

(Nachdruck verboten.)

18)

Die flucht.

Von R. Bagrynowski.

„Es ist aber doch besser, wenn Eure Abwesenheit einige Tage verborgen bleibt. Heut bin ich mit Pietroff in Eurer Wohnung gewesen. Als wir die leeren Winkel sahen, packte uns die Verzweiflung so, daß er bitten ließ, wenn

Samuel stockte, ergriff einen Stab und scharrte damit die Asche nervös auseinander. Auch sie schwiegen lange.

„Laßt sie doch mitkommen! Was kann das schaden!“ unterstüßte Alexandroff Samuel und maß ihn mit einem neugierigen Blick.

„Die Flucht würde zur Bosse werden. Ohne Zwieback, ohne Sachen,“ widersprach Niehorzki heftig.

Niemand antwortete ihm.

„Will Arkanoff auch fliehen?“

„Nein, nur wir drei!“

Wieder entstand ein langes Schweigen.

„Nun? was soll ich ihnen sagen?“

„Zu spät! Ihr habt es Euch den ganzen Winter hindurch überlegen können. Ihr müßt vernünftig sein. Wenn's uns gelingt, dann schicken wir Euch Geld; gehen wir aber zu Grunde, dann sind nur wir verloren.“

Samuel scharrte immer noch in der Asche ohne aufzusehen.

„Kraffuski, es ist Zeit, das Pferd zu zäumen, die Sonne steht schon niedrig,“ wandte sich Niehorzki an den Jüngling.

Ehe das Pferd gefattelt und belastet war, war die Sonne erkaltet und dicht über die Bergwipfel gesunken; der goldene Glanz des Tages hatte sich in den Kupferglanz einer sonnenhellen arttischen Nacht verwandelt. Vom Flusse her wehte ein kühler Wind, die Müdenschwärme fielen wieder über die Wanderer her. Woronin war nicht im Stande, sie dem Schimmel fernzuhalten, obgleich er ohne Unterlaß einen Rohhaarwedel schwenkte. Das Pferd schlug aus und tänzelte trotz seiner schweren Last. Sie gingen immerfort durch pfadloses Gesträuch, das am Flusse entlang lief, um das schlafende Thal vorsichtig zu umkreisen. Kraffuski ging mit der Flinte voran und gab ihnen Zeichen, wenn sie weitergehen konnten oder halten mußten. So legten sie unbemerkt den ganzen Weg bis an den Kreuzweg zurück, in den die Hauptstraße aus dem Städtchen mündete, und wo die Zurte des Fährmanns Galfastand.

Hier trat der Wald zurück, eine weite Lichtung öffnete sich. Es war unmöglich, dieselbe zu umgehen, denn von der einen Seite stieß sie an das abschüssige Flußufer, von der andern aber an die Wiesen, die sie schon umkreist hatten. Sie machten also Halt und sahen sich aufmerksam um. Die Einwohner der Zurte schienen schon zu schlafen. Aus dem Schornstein schlängelte sich eine kaum merkliche Rauchsäule. Kraffuski wurde als Rundschaffter ausgeschied. Die Kühe lagen ruhig in ihrer Umzäunung. Nur der Hund auf dem flachen Dache knurrte leise, als der junge Mann das Ohr an das mit einer Blase überzogene Fenster drückte. Drinnen hörte er deutlich ruhiges Schnarchen und gab den Gefährten ein Zeichen, daß sie weiter gehen könnten. Schattengleich eilten sie schnell quer über die Lichtung. Der erstaunte Hund sprang auf und ließ ein kurzes, zorniges Geheul ertönen. Kraffuski stellte sich an die Thür, um bei der leisesten Bewegung in der Zurte einzutreten und die Aufmerksamkeit der Bewohner von den Wanderern abzulenken. Aber das war überflüssig. Niemand kam heraus, und die Kameraden waren schon im Gebüsch verschwunden. Er ging ihnen freudig nach, aber plötzlich sah er einen Zakuten auf einem Pfade daherkommen, der quer durch den Wald führte. Er blieb stehen und ließ einen Pfiff ertönen, der auch einem Hunde gelten konnte. Der Zakut wurde seiner ansichtig und machte Halt. Eine Weile sah er ihn von weitem an, endlich hatte er ihn erkannt und kam näher.

„Knappe mutscha? Was machst Du hier?“ fragte er in seinem russischen Kauderwelsch.

„Und Du?“

„Ich? Ich suche meine Ruh. Vielleicht hast Du sie gesehen? Sie ist bunt, hat einen weißen Kopf und ein abgebrochenes Horn.“

„Ja, ich hab' sie gesehen, dort an jenem Ende des Thals.“
„Wirklich? Was hat sie denn da gemacht?“ fragte er verwundert. „Und was hast Du da gesucht?“

Kraffuski sah, daß er sich etwas vergaloppiert hatte.

„Ach, geh schon, geh wohin Du willst!“ rief er drohend. Der Zakut zögerte und blinzelte mißtrauisch nach den Sträuchern.

Da ertönte das Stampfen des Schimmels, den die Insekten peinigten.

„Was ist denn das?“

„Eine Frau! . . . Ich sag' Dir doch, mach, daß Du fortkommst.“

„Meine Frau?“

„I, was kommt Dir in den Sinn? Was hab' ich mit Deiner Frau zu schaffen? Willst Du Dich endlich fortschereu, verdammter schiefer Teufel Du!“ schrie der junge Mann und trat dem Wilden einen Schritt näher.

Der Zakut entfernte sich eilig. Als er die Zurte fast erreicht hatte, blieb er stehen, sah sich um und schlug das Zeichen des Kreuzes.

