

Wiesbadener Tagblatt.

42. Jahrgang.

Erscheint in zwei Ausgaben. — Bezugs-Preis:
50 Pfennig monatlich für beide Ausgaben
zusammen. — Der Bezug kann jederzeit be-
gonnen werden.

Verlag: Langgasse 27.

12,000 Abonnenten.

Anzeigen-Preis:

Die einseitige Zeile für lokale Anzeigen
15 Pfg., für auswärtige Anzeigen 25 Pfg.,
Reclamen die Zeile für Wiesbaden 50 Pfg.,
für Auswärts 75 Pfg.

No. 358.

Donnerstag, den 3. August

1893.

Der Kanal von Korinth.

Ueber den im Juli fertiggestellten Kanal von Korinth, welcher die Halbinsel Morea zur Insel macht, da er als einer See-Kanal den Golf von Athen mit dem Golf von Patras verbindet und zu diesem Zweck den schmalen Isthmus von Korinth durchschneidet, gehen wir im Nachfolgenden an der Hand einer kartographischen Zeichnung unseren Lesern eine übersichtliche Darstellung.

Dass der Kanal bereits vor zwei und einhalb Jahren ausgebaut und bereits von Nero in Angriff genommen, aber unvollendet geblieben war, ist bekannt. Auch steht noch in frischer Erinnerung, dass die finanzielle Sicherung seiner Verwirklichung nach mannigfachen anfänglichen Mißgriffen erst vor wenigen Jahren gelang, so dass heute erst das Werk, das sich keineswegs nach Ausdehnung und technischer Verhältnisse durch Großartigkeit auszeichnet, vollendet werden konnte. Der Kanal, über welchen der obere Theil unserer Karte einen genauen Situationsplan bringt, ist nur 6,3 Kilometer lang, 22 Meter in der Sohle breit und 8 Meter tief, so dass es sich hier um eine Erdaushubung von nur 11 Mill. Kubikmeter handelt. Seine Bauzeit umfasste 12 Jahre; zum Vergleich sei bemerkt, dass der Nord-Ostsee-Kanal 98 Kilometer lang ist, einen Erdaushub von etwa 78 Millionen Kubikmeter erfordert und nach genau 8 Jahren (Juni 1890) fertig eröffnet werden wird. Allerdings ist der Kanal von Korinth zum Theil durch Felsenböden begrenzt, jedoch nur auf sehr kurze, kaum 1 1/2 Kilometer umfassende Strecken. Der Kanal führt in gerader Linie von Südost nach Nordwest, liegt östlich der Stadt Korinth an der schmalsten Stelle des Isthmus von Korinth und ist an seinen Endpunkten durch Molenbauten mit ziemlich geräumigen Vorkäfen versehen. Schiffe besitzen der Kanal nicht, da die mittleren Wasserstände der durch ihn miteinander in Verbindung gesetzten Meeresgeleise fast genau gleich sind. An seinen Uferböschungen haben sich zwei neue, höckerartige Anseelungen, Possidonia an der West- und Rhymia an der Ostmündung, gebildet. Die von Athen über den Isthmus nach dem Hafenort Patras führende Eisenbahn überschneidet den Kanal ein Drittel von seiner Bestimmung vermittelst einer 50 Meter über dem Wasserspiegel liegenden festen Hochbrücke, ähnlich wie dies bei zwei Bahndurchführungen über den Nord-Ostsee-Kanal der Fall ist, so dass also die Schiffe mit voller Beladung ungehindert die Brücke passieren können. Ein auf einem 90 Meter hohen Hügel an der Südseite des Kanals errichteter Leuchtturm dient den Schiffen als Wahrzeichen. Auf der Südwestseite wird der Kanal seiner ganzen Länge nach in einiger Entfernung von den Ufern jener alten Mauer begleitet, die in alter Zeit zum Schutz gegen das Vordringen der Perser hier angelegt war.

