

(Nachdruck verboten.)

## Der Kuppelhof.

Roman von Alfred Bock.

Der Kalmuck stand strack wie ein Grenadier.

„Mir verschlägt's nix, Zacharias Allendörfer. Ich bin wie der Weidenbaum. Der mag noch so viel beschnitten werden, er schlägt doch wieder aus. Jetzt will ich einmal sehn, ob Ihr Bauern in Eurem Festtagdusel daran denkt, was der Apostel spricht: „Wohlzutun und mitzuteilen, Brüder, das vergessest nicht!“

Der Karges verstand die Anspielung und schenkte ihm ein Zehnpfennigstück.

Er dankte mit militärischem Gruß und trottete weiter.

Im Verlauf seiner Wanderung durch das Dorf hielt er da und dort um eine Gabe an und hatte schließlich so viel zusammengebracht, daß er im „Aflug“ sechs Glas Bier und etliche Schnäpfe durch die Gurgel jagen konnte.

Gegen Abend fiel ihm ein, daß sein „liebes Weib“ noch gar nichts von seiner Ankunft wisse. Auch schien ihm geraten, sich umzusehen, ob sein Nachtquartier in Ordnung sei.

Unter allerlei sonderbaren Gebärden und Körperverrenkungen verabschiedete er sich von der Wirtshausgesellschaft und schwankte ziemlich benebelt hinaus.

Mit den Worten: „Liebes Weib, bei Dir ist's am besten!“ trat er in die Stütte seiner Ehehälfte.

Die Horlig sowohl wie der Fried, der fleißig wie immer noch bei der Arbeit saß, waren auf den lustigen Gast schon vorbereitet und behandelten ihn wie Luft. Erst als er sich auf einen Stuhl fallen ließ und Essen verlangte, brachte seine Frau die Ueberbleibsel des Mittagbrots herbei, die er hastig verschlang.

Darauf wandte er sich an seinen Sohn.

„Fried, was schaffst Du da und machst ein Gesicht wie all nichts Guts? Schlag Deine Hände zusammen und strample mit den Füßen, denn der Teufel zahlt mit Dred. Geld ist Dred. O du Unberstand! Dieber wollt ich die Finken Stückchen lehren, als so wie Du mit der Maschine klappern. Und alles für Geld, für Dred! Schneider, Schneider, was sorgst du für Kleidung? Sieh, wie die Lilien des Feldes wachsen. Sie arbeiten nicht und spinnen nicht, und selbst Salomo in seinem Glanz war nicht so gekleidet wie eine von ihnen. Für wen schanzst Du, Schneiderlein? Neun- und neunzig Kerle wie Du haben an einem Ei genug. Ha, ha, ha!“ So hänselte er den Fried, ohne daß dieser darauf reagierte. Endlich schien er zu merken, daß er überflüssig war.

„'s scheint, ich bin hier in Bergeß gekommen,“ brummte er, erhob sich und kletterte die Leiter hinauf, die zum Bodenraum führte. Droben streckte er sich auf seinem Bettsack aus, gähnte ein paarmal und schlief ein.

8.

In ihrer Kammer stand Dine, die Magd, vor einem winzigen, runden Spiegel und steckte ihre schön geflochtenen langen Zöpfe zum „Reiß“ auf. Dazu sang sie mit wohlklingender Altstimme:

So manchen Weg bin ich gegangen,  
Um deine Liebe zu erlangen,  
Aber ich hab sie nicht gekriegt,  
Dieweil sie tief verborgen liegt.

Ich weiß nicht, was dich hat verdrossen,  
Meine Türe, die war zugeschlossen,  
Und du konntest nicht herein,  
Das wird dein Aerger gewesen sein.

Wärest du doch wiedergekommen,  
Hätte dich hereingenommen,  
Für dich ist mir ja nichts zu viel,  
Nur du allein, du bleibst mein Ziel!

Nachdem sie ihre Haare in Ordnung gebracht hatte, trat sie feuzend vor ihr Bett, auf dem ihr Sonntagsstaat ausgebreitet lag: die faltenreichen, aus feinem Wollstoff ver-

fertigten Röcke, das buntfarbige Leibchen, der „Mucken“, die kostbare Schürze, das seidene Halstuch, vor allem das „Stülphen“, die mit reicher Stickerei und breiten, lang herabfallenden Bändern geschmückte Kopfbedeckung.

