommen. Die Beduinen tragen also den Boden in der einfachsten Weise auf, streuen Gerste ein und kommen wieder, wenn es Zeit zur Ernte ist. Somit reicht doch die Regenmenge heute noch wie früher aus zum Ackerbau, und wenn es die Beduinen auf obige Weise fertig bringen, wie muß dies erst gelingen bei einem sorgfältigen Betrieb europäischen Stils? Wollte es aber unter den augenblicklichen Verhältnissen ein arabischer Bauer wagen, auch nur eine Stunde weit in die Wüste vorzudringen, so würden die Beduinenhorden ihn fortzuschleppen und ein Lösegeld von ihm erpressen oder seine Saat ohne weitere Umsände für sich einheimfen. Das Land ist also fruchtbar, und es bedarf keiner weiteren Veränderung als der politischen Sicherheit für den Bauer, damit der Pflug wie einst über die tiefgründige, braune Ackererde weggeht und der alte Segen dieser Gegenden wieder entsteht. Diese Sicherheit soll die Eisenbahn bringen. Ist einmal durch sie das osmanische Reich politisch und militärisch erstarkt, so wird für die Sicherheit des Verkehrs, des Handels und Wandels gesorgt sein. Der arabische Bauer wird dann nicht nur ruhig den Acker bebauen können, sondern er wird auch ermutigt, mit den europäischen Händlern in Beziehung zu treten und ruhig seine Geschäfte mit ihm abzuwickeln.

So liegen die Dinge in Mesopotamien. Wir wenden uns nun zu Babylonien, dem südlichen Teil der Euphrat-Tigris-Region. Hier sind die Verhältnisse einerseits schwieriger, andererseits versprechen sie noch mehr. Es wurde schon oben angedeutet, daß hier anstelle der natürlichen Bewässerung die künstliche treten muß. Schon die Kultur der alten Babylonier beruhte durchweg auf einem weitverzweigten Kanalsystem, das sich wie ein Netz über das große Gelände ausbreitete. Es sollen ca. 120 000 Kanäle gewesen sein. Haupt- und Nebenkanäle, von denen zur Kalifzeit noch viele fungieren. Heute sogar sind noch einige, wenn auch in bescheidener Weise in Tätigkeit. Die Spuren zahlloser anderer lassen sich nachweisen. Man könnte auch heute nichts Besseres tun, als im wesentlichen das alte Netz wieder herzustellen. Allerdings wird wegen der Kosten zunächst wohl nur etwa ein Drittel, speziell in Bagdad, davon etwa von der Größe Italiens für den Ackerbau wieder zu gewinnen sein. Gut 2 Drittel nämlich sind durch die langdauernde Vernachlässigung in einen Zustand geraten, so daß ganz kostspielige Anlagen, die nur langsam zu beschaffen sind, zur Wiedergewinnung des Geländes erforderlich wären. Der Grund ist folgender: Beide Ströme haben ähnlich wie der Nil im Frühjahr ihre Hochwasserperiode und lassen dabei viel befruchtenden Schlamm zurück. Diese Ablagerungen sind in der Nähe der Ufer am stärksten und bilden dort dammartige Erhöhungen, so daß das in weiterer Entfernung liegende Land schließlich tiefer zu liegen kommt. Es läßt sich also auf eine ganz umfassende Stromregulierung an. Die Anlage hierzu müßte mit der Zeit beschafft werden, was am leichtesten bei dem obengenannten Drittel am Bagdad beverstelligt werden kann, wo es sich um eine Ausdehnung von ca. 700 Kilometer handelt.