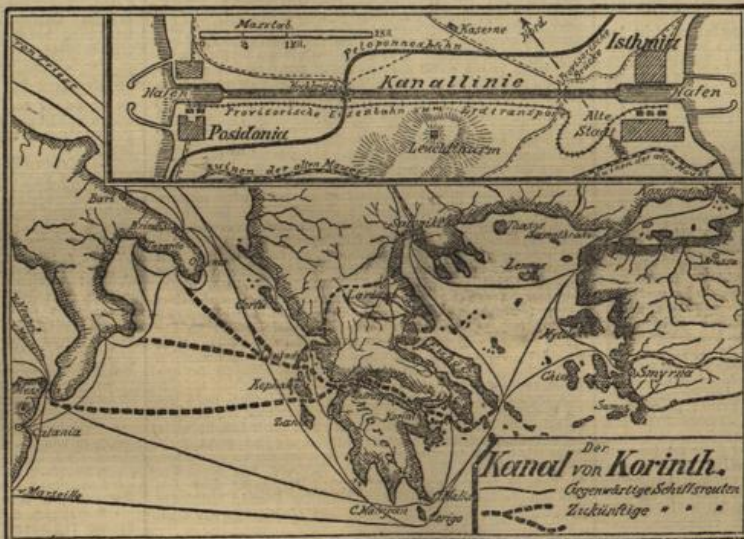
Die Bedeutung des Kanals liegt in der verhältnismäßig erheblichen Wegabkürzung, die derselbe für die Schifffahrt zwischen dem Adriatischen bezw. Ionischen und dem Ägäischen Meere bietet. Die Fahrt aus den ersten Meeren nach dem Hafen von Athen beträgt, von der Höhe der Insel Neophaonia aus gemessen, 590 Kilometer, die Fahrt durch den Kanal wird nur 265 Kilometer betragen, so dass sich bei Benutzung des Kanals ein Gewinn von 325 Kilometern, das sind rund 172 Seemeilen, als höchstes Maß ergibt. Vergleicht man hiermit das höchste Maß der Abkürzung, welches der Nord-Ostsee-Kanal für die Schifffahrt zwischen beiden Meeren bietet, so ergibt sich hier ein Gewinn von 424 Seemeilen für die Fahrt von Bremen oder Hamburg nach der Ostsee und von 238 Seemeilen für die aus dem englischen Kanal nach der Ostsee gehende Fahrt.

Auf unserer Karte sind die bei Benutzung des Kanals von Korinth sich ergebenden neuen Schifffahrtswege durch starke Strichlinien hervorgehoben. An der Abkürzung von 172 Seemeilen werden alle aus dem Adriatischen Meere, von Triest, Brindisi sowie die nördlichen Küstenteile Griechenlands miteinander in Verbindung stehenden Schifffahrtslinien Theil haben. Doch dabei die gefährvolle Fahrt um das Kap Matapan vermeiden wird, ist ein weiterer Vortheil. Diejenigen Schifffahrtswege, welche von Sizilien, der Straße von Messina, oder noch südlicher (Marseille, Malta) kommend, nach griechischen oder türkischen Häfen nördlich

der Linie Athen-Smyrna führen, werden nur wenig, höchstens 95 Seemeilen gewinnen und daher den Kanal im Allgemeinen nicht aufsuchen. Für die zuerst bezeichnete größte Wegabkürzung beträgt der Zeitgewinn bei Benutzung des Korinth-Kanals für Dampfschiffe etwa 16—17 Tagestunden, für Segelschiffe ist sie zwar ungleich größer, aber kaum bestimmbar. Man berechnet den Gewinn in der Fahrzeit per Stunde für Dampfer von durchschnittlich 620 Reg.-Tonnen mit 37 Mt. 56 Pf., für Segler mit durchschnittlich 200 Reg.-Tonnen mit 3 Mt. 48 Pf. Nach dieser Schätzung würde ein Dampfer des vorgenannten Tonnengehalts bei jeder Fahrt durch die Passage des Korinth-Kanals 600—630 Mt. an Selbstkosten ersparen.