„Mein Gott! Totschlagen wollte er mich. Sicherlich hat er meine Ruh gestohlen. Ich hab' sie deutlich stampfen hören. Aber er hat Augen, wie ein Wolf. Oh je! Er hat mich durch und durch geschossen. Ein Glück, daß ich noch lebe! Krepiereu sollst Du an meinem Verlust, Du russischer Hund. Ach je!“

Er bekreuzigte sich noch einmal und trat in die Zurte.

Das war der einzige Mensch, dem sie auf ihrem Wege begegnet waren. Nun führten sie das Pferd schon ruhig den Waldpfad entlang, der Schluchtöffnung zu. Ein hoher Berg mit einem kahlen, düsteren, bis zur Hälfte mit dunklem Wald bewachsenen Gipfel, wehrte der eben aufgegangenen Sonne mit seinem dichten Schatten den Zutritt zum Hohlwege. Die Luft war dort kalt und feucht, daher waren die Müdenschwärme zahlreicher. Geduldig ertrugen sie ihre Stiche, nahmen dem schwerbelasteten Pferde seine Bündel ab, luden sie auf ihre Schultern und nahmen die Gewehre zur Hand. Nun konnten sie langsamer gehen und brauchten den Därm nicht mehr zu fürchten, den sie verursachten. Niedergeschlagen betrachtete Samuel die Genossen und die sich in der Ferne türmenden Berge.

„Ihr könnt überzeugt sein, wenn wir nicht zu Grunde gehen, werden wir Euch auch nicht hier lassen!“ versuchte Niehorzki ihn zu trösten.

„Sie werden uns gewiß trennen und nach verschiedenen Müssen verschicken — weil wir den Eid nicht leisten wollten.“

„Uns würden sie auch fortschicken, wenn wir noch länger zögerten.“

„Schnell, schnell! . . . Das Pferd ist unruhig . . . die Müden.“

Samuel nahm mit einem Händedruck Abschied von ihnen, umarmte sie aber nicht. Woronin allein drückte er fest an sich und schlug die Arme um seinen Hals. Aber der junge Mann riß sich schnell los, denn die Gefährten waren schon weit.

„Leb' wohl!“

„Auf Wiedersehen! Auf Wiedersehen! . . . Grüß die Zurückgebliebenen.“

„Bergeht uns nicht! Schreibt uns, wenn ihr frei seid!“

„Oh, seid unbesorgt! Wir werden Euch nicht vergessen, Auf Wiedersehen!“

Er drückte ihm noch einmal die Hand und eilte den Gefährten nach. Samuel seufzte.

Der Boden der Schlucht, die sie verfolgen mußten, war mit dichten, verworrenem Weidengebüsch bewachsen, ein kleiner, sumpfiger Bach murmelte unter den niedrigen Büschen und weitete sich stellenweise zu einem mit großen Sträuchern bestandenen Moraste. Um das Dickicht und die sumpfigen Stellen zu umgehen, erklimmen sie den Abhang. Hier fand Kraffuski leicht einen alten, ihm von mehreren Ausflügen her bekannten Waidmannspfad. Die Wildnis ringsumher war düster und rauh, mußte aber schon früher von Menschen aufgesucht worden sein. Alle Augenblicke trafen die Wanderer auf modernde, aus Stöcken hergestellte Dreiecke, die von Hasenfallen herrührten, und an einer Stelle, dicht neben dem Pfade, hing ein Pfeil mit der Spitze abwärts, ein Zeichen, daß Habichte oder Krähen den Jägern hier besonders zugesetzt und ihnen die

gefangene Beute geraubt hatten. Auf einem knorrigen alten Lärchenbaum aber erblickten sie die Felsen eines Rinderskelles samt den Hörnern und Klauen, ein bei den Jakuten übliches Schamanenopfer. Hier und da hingen an den Zweigen farbige Felsen und weiße Kopphaarbüchel. Aber je weiter sie in die Berge vordrangen, desto spärlicher wurden die Menschenspuren; der Pfad wurde immer schmaler und verschwand stellenweise vollständig unter den Lammnadeln und Moosen. Sie gingen immer langsamer, das Pferd glitt auf dem feuchten Abhang aus. Sie mußten am Boden liegende Stämme in großen Bogen umgehen. Die Nester hatten sich an den Wällen fest, und alle Augenblicke mußte die Art gebraucht werden. Perleuder Schweiß trat auf die Stirnen der Flüchtlinge, die Rücken peinigten sie, die Bündel und Waffen wurden zur unerträglichen Last. Woronin überließ den Schimmel sich selbst, er wehrte ihm die Rücken nicht mehr ab, und das Pferd, das die Last der Wälle ermiidete und die beschwerliche Reife auf dem glatten Boden schreckhaft machte, hatte auch keine Zeit dazu. Die blutgierigen Insekten bedeckten es in dichten Massen, zwängten sich ihm in die Augen und Rüstern und zwangen es zu schrauben und den Kopf heftig aufzuwerfen. Als nun auch noch bissige Schmeißfliegen brummend vorbeiflogen, verlor das Tier den Kopf ganz und gar. Immer wieder rannte es blindlings gegen einen Baum, warf seine Ladung ab, stolperte und schwebte in Gefahr, in den Abgrund zu stürzen. Dann mußten sie es beruhigen, von neuem zäumen, beladen und es dazu bringen, den Weg zu verfolgen, der immer schlechter und fumpfiger wurde. Der düstere Wald mit den unzähligen, entwurzelten Bäumen und aufgehäuften Stämmen umgab sie jetzt von allen Seiten. Die feuchte, von Schimmelgeruch erfüllte Luft erschwerte das Atmen. Die Füße traten unsicher auf den dicken Moospolstern auf, unter denen oft verräterische, wassergefüllte Vertiefungen lauerten. Die Wanderer waren ganz erschöpft und litten unsäglich, aber sie wußten, daß sie noch nicht rasten durften. Immer sahen sie durch eine Öffnung der Schlucht das von einem heißen, sonnigen Nebel umhüllte Thal von Dschurdschinj vor sich, und das Silberband des Flusses; sie konnten die Seen, ja selbst die Häuser und das goldene Kreuz der Kirche unterscheiden, das zwischen dem dunklen Grün der Bäume hervorblühte. Sie waren den Menschen noch zu nahe; noch konnte der aufsteigende Rauch ihres Feuers in der Stadt bemerkt werden. Sie mußten wenigstens die erste Biegung erreicht haben. Diese schien nicht weit zu sein, und doch erreichten sie sie erst gegen Abend. Als die Berge hinter ihnen zusammentraten, warfen sie alsbald ihre Bündel zur Erde und entlasteten den Schimmel. Krassuski machte Feuer an, die andern banden die Bündel auf, und Alexandroff ging Wasser holen. Der Rauch vertrieb die peinigenden Insekten, ihr Schweiß war getrocknet, sie hatten sich durch einen Imbiß gestärkt, und doch wollte sich die gute Raune nicht wieder einstellen. Die wund gedrückten Schultern brannten unerträglich, die erstarrten blutenden Füße mochten sie beim Gedanken an die Weiterwanderung schauern. Und doch hatten sie noch viele, vielleicht hunderte von solchen Tagen vor sich!