All diese Herrlichkeiten, die sie sich mit saurem Schweiß hatte verdienen müssen, überschaute sie mit trübem Blick. Heute war der Tag des Kriegerfestes. Ihr lag herzlich wenig daran. Ja, wenn der Henner ihr Tanzbursche wäre! Wie eine Lerche würde sie trillern. Ja, wenn! Warum setzte sie ihren Kopf gerade auf den Goliath? Da waren doch Burschen genug, die gern ein derbfriesches Mädchen schwenkten. Gewiß, allein der Henner lag ihr nun mal im Sinn. Fast zu gleicher Zeit mit ihm war sie zum Dohheimer gekommen. Zuerst hatte sie Angst gehabt vor dem baumlangen Kerl, der sie mit begehrliehen Blicken musterte, und hatte ihre Kammertür fest verriegelt. Nach und nach gewöhnte sie sich an seine ungeschlachte Art, ja, seine barbarische Körperkraft machte gewaltigen Eindruck auf sie. Und sie überlegte: wenn sie ihm ihr Erspartes gab, konnte er sich ein Eigengütchen erwerben und durch Fleiß in die Höhe bringen. Hernach würden sie sich heiraten. Darüber mit ihm zu diskutieren, wäre ihr zu „schamerig“ gewesen. Das mußte sich ganz von selbst machen. Sie zeigte ihm nun ihr freundlichstes Gesicht und ließ auch ihre Kammertür offen. Wer aber nicht kam, das war der Henner. Und sie zerbrach sich den Kopf, was denn dahinter stecken möchte, daß er sich so „späfräßig“ gegen sie benahm. In ihrer Ratlosigkeit wandte sie sich an die alte Wannigen, die in einer halbverfallenen Stütte an der Aulerkaut wohnte und im Geruch stand, hexen zu können. Diese nahm ihr fünfzig Pfennig ab und gab ihr ein Päckchen mit. Das sollte sie bei sich tragen und sollte jeden Tag rückwärts gehend ein Vaterunser sprechen. Dann werde ihr der Henner nachlaufen wie ein Hündchen. Sie tat, wie ihr geheißnen, der Erfolg blieb jedoch aus. Vielleicht deshalb, warf sie sich vor, weil sie in ihrer Neugier das Päckchen geöffnet hatte. Darin lagen ein Stückchen Brot, zwei Lorbeerblätter und ein Kalbsknöchelchen beieinander. Mit der Zeit wurde sie ganz leidmütig, und sie war halb und halb entschlossen, nach der Kirmeß in ihre Heimat zurückzukehren. Sie stammte aus dem Sinterland. Dort hatten die Weibsteute die Hosen an. Sie bestellten sogar das Feld, während die Männer ins Westfälische auf Arbeit gingen. Als junges Ding war sie fortgelaufen. In der Fremde sollte ihr Weizen blühen. Jetzt sah sie's ein: daheim war daheim!

Bedächtigt zog sie sich an und trat dann auf den Flur. Eben kam auch der Henner, festtäglich gekleidet, aus seiner Stube und schritt an der schön gepuhten Dine vorbei, ohne sie eines Blickes zu würdigen. Sie fühlte einen stechenden Schmerz in der Brust. Inzuhause hatte sie doch noch gehofft, daß er sie zum Tanz führen werde. Nun war's aus. Wie sie's anstellen mochte, sie war und blieb ein Pechvogel. Bekümmert schlich sie wieder in ihre Kammer und setzte sich weinend auf ihr Bett.

Der Henner begab sich in den Stall, noch einmal nach dem Vieh zu sehen, ehe er auf den Festplatz ging.

Zerweilig durch Balken voneinander geschieden, standen die Kinder, Kühe und Ochsen, wohlgenährt, mit glänzendem Fell, eine wahre Augenweide. Was die Viehhaltung anbetraf, konnte man von dem Dohheimer etwas lernen. In ihrer Geräumigkeit und mit ihren Dunsfkaminen war seine Stallung geradezu mustergültig.

„Probiert's nur emal,“ pflegte er zu sagen, „und steckt ein Mensch in ein stidfig Loch. Ein paar Tag, und he wird schroh. Und fällt vom Fleisch. Affkurat so is es mit dem Vieh. De allererst brauch't's Licht und Luft.“

Immer wieder jarrte er dem Henner ein: „Du sollst beileib mit dem Futter net sparen. Unser Herrgott läßt's ja wachsen. Und so ein Tier muß seine richtige Nahrung haben. Freilich, das Fressen macht's net allein. Der Strichel tut auch nötig. Gut gepukt is halb gesütert.“

Seinen Grundsätzen getreu hielt der Dohheimerberg im Stall auf Ordnung und Reinlichkeit. An der Tür und an den Wänden sah man weder Schmutz noch Spinnweb. Krippen und Stallgefäße waren sauber gewaschen, und die frische Streu gab dem Ganzen einen fast festlichen Anstrich.

Bei der Wartung des Viehs stellte der Genner seinen Mann. Und doch hatte er leztlich die Tränke vergessen. Dafür hatte er einen gehörigen Wischer bekommen.