Die Wegabkürzung und der Zeitgewinn machen aber allein nicht den volkswirtschaftlichen Werth eines Kanals aus, sondern derselbe wird im Wesentlichen mitbestimmt

und der Staatssekretär im Reichsamt des Innern war, als er diesen Entwurf im Winter 1891/92 anfertigte, auch in der Lage, einige Grundzüge für die geplante Durchbesserung jener geschlossenen Einrichtung zum Besten zu geben. Indessen ist der Entwurf im vorigen Winter ausgetrieben. Die Rücksicht auf die Militär-Vorlage kann das Hinderniß nicht gewesen sein. Allerdings wurde zu Beginn der Session seitens der Regierung versichert, man werde sich um dieser Rücksicht willen auf allen andern Gebieten der gesetzgeberischen Vorbereitungen und Vorschläge weit Beschränkungen auferlegen. Nachher ging aber dem Reichstag ein Gesetzentwurf um den andern zu, so daß von der vorgesehnen Rücksicht nichts mehr zu verspüren war und wohl selten eine so große Zahl von, theilweise auch recht umfang- und inhaltreichen Gesetzentwürfen unferlig liegen geblieben ist wie bei dem plötzlichen Schluß der Session am 6. Mai. Wenn also die



durch das Quantum Schifffahrts-Verkehr bezw. Güterbewegung, für welches ein solcher Zeitgewinn in Frage kommt. Da ist nun Thatsache, daß diese bei dem korinthischen Schifffahrts-Verkehr, soweit greifbare Daten hierüber vorliegen, nur gering ist. Nach statistischen Ermittlungen vom Jahre 1882 betrug die durchschnittliche Zahl der Dampfer, welche Anno 1880 beide Seiten der Meerenge von Korinth jährlich besuchte, 450, wogegen 1400 Postschiffe und ebenso viele Frachtschiffe nicht 300 Kriegsschiffe die Südspitze Griechenlands jährlich passieren. Der Verkehr über den Isthmus betrug im Jahre 1880 5—6 Millionen Tonnen, eineiffer, die man noch als zu hoch bewertet ansieht. Ein Vergleich mit dem Nord-Ostsee-Kanal ergibt, daß es sich um einen Schiffs-Verkehr zwischen Nord- und Ostsee handelt von über 30,000 Schiffen mit 16 Millionen Register-Tonnen jährlich, also gewaltig höhere Ziffern.

Während der Korinth-Kanal an technischen Ausmaßen weit hinter dem Nord-Ostsee-Kanal zurücksteht, ein Wasserprofil von kaum 188 Quadratmeter gegen 411 Quadratmeter beim Nord-Ostsee-Kanal, eine Länge von 6,3 Kilometer (gegen 98,6 Kilometer) besitzt, eine Erdbewegung von 11 Millionen Kubikmeter gegen 78 Millionen Kubikmeter beim Nord-Ostsee-Kanal erfordert, also nur den sechsten Theil der letzteren, stehen die Kosten der Herstellung (63 Millionen Francs = 50,4 Millionen Mark) gegen die 156 Millionen Baukosten des Nord-Ostsee-Kanals in dem Verhältnisse wie etwa 1:3, und die beim Kanal von Korinth erforderliche Bauzeit ist eine um die Hälfte längere wie diejenige des Nord-Ostsee-Kanals. Für die oben bezeichneten internationalen Verkehrs-Relationen jedoch wird er von unzuverlässigem Werth sein und namentlich die kleinere, griechische Schifffahrt, die Küstenschifffahrt, wesentlich zu beleben vermögen, da diese in vielfältiger Weise mit den Bedürfnissen der nach dem Isthmus-Kanal sich wendenden großen Schifffahrt zusammenhängt.

Politische Tages-Rundschau.

