



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Die Verbindungen der dänischen Inseln mit dem Festland bei strengem Frost.

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

Der griechische Mentor, die nun theilweise an die Stelle von Vater und Mutter traten, waren eine neue Gefahr für das Kind. Die alte Kinderzucht war einfach und bauerlich gewesen, die neue lief auf raffinierte Verweichlichung hinaus. Das Kind lag in Purpur gewickelt, wurde in Wiegen geschaukelt, mit Näscherien gefüttert, in einer Sänfte umhergetragen und mit zierlichem Spielzeug von Elfenbein, Klappern von Gold und Silber, Peitschen, Glöckchen, Puppen u. d. versehen. In die Knabenspiele fand der griechische Reif und das Würfeln Eingang. Es war daher wohlberechtigt, wenn verständige Eltern wenigstens für die reifere Jugend an der alten Methode der Leibesübungen am zähesten festhielten, welche nicht auf Gewandtheit und Anmuth, sondern vor allem auf Abhärtung und Ausdauer für die Zwecke des Krieges berechnet war. Laufen, Springen, Ringen, Faustkampf ohne künstlichen Apparat, Speerwerfen, Fechten mit dem *vectis*, einem Knüttel, der bei den Uebungen die Stelle des Schwertes vertrat, Reiten und Schwimmen blieben bis tief in die Kaiserzeit hinein die anerkannten Mittel körperlicher Ausbildung, zu welcher die bessere Jugend noch immer auf dem Marsfelde zusammentraf. Von den Griechen nahm man nichts hinzu als den *Discus*, während die Palästra, welche ihre erste Benutzung in Rom als Vorbereitung zum Bade für alle Altersklassen gefunden hatte, mehr in der Gesundheitspflege als in der Erziehung zur Anwendung kam und für die Jugend fortdauernd als verderblich betrachtet wurde.

Die Verbindungen der dänischen Inseln mit dem Festland bei strengem Frost.

Während der warmen Jahreszeit wird die Verbindung Seelands und der dänischen Hauptstadt mit den Inseln und dem Festland durch eine große Zahl gut geführter Postdampfschiffe, Postjachten und Fährschiffe unterhalten. Anders wird es, wenn, wie seit dem Jahreswechsel, der Winter die eisige Hand auf See und Land legt, wenn Schneefall die Eisenbahnen, die Poststraßen unwegsam macht und dicht um die Küsten gelagertes Eis den Schiffen die Fahrt verschließt. Wenige Nächte, in denen die Kälte bis auf 10° R. stieg, haben genügt, den Kieler Hafen bis zur See mit einer festen Eisdecke zu belegen und der regelmäßigen Postdampfschiffahrt zwischen Kiel und Korsör, dem Hafen an der Südwestseite Seelands und Endpunkt der seeländischen, nach Kopenhagen führenden Eisenbahn, ein Ende gemacht. Die Schiffahrt auf Flensburg ist schon längere Zeit durch Eis gehindert; was dorthin bestimmt war, ist eine Zeit lang nach Alsens Hafen Sonderburg geschickt, doch wird auch dort der anhaltende Frost die Schiffahrt geschlossen haben. Der Hafen von Eckernförde ist am längsten eisfrei, doch ist es jetzt den Postdampfschiffen, welche seit einiger Zeit dorthin statt nach Kiel ihren Weg nahmen, auch unmöglich geworden, einzulaufen. Vergeblich verwendet das dänische Militärcommando in Schleswig bedeutende Arbeitskräfte und Geldmittel, um in der Schlei einen eisfreien Kanal herzustellen, den dann beständiger Dampfbootverkehr offen halten soll. Der mächtige Frost vernichtet die mühsame Arbeit des Tages, was Tags zuvor aufgeeist ist, hält am frühen Morgen wieder, und Schleswigs schlitt-

schuhlaufende Jugend freut sich, den Dänen zu beweisen, wie nutzlos Mühe und Geld aufgewandt ist. Man wird sich der Macht des Winters fügen, die Versuche, eine directe Dampfbootverbindung zwischen Seeland und dem dänischen Lager in Schleswig zu unterhalten, aufgeben müssen. Die Verbindung mit Seeland ist nur noch auf dem Umwege über Fünen möglich; sobald, was in diesen Tagen geschehen sein muß, auch die länger eisfreien Häfen von Nyborg und Korsör geschlossen sind, bleibt die mangelhafte, unsichere, unter Umständen sogar gefahrvolle Beförderung mit Eisbooten über den großen Belt die einzige Communication zwischen der Insel Seeland und dem Festlande. So lange Eis die Schifffahrt nicht behindert, gelangt man von Altona über Kiel, einen längeren Aufenthalt in Korsör eingerechnet, in etwa fünfzehn Stunden nach Kopenhagen: jetzt sind mindestens drei Tage dazu erforderlich, leicht bringt man eine volle Woche auf der Reise zu, welche von mannigfachen Hindernissen durchkreuzt wird.

