

(Nachdruck verboten.)

41)

Unter Wolken.

Roman von Kurt Aram.

Undenkbar, meinte Magda für sich. Das Kind sah ja gerade aus wie immer. Nur blaß war es . . . Die Fäustchen und das Gesicht so rund, so kinder- und lebensrund. Im Tod war das doch gewiß anders. Sie berührte die Wange des kleinen Jungen. Sie fühlte sich kalt an. Das war aber nichts Besonderes. Sie ergriff eins der Fäustchen. Wie schwer es sich bewegen ließ! Und eiskalt. Sollte es wirklich wahr sein? Aber das Kind sah ja ganz wie lebend aus, nicht die geringste Veränderung. Nur die Blässe.

„Ist's wirklich tot?“ fragte Magda nochmals.

„Die Mutter hat's gesagt.“

Furchtbar, dachte Magda ganz verwirrt und sah wieder auf das runde Kinder Gesicht. Was ist da Leben? Was ist dann Tod?

Jetzt hörte sie auch hier das Tiktak der Uhr, die sich in nichts von der andren, von der sie eben kam, unterschied.

Kaum war sie von der Wiege fortgetreten, fing das kleine Schwesterchen wieder an, die Wiege hin und her zu bewegen.

Da ging Magda fort, ohne noch ein Wort zu sagen. Es war zu graußig, wie das Dreijährige noch immer den kleinen, toten Bruder hin und her wiegte. Wie auch hier die Uhr so gleichmäßig, gleichmütig tiktaktiktaktakt.

Als sich Otto mit Magda zu Tisch setzte, horchte er wiederholt auf. Was war das nur? Es war so viel stiller im Zimmer als sonst. Fehlte ihm Schäfer? Das könnte wohl sein, dachte er und ah weiter.

Doch nein, es mußte noch etwas andres sein. Er blickte auf, um nach der Uhr zu sehen. Da wußte er, warum es so ungewöhnlich still war. Die Uhr stand still. Er hatte sie doch erst gestern aufgezogen? Otto stand auf, nach ihr zu sehen. Das Gehäuse war verschlossen. Der Schlüssel lag nicht an seinem gewöhnlichen Platz.

„Was heißt denn das?“ Er sah auf Magda, die still und äußerlich teilnahmslos bei ihrem Essen saß. „Wo ist denn der Uhrschlüssel?“

„Ich weiß es nicht.“

„Was ist denn das für eine Wirtschaft?! Wer hat sich um die Uhr zu kümmern? Wo ist der Schlüssel?!“

Magda schwieg und lächelte innerlich. Sie hatte den Pendel angehalten und den Schlüssel an sich genommen, weil sie heute das Tiktak nicht hören konnte.

Je mehr Otto tobte, um so mehr lächelte sie innerlich über ihn. Wahrlich, sie fürchtete sich gar nicht mehr, konnte sie wieder mit Freunden feststellen. Wie albern er sich benahm. Wie komisch er war in seinem Zorn. Sie ließ ihn ruhig gewähren, ohne sich im geringsten aufzuregen. Lob' du nur, dachte sie. Du wirst noch ganz anders toben, wenn ich Scheidung beantrage. Wenn nur erst Schäfer wieder da ist, wird das bald geschehen.

So lange Otto im Zimmer blieb, war sie innerlich ruhig. Sowie er aber fortgegangen, überfiel sie plötzlich die Angst. Schäfer könne doch nicht wiederkommen, wenn sie sich auch zu beruhigen suchte: Er liebt dich ja, er kann deshalb nicht fortbleiben.

Wenn die Angst ihr zuredete, wenn er nicht wiederkäme, sich dann das Leben zu nehmen, so sah sie immer die tote, junge Frau vor sich mit dem Tuch um den Kopf, und das schredte sie. Sie versuchte dann wohl, an den ruhigen, schönen Gesichtsausdruck des toten Asthmikers zu denken, und an das kleine Kind, das so friedlich in seiner Wiege lag; aber es half nichts, es graute sie nur doch vor dem Sterben. Auch das Schaukeln mit der Wiege hatte für sie so etwas Unheimliches.

Wäre ich doch heute morgen nicht ausgegangen! Sätt' ich doch nur jenen Alten sterben sehen! Dann könnte ich leicht sterben.

Sie täuschte sich selbst damit. Sie wollte nicht sterben, wo die erste Liebe über sie gekommen. Gerade jetzt wollte sie leben. Schäfer würde, mußte wiederkommen.

Wenn sie dessen sicher zu sein glaubte, überfiel sie eine solche Sehnsucht nach ihm, daß sie meinte, sie könne es bis morgen gar nicht aushalten.

Mühselos wanderte sie durch das Haus. In ihr Douvoir konnte sie gar nicht hineinschauen, wo noch alles vom Geburtstag her unverändert stand. Als sie vorhin die offene Schachtel erblickt, die noch halb voll war, hatte sie wieder einmal nicht mehr an sich halten können, sondern geweint. Das durfte nicht sein. Otto hätte sie dabei überraschen können. Wenn er auch wohl wußte, wie es um sie stand, so gönnte sie ihm doch nicht, daß er merken sollte, wie fürchterlich sie immer noch, immer mehr unter der Abwesenheit Schäfers litt.

Aus dem Haus zu gehen wagte sie auch nicht nach den schlechten Erfahrungen, die sie eben erst damit gemacht hatte. War das ein schwerer, endloser Tag heute! Ewig dauerte es, bis es Abend wurde!

Unheimlich brauste und brüllte dann draußen der Sturmwind, der ganz überraschend gekommen. Die ganze Nacht heulte er und riß an den Läden.

Am andern Tag telegraphierte Schäfer, daß er sich mit dem letzten Zug wieder einfänden würde. Magda hätte laut jubeln mögen vor Freude.

„Er hat ja seine Studien schnell beendet,“ sagte Otto sarkastisch und mit einer sehr zweideutigen Miene. Er hatte über diese Studien jetzt so seine eignen Gedanken.