— Bereits für die Reichstagsession des verfloffenen Winters war ein Gesetzentwurf zur Verbesserung der Arbeiter-Unfallversicherung angekündigt worden,

und der Staatssekretär im Reichsamt des Innern war, als er diesen Entwurf im Winter 1891/92 anfertigte, auch in der Lage, einige Grundzüge für die geplante Durchbesserung jener geschlossenen Einrichtung zum Besten zu geben. Indessen ist der Entwurf im vorigen Winter ausgetrieben. Die Rücksicht auf die Militär-Vorlage kann das Hinderniß nicht gewesen sein. Allerdings wurde zu Beginn der Session seitens der Regierung versichert, man werde sich um dieser Rücksicht willen auf allen andern Gebieten der gesetzgeberischen Vorbereitungen und Vorschläge weit Beschränkungen auferlegen. Nachher ging aber dem Reichstag ein Gesetzentwurf um den andern zu, so daß von der vorgesehnen Rücksicht nichts mehr zu verspüren war und wohl selten eine so große Zahl von, theilweise auch recht umfang- und inhaltreichen Gesetzentwürfen unferlig liegen geblieben ist wie bei dem plötzlichen Schluß der Session am 6. Mai. Wenn also die Novelle zur Unfallversicherung im Laufe des vorigen Winters noch durch alle Stadien der Vorbereitung hindurch gelangt wäre, hätte sie der Reichstag sicherlich auch zu Gesetz bekommen. Das war nicht der Fall, und es ist deshalb kaum anzunehmen, daß der Entwurf inzwischen ausgearbeitet sein sollte; die Regierung selbst hätte ein Interesse gehabt, davon die Öffentlichkeit zu unterrichten. Ob die Vorbereitungen dieses Verbesserungswerkes bis zum kommenden Spätherbst zum Abschluß geführt werden können, ist mindestens noch unklar. Wir vertennen durchaus nicht die Schwierigkeiten der hier zu lösenden Aufgabe und theilen vollständig die Auffassung, daß mit der beabsichtigten Novelle ein Zustand herbeigeführt werden muß, der dann auch die Gewähr einer befriedigenden Dauerhaftigkeit in sich trägt. Die Durchbesserung des Unfall-Versicherungsgesetzes muß also einer organischen Erneuerung gleichkommen, und sie muß die reformbedürftigen Einzelpunkte des Gesetzes sämtlich mit behandeln. Bei der Reform des Kranken-Versicherungsgesetzes war nur das Letztere geboten, eine anderweite Konstruktion und Organisation des Versicherungsgesetzes selbst erübrigte dort. Gleichwohl hat die, im Frühjahr 1892 verabschiedete Novelle zur Krankenversicherung den Reichstag durch zwei Sessionen voll im Anspruch genommen, und man hat damals wohl einen rechten Begriff davon erhalten, was es heißt, die große Sozial-Gesetzgebung der 80er Jahre nimmer nachzubessern und damit über die Klippen der parlamentarischen Behandlung ungefährdet hinwegzukommen. Es soll also keineswegs unterschätzt werden, welcher Aufgabe die Regierung hier gegenübersteht. Andererseits darf aber auch nicht verschwiegen werden, daß alle ernsthaften öffentlichen Kreise der bestimmten Erwartung leben, daß im nächsten Winter wenigstens die Verbesserung des Unfall-Versicherungsgesetzes noch von Statten geht. Das Gesetz datirt vom Jahre 1884, die wichtigsten Ergänzungsgesetze, durch welche der Kreis der Versicherten allmählich erweitert wurde, sind ebenfalls noch in den 80er Jahren erlassen, und wie beiden Verwaltungsstellen der Berufsvereinigungen dürfte auch bei den beabsichtigten amtlichen Stellen (Reichs-Versicherungsamt, Reichsamt des Innern u. s. w.) eine statistische Summe von praktischen Erfahrungen sich aufgesammelt haben, aus denen ein spruchreifer Reformgedanke gewiß entspringen könnte.