„Wir werden uns daran gewöhnen!“ tröstete Niehorsti sich selbst und die andern.

„Höher oben wird's wohl windig sein, aber hier können wir nicht darauf hoffen,“ sagte Krassuski.

(Fortsetzung folgt.)

(Nachdruck verboten.)

Amerikanischer Eisenbahnkomfort.

Die vereinigten Staaten besitzen die besten und schnellsten Eisenbahnen. Führt eine der großen Gesellschaften im Interesse des reisenden Publikums eine Verbesserung ein, so folgen bald die übrigen Gesellschaften diesem Beispiel. Es ist eine Existenzfrage; denn alle großen Industrie- und Handelszentren sind durch Linien verschiedener Gesellschaften verbunden, woraus sich von selbst der lebhafteste Wettbewerb ergibt.

Die wichtigste Erscheinung des amerikanischen Eisenbahnverkehrs ist die Behandlung der Passagiere als Kunden der Eisenbahngesellschaft, welche in der That von dem Wohlwollen des Passagiers abhängig ist. Auf deutschen Staatsbahnen fühlt sich jeder der Angestellten in der Rolle eines Staatsbeamten sehr erhaben. Hauptsache ist, durch Schnelligkeit zu glänzen und dem Publikum Respekt einzuflöhen. Alle sind aber furchtbar geschäftig, man kann selten eine vernünftige Auskunft erhalten, und wenn der Zug einläuft,

wird der Passagier hierhin und dorthin gestoßen, ja häufig nicht viel besser behandelt als ein Gepäckstück.

Man empfindet sofort den ganzen Kontrast, sobald man zum erstenmal einen amerikanischen Eisenbahnzug benutzt. Auf allen amerikanischen Eisenbahnen wird dem Passagier beim Ein- und Aussteigen eine mit Gummibede belledete Fußbank vor das Trittbrett gestellt, damit er sich ja nicht übermäßig anstrengt. In jedem Wagen steht ein sogenannter Porter zur Verfügung, der allen Wünschen des Passagiers zu entsprechen hat. Selbst unaufgefordert bürstet er Hut, Stiefel und Kleider des Gastes. Man giebt ihm ein kleines Trinkgeld, aber zu beanspruchen hat er es keineswegs; er ist zur Bedienung des Publikums engagiert. Wie aber wirst du erst staunen, wenn du in der Dining-Car (Speisewagen) der New York Central Railroad sitzt, und nun der Oberkassierer erscheint, um dich nach Art eines höflichen Hotelwirts zu fragen, ob du auch mit allem zufrieden seiest. Und dabei sind derartige Höflichkeitsformen in Amerika sonst gar nicht üblich.

Wenn man in Europa reist, so muß man sich vor allen Dingen ein gutes und zuverlässiges Kursbuch anschaffen; dann beginnt man eine Stunde lang darin herumzublättern, um ausfindig zu machen, welchen Weg man zu wählen hat, welche Züge die schnellsten und die besten sind usw. Kursbücher lauft man nicht in Amerika, sie sind vielmehr in allen Hotels, auf allen Dampfschiffen und in zahlreichen Bureaus jeder Stadt kostenfrei zu haben. Man geht da einfach hinein und wählt sich aus der wohlgeordneten Kollektion das Geeignete aus. Jede Gesellschaft giebt für die einzelnen Linien besondere Kursbücher aus, welche die besten Karten und die gerade in Betracht kommenden Züge enthalten (Time-tables). Wenn ich z. B. von New York nach Washington reise, dann ist es für mich ganz gleichgültig, welche Züge überhaupt sonst noch in Amerika laufen. Aber die Gesellschaften thun noch ein Uebriges; sie beschreiben auch in Kürze die Reise selbst und die hervorragenden Punkte, die man passiert, damit dem Passagier nichts entgeht. Die Geste der verschiedenen Gesellschaften haben der Bequemlichkeit halber alle dasselbe Format. Es giebt Time-tables, welche alle Linien einer Gesellschaft, wie solche, welche eingehende Darstellungen einzelner Linien enthalten. So haben z. B. die größten Gesellschaften, wie die Pennsylvania Railroad und die New York Central Railroad besondere Geste für die Weltausstellung ausgegeben, in welchen sie ihre Tour zur Weltausstellung, von New York nach St. Louis, eingehend beschreiben und an der Hand eines Planes den Passagier selbst durch die Weltausstellung geleiten. Neben ihrem Kursbuch giebt die New York Central Railroad z. B. ein Heft heraus, in welchem sie die hervorragendsten Sommerplätze, Badeorte usw. schildert, die mit ihren Linien zu erreichen sind. Und diese Geste, deren es Hunderte giebt, sind alle gut illustriert und mit Specialkarten versehen, so daß sie nicht nur einen Führer, sondern auch ein Andenken für den Reisenden bilden.