Man benützt jetzt die Eisenbahn bis Flensburg, von dort die Fahrpost. Tritt Schneefall ein, der die Wege unfahrbar macht, so hat nichts feste Zeit. Man kann von Glück sagen, wenn man die etwa zwölf Meilen lange Strecke bis Snoghoi am kleinen Belt Middelfart gegenüber in vierundzwanzig Stunden zurückgelegt hat. Der kleine Belt ist hier am schmalsten und leichtesten auch in winterlicher Zeit zu passiren. Allein eine starke Strömung treibt das Eis, welches sich in der Enge angehäuft hat, bald nordwärts, bald südwärts. Es schiebt die Schollen zusammen und öffnet wieder die Fahrt hinüber nach Kongensbro an der fünischen Küste. Sobald Treibeis in der Fahrt ist, wagt man nur am Tage die Ueberfahrt; so entgeht der Reisende selten der Nothwendigkeit, in der Posthalterei zu Snoghoi zu übernachten, wo in dieser Zeit gewöhnlich ein großer Zusammenfluß von Reisenden stattfindet, da hier die Post von Jütland mit der hamburger Post zusammentrifft und bisweilen mehre Postzüge auf Beförderung nach Fünen warten müssen. Ist aber der Stand des Eises im kleinen Belt nicht ungünstig, so geht die Ueberfahrt meist rasch von statten. So lange die Eisenbahn noch unvollendet ist, findet der Reisende von Middelfart nach Nyborg Beförderung mit der Fahrpost; sind die Straßen nicht durch Schneefall unwegsam, so erreicht man über Odensee Nyborg in 10—12 Stunden. An bedeckten Wagen ist nicht selten Mangel, da die gewöhnlichen der Postverwaltung zu Gebote stehenden Verkehrsmittel bei dem größeren Andrang von Fremden nicht genügen. In Nyborg muß man gewöhnlich wieder übernachten, da die Eisboote, welche die Verbindung zwischen Fünen und Seeland unterhalten, nur bei Tage auslaufen.

Die Möglichkeit einer Verbindung zwischen Fünen und Seeland zur Zeit strengen Frostes beruht einzig auf der kleinen Insel Sprogö, welche zwischen Knudshoved an der fünischen und Halskov-Odde an der seeländischen Küste, wo der große Belt sich auf $2\frac{1}{2}$ Meilen verengt, fast mitten inne liegt. Die Insel ist, sobald nicht Nebel oder Schneegestöber die Fernsicht trüben, deutlich von beiden Seiten zu erkennen, von der Insel aus überschaut man ostwärts und westwärts bis zu den Küsten der beiden großen dänischen Inseln die See; so ist es möglich, die Fahrt über den großen Belt zu theilen, den günstigen Zeitpunkt wahrzunehmen, um von Knudshoved und Halskov-Odde nach Sprogö und von Sprogö nach Fünen oder Seeland zu gelangen. Denn auf einmal die Fahrt über die ganze Breite des großen Belts zu unternehmen ohne Aussicht auf einen Ruhepunkt, das wäre zu großes Wagniß. Wie im kleinen Belt ist im großen die Fahrt durch Treibeis behindert, welches bald nordwärts, bald südwärts durch Wind und Strömung getrieben, bald zu Eisfeldern zusammengeschoben, bald wieder von einander gerissen wird. Eine feste Eisdecke,