— In einem Aufsatze, dessen Inhalt durch den Draht verbreitet wird, beschäftigt sich der „Standard“ mit dem Chebid. Die ausgearbeiteten Eigenschaften desselben werden darin anerkannt, und dann wird die Hoffnung ausgesprochen, der Chebid werde überzeugt sein, daß Ruß und Gelbschlichkeit ohnmächtig gegen die Macht der Thatsachen sind. Der Chebid habe geglaubt, daß der Sultan ungenügend die Anwesenheit fremder Truppen in einem Theile seines Gebietes sehe, und dieser Irrthum habe den klugen Schluß herbeigeführt, der Sultan werde sich mit ihm vereinigen, um sich von denselben zu befreien. Man sei im Hinblick auf die weit mehr mit den Staatsgeschäften vertraut, als im Palais des Chebid. Die lange und genaue Erfahrung der Sultane habe jedoch bewiesen, daß England, welches bisweilen als strenger und unbefangener Freund sich zeige, doch ehrlich und rechtschaffen die Integrität der osmanischen Regierung erhalten sehen wolle. Der „Standard“ hofft, daß der Chebid im Einklang mit England aufrichtig vorgehen werde, dies bilde das einzige Mittel zur Befestigung des

Zur Zeit beging ich folgende Schändung einer Unterhaltung mit dem König Philip von Savoyen im Jahre 1688. Am Sommer dieses Jahres trat Saluzzi in Florenz ein, und zu seinen größten Bewunderern gehörte der König, der ihn durch einen Hofkavalier einmal einen prachtvollen Brillantenring, den er selbst mehrere Jahre getragen hatte, überbringen ließ. Einige Tage später wurde der Salvini, der noch im Bett lag (es war kaum 9 Uhr Morgens) ein Herr an gemeldet, der ihn bringend zu sprechen wünschte. Es war derselbe Hofkavalier, der ihn bald, sofort nach dem Saluzzi zu bringen, sich mit ihm zu setzen und zu unterhalten liebte; er schloß sich leichtginnig an und leitete dem Kaise Hofe. Er fand den König in der Mitte des Saales, in welchem er zu empfangen pflegte, gerade aufrecht, die Hände in den Hosentaschen. Der Monarch streckte dem Ankommlinge die Rechte entgegen und sagte im gesonnensten feierlichen Tone: „Hoch Saluzzi, ich fühle mich glücklich, Ihre persönliche Bekanntschaft zu machen. Ein Mann den Ihr Reichthum bringt, Sie haben, ist mir willkommen.“ Er setzte sich mit dem Monarchen auf zwei hohe Stühle bar. Auf die Antwort: „Ja, Reichthum, aber ich bin ein alter Körperpol und rauche bloß Zigarren“ holte er eine solche und sagte: „So nehmen Sie diese, sie wird Ihnen schmecken.“ zündete ein Streichholz an, trug es das offene Feuer und fing an: „Ja, ich wollte Ihnen sagen, wie ich Sie als Künstler bewundere . . . Aber, sind Sie nicht Replikant?“ „Ja, aber wenn ein König reinkommt, so muß er doch auch ein Majestät sein“, antwortete der Monarch sehr stolz. „Daneben ist es wahr. Ich lebe nur für mein Volk, und das Schicksal ist der Weg, den ich vorziehe. Ich glaube, daß man mich nicht aus bloßer Höflichkeit schmidelei, als Galantuomo nennt, sondern daß ich den Romen verdiene. Ich hätte übrigens aus einem ganz braven Präsidenten Ihrer Republik abgeben, wenn ich nicht eine Krone zu dekulieren und zu vertheilgen gehabt hätte, welche mit überkommenen Gewohnheiten verbunden ist, welche seit Jahrhunderten päpstlich gelehrt worden ist, erzählt, geschmückt und durch kirchliche und staatspolitische Gegenstände zu lenken.“ Bischof Gualandus legte von den Kunst- und Unterhaltungen immer wieder auf die Politik zurück und tief mit dem Töne tiefer Heberzeugung ans: „O, ich wäre glücklich, wenn ich am dem Tage sterben könnte, an dem ich den Fuß nach Rom gesetzt hätte!“ Saluzzi fragte: „Wer erklärt mir eine solche Fremdenpolitik? Welches eines Monarchen einen einfachen Schulmeister?“ Der König antwortet: „Ich erlaube dir, daß du dich bei dem König Gregor, dem Papste, erkundigst. Du wirst erfahren, was das ist, und aus der Dankbarkeit, die ich dir lehre, daß er diesem sich ohne Mühselt öffnen sollte.“

Verantwortlich für den politischen und feuilletonistischen Theil: M. Schulte vom Brühl; für den übrigen Theil und die Anzeigen: C. Rötherdt.
 Rotationsverf. Druck und Verlag der J. Schellenberg'schen Hof-Buchdruckerei in Wiesbaden.