„Du wirst es auch schliffelig,“ fauste der Bauer ihn an. „Gelle, wann Du Durst hast, is Dir der Weg in den „Bilug“ net zu weit. Und so ein arm Tier kann sich in seinem Gedrang net rühren. Laß mich so was net noch einmal sehn.“

Der Soliath steckte den Verweis ohne Widerrede ein. Er war überhaupt in der letzten Zeit zerfahren. Und das hatte seine guten Gründe. Ihm, der die Mariann umlauerte, konnte nicht verborgen bleiben, daß sie den Lindgesborn mied und den Verkehr mit dem Friede abgebrochen hatte. Was war geschehen? Da gab's nur eine Deutung: dem Dohheimer hatte jemand ein Licht aufgesteckt, und er war mit einem Donnerwetter zwischen das Pärchen gefahren. Die Mariann machte so ein „artlich“ Gesicht und „hambelte“ herum. Vielleicht war schon etwas „passiert“, und der Bauer lugte nach einem „Schanddeckel“ aus. Dem Genner wurde heiß. All sein Mannwerk auf dem Hof hatte ihm nur als Mittel zum Zweck gegolten. Wenn er den rechten Augenblick verpaßte, schnappte ihm ein anderer den fetten Bissen weg, und er zog mit langer Nase ab. Zaudern hieß hier alles verlieren. Wo die Ernte vor der Tür stand, würde ihn der Dohheimer ungeren gehen lassen. Am rätlichsten war, er machte die Probe und trug sich keddlich als Lochtermann an. Daheim war seines Waters Rede gewesen: „Das Glück muß den Menschen suchen. Wann der Mensch das Glück sucht, packt er's nimmer.“ Bei all seiner Ehrlichkeit und Bedenklichkeit war der Mann in die Gant gekommen und klopfte jetzt Steine auf der Chaussee. Er, der Sohn, dachte anders vom Leben. Man mußte dem Glück entgegenmarschieren. Und gab's keinen geraden Weg, gab's einen krummen.

Er war so sehr in seine Gedanken vertieft, daß er den Bauer nicht bemerkte, der, gleichfalls zum Gang auf den Festplatz gerüstet, in den Stall getreten war.

„Genner!“

Der Knecht fuhr zusammen.

„Hier!“

„Is alles in der Ordnung?“

„Ja.“

„Is war doch gut, daß wir das Vieh hau durchs Wasser getrieben haben.“

„Bei der Wärme, ja.“

Der Dohheimer klopfte der Sched, einer jüngst erstandenen Kuh, auf die Wampe.

„Die macht sich heraus.“

Der Genner kam näher.

„Sie is kollisjal aufs Salz versessen.“

„Das sein sie von Natur aus all,“ sagte der Dohheimer gut gelaunt.

(Fortsetzung folgt.)

(Nachdruck verboten.)

## Die schnellsten Eisenbahnzüge.

Die schnellsten Züge in Deutschland auf große Entfernungen verkehren immer noch zwischen Hamburg und Berlin. Die Spitze unter ihnen und allen deutschen Eisenbahnzügen hält der Zug Nr. 8, der die 286 Kilometer lange Strecke, ausschließlich einiger Minuten Aufenthalt in Wittenberge, in 3 Stunden 23 Minuten oder mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 84,5 Kilometer zurücklegt. Zwischen Hamburg und Wittenberge fährt sogar der Zug Nr. 5 noch etwas schneller, nämlich mit 86 Kilometer Durchschnittsgeschwindigkeit, die sich unterwegs oft auf 100 Kilometer und darüber steigert. Die längsten, ohne Anhalten durchfahrenen Strecken in Deutschland sind diejenigen zwischen München und Nürnberg mit 199 Kilometer und Berlin—Dresden mit 189 Kilometer, die der D-Zug mit 73 und 83 Kilometer Durchschnittsgeschwindigkeit durchläuft. In England werden bekanntlich viel größere Strecken ohne Anhalten durchlaufen, indem die Züge unterwegs das erforderliche Wasser während der Fahrt aus Schöpfrögen entnehmen; in dem kalten Winterklima Mitteleuropas würde indessen diese Einrichtung mehr Störungen als Vorteile im Gefolge haben und ist deshalb verständigerweise unterblieben. Wo größere Entfernungen ohne fahrplanmäßigen Aufenthalt zurückzulegen sind, z. B. die Strecke Charlottenburg—Hannover mit 252 Kilometer, die in 3 Stunden 15 Minuten gefahren werden, behilft man sich durch die Wasserentnahme an einer Zwischenstation, wo mit Hilfe verbesserter Kräne 10—12 Kubikmeter Wasser in zwei Minuten eingenommen werden können. Jedoch besteht auch die Absicht, größere Tender mit 30 000 Liter Wassereinhalte zu bauen, die dann das Durchfahren von

250 Kilometer ohne Anhalten, eventuell mit noch erheblich gesteigerter Geschwindigkeit, ermöglichen. Da es Lokomotiven, die einer Schnelligkeit von 100 bis 110 Kilometer in der Stunde gewachsen sind, jetzt auch in Deutschland in großer Zahl gibt, so stände dem nichts entgegen, daß schon in nächster Zukunft die deutschen Schnellzüge es an Geschwindigkeit mit den besten ausländischen aufnehmen.