Zimmer noch stürmte es draußen.

Je näher der Abend kam, um so mehr trat bei Magda an die Stelle der Freude, Schäfer wieder zu haben, die Angst, er könne so wieder kommen, wie er fortgegangen, mit so wilden, gierigen Augen.

O, nur das nicht! Mit Zittern dachte sie an Wilhelm Säger und Otto, der den Schlafstübenschlüssel wieder an sich genommen. Sie war es sich und er ihr schuldig, daß er es jetzt unterließ.

Magda war auf das freudigste überrascht, daß Schäfer wirklich ganz anders wiederkam, als er fortgegangen. Er hatte wieder seine alte Art und die früheren Augen. Wie war sie ihm dankbar dafür. Er hatte sich gewiß auch inzwischen überlegt, daß sie das ihrer Liebe schuldig wären, damit sie nicht in den Not gezerret würde.

Als Schäfer freilich den ganzen Abend durchaus harmlos blieb, ohne sich mehr um Magda zu kümmern als in den allerersten Tagen seines Hierseins, erschrak Magda, weil sie sich bei dem Wunsch erlappte: wenn er doch nicht nur so wäre, nur so vernünftig; wenn er doch ein bißchen mehr zeigte, wie lieb er mich hat; wenn doch lieber auf einen Augenblick seine Augen wieder einmal etwas Wildes bekämen! Aber es war dumm, es war sogar schlecht, solche Gedanken zu haben. Sie sollte ihm lieber auf den Knien danken für sein zurückhaltendes Betragen.

Bald hatte sie sich so weit, daß sie innerlich darüber jubelte: Wie zart, wie rücksichtsvoll ist er doch! Ganz anders wie andre Männer! Wie herrlich von ihm! O, sie hätte seine Hände dankbar küssen mögen für so viel Rücksichtnahme und Zartgefühl. —

Schäfer war wirklich mit dem Vorsatz abgereist, in der Hauptstadt des Ländchens vor allem auf die Bibliothek zu gehen. Er war das schon seinen Worten Otto gegenüber schuldig. Er hatte auch noch in der Eisenbahn die ersten Stunden diesen Vorsatz.

Je näher er aber der Stadt kam, um so mehr trat das in den Hintergrund. Als er dann ausstieg, als er alle die lustigen Menschen sah, denen man es anmerkte, daß sie zu meist auf der Jagd nach Vergnügen waren, als alle die bekannnten Parfüms wieder in seine Nase stiegen, während er sich durch die Massen drängte; als draußen die Pferdebahnen klingelten, die Kutscher riefen, die Wagen rasselten, die elektrischen Lichter alles taghell erleuchteten, die Plakate in grellen Farben ihre Sehenswürdigkeiten und Unterhaltungen anpriesen, da dachte er gar nicht mehr an Bibliotheken und so trodene Dinge.

Er reckte sich, nahm sein elegantes Stöckchen hoch und ging auf Abenteuer. Wie sauber hier alles war! Wie sich ihm auf Schritt und Tritt hunderte von Vergnügungen anboten! Er pfiß wohlgenut vor sich hin, während er immer

mehr in den Stadtlärm und das Menschengetriebe hineinschritt.

Er griff an Haar und Schnurrbart. Wirklich, er war schon völlig verbauert in dem elenden Nest, in dem er die letzten Wochen vegetiert. Schnelligst erkundigte er sich nach dem besten Friseur, um sich in seine Behandlung zu geben.

Als der das Seine gethan, ging Schäfer wieder auf den Dummel, noch einmal so unternehmend wie bisher.

Er wußte zwar schon längst, wonach er jetzt angelte; aber er mochte es sich noch nicht laut gestehen.

Plötzlich blieb er an dem hellerleuchteten Schaufenster einer großen Buch- und Kunsthandlung stehn, gab seinem weichen Hut einen kleinen Klaps oben auf und einen leichten Stoß mit dem Stöckchen nach links, daß es hoch genial ausfiel. Er hatte an dem Fenster ein sehr hübsches weibliches Wesen stehn sehen, mit dem er anhängeln wollte. Sie sah nicht aus wie eins der gewöhnlichen Frauenzimmer, worum es ihm natürlich nicht zu thun war. Er wollte was Nettes, ein bißel Apartes haben, gut, damit zu soupieren und sich zu unterhalten.

Er drängelte sich ziemlich rücksichtslos durch die Menschen, die vor dem Fenster standen; lauter Männer, das weibliche Wesen ganz vorn ausgenommen. Die Herren sahen sich wütend um und wollten schon grob werden. Als sie aber merkten, was der Drängler wollte, wie er sich dicht hinter die Dame postierte und sich anstrengte, deren Gesicht zu erblicken, schmunzelten sie und halfen ihm, daß er den besten Platz erhielt für seinen Zweck. Dafür hatten sie alle lächelndes Verständnis. Wenn er deshalb so rücksichtslos vorging, das verzieh ihm ein jeder gern.

(Fortsetzung folgt.)

(Nachdruck verboten.)

Meisterstücke des Stadtbahnbaus.