Da taucht wiederum unser größter wirtschaftlicher Konkurrent, England, auf, das die entferntesten Winkel der Welt, man kann mindestens sagen 100 Jahre vor uns unter die Lupe genommen hat, während aber der Deutsche als Weltpolitiker erst viel später in die Schranken trat. Die Engländer haben sich nämlich von William Willcoxe, der dort vor 3 Jahren reiste, 2 Pläne unterbreiten lassen, einen kleineren, wo es sich im wesentlichen um das obengenannte Drittel handelt, mit einem Aufwande von 8—10 Millionen Pfund Sterling, dann einen größeren, der das ganze Kanalsystem auch in Südmesopotamien ganz wiederherstellen will, für 25 Millionen Pfund Sterling. Neuerdings hat sich auch eine deutsche vierstellige Gesellschaft gebildet. Sie ist aber leider nicht für diese Gegenden, sondern für Syrien in Anatolien. Aber Sie sehen, meine Herren, es bereitet sich ein unabsehbarer Wettkampf vor. Und jetzt, noch den historischen Beweis für die angeführte ehemalige Fruchtbarkeit Babyloniens. Zurzeit des neupersischen Königs Chosrus I. im 6. Jahrhundert unserer Zeitrechnung wurde aus dem zu 90 Proz. bebauten Land etwa 700 Millionen Mark allem an Grundsteuern gezogen, ohne die Zölle, Gewerbeabgaben und sonstigen Steuern. Die Gesamtsumme Babyloniens betrug damals ca. 10 Millionen Tonne Korn im Werte von 1 1/2 Milliarden Mark. Dabei ist auch eigenhändig, daß der Getreidepreis von dem heutigen sich nicht unterscheidet, er beträgt wie damals 60 Mark pro Tonne. Dieser Preis wird sich ja wohl nach Erbauung der Bahn und nach Kultivierung großer Flächen mit dem allgemeinen Wert der Arbeitskraft und des Acker steigern, aber gleichwohl wird das babylonische Korn sehr gut, wenn es ernsthaft in Frage kommt, mit dem amerikanischen u. a. konkurrieren können.

Hier in Babylonien liegt die Sache im Grunde ebenso wie in Mesopotamien. Um die Wiedergeburt der alten Kultur zu ermöglichen, bedarf es keines weiteren Zubehörs als der Stärkung der osmanischen Staatsgewalt, und das beste Mittel hierzu ist die Eisenbahn.

Aber nun komme ich für beide Länder auf das Hauptproblem, von dessen Lösung die zukünftige Ausbeutung in erster Linie abhängt. Ist die Bahn einmal gebaut, so wird sich der Interzessionsgeist schon regen, es werden sich Gesellschaften bilden, die das billige Land ankaufen und es zu bewirtschaften suchen. An Bäckern

unter den Eingeborenen wird es nicht fehlen. Die Bodenbedingungen und finanziellen Grundlagen werden vorhanden sein. Aber die Arbeitskräfte! Das gesamte mesopotamisch-babylonische Areal ist etwa 2 mal so groß wie Deutschland, aber es wohnen dort nur ca. 1 1/2 Millionen Menschen. Das reicht zur Bewahrung des Landes lange nicht aus. Daß etwa die jenseits des Taurus liegenden türkischen Provinzen Kleinasiens viele Leute als Fischer, Pächter, oder Arbeiter werden abgeben können, ist bei der dünnen Bevölkerung der kleinasiatischen Türkei kaum denkbar und würde auch wenig helfen. Es wohnen ferner namentlich an den Gebirgsabhängen Beduinen und Kurden, vielleicht ca. 500 000, meist Nomaden. Gelingt es, vielleicht mit der Zeit, diese Leute festhaft und ackerbaufähig zu machen und zur Mitarbeit heranzuziehen? Möglich wäre dies, aber auch das ist nur ein Tropfen ins Meer. Wo bekommt man also die Leute her? Nun hat vor etwa 20 Jahren, ehe das Bahnprojekt ausreifte, ein weiserer, gelehrter Orientalist, Prof. Dr. Sprenger, folgendes in wiederholten Vorträgen ausgesprochen: „Der Orient ist das einzige Territorium der Erde, das noch nicht in Beschlag genommen ist; es ist das schönste Kolonisationsfeld, und wenn Deutschland darnach greift, ehe die Russen — und fügen wir hinzu die Engländer, die schon früher Indien und Ägypten dorthin verpflanzen wollten —, die Hand darnach ansühren, so hat es in der Teilung der Erde den besten Platz erlangt.“ Das deutsche Volk würde in allen seinen Schichten gewinnen. Aber gegen die massenhafte Besiedlung jener Länder durch deutsche Bauern, wobei es sich für uns selbstverständlich nicht um koloniale Unterwerfungen unter deutscher Flagge handelt, erheben sich Bedenken verschiedener Art. Nohrbach, der bekannte Kolonialkenner und Vorkämpfer für Deutschlands Weltpolitik, bringt in seinem sehr lesenswerten, jetzt wieder neu aufgelegt Buch „Deutschland unter den Weltvölkern“, klimatische, politische und auch religiöse Gründe dagegen vor, auf die ich leider hier nicht mehr näher eingehen kann. Ich möchte nur folgendes hinzufügen: Was wir abgeben können, das brauchen wir nach unseren afrikanischen Kolonien, die auf ungeheuren Gebieten noch der Erschließung harren, die uns doch zunächst am Herzen liegen muß. Es ist deshalb in absehbarer Zeit an eine Besiedlung der Euphrat-Tigrisregion durch deutsche Bauern nicht zu denken.