Vorläufig ist ja das noch nicht der Fall, wie am besten ein Vergleich des oben erwähnten Zuges Berlin—Hamburg mit dem französischen Nordwestexpres von Paris nach Calais lehrt, der gegenwärtig für den schnellsten Zug in Europa gilt. Die Entfernung, die er zurücklegt, ist nur um 7 Kilometer geringer (279 Kilometer), die Fahrzeit des französischen Expreszuges aber um 22 Minuten kürzer, da er die Gesamtstrecke in 3 Stunden und 1 Minute zurücklegt. Die entwickelte Geschwindigkeit beträgt 96 Kilometer zwischen Calais und Amiens, wo 4 Minuten lang zum Speisen der Lokomotive gehalten wird, und fast 102 Kilometer zwischen Amiens und Paris. Durch Ramsboitomsche Wassertröge zwischen den Gleisen beabsichtigt die Nordbahn, den Aufenthalt in Amiens ganz zu umgehen und die Fahrzeit noch weiter abzukürzen. Züge von dieser Schnelligkeit hat selbst England nicht aufzuweisen, obwohl es das an „Flyers“ oder Expreszügen, fliegenden Schotten und dergleichen reichste Land der Erde ist. An der Spitze dieser langen Reihe dürften gegenwärtig die sogenannten „Non stop“-Züge der Great Northern stehen, die ohne Anhalten von London nach Sheffield (265 Kilometer) in 2 Stunden 50 Minuten fahren und eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 94 Kilometer in der Stunde entwickeln. Dagegen durchfährt der neue „Cornishman Limited“ derselben Bahn die 396 Kilometer von London nach Plymouth in 4 Stunden 25 Minuten ohne Anhalten, also mit beinahe 90 Kilometer Durchschnittsgeschwindigkeit. Es sind für diesen Zweck drei völlig neue Züge mit je sechs riesigen Luxuswaggons hinter einer De Glehn-Lokomotive gebaut worden. Ueberhaupt werden die schnellsten englischen Züge zum großen Teil von Lokomotiven französischer (De Glehn) oder amerikanischer (Atlantic-Typ) Bauart geführt, für das Land der ältesten Eisenbahnen und entwickeltesten Industrie eine recht beschämende Tatsache. Im ganzen soll Frankreich über 30, England über 50 fahrplanmäßige Züge besitzen, die eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 88 bis 95 Kilometer erhalten, doch kann dies nur auf kürzeren Strecken ihres Verlaufs der Fall sein.

Je kürzer die Entfernung zwischen den Endpunkten einer beschleunigten Fahrt, um so höher läßt sich die Durchschnittsgeschwindigkeit steigern, umgekehrt sinkt sie rasch mit der Größe der Entfernungen, da der verzögernde Einfluß der Stationsaufenthalte, Kreuzungen, Ueberholungen, des Maschinewechsels usw. dann immer schwerer ins Gewicht fällt. Eine der glänzendsten Leistungen auf eine recht erhebliche Distanz vollbrachte 1904 einer der berühmten Uebersee-Postexpreszüge der Great Western-Eisenbahn zwischen Plymouth und London, der die 310 Kilometer von Exeter bis London in 2 Stunden 43 Minuten mit 114 Kilometer Durchschnittsgeschwindigkeit zurücklegte. Nach den Messungen des Ingenieurs Rors-Martin, der sich während dieser Fahrt auf der Lokomotive befand, hatte der Zug sogar über eine Strecke von 118 Kilometer eine Geschwindigkeit von 129 Kilometer beibehalten, die sich nur einmal, während eine Schöpfstelle passiert wurde, auf 120 Kilometer verringerte. Das ist indessen ein Ausnahmefall, der als regelmäßige Schnellzugsleistung noch nicht in Rechnung gebracht werden darf.