wie sie jetzt schon zwischen Husum und der friesischen Insel Nordstrand sich gebildet hat, trägt der große Belt sehr schwer: man muß sich sogenannten Eisbooten anvertrauen. Es sind dies kleine, stark gebaute Segelboote mit zwei bis drei Masten, sie fassen fünf Passagiere und fünf Mann Besatzung, von denen einer das Steuer führt. Das Gepäck der Passagiere und die Post wird in die verschiedenen Boote vertheilt, ein erfahrener „Formand“ im besten Boote, welches die Briefpost aufnimmt, hat den Befehl über alle Boote und übernimmt die Führung. Die Boote sind eher breit als spitz gebaut, haben aber einen scharfen, eisenbeschlagenen Kiel, welcher vorn durchlöchert ist, so daß Stricke hindurchgezogen werden können. So lange das Boot offenes Fahrwasser findet, benutzt man den Wind oder Ruderkraft, erreicht das Boot minder fest zusammengeschobenes, aus kleineren Schollen bestehendes Treibeis, so legen sich zwei auch drei Seeleute außen vor das Boot auf das Bugspriet und zerstampfen mit schweren eisenbeschlagenen Stiefeln das Eis, während der Wind das Boot vorwärts treibt: wird das Eis fester, so daß größere Kraft erforderlich ist, um einen Weg zu bahnen, so schließen sich alle Boote eng aneinander, eins geht voran, die anderen folgen. Wird das Eis so stark, daß es die Boote tragen kann, dann werden sie auf Eis gezogen. Die Passagiere steigen aus, und die Boote werden über das Eis weiter geschoben, die nach beiden Seiten hinausgestreckten, im Boote befestigten Ruder dienen, das Boot im Gleichgewicht zu erhalten.

Knudshoved an der sünlischen Seite liegt an der äußersten Spitze der Landzunge, welche Nyborgs trefflichen, aber bei starkem Frost nicht eisfreien Hafen von Osten schützt. Man erreicht es von Nyborg aus zu Wagen. Hier hält starke Strömung die Küste ziemlich lange eisfrei. Als ich in der zweiten Januarwoche im Jahre 1861 die Eisbootfahrt unternahm, war der Strand ziemlich frei, auch die Fahrt nach Sprogö hinüber war nicht durch Treibeis behindert, einer großen Eisscholle gleich erhob sich die schneebedeckte Insel aus der dunkeln See, nordwärts von Sprogö lag Treibeis in dichten Massen. Für kurze Zeit bot der Strand ein Bild bewegten Lebens. Gegen fünfzig Reisende, zum Theil in wunderlichen Vermummungen, welche der scharfen Kälte wehren sollten, ebensoviel Bootsleute, eine Anzahl Wagen waren hier vereint, man war beschäftigt, die Boote reisefertig zu machen, die Reisenden besprachen sich in Gruppen über die bevorstehende Fahrt nach Sprogö und ihre Fährlichkeiten, welche für diesmal nicht bedeutend waren. Bald ging die kleine Flottille unter Segel bei günstigem Winde, das führende Boot voran, die übrigen, eng sich bei einander haltend, folgten. Der sonst so belebte Belt war öde und leer, nur dann und wann flogen mit melancholischem Geschrei Schneegänse über uns hinweg. Während der Fahrt trübte sich die Luft, nur mit Anstrengung konnte das Auge die Insel Sprogö, welche noch vor kurzem deutlich sichtbar war, erkennen; die Gefahr, sie aus dem Auge zu verlieren, trat uns nahe genug. Doch ward die Luft wieder klarer, und bald landeten wir nach zweistündiger Fahrt gegen 1 Uhr an der Südspitze der kleinen, mit weißer Schneedecke überzogenen Insel. Die Fahrt war leicht genug gewesen, dünnes Eis, wie es in der letzten Nacht sich gebildet hatte, war hier und da zu durchschneiden. In der Nähe der Insel hatte sich festeres Eis gebildet: die Seeleute stiegen auf den Bootsrand, hielten sich an den Stricken des Mastes fest und setzten das Boot in schaukelnde Bewegung, so daß es das Eis zerschlug. Der Wind unterstützte uns kräftig. Um die Insel selbst hatte sich kein Treibeis gelagert, und so landeten wir ohne Schwierigkeit. Die Insel hält etwa fünfzig Tonnen schönes Land, welches unentgeltlich einem früheren Seemann zur Bewirthschaftung übergeben wird. Er bezieht ein Gehalt von 500—600 Thalern Reichsmünze und