Die Wunderwerke, die der Verkehr der Großstädte herbeigebraht hat, sind weltbekannt. In einem halben Duzend Eisenröhren wälzt sich der Verkehr Londons unter dem Themsestrom mit seinem Wasienwald hindurch. Ueber Berlin jagen täglich auf der Stadtbahn 400 dichtbesetzte Eisenbahnzüge zwischen dichten Häuserreihen und über fünf hochgeschwungene Brücken dahin. Ueber dem strudelnden Straßenleben New Yorks donnern unausgesetzt schwere Dampflokomotiven auf einem schwachen eisernen Gerüst. Zwischen den Kataomben und Niesenlandeln des unterirdischen Paris ist ein ungeheures Maulwurfsnetz von Eisenbahntunneln mit 130 Kilometer Geleislänge im Entstehen begriffen, auf dem später einige hundert Züge, unsichtbar, unhörbar, aber mit tausender Eile, einen Millionenverkehr unter der Erde vermitteln werden. In Warmen und Elberfeld schwingen sich lange, schwere Eisenbahnzüge lustig an hängender Schiene über den Wellen der Wupper dahin. In Chicago wender gewaltige Brücken durch einen Fingerdruck gespalten und zu einer Niesenpforte aufgerichtet, durch die tiefbeladene Viermaster und Lorngefüllte Seedampfer ein- und austreten. In Rouen gleitet eine 400 Centner schwere Luftfähre, mit Menschen, Pferden und Frachtwagen beladen, an Drahtseilen hängend, über den breiten und tiefen Seinesstrom — doch von allen diesen Sufarenstücken der Technik sollte hier gar nicht die Rede sein. Es sind vielmehr nur wenige, besonders bemerkenswerte Ausführungen aus dem Gebiet des Großstadverkehrs, denen die folgenden Absätze gelten.

Wenn schon jedes einzelne moderne Verkehrsunternehmen der Großstadt, sei es Hochbahn, Untergrundbahn oder was immer, Anlaß zu neuen, bewundernswerten Konstruktionen, Experimenten oder Betriebsarten giebt, so müssen sich Schwierigkeiten und Mittel zu ihrer Veseitigung gleichmäßig häufen in den Knotenpunkten, wo mehrere solcher Verkehrsstraßen neuester Konstruktion zusammenstoßen oder sich kreuzen. Andererseits sind solche Knotenpunkte, um die einzelnen Arme eines großstädtischen Eisenbahnnetzes zusammenzufassen, unerlässlich. Vielleicht gehen wir einer Zeit entgegen, wo ein einziger, tief unter der Erde gelegener und von der Elektrizität doch taghell beleuchteter Niesenbahnhof von heute ungeachteten Dimensionen den gesamten, hundertadrigen Fern- und Nahverkehr einer Millionenstadt zusammenfaßt, und der Kranz isolierter Fernbahnhöfe, der jetzt die Zinnenstadt von Paris, London, Berlin, New York, Chicago usw. umgiebt, überflüssig geworden und zu Baustellen verarbeitest ist. Mag das kommen wie es will, vorläufig geben schon die bis jetzt vorkommenden Eisenbahnknotenpunkte im Innern der Großstädte dem Techniker harte Rüsse zu knaden.

Beginnen wir mit Berlin. Die kunstvollen Kreuzungen der Ringbahn mit den bald unter, bald über ihr laufenden, die Stadt strahlenförmig verlassenden Fernbahnen, zum großen Teil angelegt oder umgebaut, während eine oder beide sich kreuzende Linien in ununterbrochenem Betriebe standen, seien nur flüchtig erwähnt. Selbst die dreiförmige Kreuzung des Nordrings mit mehreren einlaufenden Fernlinien, der in London eine ebenfalls dreiförmige, aber unterirdische Eisenbahnkreuzung, auf 12 bis 14 Meter in die Erde hinabsteigend, an die Seite zu setzen ist, soll nur als Beispiel der

Rühtheit moderner Eisenbahnterzierungen angeführt werden. Eine in ihrer Art einzig dastehende Ausführung ist dagegen der große Knotenpunkt der im Bau befindlichen elektrischen Stadtbahn von Berlin. Diese wird nach ihrer Vollendung aus drei bezw. vier einzelnen Linien von je 4 bis 5 Kilometer Länge, teils Untergrunds, teils Hochbahnen bestehen, die sämtlich auf dem Gelände des alten Dresdener Bahnhofs zwischen den Güterbahnhöfen der Anhalter und Potsdamer Bahn zusammenstoßen. Hier sollen nun aber nicht alle einzelnen Linien ihren Anfangs- oder Endpunkt erhalten, sondern jede einzelne soll mit den anderen beliebig kombinert werden können, so daß Züge von jeder Linie auf die andere übergehen können, wohlverstanden, ohne sich irgendwie zu stören und zu gefährden. Vor allem wurde die Forderung erhoben, daß nirgends eine Kreuzung in gleichem Niveau, die zu Zusammenstoßen Anlaß geben könnte, vorhanden sei. Das genial erdachte sogenannte Vogenndreieck, das gegenwärtig nach den Plänen des Geh. Regierungsrats Kemman auf dem angebotenen Terrain erbaut wird, trägt allen diesen Forderungen Rechnung. Denken wir uns ein Dreieck von schmalen, aber außerordentlich hohen Vogenviadukten, von dessen drei Spitzen die drei Hauptachsen des Stadtbahnnetzes ausgehen. Die Höhe der Viadukte, 8—10 Meter über dem Straßenpflaster, ist dadurch bedingt, daß die Bahn nach einer Seite für die Potsdamer Eisenbahn, die Ringbahn und zahlreiche Vorortbahnen, nach der anderen Seite hin die anhaltische Eisenbahn überschreiten muß, die schon ihrerseits auf ungefähr 5 Meter hohen Viadukten verlaufen. Von jeder Spitze des bogenförmig eingeschweiften Dreiecks sollen nun die Züge auf die beiden anderen Ausläufer beliebig übergehen können, und da alle einmündenden Strecken zweigeleisig sind, so besitzt natürlich auch jeder Schenkel des Dreiecks zwei Geleise. Daraus ergeben sich nun zahlreiche Kreuzungen von Geleisen, bei denen jedesmal der eine Schienenstrang über bezw. unter dem anderen hinweggeführt und um 4 Meter gehoben oder gesenkt werden muß. Das ganze Geleisenetz des Vogenndreiecks bewegt sich in einem ununterbrochenen Auf und Ab, kein Strang, wenigstens von den drei inneren, der nicht unter einem oder einigen anderen hindurchkröche oder selbst von einigen Linien unterfahren würde, die dann ihrerseits wieder einige hundert Meter weiter wie er selbst auf ihrem hohen Vogenviadukt dahinflaufen. Vermehrt wird die Zahl der Kreuzungen und das Knäuel der Geleise noch dadurch, daß der ganze Innenraum des Vogenndreiecks durch die Anlage eines großen, zweigeleisigen Wagenschuppens sehr reich ausgenutzt ist. Das eine Geleise dieser vielgeleisigen Remise steht nach Osten, das andre, 4 Meter höher, nach Westen mit den Geleisen des Dreiecks in Verbindung, so daß die Motor- und Anhängewagen abends von allen Linien in den Schuppen einlaufen können. Stellt man sich nun dieses Spinnennetz von schmalen Viadukten, der jeder sich stellenweise in zwei noch schmalere auflöst, von denen der eine auf-, der andre abwärtsführt, stellt man sich diese Menge der Kreuzungen, an denen ein Geleis über das andre auf leichten Trägerbrücken hinwegführt, diese Kurven, Steigungen, Gefälle und Verschlingungen vom Verkehr der Motowagenzüge belebt, vor, so ist die Reihe malerischer und überraschender Eisenbahnausführungen sicherlich um einen ihrer merkwürdigsten Fälle vermehrt.