Dagegen ist vor einigen Jahren durch Hugo Grothe in seiner Schrift: „Die Bagdadbahn und das schwäbische Bauernelement in Transkaukasien und Palästina“, ein anderer Plan aufgetaucht, der entschieden Beachtung verdient. Grothe macht mit Recht darauf aufmerksam, daß es mit der Zeit gelingen könnte, die überflüssigen Elemente dieser Bauernkolonien in Mesopotamien und Babylonien anzufiedeln. Sie wären dem Klima gewachsen, würden mit dem Leben der Eingeborenen schon vertraut sein und sich leicht in es schon gewohnt sind, leicht in das türkische Regierungssystem einfügen lassen. Auch würden sie keineswegs entarten, zumal uns die Reisenden erzählen, daß die dort lebenden Araber ihre alte Energie aus der Kalifzeit bewahrt haben. Dieser Plan hat viel Angiehendes. Jedenfalls, mögen nun die Ansiedler herkommen, wo sie wollen, es muß sich in der Weise, wie dies a. B. für Brasilien der Fall ist, an die Bahnbaugesellschaft, die sehr gut als Führerin dienen kann, eine mit eigenen Kapitalien ausgerüstete Besiedlungsgesellschaft bilden, die mit großer Umsicht auszuwählen ist. Dann wird dieses Hauptproblem, die Beschaffung der Arbeitskräfte, mit der Zeit seine richtige Lösung finden.

Ich könnte Ihnen ja jetzt noch von anderen Wirtschaftsprodukten, a. B. von der Baumwolle, die in Mesopotamien einen wichtigen Anteil bilden kann, oder vom Naphtha, dem orientalischen Petroleum, einiges berichten, aber das würde in der Tat heute zu weit führen. Ich verweise dabei auf die jedes Jahr erscheinenden Handelsberichte des deutschen Konsulats in Bagdad. Aus ihnen ist ersichtlich, was dort exportiert und importiert wird. Zugleich aber sehen wir auch daraus, daß in den letzten Jahren der Import und Export sich gesteigert haben, wohl aufgrund der Tatsache, daß der Bahnbau im Gange ist. Das muß doch lebend wirken. Und wenn dies so ist, wie wird denn dann so leicht sein wird und etwa sagen: „Wir wollen warten bis die Bahn fertig ist, dann wird man ja sehen.“ Dieses Abwartenwollen, das meist auf mangelndem Sachkenntnis beruht, ist auf dem Gebiet der Politik und des Wirtschaftslebens im Konkurrenzkampf der Nationen ganz entschieden zu verdammen. Wir haben, zumal unser Geld in der Bahn angelegt ist, ein großes Interesse daran, jetzt schon weitgehend und vorgehend zu sein, sonst ziehen wir hinterher den Kürzeren. Wir wollen bei der Wiedergeburt einer uralten Kultur in der vordersten Reihe stehen; anderteil machen ja auch Pläne; ich erinnere noch einmal an den Engländer Willcoxe und seinen Bewässerungsplan. Ferner hat ja jetzt schon das Kabinett des Sultans, im richtigen Ausblick auf die Zukunft, billige Landstrecken in Mesopotamien angekauft; eine ganz richtige Spekulation. Warum sollen auch wir nicht vorbereiten? Das führt mich denn zum Schluß auf die Frage: was dürfen wir erwarten, was nicht? Optimistischen und idealistischen Gedanken dürfen wir uns nicht hingeben, wir müssen auf dem Boden realer Politik und nüchternen Erwägungen bleiben. Tun wir das nicht, so bereiten wir uns selber Hemmnisse aller Art.

Wir müssen uns einmal darüber klar sein, daß es recht lange dauern wird, bis unser Volk in seiner ganzen Ausdehnung etwas von einem Gewinn merken wird. Zweitens wird es viel Mühe und Arbeit kosten, es wird ein tüchtig Maß von Hemmnissen und Reibungen politischer und wirtschaftlicher Art geben. Drittens muß man nicht etwa in

Hand...
Nomen...
es ist...
ander...
30 J...
unse...
Weste...
Fall...
...
100...
denle...
gestell...
entri...
Zuten...
denkt...
Frem...
einer...
Nimm...
Zweide...
zur...
geföh...
die C...
loren...
imme...
diene...
...
1200...
geteil...
die...
Reich...
6840...
famili...
nicht...
Bered...
Schwe...
angef...
weim...
drei...
Schwe...
nur...
der B...
gespro...
berfell...
vertre...
erstlich...
verteilt...
...
lassen...
Frem...
Röhm...
...
=...
Grafen...
den...
...
30. Pl...
Stadte...
besond...
die Ed...