Ähnliche Leistungen, wenn auch auf kürzere Entfernungen, verrichten dagegen täglich die weltbekanntesten Atlantic City Flyers zwischen Camden und dem vielbesuchten amerikanischen Badeort Atlantic City. Seit 1899 begannen auf dieser Route, wo die Philadelphia Reading und die Pennsylvaniaabahn je eine Linie betreiben, ein scharfer Wettbewerb, der die Geschwindigkeit beider Linien immer höher getrieben hat. Gegenwärtig legt der schnellste Zug der Pennsylvaniaabahn die 93 Kilometer lange Strecke mit 107½ Kilometer Durchschnittsgeschwindigkeit, also in 52 Minuten zurück, der Expreszug der Philadelphia Readingabahn dagegen hat ein 4 Kilometer längeres Gleis, eine Geschwindigkeit von 109½ Kilometer und braucht nur 49 Minuten. Indessen kommen beide Züge meist vor der seitgefahrenen Zeit an und entwickeln unterwegs nicht selten eine Schnelligkeit von 115—125 Kilometer, um die Verluste an beiden Enden der Linie, wo die Gleise durch öffentliche Straßen führen und langsam befahren werden müssen, wieder einzuholen. Als echt amerikanisch mag auch angeführt werden, daß sich die Gleise dieser schnellsten Züge der ganzen Welt kurz vor Camden im gleichen Niveau kreuzen, und daß hier überhaupt kein Fahrplan, sondern der einfache Grundfah gilt, wer zuerst kommt, wird zuerst durchgelassen. Trotzdem ist an dieser Stelle noch nie ein Unglück passiert.

Wenden wir uns nun von den kleinen und mittleren Entfernungen solchen von 600 und mehr Kilometer zu, so müssen wir feststellen, daß alsdann die Konkurrenz der deutschen mit den ausländischen Expreszügen völlig aufhört. Unsere raschesten Züge zwischen Berlin einerseits und München, Frankfurt a. M., Köln, Stuttgart, Basel, Wien und anderen Städten, die um 600 bis 900 Kilometer entfernt sind, erreichen nur 60 bis höchstens 90 Kilometer Durchschnittsgeschwindigkeit. Dagegen fährt der französische Südpres von Paris bis Bayonne (782 Kilometer) in 9 Stunden 43 Minuten mit 80½ Kilometer Durchschnittsgeschwindigkeit. Mit 81½ Kilometer befährt ein schottischer Expres die 645 Kilometer Strecke von London nach Glasgow, mit derselben Geschwindigkeit,

die 7¼ Stunden hindurch beibehalten wird, ein anderer „Äher“ die 632 Kilometer lange Entfernung von London nach Edinburgh. Sie alle schlägt bei weitem der „Empire State Express“, der New York in 8¼ Stunden mit Buffalo verbindet und diese 707 Kilometer mit 85¼ Kilometer Durchschnittsgeschwindigkeit zurücklegt. Eben dieselbe Schnelligkeit bringt der geschwindeste deutsche Zug zwischen Wittenberge und Hamburg nur ohne Anhalten und auf ein knappes Viertel dieser Entfernung zustande. Eine mindestens ebenso bewunderungswürdige Leistung hat die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn in diesem Winter eingeführt, wo sie einen Zug zwischen Paris und Nizza in 13¼ Stunden verkehren läßt. Die Entfernung beträgt 1087 Kilometer, die durchschnittliche Geschwindigkeit also 80½ Kilometer pro Stunde. Eine Leistung, die die Berlin-Halleischen Schnellzüge, die unterwegs nicht anhalten, nur zwei Stunden lang auszuwenden, soll dieser Zug, trotz oftmaligen Anhaltens, Wassernehmens, Maschinewechsels, beinahe siebenmal so lange fortsetzen.

Dabei sind wir denn zu den großen Entfernungen von mehr als 1000 Kilometer gelangt, für die es in Deutschland beinahe schon an Vergleichen fehlt. Wenigstens reichen die paar internationalen Züge, die bei uns ähnliche Entfernungen durchmessen, über eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 60 bis 65 Kilometer in der Stunde nicht hinaus. Letztere Ziffer bezeichnete die Schnelligkeit, welche die Expresszüge der New Yorker Zentralbahn nach Chicago vor etwa 12 Jahren besaßen, als sie die 1550 Kilometer von New York bis Chicago in 24 Stunden zurücklegten. Das Weltausstellungsjahr 1903 brachte dann einen plötzlichen Fortschritt. Sowohl die Zentralbahn als die um 90 Kilometer kürzere Pennsylvania-Bahn ließen täglich einen Zugzug in 20 Stunden zwischen Chicago und New York laufen, der auf der Pennsylvania-Eisenbahn 73, auf der New Yorker Zentralbahn 77½ Kilometer Durchschnittsgeschwindigkeit entwickelte. Die absolute Fahrzeit dieser Züge auf den freien Strecken mußte meistens 100 Kilometer, oft noch mehr betragen, um die Aufenthalt- und die Durchfahrt durch einige hundert Stationen auszugleichen. Am 11. Juni 1905 ließ plötzlich die Pennsylvania-Eisenbahn einen 18stündigen Zugzug von drei prachtvoll eingerichteten Wagen zwischen New York und Chicago verkehren und kündete an, daß dieser „Twentieth Century Limited Express“ fortan täglich verkehren würde. Nur für die Stunden der Wahlzeit wurde noch ein Speisewagen angehängt, aber auch für die übrigen drei Waggons erwies sich auf den Steigungen des östlichen Mittelgebirges Lokomotivvorspann erforderlich. Die Durchschnittsgeschwindigkeit des Zuges betrug 81 Kilometer. Eine Woche später ließ die Zentralbahn über ihre längere Route einen noch fürstlicher ausgestatteten Zugzug mit derselben verkürzten Fahrzeit laufen, seine durchschnittliche Geschwindigkeit waren 86 Kilometer stündlich, seine wirkliche Schnelligkeit an vielen Stellen der Linie 110 bis 120 Kilometer, an anderen nur 60 bis 70.