Die Pennsylvania Railroad befördert ihre Passagiere zu mäßigen Tarispreisen in eignen Cabs vom Hotel nach dem Bahnhof, bezw. vom Bahnhof nach den Hotels. Die Cabs werden telephonisch nach dem Hotel bestellt. Kommt man per Wagen zur Bahn, so wird der Wagenanschlag durch einen Porter der Gesellschaft geöffnet, der sofort das Handgepäck in Empfang nimmt und dasselbe ganz nach Wunsch nach dem Gepäckraum oder nach dem Zuge befördert. Auch für diese Dienstleistung bezahlt man eine Kleinigkeit — nach Belieben. Im übrigen kann man sein Gepäck überall durch eine Expressgesellschaft vom Hotel nach dem Bahnhof schaffen lassen; man giebt dann an der Gepäckstelle nur die Anweisung der Expressgesellschaft ab und erhält dafür den Gepäckschein. Noch bevor der Zug sein Ziel erreicht, giebt man dann den Gepäckschein wieder dem Agenten der Expressgesellschaft, welcher den Zug durchwandert. Man giebt ihm den Gepäckschein gegen einen Chek der Expressgesellschaft, nennt das Hotel, in welchem man logieren will, und hat sich nun nicht weiter um die Gepäckstücke zu kümmern. Auf diese Weise kann man durch ganz Amerika reisen, ohne seine Koffer ein einziges Mal in die Hand nehmen zu müssen.

Abgesehen von sogenannten Emigrantenzügen giebt es in Amerika überhaupt nur eine Wagenklasse; doch wird diese als „First Class“ bezeichnet, um dem Passagier anzudeuten, daß er allen Komfort der Gesellschaft beanspruchen kann. Bei uns in Deutschland, wo so viel Klassenunterschiede bestehen, denkt der Herr Lieutenant und der Herr Affessor in erster Linie daran, daß es höchst unangenehm sein müsse, mit den Leuten dritter Klasse in einem Coupé zu fahren — obwohl diese Herren und ihre Damen gar nichts dabei finden, in der Elektrischen mit Leuten jeder Art vereint zu sein.

Die sehr langen und breiten Eisenbahnwagen besitzen keine Teilungswände, vielmehr bildet jeder Wagen einen einzigen Raum. Diese „Cars“ enthalten mit Plüsch oder Leder überzogene, parallel angeordnete Polsterbänke. Der Gang befindet sich in der Mitte. Will man aber noch bequemer reisen, dann wählt man die „Parlor-Car“, für deren Benutzung man einen kleinen Zuschlag zu zahlen hat. Für die Strecke von New York nach Philadelphia macht dies einen halben Dollar (2 Mark) aus, für die riesige Strecke von New York nach St. Louis 6 Dollar, einschließlich Benutzung des Schlafwagens. Die Einrichtung der „Parlor-Car“ ist nun im höchsten Grade luxuriös. Hier sind überhaupt nur Sessel an beiden Längsseiten des Wagens angeordnet; der ganze Mittelraum bildet einen breiten Durchgang. Diese gepolsterten Drehessel sind ungewöhnlich breit und bequem. Große Fenster auf beiden Seiten des Wagens ermöglichen den freien Ausblick in die Landschaft. Auch die Ausstattung des Wagens ist sehr vornehm. Ein stumpfgrüner, fein-

gemusterter Teppich bedeckt den ganzen Fußboden und harmonisiert mit den Bezügen der Sessel wie der in grünen Emaillefarben mit Gold- und Silber-Arabesken ausgeführten Decke. Das wichtigste aber ist, daß dem Reisenden hier genügend Raum zur Verfügung steht, so daß er sich bequem machen kann. Ich glaube nicht zu übertreiben, wenn ich sage, daß jedem Reisenden in der „Parlor-Car“ auch bei voller Besetzung des Wagens noch doppelt so viel Raum bleibt, wie in den deutschen Eisenbahnwagen zweiter Klasse. Ueberhaupt wird für den Reisenden, dank der lebhaften Konkurrenz der Eisenbahn-Gesellschaften, auf das trefflichste gesorgt. Der Porter, ausnahmslos ein Schwarzer, hat am Ende des Wagens eine kleine Gas Küche, in welcher er schnell bereiten kann, was begehrt wird, falls nicht in dem betreffenden Zuge ohnehin eine „Dining-Car“ (Speisewagen) enthalten ist. Für die mitreisenden Babys Locht oder wärmt der Porter die Milch. Rauchen darf man in der „Parlor-Car“, welche den Charakter eines Salons besitzt, jedoch nicht; dafür sind aber besondere Rauchkabinets in demselben oder im nächsten Wagen vorgesehen. Selbstverständlich fehlen in keinem Wagen Toiletten und Waschbecken (mit Kalt- und Warmwasser-Zuführung), sowie Eiswasser-Behälter. Erquickendes Eiswasser, das man an den heißen Tagen kaum entbehren kann, steht zu jeder Zeit gratis zur Verfügung des Reisenden.