Louis Zintgraf.

(Nachdruck verboten.)

Von Theodor Storm.

„Ich wollt's Dir abnehmen, Wärbchen," sprach er, „aber nun fürchtest Du Dich wieder vor mir, wie dazumal die kleine Wärbchen, die dann nimmermehr auf unsern Hof gekommen ist; und freilich, ich hatte ihr Ursach' vollauf dazu gegeben."

Es mußte wohl gewesen sein, daß der Junker etwas nicht hatte vergessen können; denn seit jenem Tage, auch nachdem im Punkt des Waldverweilens den Wünschen des alten Herrn mit Blumig gendat worden ist immer eine

alten Dertzi mit Gimpf genugsam voroch, hi immer eine
alten Hreßad' aufgeschanden, die den Junker den Haidelstei
humb und zu des Jagers Haus getrieben hat; dann aber
da schon die gelben Blätter wie Bogelschwärme von den
Bäumen flogen, begann er plötzlich den offenen Haidgrund
zu meiden und oberhalb der Mulde durch die Eichen sich
den Weg zu machen; die Hände, die ihn sonst begleiteten,
wurden in den Stall geschlossen und winkelten ihm ver
gebens durch die Hore nach. Dem Korfisfänger konnten
diese Gänge nicht wohl gelten; der hatte von jener Nacht
im Garten eine Lähmung und saß im obern Stockwerk in
des Jagers Lehnstuhl, von dem Junker aber wurde die
Schwelle des alten Thurnbous ihm fast selten überschritten;
auch traf es sich zumeist nur um die Zeit des Vormittags,
wo Eine Heilens mit dem Knecht im Walde war. Keiner
Menschenang, nur die Anseln, die noch durch die fast ent
blätterten Zweige hüpfen, konnten es gesehen haben, daß
dann ein Mädchen ihr blondes Haupt an seine Brust legte

Aber der Alte zog den Schlüssel nicht aus seinem Schut-
jack. „Nein, nein, Herr Hinrich, ich schließ' Euch keine
Thüren auf; wollet das nicht von mir heischen, so Ihr mich
anders für unsern Herrn Diener achtet!“

(Fortsetzung folgt.)

*) Nr. 3084 „Am Nil“, Bilder aus der Kulturgeschichte des alten Egyptens 3000–1000 v. Chr. von Franz Boenigk. Mit 18 Illustrationen. 2 Bändchen. (Leipzig, Verlag von Philip Reclam jun.) Preis 20 M.