Fünf Tage lang ist dieser Expresszug der schnellste der Erde auf größere Entfernungen gewesen. Am 22. Juni entgleiste er, als er mit einer Geschwindigkeit von 112 Kilometer in den Bahnhof Mentor (Ohio) hineinfuhr, infolge einer falsch gestellten Weiche und bildete in der nächsten Minute einen brennenden Trümmerhaufen, aus dem über 20 Tote und viel mehr Verwundete herausgezogen wurden. Seitdem ist die frühere Fahrzeit von 20 Stunden wieder hergestellt. W. Verdrow.

## Kleines feuilleton.

— Das letzte Lesefabinet. Seit dem neuen Jahre ist Paris, so wird dem „Pester Lloyd“ von dort geschrieben, um eine historische Institution armer geworden. Das letzte Lesefabinet hat seine Pforten geschlossen. Baudeler nennt noch in seiner Ausgabe von 1905 drei „Cabinets de Lecture“, allerdings mit dem Zusatz, daß diese Einrichtung ihre frühere Bedeutung verloren habe. Nun ist das flackernde Lebenslicht auch der letzten der einst so berühmten Unternehmungen still erloschen.

Dem Kenner der Literatur- und Kulturgeschichte von Paris, besonders in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, ist das Institut der Lesefabinette wohlvertraut. In der Bibliothek der Madame Cardinal in der Rue des Capucines zum Beispiel verkehrten Berühmtheiten wie Montalembert, Dumas, Flaubert, Barbey d'Aurevilly. Auch die in Paris lebenden deutschen Schriftsteller, wie Heine, Börne, Herwegh, ließen sich in die Lesefabinette einschreiben. Gegen einen mäßigen Monatsbeitrag konnte man hier nach Belieben eintreten, die neuesten Journale des In- und Auslandes sowie die wichtigsten Revuen lesen und Korrespondenz erledigen. Auch größere Literaturwerke, besonders die neuesten Romane, waren da zu lesen, in möglichst viele Teile zer schnitten und in Wappen geheset. In jenen Zeiten, wo die Romanbände noch recht teuer waren — und Dumas, Sue, Viktor Hugo ließen es selten bei einer geringen Zahl von Bänden bewenden —, wurde ein großer Teil der Auflagen in den Lesefabinetts konsumiert. Die Dichter kamen dabei natürlich weit schlechter weg als heutzutage, wo selbst feichte Modeschriftsteller Auflagen von über 100 000 erreichten, aber ohne die Kabinette hätten die Verleger in vielen Fällen nicht einmal die Herausgabe riskiert.

Der eigentliche Aufschwung der Lesefabinette fällt in die Zeit von 1820 bis 1860. Im erigennannten Jahre gab es in ganz Paris 33, im letzten mehr als 200. Dann aber trat ein Verfall

mit progressiver Geschwindigkeit ein. Zwei Umstände sind es vor allem, die den Kabinetten den Garauz gemacht haben: das Aufblähen der Cafés und die Umgestaltung des Zeitungswesens, daneben auch die Verbilligung der Romane auf den Normalpreis von 3,50 Fr., der sich in Wirklichkeit bei den Boulevard-Buchhandlungen noch auf 3 Fr. reduziert. In den Cafés kann man eben beim Apéritif die Zeitungen lesen, für die man sich interessiert, ohne eine besondere Lesengebühr entrichten zu müssen, allerdings mehr offiziell — denn wenn man seine Zeitung regelmäßig eingehändig haben will, ist es ratsam, ein Trinkgeld zu spenden, das ein Abonnement im Lesefabinet wohl aufwiegt. Die Revolution im Zeitungswesen gipfelt aber insbesondere in der Schöpfung des Sou-Blattes, das für jedermann erschwinglich ist. Aber auch der Inhalt der Zeitungen hat sich wesentlich geändert. Von einigen löblichen Ausnahmen abgesehen, bieten die Zeitungen nicht wie einst solide, auf die Sache eingehende, belehrende Artikel, sondern knappe, pointierte Entree-fikles, Telegramme und möglichst viel Reportage im amerikanischen Stile. Darum bedarf es auch nicht mehr wie einst einer Gelassenheit des Gemütes und der äußeren Ruhe, um sich den Inhalt eines Zeitungsblattes anzueignen. Man kann das ebenso gut im Waggon der Untergrundbahn, auf der Imperiale der Omnibusse, beim Essen im Restaurant und selbst durch das Gedränge des Boulevard-publikums schreitend erledigen. Auch der Journalist von heute, ein moderner Nerbenmensch, besorgt drängende Schreibarbeiten beim jurrenden Geräusch des Kaffeehauses, zwischen vorüberziehenden Kellnern, vom hereindringenden Straßenlärm und von indiscret schreienden Tischnachbarn unbehindert, vielleicht besser als in der religiösen Stille der Lesefabinette.