Ich möchte bei dieser Gelegenheit nicht versäumen, einige Worte über die Toilettenräume in Amerika einzuschalten. Für Waschgelegenheit ist in einer geradezu üppigen Weise gesorgt; in Eisenbahnzügen, Hotels, Geschäftshäusern, auf den Dampfschiffen — überall findet man Waschbecken aus schönem Porzellan, Steingut, Marmor oder Nidel, und zwar immer mit zwei Wasserhähnen versehen, für kaltes und warmes Wasser. Neben jedem Becken liegt auch ein Stück Seife, und die Handtücher sind gleich zu Duzenden aufgestapelt. Das ist eine jener schönen hygienischen Einrichtungen, die man in Deutschland nachahmen sollte. Ein Handtuch, welches man benutzt hat, wirft man sofort in den bereitstehenden Wäschekorb. Es spielt gar keine Rolle, ob an einem Tage 100 oder 500 solcher Handtücher benutzt werden.

Die sogenannten Pullmann-Vestibül-Cars sind am Tage Parlor-Cars, werden aber bei Nacht zu Schlafwagen (Sleeping-Cars) verwandelt. Die getäfelte Decke zeigt eine merkwürdig gewölbte Form; der Raum zwischen der mittleren Tafelung und der Wand ist durch eine große, viertelkreisförmige Route gedeckt, welche korrekt in die Deckenarchitektur eingreift.

„Lunch is ready“, verkündet der Porter. Also gehen wir nach der Dining-Car. Auch hier ist die Anordnung dergestalt, daß der ganze Wagen einen Raum bildet. Die Tische, an denen je zwei bis vier Personen Platz finden, sind an die beiden Längsseiten gerückt; der Gang ist in der Mitte. Für das Diner hat man einen Dollar zu zahlen, doch — es giebt weder Wein- noch Bierzwang. Siehe da! alles trinkt Wasser. Der Eszer wünscht vielleicht zu erfahren, wie solch eine Mahlzeit in der Dining-Car ausfällt. Was bekommt man für einen Dollar? Ich habe diese Frage erwartet und mir vor sorglich notiert, was ich selbst zu dieser Mahlzeit meinem Körper einverleibt habe. Da gab es: Bouillon mit Reis, Oliven, Heilbutt, Tenderloin-Steak, Roastbeef, Kartoffeln und grüne Erbsen, gerösteten Butter-Toast, Eis-Creme nebst Kuchen, Apfelsinen und Kaffee.

Schon während des Soupers — während sich die meisten Passagiere in der Dining-Car befinden — beginnen die Porter aus dem geheimnisvollen Deckengewölbe die Betten zu holen. Der Wagen ist durch die zwischen den Fenstern liegenden Pfosten in Felder geteilt, und jedes Feld hat nun an der rechten wie an der linken Längswand je zwei übereinander liegende Betten aufzunehmen. In der Mitte zwischen den langen Bettreihen verbleibt ein Gang. Der Porter beginnt damit, in eine kleine Oeffnung unmittelbar unter der Decke einen Schlüssel zu stecken; ein kleiner Druck nach rechts, die gewölbte Scheibe des Feldes dreht sich um ein Scharnier und wird zum Unterboden des oberen Bettes. In der Höhlung, welche die gewölbte Platte verschlossen hatte, werden Kissen und Matratzen sichtbar. Zwei zusammengehörige Sessel bilden das untere Bett; durch Umklappen der Polsterkissen wird der Raum zwischen den beiden Sesseln gefüllt. Die Lehnen der Sessel bilden unten die Scheidewand zwischen diesen und den Nachbarbetten. Die Scheidewände für die oberen Betten, trapezförmige Füllungsstücke, liegen auch in der Deckenhöhlung. Sie werden herausgeholt und nun mit einem einzigen sicheren Griff befestigt. Dann werden die Matratzen, die Kissen, die Decken unten ausgebreitet; an Messingstangen, welche an der Decke befestigt sind, werden Vorhänge angebracht, die jetzt von oben bis zum Boden herniederhängen und so das obere wie das untere Bett bedecken. So werden allmählich in jedem Felde des Wagens die Betten bereitet und natürlich in gleicher Weise in sämtlichen andern Wagen des Zuges.

Oft wird es von reisenden Europäern getadelt, daß man sich in diesen Wagen, die ohne strenge Scheidung so viele Betten umschließen, nur sehr schwer zu entkleiden vermag. Nun, Brüderie ist hier sehr wenig am Platze; die Gesellschaft bietet allen möglichen Komfort, und es kommt nur auf uns an, denselben auch mit unserm modernen Geiste zu durchdringen. Die Damen sind verständlich genug, zuerst zu verschwinden. Sie entkleiden sich hinter den Vorhängen. Im übrigen ist die Toilette der Amerikanerin auf der Reise sehr praktisch eingerichtet; ihre Unterkleidung, die aus einem vollständigen leichten Anzug besteht, wird zur Nachkleidung.

Vielfach sind die Expresszüge auch noch mit einem Ausfahrschiffchen mit Plattform versehen, welcher sich am Ende des Zuges befindet. Die hintere Wand des Wagens wird durch eine Glaswand

gebildet, welche ungehindert den Ausblick nach allen Seiten gestattet. Man kann aber auch auf die Plattform hinausstreten und hier auf einem Stuhl Platz nehmen, um während der Fahrt die frische Luft zu genießen.