Wir verlassen dieses lustige Schienengewirr auf seinen eleganten Vogenreihen, um zu einem ähnlichen Eisenbahnknotenpunkt in der Tiefe der Erde hinabzusteigen. Beim Bau der neuen Pariser Stadtbahn, deren sechs Linien von zusammen 65 Kilometer Länge mit Ausnahme kurzer Strecken völlig unter dem Pflaster liegen, kommen naturgemäß ebenfalls viele interessante Kreuzungen vor, keine jedoch von solchem Umfang und solcher Originalität, wie der große Knotenpunkt unter dem Etoileplatz. Hier, am Endpunkt der Elyseischen Felder, unter dem Triumphbogen und im Kreuzungspunkt von zwölf breiten Straßen, liegt in der Tiefe der Knotenpunkt dreier Eisenbahnlinien, die nach fünf Richtungen auseinandergehen. Die wichtigste davon, die ganz Paris von Ost nach West durchquerende Métropolitain-Linie, wird am Etoileplatz von einer Linie zwischen dem Mailot-Thor und den Markthallen gekreuzt, und endlich erhält sie an derselben Stelle eine Abzweigung zum Trocadero und Marsfeld, die durch hin- und hergehende sogenannte Pendelzüge betrieben wird. Für diese sämtlichen Linien war unter dem Etoileplatz eine Bahnhofsanlage herzustellen, die das Umsteigen von einer auf jede andre Strecke möglichst erleichtert. Die letztgenannte Strecke, die nur etwa 1 1/2 Kilometer lang ist, wird, um die fortwährende Umkehrung der Zugrichtungen zu vermeiden, an beiden Enden mit sogenannten Schleifen versehen, d. h. der zweigeleisige Tunnel geht in der Nähe des Endbahnhofs in zwei einleisige über, die sich mit Hilfe zweier Kurven ringförmig begeben, und nach deren Durchfahrung der Zug sich auf dem Rückfahrgeleis befindet. Die Schleife unter dem Etoileplatz ist von birnenförmiger Gestalt, etwa 200 Meter breit und besitzt ihren Bahnhof in der 75 Meter langen, gradlinigen Basis derselben, unmittelbar daneben befindet sich der Bahnhof der Métropolitain-Linie, die beim Kreuzen des Platzes parallel neben dem unteren Vogen der Schleife geführt wird. Die Perrons beider Bahnhöfe laufen, da die Scheidewand zwischen den Tunneln auf 75 Meter Länge durchbrochen und in einzelne Pfeiler aufgelöst ist, in einander, so daß man direkt aus einem Zug in den andern übersteigen kann. Die Tunnel, die für gewöhnlich 3,5 bis 4 Meter Höhe bei 6 Meter Breite haben, verbreitern sich in den Bahnhöfen auf 75 Meter Länge zu ovalen, 4 Meter hohen und 10—13 Meter breiten Gewölben, die durch

Mosaikbekleidung und reichliche elektrische Beleuchtung freundlicher gestaltet werden, als man es fünfzehn Fuß unter dem Straßenpflaster vermutet. Endlich haben wir noch der dritten Linie zu gedenken, die sich mit den beiden vorgenannten unter dem Stoileplatz kreuzt. Der 5 Meter unter dem Pflaster verlaufende Tunnel fenkt sich beiderseits von dem Knotenpunkt um etwa 4 Meter, so daß die Linie unter einem Arm der großen Schleife und unter beiden Bahnhöfen hindurchziehen kann. Sobald sie auf der Nordseite wieder unter dem Bahnhof der Métropolitain heraustritt, erhält sie ihren eignen, in schrägem Winkel sich anschließenden Bahnhof, der ungefähr 10 Meter unter dem Pflaster liegt. Von seinen Bahnsteigen führt eine Treppe direkt auf den gemeinschaftlichen Bahnsteig der Métropolitain- und der Trocadero-Linie, von hier eine weitere Treppe ins Freie. Das ganze, in Bogen, Schleifen und Gefällen sich durcheinander windende Labyrinth dieser Tunnel unter dem Platz ist rund 100 Meter lang; es wird noch vermehrt durch mehrere schmale Verbindungstunnel, die mit starkem Gefälle von einer Linie zur andren führen und dem Wagenaustausch dienen sollen.