Viele trauernde Hinterbliebene sind diesen nicht beschieden. In den letzten Lesefabinetten sah man die Betrunkenen sitzen, alte Herren mit gelblich-weißen, großen Bärten, mit riesigen Brillen und flatternden, schneigen Loden. Sie kamen täglich zur bestimmten Stunde, vergaßen ihre Köpfe in die Zeitungen, — in ihre alten, seit Jahrzehnten vertrauten, ihnen sozusagen angetrauten Zeitungen — und blickten nur wüthend auf, wenn eine Brummfliege schamlos durch das heilige Schweigen raste. Aber ach, die schneigen Loden wurden immer dünner, und dann blieb von den Lodenträgern einer nach dem anderen aus und kam nicht mehr wieder. Zum Schluß schmolz die alte Garde so zusammen, daß sie die geliebten Räume nicht mehr zu verteidigen vermochte. Aber sich ergeben, in das brutal lärmende, stimmungs- und rücksichtslose Kaffeehaus übergehen wird sie nicht! Wie lange noch, — und der letzte Leier des letzten Lesefabinetts wird dorthin gegangen sein, wo keine Brummfliege mehr die Stille stört. In das Gemölbe des allerletzten Kabinetts jedoch bricht die Neuzeit mit ihrer kalten Geschäftigkeit ein. Und wenn die Fliege mit frecher Familiarität künftig durch den Raum schwirrt, wird ein junger Kommis eine Klatsche nehmen und sie gemüthlos totschlagen. —

hg. Wie entsteht die Elektrizität der Luft. Die elektrische Natur des Gewitters ist seit länger denn einem Jahrhundert unvorderleglich bewiesen; aber damit ist erst die eine Hälfte der Arbeit getan, und zwar die geringere, die größere Hälfte, nämlich die Beantwortung der Frage: Woher stammt die Elektrizität, die im Blitz zum Ausgleich gelangt, hat zwar für viele Forscher einen Anreiz gegeben, sich mit ihr zu beschäftigen, aber erst jetzt hat man einen Weg betreten können, der vielleicht zur ihrer Beantwortung führt. Wie die Luzelektrizität selbst international ist, haben auch Angehörige wohl aller Kulturenationen sich damit beschäftigt, zu ergründen, wie die Luzelektrizität entsteht und wie sie sich verbreitet. Und merkwürdig: Gerade diejenigen hervorragenden Physiker, die die Frage der Beantwortung ein bedeutendes Stück näher geführt zu haben schienen, hatten, von falschen Voraussetzungen ausgehend, auf Grund ihrer an sich richtigen Beobachtungen irrige Theorien aufgestellt, die, weit entfernt, die Erklärung zu fördern, sie vielmehr hemmten und verzögerten. Solche der Beachtung würdige, aber erst vom Gesichtspunkt einer richtigen Theorie aus brauchbare Arbeiten lieferten vornehmlich der Franzose Coulomb, der Italiener Matteucci, der Deutsche Rastwold und auch der Engländer J. J. Thomson, der in der allerjüngsten Zeit viel zu der noch dem heutigen Standpunkt der Wissenschaft richtigen Erklärung beitrug, hat noch vor einem Jahrzehnt geradezu falsche Ansichten vertreten. Sie alle stellten nacheinander die Lehre auf, daß die atmosphärische Luft an und für sich nicht im stande sei, Elektrizität aufzunehmen, daß diese vielmehr gelüftet sei an das in der Luft in Gestalt von Dampf oder kleinen Bläschen enthaltene Wasser und an den ebenfalls in ihr zerstreuten Staub, und von ihnen ging auch die Behauptung aus, daß die Menge der in der Atmosphäre oder, wie man fälschlich glaubte, in ihren feuchten oder festen Begleitern enthaltenen Elektrizität von der Temperatur abhängt. Die beiden Vorkämpfer Gymnasiallehrer Geitel und Elster, durch ihr erfolgreiches Zusammenarbeiten in der wissenschaftlichen Welt hochangesehene Dozenten, haben dagegen nachgewiesen, daß die Luft um so reicher an Elektrizität ist, je geringer ihr Wassergehalt und je staubfreier sie ist. Dieselben beiden Gelehrten haben auch durch jeweiligen Ausschluß oder jeweilige Zulassung von Licht nachgewiesen, daß dies auf die Entstehung der Elektrizität ohne Einfluß ist. Doch darf hier bei nicht unerwähnt bleiben, daß dadurch noch nicht der bündige Nachweis dafür erbracht ist, daß die Strahlung der Sonne nun völlig ohne Einfluß auf die Bildung von Elektrizität ist, denn außer jenen Strahlen, die unser Auge als Licht wahrnimmt, sendet unser Zentralgestirn auch Strahlen von anderer