Auf jedem Bahnhof findet man im Schalteraum ein sogenanntes Informationsbureau, in welchem man jede Auskunft erhalten kann. Man ist also nicht genötigt, andre dienstthuende Beamte zu stören, obwohl diese jedermann in der liebenswürdigsten Weise unterrichten. Wenn ich an einem Orte Halt machte, so ließ ich mir vom Schalterbeamten sofort in mein Notizbuch oder auf das Retour-Billet die besten Züge zur Weiterfahrt nach den nächsten Städten notieren, in denen ich mich aufhalten wollte. Welcher deutsche Schalterbeamte würde sich darauf einlassen? Doch in Amerika wird das Fenster nicht erst eine halbe Stunde vor Abgang des Zuges geöffnet, sondern ich kann jederzeit ein Billet zu irgendwelchen Zügen erhalten, und zwar nicht nur auf dem Bahnhof selbst, sondern in jedem größeren Hotel und zahlreichen Ticket-Bureaus der Stadt. —

Fred Hood.

Kleines feuilleton.

Abend am Fluß.^{*)}

Regen wusch das herblich bunte Land,
Rot von Diaoblumen ist der Strand.

An dem Ufer ruht ein Mann die Fähr,
Dunkel vor dem Abendsonnenbrand.

Fernher kommen dumpfe Glockenschläge,
Um die Blumen spielt ein goldner Rand.

Auf die roten Wolken in den Fluten
Wirft er nun sein Netz mit sicherer Hand.

Tetsujiro Inoué.

Ik. Haideruter- und Wupatssee. Wendet man sich vom Bahnhof Erlner nach rechts durch den Ort, über die Brücke und dann nach dem ersten Bahnübergang, den man überschreitet, so gelangt man nach allem in allem etwa einem Viertelstündchen an die Lößnitz, die hier von einer öffentlichen Kahnfähre gekreuzt wird. Mit zwei Stöcken bringt der alte nervige Bootsmann uns hinüber. Zum Ueberspringen ist die Lößnitz nämlich doch etwas zu breit, trägt dieses Mittelband zwischen märkischem Fließ und norddeutschem Fließchen doch sogar Motorboote. Kiefernwald begleitet die Niederung neben dem schlängelnden Laufe, und an seinem Rande weiterschreitend erreichen wir die weite Mulde, die der flachrandige Wupatssee erfüllt. Von der Lößnitz führt ein wenige Meter breiter Graben zum See; aber nur an beiden Enden enthält er Wasser, in der Mitte seines Laufes hat die herrschende Dürre sein schwarzes Schlammbett an das Licht gebracht. Auch die Ufer des Sees sind zurückgetreten. Die Bestände des Schilfes, des Rohrtolbens (von den Berliner Kindern „Schmadedutscheln“ genannt), der hohen Sumpfsinsen sind nicht so üppig wie sonst, und die Blätter der Seerosen treten stellenweise in inselartigen Haufen aus dem niedrigen Schlammboden hervor. Ein paar Minuten später leitet die Karte uns zum nächsten See, dem Förstersee, wie ihn die Karte, dem Haiderutersee, wie ihn die Eingeborenen und die Wegweiser in etwas ursprünglicherer Art nennen. Kein Graben führt zum Seespiegel. Das Gewässer ist rings umschlossen und weniger auf von unten zufließendes Grundwasser, als auf atmosphärische Niederschläge angewiesen. Dies ist das Kennzeichen für Moorseen, zu denen der Förstersee einen Uebergang darstellt. Am Rande des Waldes blüht das Heidekraut und gegen den See hin wachsen auf den bleichen Polstern des Torfmooses in Fülle die roten Rosetten des Sonnentaus. Die zierlichen Ranken der Moosbeere kriechen darüber hin, und niedrige Moorkiefern fristen ihr Dasein. Wenn einst der Verbindungsgraben zwischen Wupatssee und Lößnitz völlig zugewachsen sein wird, wird auch dieser See vermooren und in seiner Randvegetation dem Förstersee ähnlich werden, während gegenwärtig beide Gewässer noch ziemlich verschiedene Typen märkischer Seen darstellen.

Wir wenden uns gegen die Lößnitz zurück und erreichen bald ihre Mündung in den Flatensee, um von hier aus dessen Ufern und später, hinter Woltersdorfer Schlenke, jenen des Kallsees zu folgen. Wieder ist das Bild ein andres. Unter den steilen Ufern bedecken Kalkbroden die Ränder des Sees, an die der Wellenschlag der Dampfer unausgesetzt zusammengewirte Wasserpflanzen, Schneeden und Muscheln ausspült. Auf Schritt und Tritt verrät sich der Einfluß der nahen Kallberge. Von dort aus führt der Dampfer uns wieder heimwärts durch eine der schönsten Landschaften der Berliner Umgebung. —

u. Hauschwamm durch Ameisen hervorgebracht. In einem hölzernen Schuppen, dessen Fußboden die bloße Erde bildete, hatten sich zahlreiche Ameisen niedergelassen. Die sämtlichen Holzteile, die mit dem Ameisenbau in Verbindung gekommen waren, zeigten sich später vom Hauschwamm durchsetzt,

*) Als Probe moderner japanischer Lyrik dem nächsten erscheinenden 5. Bande der Monographien-Sammlung „Die Litteratur“ (Berlin, Barb, Marquard u. Co.) entnommen. Die Uebersetzung stammt von Otto Hausler.

der vorher nicht dagewesen war. Bei genauer Untersuchung zeigten sich in dem ganzen Ameisenbau die Fadengeewebe des Hauschwamms; dies ist ein Pilz, der eine gewisse Ähnlichkeit mit dem Schimmelpilz besitzt. Vermutlich hatten die Ameisen den Keim des Pilzes mit Absicht auf ihren Bau übertragen, denn gerade dort, wo der Schwamm am meisten wucherte, lagen die meisten Ameisenpuppen. Durch die Bildung des Hauschwamms entsteht nämlich eine ziemlich bedeutende Wärme und den Ameisen kam es wohl auf die Benutzung dieser Wärme an, weil in ihr die Larven sich am besten entwickeln. Da aber leider für die Menschen diese Sorgfalt der Ameisen für ihre Jungen mit Nachteil verbunden ist, wird man von allen Holzbauten die Ameisen sorgfältig fernhalten müssen, wenn man vom Hauschwamm frei bleiben will. —