Eine höchst merkwürdige Stadtbahnanlage in Chicago, der Stadt so vieler technischer Ueberraschungen, mag uns an dritter Stelle einen Augenblick beschäftigen. Vom Centrum, wo sich fast das ganze Geschäftsleben auf einem kaum von wenigen Quadratkilometern in zwanzigstündigen Häusern zusammendrängt, strahlen vier große, auf Eisenviadukten geführte Linien nach Süd, Nord, Südwest und West aus, von denen jede 18—26 Kilometer Länge und elektrischen Betrieb hat. Auf der Ostseite wird das Geschäftsviertel von Chicago beinahe durch den Michigansee abgeschlossen. Das Bindeglied aller Hochbahnlinien und ihr Wendepunkt, gleichzeitig eine Gelegenheit zum Umsteigen aus einer in jede andre Linie und dabei doch eine eigne Linie für sich, ist die sogenannte Schleife im Centrum von Chicago, wohl die merkwürdigste und meistbefahrene Eisenbahnstrecke der Welt. Die Schleife ist ein in sich geschlossener, rechtwinklig einen Teil des schachbrettartig gebauten Centrums, umgürtender, zweigeleisiger Viadukt von etwa 3,5 Kilometer Länge. Er umschließt in der Breite 5, in der Länge 7 Häuserblöcke, und seine 11 Stationen sind so angeordnet, daß man von keinem Punkt des Centrums weiter als 3 Minuten bis zur nächsten Haltestelle zu gehen hat. Damit aber hat man die Möglichkeit, in derselben Zeit jede, nach irgend einer Richtung führende Stadtbahn zu erreichen, denn die Züge aller vier Hochbahnen müssen, sobald sie die innere Stadt erreichen, durch die Schleife fahren und sie mit ihren sämtlichen elf Stationen umkreisen, bevor sie auf ihrem Rückfahrtsgeleis wieder in die Vororte hinausfahren. Der Verkehr auf der Schleife ist enorm. In einem Durchschnittstage wird sie von 1000 Zügen oder 4000 Wagen benutzt, in den lebhaftesten Geschäftsstunden befinden sich 30 Züge stets gleichzeitig auf der kurzen Strecke, ja bei besonderen, einen starken Menschenandrang verursachenden Gelegenheiten waren die Geleise der Schleife mit Zügen buchstäblich bedeckt; es ist schon vorgekommen, daß letztere in Abständen von weniger als einer Minute aufeinander folgten. Obwohl die Schleife zweigeleisig ist, wird sie doch von allen Zügen in derselben Richtung umfahren; die auf drei Ecken ihres rechtwinkligen Verlaufs einmündenden Linien sind nach ihrer Frequenz auf die beiden Geleise verteilt. In den ersten 14 Monaten des Bestehens dieser merkwürdigen Bahn ist sie von 80 Millionen Passagieren benutzt worden. Die in der Nähe der Bahnhöfe liegenden großen Geschäfte beginnen schon, aus der ersten Etage direkte Steige zu den Perrons der Hochbahn zu bauen und so ihren Besuchern das Betreten der Straße völlig zu ersparen. In jeder Station ist übrigens für die Züge jeder Linie ein besonderer Bahnsteig mit dem zugehörigen Geleisabschnitt reserviert, so daß die Schleife im Grunde genommen 44 Bahnhöfe enthält. Trotzdem ist sie eigentlich als ein einziger riesiger Endbahnhof aller vier Hochbahnlinien und als der bisher großartigste Versuch, mehrere Eisenbahnen in einem Knotenpunkt zusammenzufassen, anzusehen. — Hans Elden.

Kleines Feuilleton.

— **Sauerkraut** (Sauerlohl). Sartorius schreibt im „Praktischen Wegweiser“: Das Einmachen des Weiskrauts erfolgt vorzugsweise im November und Dezember. Die geernteten Köpfe müssen vorher an einem luftigen Ort aufgestapelt werden, damit sie etwas abtrocknen. Um ein appetitliches, dauerhaftes Sauerkraut zu erhalten, dürfen nur feste Köpfe verwendet werden. Die äußeren grünen Blätter werden entfernt, der Kopf halbiert oder gevierteilt, der Strunk oder Sturz herausgeschnitten, und dann sofort eingehobelt. Die Strünke sind als Viehfutter zu gebrauchen oder sie geben gezoht ein dem Kohlrabi ähnliches Gemüse. Das Einhobeln geschieht mit einer Krautschneidemaschine oder dem Krauthobel. Um möglichst feine und langfaserige Ware zu erzielen, legt man die halbierten Köpfe so in den Hobellasten, daß die Schnittfläche auf die Messer zu liegen kommt. Letztere dürfen nicht so weit gestellt werden, damit die Fäden nicht so dick werden. Die Fässer oder Steintöpfe müssen schon vorher gut gereinigt und gebrüht sein. Am besten eignen sich austrangierte Weißwein-, Obiswein- oder Spiritusfässer, so lange sie wasserdicht sind, oder jede geruchlose, reine Stange. Von Schneden verunreinigtes Kraut muß vor dem Hobeln sauber gewaschen werden. Es ist ein großer Unfuss, zu behaupten, die Unreinigkeiten würden durch die Gährung ausgeschieden.

Reinlichkeit ist überhaupt eine Hauptsache beim Einlegen. Der Boden des Gefäßes wird mit gewaschenen Krautblättern, vielfach auch mit Weinkraut belegt und das feingehobelte Kraut gleichmäßig und schichtweise eingebracht. Beim Einlegen wird hier und da eine Hand voll Salz darunter gestreut und die Schicht nicht höher wie 40 Centimeter aufgetragen, damit das Festschöpfen, welches mit der Hand oder einem Holzstößel (Ramme) geschieht und so lange fortgesetzt wird, bis sich Wasser zeigt, noch möglich ist.