Wawinistischer Regierung meinen, man könne in jenen Gegenden eine Art Monopol deutscher Arbeit und deutschen Einflusses errichten. Fremdes Geld und fremde Unternehmungen können nicht ausgeschlossen werden; es kommt nur darauf an, daß wir, klug und tüchtig vorgehen, damit uns andere an Umsicht nicht übertreffen und die besseren Früchte einheimen. Ich zweifle nicht daran, daß der so viel gerühmte deutsche Unternehmungsgeist, der den Engländern vielfach auf den Fernen ist, die richtigen Wege finden wird, unterstützt von einer klugen Regierung, auch für den Fall, daß die neugeschaffene Lage auf dem Balkan Nachtheile...

ungen im Gefolge haben könnte, die auch das Bahnprojekt ungünstig beeinflussen. Aber gerade in diesem Augenblick muß sich der Blick besonders auf den Orient richten und die dortigen Interessen Deutschlands, und Sie werden mir bestimmen, wenn ich sage: Die ungehinderte Durchführung der Bagdadbahn bis ans Persermeer wird zeigen, ob Deutschland seinem Kulturwillen auch tatsächlich Weltgeltung zu verschaffen weiß und ob es dieser ersten großen Kraftprobe seiner Weltmachtstellung gewachsen sein wird, freie Bahn zu schaffen für deutsche Bewegungslust und deutsche Arbeit.

Die französische Fremdenlegion.

Die Ereignisse von Casablanca, wo Deserteure der französischen Fremdenlegion sich unter deutschen Schutz gestellt hatten, den deutschen Beamten entzogen wurden, hat das allgemeine Interesse wieder auf diese Truppen gelenkt, welche zweifellos eine Elitetruppe Frankreichs darstellt, nicht aber die einer solchen Truppe gebührende Achtung genießt. Denn das mörderische Klima und die furchtbaren Qualen und Leiden, welche die Soldaten unter bis zur Grausamkeit rücksichtslosen Vorgesetzten dort zu erdulden haben, und die Gemeinschaft mit manchem Deserteuren und verzweifelter Waise werden immer als abschreckende Warnung zu dienen haben.

10 Bataillone Fremdenlegion zu je 1200 Mann sind in 2 Regimentern eingeteilt. Bedauerlich ist, daß mehr als die Hälfte der Mannschaften von Reichsdeutschen gestellt wird. Nämlich 6940 Mann, oder 75 Prozent, der Gesamtstärke. Immerhin ist die Zahl nicht übermäßig hoch, wenn man in Berechnung zieht, daß auch 900 Schweizer und 840 Belgier der Legion angehören. Der Prozentsatz scheint, wenn man die Gesamtbevölkerung der drei Länder ins Auge faßt, bei der Schweiz sogar der höchste zu sein. Daß nur wenig Franzosen (600 Mann) der Legion angehören, ist bei dem ausgesprochenen fremdländischen Charakter derselben, kein Wunder. Spanier und Italiener sind also zahlreicher vertreten wie Desterreicher und Holländer, je 4800 Mann, während die englischen 600 sich auf Engländer, Russen, Griechen und Türken verteilen.

Uebrigens ist es wunderbar, wie deutsche Soldaten ihren Dienst verrichten oder ihm aus dem Wege gehen können, durch ihren Eintritt in die Fremdenlegion. In Deutschland erhält der Soldat täglich 22 Pfennig Ration, bei der Fremdenlegion 4 Pfennige, der Deutsche bekommt



rechtlich und gutes Essen, der Legionär nur das, was ihm seine Vorgesetzten zufommen lassen wollen. Aus geringen Anlässen gibt es in Deutschland 3 Tage Arrest, bei der Legion ist die lindeste Strafe 14 Tage. Dazu kommen noch die Schreden des Klimas, abgesehen von den traurigen Kasernenverhältnissen. Obwohl alle diese Gegenstände desanant sind, drängen sich von Jahr zu Jahr mehr Mannschaften in die Legion und die Franzosen denken schon daran, das dritte Regiment der Fremdenlegion zu stellen.

Marshall Nodzu.