hat die Verpflichtung, das auf der Höhe, zu welcher die Insel aufsteigt, errichtete Leuchtfeuer zu unterhalten und für die Zeit der Eisbootsfahrt auf eignen Gewinn und Verlust für die Bewirthung der Reisenden zu sorgen. Die Wirthschaftsgebäude, ein Gehöft mit Ställen sind im Viereck auf der Mitte der Insel erbaut und werden von der Regierung unterhalten. Am Südbende der Insel steht noch ein einsames Häuschen, dem Gehöfte näher ein altes Telegraphenhaus mit einem Gerüst für den optischen Telegraphen, welches auch nach Anlage des elektrischen Telegraphen, für welchen zur Zeit der Eisbootsfahrten auf Sprogö eine Station errichtet wird, stehen geblieben ist und gelegentlich benutzt wird. Die Insel ist von länglicher Gestalt, ihre Küste durch Pfahlwerk geschützt, ein kleiner Hafen nimmt die Eisboote auf. Reisende haben stets Hunger, besonders nach so kalter Fahrt. So eilte alles dem behaglichen Wirthschaftsgebäude zu. Es ist gewiß nichts Kleines, für Monate sich zu verproviantiren, wenn jeder Tag zahlreiche Reisende von beiden Seiten bringen kann, welche gewöhnlich eine Nacht auf der Insel verweilen, aber auch tagelang, ja wochenlang dort festgehalten werden können. Das Haus auf Sprogö kann gegen zweihundert Reisende bequem beherbergen. Zu ebener Erde liegen auf beiden Seiten eines langen Corridors kleine heizbare Zimmer mit zwei bis vier Betten, darüber ähnliche dunkle Zimmer; über den beiden geräumigen Gaststuben ist neuerdings ins Dach hinein ein schöner heizbarer Schlaftaal gebaut mit abgeschrägter Decke, welcher durch einen Corridor und Quermände in durch grüne Vorhänge verschließbare Schlafkojen getheilt ist. Ein Frühstück erwartete uns, da unsere Abfahrt durch den Telegraphen gemeldet war. Nach dem Frühstück vergingen Stunden ungeduldiger Erwartung, bis der Formand sich entschied, es sei unmöglich, die Fahrt nach der seeländischen Küste zu unternehmen, und Befehl gab die Boote aufs Land zu ziehen, die Post und das Gepäck der Passagiere im Gehöft unterzubringen. Wer zweifelte, mochte zum Leuchtfeuer hinansteigen und nach Seeland hinüberschauen. Da lagen dicht zusammengegeschobene Eismassen nur von schmalen Streifen dunkeln Wassers unterbrochen, wir sahen die von Halskov ausgelaufenen Eisboote im Treibeis gegen den Wind arbeiten — endlich kehrten sie um, da ein Schneegestöber aufzog; das am weitesten vorgedrungene Boot blieb im Eise stecken und ward von der Strömung nordwärts geführt, es ist nur nach langer Arbeit wieder losgekommen und dann ebenfalls nach Seeland zurückgekehrt. Doch kommt es auch vor, daß Mannschaft und Passagiere wider Willen die Nacht auf der offenen See zubringen müssen. Ein jedes Eisboot hat deshalb einen zweckmäßig eingerichteten Feuerungsapparat zur Vereitung warmer Getränke, Passagiere thun gut, für diesen Fall sich vorzusehen. Uns stand eine behaglichere Nacht auf Sprogö bevor, die Sonne neigte sich zum Untergang, blutroth und kalt; ringsum dunkles, von Eismassen durchschnittenes Wasser, am östlichen Himmel düstere Schneewolken: kein Leben ringsum auf der öden winterlichen See. Ein spätes Mittagessen vereinte die ganze Reisegesellschaft; ein redseliger, von Dänemarks Ehre und Ruhm erfüllter Reichstagsmann bemühte sich, den Gefühlen, welche seiner Meinung nach alle beseehnen, Ausdruck zu geben. Die meisten Reisenden suchten bald die Ruhe. Die Temperatur hob sich, schon vor dem Schlafengehen vernahm ich, wie das von heftigem Winde bewegte Wasser das Treibeis an der Inselküste zerschlug, kurz vor dem Einschlafen hörte ich die Bootsleute mit Trommel und Becken und einförmigem Gesang aufziehen, um die Reisenden durch herkömmliche Mummerien und Tänze zu unterhalten.