Zu bemerken ist, daß das Sauerverweiden des Krauts nicht durch das Salz erreicht wird, sondern durch die Milchsäuregährung, die vollständig unabhängig ist von der beigelegten Salzmenge. Viel Salz verhindert die Gährung, wenig oder gar kein Salz zugegeben beschleunigt sie, macht aber auch das Kraut weniger haltbar. Wer demnach schnell Sauerkraut haben will, salze wenig und stelle das Fasschen in einem 15 Grad Reaumur warmen Raum auf. In manchen Gegenden ist es Brauch, Kümmel, Dill, Wachholderbeeren, Pfefferkörner, Fenchel, auch Senfmehl, Weintrauben oder in Scheiben geschnittene Äpfel mit einzustreuen. In Rußland, wo man das Sauerkraut zu Suppen (Stchi) gebraucht, wird nächst dem Salz etwas Zucker, Möhren, Citronens-, Apfelscheiben, Lorbeerblätter, Zimmerrinde, Kardamom und Muskatblüte, Preisel- und Moosbeeren beigelegt. Man sieht daraus, daß der Geschmack nach Land und Leuten verschieden ist. Ob und welche oder wie viel Zutaten beigelegt werden sollen, hängt demnach von dem Geschmack und der ortsüblichen Sitte ab; notwendig sind sie auf keinen Fall. Der Salzzusatz beträgt ca. 100 Gramm für je 20 Liter Kraut. Das Einschichten des Krauts geschieht, wie schon bemerkt, in Schichten mit folgendem Einstampfen. Sobald das Fass voll ist, wird das Kraut mit sauberen Kohlblättern zugebedt, ein Dedel aus hartem Holz darauf gelegt und mit Bruchsteinen beschwert, so daß das Wasser über den Dedel steigt. Dieser darf nur so groß sein, daß er mit nachsitzen kann, denn durch das Bescheren stigt das Kraut allmählich zusammen, das überstehende Wasser bildet einen Luftabschluss, und die Gährung beginnt. Zu starkes Bescheren verzögert sie, ebenso wie zu kalter Standort der Krautfässer. Die Gährung äußert sich durch Aufwerfen von Schaum. Sie ist je nach Temperatur, Salzzusatz und starkem Pressen in 3—6 Wochen beendet, worauf mit der Entnahme von Kraut begonnen werden kann. Der sich bildende Schaum und Schleim muß öfters entfernt, Dedel, Steine und Fass sauber abgewaschen und wieder aufgelegt werden, so daß das Krautwasser wieder darübergeht. Die Kohlblätterauflage erlegt man durch ein sauberes Leinentuch und nimmt die Reinigungsarbeit alle vier Wochen oder so oft Kraut aus dem Fass entnommen wird. Vor Fehlen des Krautwasser läßt sich durch weiches Brunnenwasser mit etwas Salzbeigabe ersetzen. Notwendig ist ferner, daß die obere Schicht gleichmäßig eben abgenommen wird, damit der Dedel gut und direkt auf dem Kraut aufliegt, weil sonst das Kraut fault und ungenießbar wird. Ferner darf das Kraut nicht gefrieren; es verliert sonst die Säure und wird geschmacklos.

Die pünktliche Versorgung aller Arbeiten, verbunden mit Reinlichkeit, garantiert ein wohlgeschmecktes und dauerhaftes Produkt. Empfehlenswert ist das Abfüllen in kleinere Gefäße, um bei großem Bedarf das tägliche Öffnen der Krautfässer zu vermeiden. Selbstverständlich müssen auch kleine Gefäße mäßig beschwert werden. Die Beachtung vorstehender Anleitung hat für die Hausfrau, welche ihren Bedarf selbst einmacht, dieselbe Bedeutung, wie für den Landwirt oder den Händler, der seine Ware dem großen Publikum anbietet und auf einen lebhaften Verkauf reflektiert. —

— **Meisterschützen in Ostibirien.** Aus St. Petersburg wird geschrieben: Der von der „Kowoje Bremenja“ nach China entsandte Berichterstatter A. Moltchanow kommt in einer seiner Korrespondenzen, die er auf der Reise durch Sibirien geschrieben hat, auch auf die dortigen Jäger zu sprechen, von denen er interessante Dinge zu erzählen weiß: Nach der Meinung Moltchanows sind alle in Ostibirien ansehnlichen Russen vortreffliche Jäger und ausgezeichnete Schützen. Was versteht man aber dort unter einem „guten Schützen“? In Ostibirien werden an einen solchen weit höhere Anforderungen gestellt als anderwärts. Wenn ein sibirischer Waidmann von Beruf sich auf die Jagd begiebt, kann er nicht zehn oder zwanzig Kilogramm Bleifugeln mitnehmen, sondern nur eine beschränkte Zahl und er muß mit seinen Kugeln äußerst sparsam umgehen. Die Bleifugeln sind dort von sehr kleinem Kaliber; sie müssen sehr vorsichtig verschossen werden, besonders bei der Jagd auf billige Pelztiere, deren eine große Menge erlegt werden muß, sonst ist der Verdienst nur sehr klein. Darum schießen die Jäger in Ostibirien auf Eichhörnchen zum Beispiel nur in dem Fall, wenn die Kugel das Tier so treffen kann, daß sie es tötet und dann in den Baumstamm einschlägt, aus dem der Schütze sie mit Hilfe seines Messers sofort wieder herausholt, um sie von neuem zu benutzen. Weniger als zehn Eichhörnchen mit einer und derselben Kugel zu erlegen, gilt als unvorteilhaft. Außerdem aber muß die Kugel, wenn möglich, stets den Kopf des Eichhörnchens durchbohren und darf sein Fell nicht durchlöchern, weil ein durchlöcherter Walg von den Pelzhändlern nur schlecht bezahlt wird. —

Aus dem Tierleben.

— **Die Rebellkrähe.** Dr. Hermann Bürger schreibt in der Wochenchrift „Nerthus“: Man findet diesen stattlichen Vogel im Sommer im nördlichen Teil Großbritanniens, in Nordosteuropa, in Südosteuropa und in Ostibirien; im Winter wandert die Rebell-

Krähe südwärts und zeigt sich dann auch in West- und Süddeutschland. Die Nebelkrähe scheint ebene Gebiete mit lichten Waldungen oder mit einzelnen hohen Baumgruppen, zwischen denen sich Wiesen, Felder und Gewässer erstrecken, zu bevorzugen. Anfangs Oktober aber schon verläßt sie die Heimat, um weit umherzuzugreifen, oft erscheint sie dann in mächtigen Scharen an Gegenden, wo sie sonst nur einzeln oder gar nicht zu finden ist. Je nach der Dauer des Winters zieht sie sich dann früher oder später in ihre alte Heimat zurück.