Völkerrunde.

c. Neu-Guinea, nächst Australien und Grönland die größte Insel der Welt, ist im Innern des Landes noch gänzlich unerforscht, während seine Küstenlinie auch nur erst teilweise kartographisch aufgenommen ist, ein Umstand, an dem wohl hauptsächlich die menschenfresserischen Neigungen der Bewohner schuld sind. Deshalb erwartet man jetzt mit Interesse die Ergebnisse der Expedition, die vor kurzem unter dem Major W. Coote Daniels die Erforschung der Insel unternommen hat. Am besten sind noch die Missionare mit dem Lande vertraut, und unter diesen besonders die französischen Priester der römisch-katholischen Mission, die weiter als die andern ins Innere eingedrungen sind. Von ihnen hat E. G. Morphy, der im „Wide World Magazine“ über die merkwürdigen Sitten und sonderbaren Gebräuche der Papuaner berichtet, viele Mitteilungen, ja sogar einige Photographien, die ein Vater Filodeau angefertigt, erhalten. In der Schönheit und Pracht der Kleidung stellen die Papuaner ihre Frauen ganz in den Schatten. Ihr hauptsächlichster Schmuck besteht in den Federn des Paradiesvogels, in Perlmutter, Perlen und Schweinezähnen. Wundervoll und kostbar sind die Kopfschmücken der Krieger und Häuptlinge, mit denen sie sich bei den feierlichen Kriegszügen schmücken, und manchmal erreicht ein solcher Kopfschmuck die fast unglaubliche Höhe von 5 bis 8 Fuß. Auf einer Art steifer Kappe, die sich ihrem krausen Haar eng anschmiegt, ist ein ungeheurer Fächer aus Federn des Paradiesvogels aufgebaut, der sich zwei bis vier Fuß erhebt. Die Federn sind sehr kunstvoll angeordnet, so daß sie in auffallenden Farben zusammenstehen, und aus diesem reichen Prunk heben sich, in Zwischenräumen sorgsam verteilt, andre lange Federn heraus. In einigen Fällen ist auch ein langer, dünner, mit Federn bedeckter Stab von Bambus oder einem andern leichten, starken Holz angebracht, der vier bis fünf Fuß über dem Fächer aufrecht emporragt, so daß dann die Gesamthöhe dieses „Helmes“ acht Fuß beträgt. Durch die Nase gesteckt, trägt der Krieger ein etwa sechs Zoll langes pinselförmiges Schmuckstück aus Perlmutter, das an beiden Enden spitz zuläuft. In seiner schimmernden Weiße hebt es sich hübsch von der dunklen Haut ab und sieht beinahe wie ein heller Schnurrbart aus. Um den Hals hängt sich der Papuaner einen halbmondförmigen Kragen aus Perlmutter, der fast wie ein „Lederlächgen“ für die Kinder aussieht, und ist der Krieger reich, so hängt über seiner Brust unter dem Kragen noch ein zweiter ähnlicher Halbmond. Vom Kragen bis zu den Hüften tragen sie dann Verzierungen aus aufgereihten Perlen, Schweinezähnen, Muscheln oder ähnlichen Schmuckstücken, die in ganz verschiedener Breite aufgelegt sind. Ein Gürtel aus ein oder zwei Perlenreihen, Zähnen oder andern dergleichen glänzenden Dingen giebt dem also dekorierten und ausgeputzten Körper die letzte Vollendung. Manchmal werden noch Armringe zwischen Schulter und Ellbogen angelegt, und zwischen Arm und Armring steckt man dann noch ein Paar sehr hübsch sich abhebende Büschel Gras oder einen Zweig hängenden Moores, das dann nach dem persönlichen Geschmack des Trägers zottig herunterhängen oder led aufrecht stehen kann. Außerdem tragen sie merkwürdige Tamtams von 2 1/2 Fuß Länge und einem Durchmesser von 4 bis 5 Zoll. Diese lassen beim Angriff ein aufreizend klapperndes Geräusch hören, das zum Tanzen und Springen ladet; so gehen diese Kannibalen zum Kampf wie zu einem Reigen, ebenso wie mit ihrem heiser erregten Kriegsgeschrei wollen sie den Feind damit erschrecken und täuschen. Wenn die Papuaner aber den eigentlichen Kriegspfad betreten, so hat ihr Kopfschmuck nur eine Höhe von 12 Zoll. Bezeichnend für ihre Art der Kriegsführung ist es, daß der Held vieler Kämpfe in Neu-Guinea fast immer seine Narben auf dem Rücken hat. . . . Interessant sind auch die Trauergebräuche der Papuaner. Die des Gatten beraubte Witwe hat die Verpflichtung, die tiefste und stärkste Trauer an den Tag zu legen. Wenn ein großer Häuptling oder Krieger in einem Hause stirbt oder doch nahe genug dabei, daß seine Leiche in sein Heimatsdorf gebracht werden kann, bauen seine Verwandten, Freunde oder Nachbarn eine rohe Bahre aus Ästen, die von etwa fünfzehn oder zwanzig Fuß hohen leichten Stangen getragen wird und sich in dem Dschungel in der Nähe des letzten Wohnortes des Verstorbenen befindet. Darauf wird die Leiche gelegt, die schnell zum Skelett wird; aber während dieser ganzen Zeit sitzt oder liegt die unglückliche Witwe in einem düster aussehenden Gewande aus Rindentuch unter dem hohen Grab und bellagt bitter ihren Verlust. Sind nur noch die gebleichten Gebeine da, so sammelt die Trauernde die kleineren Knochen und verfertigt daraus ein „memento mori“ in Form eines Halsbandes. Den Schädel