Außer dieſen Fabelgeſchichten beſaßen wir zwei ſatiriſche Papyri, von denen der eine im britiſchen Muſeum, der andere im Muſeum zu Turin conſervirt wird. Beide enthalten dñliche Darſtellungen, und zwar bringt der Turiner Papyrus roth, aber ſtark und äußerlich ſowohl geſchätzte Imitationen zu den unbel vermehrten Lieb-
abentheueren eines alten geſchätzten Veleſters mit einer Sängerin
und dem Ammuſonienſen. Tenen beart, wie der Alle ſich be-
bart ſah, die Zehnheit, erſteht die Schöpfung, unſere
Humorist ſehen. Die Mäſſe dieſes Papyrus und den Papyrus
im britiſchen Muſeum füllen ſonſtliche Thierkriegen, wie ſie ſich fil-
die Mäſſen der Menge aus dem Thier-Geſch. „Meine der Fabel-
ergehen würden. Die Darſtellungen ſind aber gar nicht ſo un-
ſchuldig, wie ſie ſcheinen, ſondern rein ſatiriſche Charaktere ſind
richtig ſich gegen ſeine Vorgehen als gegen Seine Majestät
den König Naxos III. (20. Jannuar um 1300 n. Chr.). Dieſe
Mäſſen ſind in ſeiner prächtigen Weiſe aus dem Gebirge
König. Dabei ſind große Scene über die Hölle der
Erdens, Dens und reichhaltig wohlhabender Bildwerke
begleitende Aufſchriften deckelnſen laſſen und dadurch die Ephe-
ren artigenſter Mäſſen und Literaten hervorgerufen; und nicht
nur gegen die königliche Geſellſchaft richtete ſie die Satire des
„Schreibers“, auch gegen die biblischen Scenen aus ſeinem Hama-
leben, welche die Dämonen aus ſeinen, im Heiligtum erſchienen
Apoſteln aus dem 1. J. 2. J. 3. J. 4. J. 5. J. 6. J. 7. J. 8. J. 9. J. 10. J. 11. J. 12. J. 13. J. 14. J. 15. J. 16. J. 17. J. 18. J. 19. J. 20. J. 21. J. 22. J. 23. J. 24. J. 25. J. 26. J. 27. J. 28. J. 29. J. 30. J. 31. J. 32. J. 33. J. 34. J. 35. J. 36. J. 37. J. 38. J. 39. J. 40. J. 41. J. 42. J. 43. J. 44. J. 45. J. 46. J. 47. J. 48. J. 49. J. 50. J. 51. J. 52. J. 53. J. 54. J. 55. J. 56. J. 57. J. 58. J. 59. J. 60. J. 61. J. 62. J. 63. J. 64. J. 65. J. 66. J. 67. J. 68. J. 69. J. 70. J. 71. J. 72. J. 73. J. 74. J. 75. J. 76. J. 77. J. 78. J. 79. J. 80. J. 81. J. 82. J. 83. J. 84. J. 85. J. 86. J. 87. J. 88. J. 89. J. 90. J. 91. J. 92. J. 93. J. 94. J. 95. J. 96. J. 97. J. 98. J. 99. J. 100. J. 101. J. 102. J. 103. J. 104. J. 105. J. 106. J. 107. J. 108. J. 109. J. 110. J. 111. J. 112. J. 113. J. 114. J. 115. J. 116. J. 117. J. 118. J. 119. J. 120. J. 121. J. 122. J. 123. J. 124. J. 125. J. 126. J. 127. J. 128. J. 129. J. 130. J. 131. J. 132. J. 133. J. 134. J. 135. J. 136. J. 137. J. 138. J. 139. J. 140. J. 141. J. 142. J. 143. J. 144. J. 145. J. 146. J. 147. J. 148. J. 149. J. 150. J. 151. J. 152. J. 153. J. 154. J. 155. J. 156. J. 157. J. 158. J. 159. J. 160. J. 161. J. 162. J. 163. J. 164. J. 165. J. 166. J. 167. J. 168. J. 169. J. 170. J. 171. J. 172. J. 173. J. 174. J. 175. J. 176. J. 177. J. 178. J. 179. J. 180. J. 181. J. 182. J. 183. J. 184. J. 185. J. 186. J. 187. J. 188. J. 189. J. 190. J. 191. J. 192. J. 193. J. 194. J. 195. J. 196. J. 197. J. 198. J. 199. J. 200. J. 201. J. 202. J. 203. J. 204. J. 205. J. 206. J. 207. J. 208. J. 209. J. 210. J. 211. J. 212. J. 213. J. 214. J. 215. J. 216. J. 217. J. 218. J. 219. J. 220. J. 221. J. 222. J. 223. J. 224. J. 225. J. 226. J. 227. J. 228. J. 229. J. 230. J. 