Männchen und Weibchen tragen ein gleich gefärbtes Federkleid. Der Rücken, der Hinterhals, die Brust und der Hinterleib sind aschgrau, die Federschaften an diesen Stellen schwarz, der Kopf, die Kehle, der vordere Teil des Halses, die Flügel und der Schwanz sind schwarz, der Schwanz hat mitunter einen violetten oder grünlichen Schimmer. Der Gegensatz zwischen dem Aschgrau und dem glänzenden Schwarz des Gefieders giebt dem Vogel ein schmidtes Aussehen. Die Jungen unterscheiden sich hauptsächlich durch die matten, düsteren Farben des Federkleides von den Alten. In der Größe gleicht die Nebelkrähe ungefähr der gemeinen Krähe. Die nahe Verwandtschaft dieser beiden Krähenarten erhellt auch daraus, daß sie sich gelegentlich erfolgreich kreuzen und fruchtbare Junge erzeugen. Man findet unter den großen Scharen der Nebelkrähen, die im Winter herumstreichen, nicht gar zu selten einzelne Vögel, die nicht die typische Zeichnung der Nebelkrähen tragen; es sind dies wahrscheinlich stets Zwischenformen zwischen den beiden Arten. Man findet einzelne schwarze Tiere, bei denen nur an den Seiten der Halswurzel das Grau der Nebelkrähe erhalten ist; eine andre Form ist schwarz mit grauer Oberbrust und grauen Halsseiten, manchmal ist nur die Oberbrust grau und zuweilen tragen die Tiere das Gefieder der Nebelkrähe, aber mit einem schwarzen Unterleib und Bauch.

Auch in ihrer Lebensweise gleicht die Nebelkrähe ihrer schwarzen Verwandten ungenie. Mit einem gewissen Argwohn und steter Aufmerksamkeit betrachtet sie alles, was um sie vorgeht. Dabei sieht und hört sie ausgezeichnet. Jemand eine Beute auf dem Felde ist bald entdeckt, ein Tier zehrt das andre nach, und in kurzer Zeit pflegt eine zahlreiche, lärmende und sich zankende Gesellschaft zusammen zu sein. Mit Vorliebe scheint die Nebelkrähe sich am Wasser aufzuhalten, man findet sie am Meeresufer, wie auch an Binnengewässern. An und auf der Lutterelbe habe ich sie seit langen Jahren beobachtet. Sie schließt sich mit der Rabenkrähe den Möven im Winter in der Lebensweise eng an. Wie diese streift sie dicht über der Oberfläche mher, um sich gelegentlich im Fluge einen Wicken aus dem Wasser zu fischen oder auch sie versucht, einer glücklicheren Genossin oder einer Möve einen Fang abzulassen. Dabei kommt es oft zu langen und lärmenden Auseinandersetzungen.

Die Nebelkrähe ist im ausgesprochenen Maße Allesfresser, Obst, Beeren, Getreide, ferner allerhand Gatter wird von ihr in gleicher Weise aufgenommen. Sie folgt dem Landmann hinter dem Pfluge, um Engerlinge, Würmer und dergleichen aufzusammeln, sie räumt unter den Weizen auf, verfolgt im Sommer junge Hasen, Feldhühner und holt sich vom Hofe des Bauern junges Geflügel. Neßer andrer Vögel veranlaßt die Nebelkrähe die Eier oder der Jungen. Im Herbst vertilgt sie auf den Feldern Feldmäuse und andre schädliche Rager. Im Winter gehen die sonst sehr scheuen Vögel auch in die menschlichen Niederlassungen, um auf den Höfen und Straßen nach Nahrung zu suchen. Das Nest der Nebelkrähe besteht aus einer dichten Lage von Reisern, dessen Mulde sie mit Moos, Erde und Haaren auspolstert. Sie baut meistens auf hohen Bäumen, manchmal auch in lichten Feldgehäusen oder auf Häusern. Das Nest wird gewöhnlich mehrere Jahre hintereinander benutzt. Das Weibchen legt 3-4 grünliche, aschgrau und dunkel olivenbraun bespritzte oder gefleckte Eier, die es 3 Wochen bebrütet. Das Männchen löst sein Weibchen von Zeit zu Zeit ab, um ihm Gelegenheit zum Fressen zu bieten. Die Jungen werden mit Würmern, Käfern, Mäusen, jungen Vögeln und dergleichen großgezogen. So bald sie flügge sind und selbständig fressen, pflegen die Eltern noch zu einer zweiten Brut zu schreiten.

Technisches.

— Chinesische Brücken. Lange bevor die Griechen und Römer wußten, daß eine Brücke in Bogenform stärkere Belastung übertragen kann, als eine in gerader Linie erbaute, war dies den Chinesen bekannt. Der Bogen nimmt bei ihnen alle möglichen Formen an, die meistens recht malerisch wirken. Man braucht z. B. nur einmal einen Ausflug in die Umgebung von Shanghai zu machen, die von zahllosen Kanälen durchschnitten ist, und man wird eine Menge solcher Brücken antreffen, die sich gut in das landschaftliche Bild einfügen. Sie bestehen alle nur aus einem Bogen, der von der Straße aus den Fluß oder den Kanal überspannt. Auf diese Weise erhalten die Brücken also durchweg eine höhere Lage als die auf sie zuführenden Straßen. Fahrzeuge können die Brücken nicht passieren, weil der Ausgang dazu zu steil ist. Das ist aber auch nicht nötig, da in ganz Mittel- und Süd-China alle Lasten zu Wasser oder durch Lastträger befördert werden. Fluß- und Kanalschiffe mit Masten, die für die Brücken zu hoch sind, haben Vorrichtungen zum Niederlegen; sie werden dann von der Bemannung unter dem Bogen durchgeschleppt. In und bei Peking giebt es einige Brücken von mehreren Bögen, darunter eine von