Am andern Morgen war alles zeitig wach und mit Vorbereitungen zur Weiterfahrt beschäftigt. Ich eilte zur Höhe des Leuchtfeuers hinauf. Zwischen Sprogö und Seeland war keine Eisscholle, nur dunkle See zu sehen, welche

im günstigen, lebhaften Winde wogte. So fuhren wir gegen 9 Uhr ab und erreichten rasch die seeländische Küste. Hier waren in einer Breite von 200—300 Schritt Eiszschollen zusammengeschoben: ganz sollten auch uns die Mühen einer Eisbootfahrt nicht erspart bleiben. Doch gelang es den dicht zusammengescharrten Booten bald einzudringen, alles ergriff Bootshaken, um nachzuschieben, der Wind half. Nach einstündiger Arbeit war der ersehnte Strand erreicht, ungleich leichter, als die von Halskov Rev ausgelaufenen Boote im Kampfe mit Wind und Strömung die offene See gewannen. Rasch ward das Gepäck, ward die Post am Strande ausgeladen, die Eisboote, welche uns über den Belt geführt hatten, bereiteten sich zur Rückkehr vor, nicht lange, so kamen von Korsör die Wagen mit den Reisenden, welche der Zug am Abend von Kopenhagen gebracht hatte. So bot auch hier der Strand für kurze Zeit ein Bild regster Geschäftigkeit. Als wir mit den Wagen dem Bahnhofe in Korsör zufuhren, waren die zurückkehrenden Eisboote schon bemüht, die offene See zu gewinnen; die frühmorgens vom seeländischen Ufer ausgelaufenen Boote, denen wir im Eise begegnet waren, segelten schon mit frischem Winde Sprogö zu.

Wir Schleswig-Holsteiner haben wohl Grund, als einen guten Freund unserer Hoffnungen und Wünsche einen Winter zu begrüßen, welcher in so ernstlicher Weise die Verbindung Seelands mit den Herzogthümern und dem Festlande, die Verbindung der in Schleswig concentrirten dänischen Armee mit den reichen Hilfsquellen der Inseln, mit den Zeughäusern, den militärischen Werkstätten in Kopenhagen und auf Seeland bedroht, und der die dänische Flotte auf ihren Stationen zurückhält, in welcher der dänische Soldat von jeher sicheren Rückhalt zu suchen gewohnt ist. Allein wir haben nicht minder Grund, es zu beklagen, daß noch immer für uns die Zeit zum Handeln nicht gekommen ist, daß die großen Dänenfreunde in Deutschland die einzig günstige Gelegenheit, die von ihren Hilfsquellen abgeschnittene dänische Armee in der durch den Frost unhaltbaren Dannewerkstellung zu umgehen, anzugreifen, Schleswig zu befreien — absichtlich vorübergehen lassen. Die Beförderung von Truppen, von Kriegsmaterial über den großen Belt ist jetzt eine Unmöglichkeit. Versuche, eine bessere Verbindung zur Zeit strengen Frostes zu unterhalten, wie sie während des letzten strengen Winters 1860/61 vielfach angestellt sind, haben zu keinem befriedigenden Ergebniß geführt. Auch Schraubenboote sind untauglich, das vor den Häfen gelaagerte Eis zu durchbrechen. Schiffen, welche auf offener See in der Nähe der Küste liegen, über das an der Küste zusammengeschobene bewegliche Eis die Ladung zuzuführen, hat auch große Schwierigkeiten, die sich beim Entladen vor dem Hafen, nach welchem das Schiff bestimmt ist, wiederholen. Dazu kommt, daß Schiffe, welche in das freie Fahrwasser des großen Beltes hinausgelegt werden, allen Gefahren ausgesetzt sind, mit welchen das scharfe Treibeis den Schiffkörper bedroht. Die einzige Beförderung über den großen Belt bleibt bei jetziger Witterung die Fahrt mit dem Eisboot, aber sie ist kein Beförderungsmittel für große Menschenmassen, für schwere Lasten; sie gilt für so unzulänglich, für so unsicher, daß die dänische Postverwaltung in dieser Zeit den Frachtpostverkehr bedeutend einschränkt, daß sie Sendungen an Wertpapieren und Contanten nur auf Gefahr der Absender befördert.