Mit dem jüngst in Tokio verstorbenen japanischen Marshall Grafen Mitschitjura Nodzu ist einer der hervorragendsten Heerführer aus dem Reiche der jüngsten Großmacht dahingegangen. Nodzu, der am



Marshall Nodzu.

30. November 1841 in Sagosjima geboren war, wurde 1874 Oberst und Stabschef-Asspirant der Garde. Hervorgetreten ist er zum ersten Male besonders in dem japanisch-sinesischen Feldzuge von 1894, wo er durch die Schlacht bei Rhon-hang den Krieg siegreich für Japan eröffnete. Als

der Höchstkommandierende, Marshall Yamagata, dann erkrankt nach der Peimat zurückkehrte, übernahm Nodzu den Oberbefehl und leitete als solcher nicht weniger als 26 Schlachten und Gefechte. Ein Jahr darauf wurde er zum Kommandierenden General ernannt und erhielt zum Lohn für seine Verdienste den Grafentitel. Als dann der Krieg gegen Rußland ausbrach, zählte Nodzu zu den hervorragendsten Unterführern Chamas, an dessen Ruhmestaten in der Mandschurei er hervorragenden, vielfach völlig selbständigen Anteil nahm. In den letzten Monaten dieses Feldzuges befehligte der nunmehr Dahingesehene eine der Armeen des Zentrums des japanischen Heeres und vollbrachte hierbei wahre Wunderthaten an strategischer Kunst, Heldenmut und Entschlossenheit.

Allerlei.

Ein neues Verfahren zur Wasserstoffherzeugung, das für die Luftschiffahrt wertvoll ist, hat Herr Mauriceau-Beaupré jüngst zur Kenntnis der Pariser Akademie gebracht. Man nimmt Aluminium in feinen Feilspänen und fügt eine kleine Menge Sublimat (Quecksilberchlorid) und Phosphorsäure in gepulvertem Zustande hinzu. Unter leichter Erwärmung bildet sich dabei ein grobes, metallisches Pulver, das von unbegrenzter Haltbarkeit ist, wenn es vor dem Eintritt von Feuchtigkeit bewahrt wird. Mit Wasser übergossen entwickelt sich reichlich Wasserstoff (Hydrogenium) und hat deshalb von seinem Erfinder den Namen Hydrogenit erhalten. Bei normalem Barometerstand und 15 Grad Celsius liefert der Hydrogenit eine Raummenge von etwa 1350 Litern Wasserstoff. Um einen Raummeter zu erzeugen, genügen also 800 Gramm. Mit einem Liter des Pulvers kann man ungefähr 1770 Liter Wasserstoff erhalten. Bei dem Vorgange wird sehr viel Wärme entwickelt, und es ist nötig, für geeignete Abkühlung Sorge zu tragen, damit die Temperatur nicht 70 Grad Celsius übersteigt. Unter diesen Umständen ist ein Kilogramm Pulver in zwei Stunden vollständig verbraucht (d. h. das darin enthaltene Aluminium oxydiert). Der so ohne

Herstellung einer Säure erhalten Wasserstoff ist rein, und der Rückstand besteht aus sehr reiner Zinnober, die die Gefäße nicht angeht. Diese können daher aus den gewöhnlichen Stoffen hergestellt werden. Da das Verfahren außerdem höchst einfach ist und mit einer verhältnismäßig geringen Menge des Aluminiumpulvers sehr viel Wasserstoff erhalten wird, der Hydrogenit also für den Transport die größten Vorteile bietet, so empfiehlt sich seine Anwendung für die Zwecke der Luftschiffahrt.

Das Kronprinz Rudolf-Denkmal in Budapest.

Im Stadtwaldchen zu Budapest ist am 12. d. M. ein Denkmal des vereinigten Kronprinzen Rudolf von Oesterreich-Ungarn enthüllt worden. Das ganze ungarische Volk hat seiner Liebe und Verehrung für den so früh aus dem Leben geschiedenen Königssohn dadurch Ausdruck gegeben, daß es in seiner Gesamtheit für das Zustandekommen dieses Denkmals Sorge getragen hat. So entstand dies Monument als ein wahres Volksdenkmal; dieser Idee hat der Schöpfer des Standbildes, der Bildhauer Nikolaus Ligeti, in vortrefflicher Weise künstlerischen Ausdruck verliehen. Auf Wunsch des Denkmalskomitees hat er die legendäre Liebe und Unabhängigkeit verkörpert, die das ungarische Volk dem verstorbenen Kronprinzen gewidmet hat und heute noch entgegenbringt. So hat Ligeti den Kronprinzen einfach, ohne jede Pose, auch frei von dem Zwang der Uniform, in Jägertracht dargestellt. Der Einweihung des Denkmals wohnten Vertreter der Regierung und aus allen Teilen Ungarns Repräsentanten bei. König Franz Josef, sowie die Gräfin Sonyay, die einstige Gemahlin des Kronprinzen Rudolf, und seine Tochter, die Fürstin Windischgrätz, waren ebenfalls anwesend.