siebzehn. Die berühmte, früher zugängliche, später jedoch für Fremde gesperrte 180 Meter lange Marmorbrücke im kaiserlichen Stadtteil, die über einen künstlichen See führt, hat neun Bögen. Sie ist ein hübsches Bauwerk, dessen Schönheit aber leider meistens unter dem fürchterlichen Peking Staub leidet, der sich fingerdick auf den weißen Marmor legt. Die Erbauung dieser Brücken bot keine technischen Schwierigkeiten. Wohl aber war dies der Fall bei einigen in Süd-China, vor allem bei der über den reizenden Minfluß bei Fuzhou führenden „Brücke von zehntausend Generationen“, die im 11. oder 12. Jahrhundert unser Zeitrechnung erbaut ist. Man staunt, daß die Chinesen so etwas ohne irgendwelche Anwendung von Maschinen fertiggebracht haben. Unwillkürlich erinnert es einen an die Pyramiden und Obelisken. Die Brücke ruht auf 40 Pfeilern, die aus mächtigen Granitblöcken bestehen. Diesen hat man an den der Strömung zugekehrten beiden Seiten Keilgestalt gegeben, damit sie die fast unüberwindliche Gewalt von Flut und Ebbe besser aushalten können. War es schon eine nicht geringe Leistung, diese Pfeiler in dem reißenden Wasser aufzurichten, so begreift man zuerst gar nicht, wie denn die 14 Meter langen und 3 Meter dicken Granitplatten, die die Pfeiler mit einander verbinden, hinaufgeschafft worden sind. Da haben aber die Chinesen in sehr intelligenter und geschickter Weise die Natur zur Hilfe genommen. Sie schafften nämlich die Platten auf starke Flöße und gaben ihnen dort soviel Unterlage, daß sie zur Zeit der Flut über die Pfeiler wegragten, worauf sie die Flöße einfach bei den Pfeilern verankerten. Das Wasser selbst verrichtete dann die gewünschte Arbeit in einfachster Weise. So wie es abließ, blieben die Platten von selbst auf den Pfeilern liegen. Die Brücke von Polan in der Nähe von Amoy ist in ganz ähnlicher Weise erbaut.

(„Kölnische Zeitung.“)

Humoristisches.

- Rhinocerosse. „Zott nee, macht der Meester een Fesichte!“
- „Ja weeste, der jistet sich, det ihm een Ceremoniemeester an Troebheit iber is.“
- Im Warenhaus. „Womit kann ich dienen?“
- „Eine sanere Gurke bitte sofort per Extrawagen nach meiner Wohnung. Umtausch vorbehalten.“ — („Simpl.“)
- Aus einer Schmiere. Bühnenvolontär (sic) während einer Probe vorstellend: „Gestatten Sie mir die Frage, Herr Direktor: was soll ich, um mein Talent zu zeigen, spielen?“
- Direktor: „Spielen Sie zunächst mal einen Cavalier und zahlen S' a paar Maß Bier!“

Notizen.

- Die Matinee des „Vereins Berliner Presse“, die am Sonntag, den 2. Dezember, im Opernhaus stattfand, wird durch die Operette „Dorothea“ von Jacques Offenbach eingeleitet. Der Billetverkauf findet am Mittwoch, den 28. d. Mts., an der Matineeclasse des Opernhauses statt.
- In Dortmund wollte man am Totensonntag Schillers „Maria Stuart“ spielen. Die Aufführung wurde infolge Anordnung der Regierung in Arnberg verboten. Das Verbot wurde damit motiviert, daß der „zum Teil lustige Charakter des Dramas die Feier des Totenfestes störe.“
- Der erste Teil von Strindbergs Doppel drama „Nach Damaskus“ wurde im Dramatischen Theater zu Stockholm mit starkem Erfolg aufgeführt.
- Der Berliner Zweigverein der deutschen Schillerstiftung zählt gegenwärtig — 97 Mitglieder.
- Wilhelm Kienzl hat seiner Oper „Seitmar“ eine neue Fassung gegeben.
- Der Genre-maler Anton Seif ist in München im Alter von 72 Jahren gestorben.
- Ein authentisches Bild Heinrich v. Kleists ist in Leipzig im Besitz zweier Damen, Enkelinnen der Frau Kleists, Wilhelmine v. Zenge, gefunden worden.
- Die Grundmauern des 180 durch den Profosul Wigelinus Saturnus in Karthago erbauten, von den Vandalen zerstörten Karthagischen Odeons sind jetzt von Gaudler, dem Direktor der Altertümer in Paris, entdeckt worden.
- Die Temperatur einer Acethlenflamme ist bisher recht verschieden geschätzt worden und zwar von 2100 bis 2420 Grad. Die Versuche haben teilweise sogar nur einen Wert von 1400 Grad ergeben. Jedensfalls sind einige Teile der Flamme so heiß, daß sie den Schmelzpunkt des Platins übersteigen. Nun hat der englische Physiker Nichols neuerdings sorgfältige Messungen mittels eines Apparats angestellt, der aus feinem Platin- und Platinrhodium-Draht bestand. Es ergab sich die Temperatur des heißesten Teils der Acethlenflamme zu 1920 Grad, während die einer gewöhnlichen Gasflamme in einer gleichartigen Prüfung die Temperatur von 1780 Grad zeigte, die auch noch einige Grade über dem Schmelzpunkt des Platins liegt.
- Was ist ein Deut? Eine holländische Münze aus Kupfer im Werte von zwei Pfennigen; acht gingen auf einen Stüber, deren 20 einen Gulden machten; sie wurde in Holland bis zum Anfang des 19. Jahrhunderts geprägt, hat heute aber nur noch Geltung in Holländisch-Ostindien.