Die Verbindung Dänemarks mit den beiden nordischen Reichen, welche bisher zu rückhaltlosem Eintreten für Dänemarks unredliche, gefährliche Politik nicht zu bewegen waren, ist durch den anhaltenden Frost nicht minder bedroht. Schwedens Eisenbahnen laufen auf Göteborg und Malmö aus, von dort unterhalten während der guten Jahreszeit Dampfbootlinien den Verkehr mit Kopenhagen. Norwegen ist auf die Dampfbootlinien von Christiania nach Kopenhagen und Kiel angewiesen. Auf beiden sind die Fahrten seit Anfang November ein-

gestellt, ebenso auf der göteborger Linie. Das Eis im Sund hält jetzt auch die bisher zwischen Malmö, Landskrona, Helsingborg und Kopenhagen fahrenden Dampfboote in den Häfen zurück. Reisende und Posten nach Norwegen und Schweden müssen den Weg über Helsingör-Helsingborg nehmen. Eisgang im Sund kann da ebenfalls Störungen hervorrufen und jedenfalls haben Truppenzüge von Norden nach Seeland mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen; haben sie Seeland erreicht, so hemmt auch sie der große Belt. Die schwedische und norwegische Flotte ist in den Kriegshäfen, gleich der dänischen eingeschlossen.

Gewiß ein seltenes Zusammentreffen glücklicher Umstände steht uns nun zur Seite. Die Stärke der dänischen Inseln ist jetzt ihre Schwäche. Aber ungeduldig sehen wir hier in Holstein Woche um Woche unter unfruchtbaren Verhandlungen verstreichen — möchte endlich, wo guter Wille unserm Herzog und uns zu helfen vorhanden ist, ein rascher Entschluß zur That führen und zu mannhafstem Handeln die gebundenen Hände entfesseln.

Zur Situation.

Wieder ist eine Woche vergangen, ohne die Entscheidung, ohne auch nur eine Klärung der verworrenen Verhältnisse herbeizuführen.

Die Spannung zwischen der Majorität der Bundesregierungen und den deutschen Großmächten ist gesteigert, Wille und Zusammenschluß der patriotischen Regierungen ist fester geworden. Während aber das österreichische Bundespräsidium jedes durch die Geschäftsordnung des Bundestags mögliche Mittel benützt, um der Majorität ein Aussprechen der Anerkennung Herzog Friedrichs zu verzögern, rücken die österreichischen und preussischen Truppen, welche zur Occupation Schleswigs für den König von Dänemark bestimmt sind, enger um Holstein zusammen, und es ist zweifelhaft, wie lange der Widerstand Sachsens und die Proteste einzelner patriotischer Regierungen ihren Einmarsch verzögern werden. Daß ein Betreten Holsteins durch preussische und österreichische Truppen ohne Genehmigung des Bundes und seiner Commissare nicht stattfinden darf, ohne das Bundesrecht aufs gröblichste zu verletzen, ist klar. Sollten die beiden Großmächte in solcher Weise die Verfassung des Bundes brechen, während sie sich für den Hort und Wächter desselben erklären, so wird ein so eclatanter Bruch des Rechtes und der Verträge die übrigen Staaten, welche die Majorität des Bundes bilden, noch zu andern Schritten zwingen, als zu einem unfruchtbaren Protest. Und es ist unabsehbar, welchen Einfluß solche Gewaltthat auf die Geschicke Deutschlands ausüben würde.

Unterdeß hat die Majorität der Bundesregierungen keine dringendere Aufgabe, als in Frankfurt den Widerstand des Bundespräsidenten zu umgehen und in geeigneter Weise die Anerkennung Herzog Friedrichs auszusprechen. Diese Anerkennung und ein entschlossener Widerstand gegen den Durchmarsch österreichischer und preussischer Truppen durch Holstein werden auch in Berlin nicht geringe, vielleicht entscheidende Wirkung ausüben. Die Stellung des Ministeriums ist nicht fester geworden; zwischen den Stimmungen des Königs und der Auffassung des Ministerpräsidenten besteht eine Differenz, welche größer werden muß, sobald der Bruch mit der Majorität der befreundeten Regierungen in Aussicht steht und ihr Widerstand irgendwie nachdrücklich wird. Bedeutsam waren für diesen Zweck die letzten Schritte der Regierung von Baden und die Erklärung ihrer Zeitung.

Verantwortlicher Redacteur: Dr. Moriz Busch.

Verlag von F. L. Herbig. — Druck von C. E. Albert in Leipzig.