Zu Wechsel im französischen Marine-Ministerium.

Infolge der Angriffe, welche der französische Minister des auswärtigen, Delcasse, in der Kammer gegen die französische Marinever-



Alfred Picard, der neue französische Marineminister.

waltung ausgeübt hat, hat sich der bisherige Minister Thomsen berufen gefühlt, seinen Abschied zu nehmen, und ist durch den Ingenieur Alfred Picard ersetzt worden, der sich zwar keinerlei Verdienste um die französische Marine erworben, aber durch die oortreffliche Verwaltung der letzten französischen Weltausstellung sich hervorgetan hat, als deren

Generalkommissar er fungierte. Picard ist 64 Jahre alt, und ist sowohl Deputierter noch Senator. Es barren seiner ganz umfangreiche Aufgaben, Zimmerlin ist das gesamte Personal und Material der französischen Marine, die unter dem letzten beiden Ministern stark gelitten hat, von Grund auf reorganisiert worden. Der ins Stocken geratene Ausbau der Flotte muß in die Wege geleitet, sowie die Vergrößerung der Werften und die gründliche Revision der Kriegsschiffe vorgenommen werden. Das sind zwar schwere Aufgaben, die einem Nichtschwimmer gestellt werden, Herr Picard scheint jedenfalls über eine große Portion Mut und Selbstvertrauen zu verfügen.

Minister Dr. Milowanowitsch von Serbien.

Dem serbischen Minister des Aeußern, Dr. Milowanowitsch, ist die an sich wenig erfreuliche Aufgabe zugefallen, die Regierungen der übrigen europäischen Staaten von den Absichten seiner eigenen Regierung in Kenntnis zu setzen, die bei der gegenwärtigen Balkan-Situation vor allem auf Kompensationen in Gebiet und Geld hinauslaufen und speziell den österreichisch-ungarischen Anreizungen entgegenzuarbeiten. Vor kurzem weilte er auch in Berlin, wo er im Auswärtigen Amt seine Wünsche vortrug. Milowanowitsch ist schon seit



Der serbische Minister Dr. Milowanowitsch (links) mit seinem Sekretär in Berlin.

einer Reihe von Jahren mit der Politik Serbiens verknüpft. 1862 in Belgrad geboren, genoss er eine sorgfältige Erziehung, die er in Paris vervollständigte. In seine Heimat zurückgekehrt, wurde er Universitätsprofessor und nahm als solcher bereits am politischen Leben regen Anteil. Er schloß sich der radikalen Partei an und wurde im Kabinett Sinić (1894) zum ersten Male Justizminister. Auch als Finanzminister hat er sich betätigt; später hatte er als Gesandter in Bukarest und Rom Gelegenheit, die Gepflogenheiten des diplomatischen Verkehrs kennen zu lernen. Von Berlin aus wird Milowanowitsch nach Paris, London und Rom fahren, um in diesen Hauptstädten seine Mission fortzuführen.

Humoristisches.

Deutsch, Dichterling: „Warum nehmen Sie denn, während ich Ihnen meine Gedankensplitter vorlese, fortwährend den Hut ab?“ — Redakteur: „Na, man begrüßt doch alte Bekannte!“

Mißverständen. A.: „Ihr Onkel hat sich verdrehten lassen, haben Sie seine Nase?“ — B.: „Ja, bis auf ein paar kleine Legate an Wohlthätigkeitsinstitute.“

Aufgeräumt. Hausfrau (zu dem Stubenmädchen, das schon den ganzen Vormittag singt): „Sie sind aber heute gut aufgeräumt, da ist sicher wieder schlecht aufgeräumt?“

Uebertönt. A.: „War die Musik gestern abend nicht gräßlich?“ — B.: „Nä, weiß nicht, ich sah neben einem Tisch voll Damen.“

Für die Redaktion verantwortlich: Albert Herzog. Druck und Verlag von Ferd. Schöngarten in Karlsruhe.