hängt sie über ihre Thür, als Zeichen, daß dort eine Witwe wohnt. Wenn dadurch die Aufmerksamkeit eines Mannes erregt wird und sie ihn heiratet, so wird der Schädel entfernt und das Knochenhalsband gegen ein andres aus Glasperlen oder Perlmutter vertauscht. Eigentümlich ist auch die Art, wie die kleinen Kinder untergebracht werden. Dazu dient einfach ein Sack aus Netzwerk, in den das Kind eingebündelt wird. Der Sack mit dem Kinde schwingt an einer Rohrstütze, so daß das Kind nicht herausfallen kann und gleichzeitig auch gegen die Moskitos geschützt ist. Wenn ein Mädchen heiratet, so werden die Hochzeitsgeschenke, die der Preis für die Frau sind, an Stangen in das Haus ihres Vaters gebracht. Je zwei Träger tragen eine solche Stange. Die Geschenke bestehen in toten Schweinen und dem Fell und den Federn von Paradiesvögeln, die überhaupt in Neu-Guinea das Sinnbild des Reichtums und Manges sind. Zur Ausschmückung der Häuser werden menschliche Schädel am meisten geschätzt, und es ist der Hauptlebenszweck eines Papuaners, möglichst viele zu sammeln, da seine Tapferkeit und die Achtung, die er genießt, nach der Größe seiner Sammlung bemessen wird. —

Humoristisches.

— „Uebrigens.“ In einer Gesellschaft unterhält man sich über die schlechten Eigenschaften der Menschen. Endlich erklärt ein Herr, das Erbschleichen sei doch eine ganz gemeine Seite im menschlichen Charakter, wobei ihm alle eifrig zustimmen. Die übliche Nachdenke-Pause tritt ein. Da hört man eine junge Frau zu ihrem Gatten sagen: „... Uebrigens, Männer, wir sind doch recht lange nicht bei Tante Eulalia gewesen.“ —

— Ueberbürdet. „Arbeiten Sie denn jetzt so viel?“
„Tag und Nacht; ich bin wirklich diesen Monat noch nicht dazu gekommen... ein reines Hemd anzuziehen!“ —

— Sicher. „Na, Weibchen, was kochst Du denn da?“
„Fricassée.“
„Du, wird es das wirklich?“
„Erlaube, ich habe mir vorher die Karten gelegt — es wird Fricassée!“ —

(„Lustige Blätter.“)

Notizen.

— Die Neue freie Volksschule bringt am kommenden Sonntag im Neuen Theater zum erstenmal Heinrich Leopold Wagners Trauerspiel „Die Kindesmörderin“ aus dem Jahre 1778 für die erste Abteilung ihrer Mitglieder zur Auf-führung. —

c. Vom Siegeszug der Frau. Nach einer jüngst veröffentlichten Statistik gab es in den Vereinigten Staaten von 1870 bis 1890 nur 414 Frauen, die amtliche Stellen innehaben; heute sind es 4875! Die Zahl der Journalistinnen ist in derselben Zeit von 35 auf 888 gestiegen, die der dekorativen Künstlerinnen von 412 auf 10 810, und Buchhalterinnen gab es vor 30 Jahren 9, heute — 27 771! —

— Der Zoologische Garten von Antwerpen ist in den Besitz eines ausgestopften Daxi gelangt. —

t. Die Naphta-Brunnen auf Apsheron, der durch sie berühmten Halbinsel im Kaspiischen Meer, haben im Jahre 1903 eine Gesamtmenge von fast zehn Milliarden Kilogramm Naphta geliefert. —

— Setzt man einen Diamanten in einem luftleeren Raum unmittelbarer Radiumstrahlung aus, so wird der von diesen Strahlen unmittelbar getroffene Teil seiner Oberfläche in Graphit verwandelt und geschwärzt. Verwendet man zu dem Versuche einen schwach gelblich gefärbten Stein, so nimmt er eine bläulich-grüne Färbung an. —

— Der Bau der Ennepe-Thalssperre geht seiner Vollendung entgegen. An der Miesenmauer, die einen Stauweiher von 13 000 000 Kubikmeter Inhalt absperrt, fehlen etwa zwei Meter Mauerwerk, die gegen Ende des Monats fertiggestellt sein werden. Augenblicklich arbeiten nahezu 1000 Arbeiter daran. Der Stausee wird eine Fläche von 100 Hektar bedecken. Außer der Gewinnung von Kraft soll das Wasser der Sperre auch den ganzen Kreis Schwelm mit Trinkwasser versorgen. —

— Ein gutes Beispiel von der Erzeugung von Elektrizität durch Windmühlen giebt das Dorf Askov in Dänemark. Bei ruhigem, windstillem Wetter kann die Windmühle durch eine kleine Petroleummaschine in Bewegung gehalten werden. Da aber für fünf Tage Elektrizität aufgespeichert werden kann, tritt die Petroleummaschine nur selten in Thätigkeit und wurde durchschnittlich nur 30 Tage vom Jahre in Kraft gesetzt. Der Windmühlen-Motor versorgt nicht allein das ganze Dorf mit Licht, sondern genügt auch noch für die nötige Kraft zu industriellen und agrikulturnellen Zwecken. —

— Die Herstellung der gleichen Menge von Zucker erfordert heute nur noch ein Zehntel der Arbeiteranzahl wie vor 30 Jahren. —

Die nächste Nummer des Unterhaltungsblattes erscheint am Sonntag, den 4. September.