231. J. 232. J. 233. J. 234. J. 235. J. 236. J. 237. J. 238. J. 239. J. 240. J. 241. J. 242. J. 243. J. 244. J. 245. J. 246. J. 247. J. 248. J. 249. J. 250. J. 251. J. 252. J. 253. J. 254. J. 255. J. 256. J. 257. J. 258. J. 259. J. 260. J. 261. J. 262. J. 263. J. 264. J. 265. J. 266. J. 267. J. 268. J. 269. J. 270. J. 271. J. 272. J. 273. J. 274. J. 275. J. 276. J. 277. J. 278. J. 279. J. 280. J. 281. J. 282. J. 283. J. 284. J. 285. J. 286. J. 287. J. 288. J. 289. J. 290. J. 291. J. 292. J. 293. J. 294. J. 295. J. 296. J. 297. J. 298. J. 299. J. 300. J. 301. J. 302. J. 303. J. 304. J. 305. J. 306. J. 307. J. 308. J. 309. J. 310. J. 311. J. 312. J. 313. J. 314. J. 315. J. 316. J. 317. J. 318. J. 319. J. 320. J. 321. J. 322. J. 323. J. 324. J. 325. J. 326. J. 327. J. 328. J. 329. J. 330. J. 331. J. 332. J. 333. J. 334. J. 335. J. 336. J. 337. J. 338. J. 339. J. 340. J. 341. J. 342. J. 343. J. 344. J. 345. J. 346. J. 347. J. 348. J. 349. J. 350. J. 351. J. 352. J. 353. J. 354. J. 355. J. 356. J. 357. J. 358. J. 359. J. 360. J. 361. J. 362. J. 363. J. 364. J. 365. J. 366. J. 367. J. 368. J. 369. J. 370. J. 371. J. 372. J. 373. J. 374. J. 375. J. 376. J. 377. J. 378. J. 379. J. 380. J. 381. J. 382. J. 383. J. 384. J. 385. J. 386. J. 387. J. 388. J. 389. J. 390. J. 391. J. 392. J. 393. J. 394. J. 395. J. 396. J. 397. J. 398. J. 399. J. 400. J. 401. J. 402. J. 403. J. 404. J. 405. J. 406. J. 407. J. 408. J. 409. J. 410. J. 411. J. 412. J. 413. J. 414. J. 415. J. 416. J. 417. J. 418. J. 419. J. 420. J. 421. J. 422. J. 423. J. 424. J. 425. J. 426. J. 427. J. 428. J. 429. J. 430. J. 431. J. 432. J. 433. J. 434. J. 435. J. 436. J. 437. J. 438. J. 439. J. 440. J. 441. J. 442. J. 443. J. 444. J. 445. J. 446. J. 447. J. 448. J. 449. J. 450. J. 451. J. 452. J. 453. J. 454. J. 455. J. 456. J. 457. J. 458. J. 459. J. 460. J. 461. J. 462. J. 463. J. 464. J. 465. J. 466. J. 467. J. 468. J. 469. J. 470. J. 471. J. 472. J. 473. J. 474. J. 475. J. 476. J. 477. J. 478. J. 479. J. 480. J. 481. J. 482. J. 483. J. 484. J. 485. J. 486. J. 487. J. 488. J. 489. J. 490. J. 491. J. 492. J. 493. J. 494. J. 495. J. 496. J. 497. J. 498. J. 499. J. 500. J. 501. J. 502. J. 503. J. 504. J. 505. J. 506. J. 507. J. 508. J. 509. J. 510. J. 511. J. 512. J. 513. J. 514. J. 515. J. 5

Der erste Aufbruch stürmt mit seinem Muthen unter Hülfe von oben eine Burg der Feinde, die als Ragen auf der Burgmauer erscheinen und sich zu vertheidigen suchen. Die Belagerten haben einen Sturmleiter angelegt. Im Muthenstoß sucht nach einem Einzug an der Mauer, ein anderer ist im Begriff, die Sturmleiter hinaufzusetzen. Bogenschützen und Krieger mit Lanze und Schild eröffnen den Angriff. Hände bilden die Mauth. Ihnen folgt der Muthenstoß mit einem Sturmeinbruch. Neben dem ersten Geschloß sind zwei andere Thore und Bogen und Pfeile werden geschossen. Der zweite Thurm führt die Mägel, der Rettungsschiff schwingt die Streifg. Die Ragen bitten um erhabenen Frieden und Gnade.

Weiter mahlt sich eine ähnliche Scene. Diesmal aber erblickt man auf den Zinnen der Festung das Nest eines Pavians, dessen Junge zu Tode erschrocken sind und ängstlich zittern. Außer