Wellenlänge und anderer Wirkungsart aus, und dies muß um so mehr Beachtung finden, als auf Grund von theoretischen Betrachtungen der Engländer Faraday und Maxwell Heinrich Herz den experimentellen Nachweis für die Existenz elektrischer Wellen brachte, auf denen ja übrigens auch die Möglichkeit der drahtlosen Telegraphie und Telephonie beruht. Was den Zusammenhang zwischen Luftpolektrizität und Lufttemperatur anlangt, so hat man jetzt erkannt, daß ein Einfluß der Temperatur auf das eigentliche Entstehen von Elektrizität nicht vorhanden ist, so lange nicht direkte Blühhige vorkommt, und diese ist ja bei unserer Atmosphäre ausgeschlossen. Wenn nun auf diesen Wegen nicht zum Ziele zu gelangen war, erwies sich die neueste Elektrizitätstheorie fruchtbarer. Gewisse Erscheinungen bei der Elektrizitätsentladung in luftverdünnten Röhren und bei den durch Lichtbrechung entstehenden farbigen Lichtbändern, den Spektren, wenn diese unter der Einwirkung starker Magnete stehen, nötigten zu der Annahme, daß die Elektrizität ein sehr feiner, aus kleinen Teilen bestehender Stoff ist, der im allgemeinen an materielle Teilchen gebunden, unter Umständen doch von diesen abspringen und sich frei im umgebenden Raume ausbreiten kann. Diese Lehre fand eine ganz besonders kräftige Stütze in den immer noch merkwürdigen Erscheinungen des Radiums und ihm verwandter Körper, wie Thorium, Zesturium und Aktinium. Diese Substanzen sowie ihre Zerfallprodukte zerstreuen die in ihrer Nähe befindliche Elektrizität, und zwar tun sie dies nach der von sehr vielen Physikern angenommenen Theorie in der Weise, daß sie selbst dauernd die schon erwähnten Elektrizitätsteilchen ausstoßen; diese verbinden sie mit den die bisherige elektrische Ladung der Umgebung bildenden elektrischen Teilchen und neutralisieren, vernichten solcher-gestalt die früher vorhanden gewesene elektrische Ladung. Dazu hat man noch festgestellt, daß die strahlenden Substanzen ihre Strahlungsfähigkeit auf ihre Umgebung übertragen, diese gleichsam damit anstecken, so daß auch die Umgebung elektrische Teilchen ausstrahlt. Außerdem zeigte sich, daß die strahlenden Substanzen und ihre Zerfallprodukte und Emanationen auf und in der Erde viel häufiger vorkommen, als man zuerst angenommen hatte, allerdings in so kleinen Mengen, daß es ganz unmöglich ist, sie zu sammeln oder rein darzustellen, aber doch genügend, um merkbare elektrische Wirkungen auszulösen. Schließlich stellte man fest, daß die Luft in Kellerräumen und speziell in den kleinen Spalten und Zwischenräumen der oberflächlichsten Erdbodenfläche ganz besonders elektrisch ist. Auf Grund von allem dem neigt man jetzt stark der Ansicht zu, daß die Elektrizität der Luft dadurch entsteht, daß von strahlender Materie im Erdboden ausgehende elektrische Teilchen in die Luft gelangen und diese somit selbst elektrisch machen. Sehr wahrscheinlich ist, daß die Luft ihre eigene Elektrifizierung dadurch unterstützt, daß sie und die in ihr befindlichen vorhandenen Wasserläuse durch Uebertragung, wenn man will durch Ansteckung, selbst die Fähigkeit annehmen, elektrische Teilchen auszusenden. Die Entscheidung hierüber sowie über einige andere nicht unwichtige Punkte, besonders darüber, wieso gerade bei denjenigen Witterungsverhältnissen, die einem Gewitter vorangehen, eine so besonders starke Elektrizitätsansammlung entsteht, steht noch aus. Die Untersuchungen sind, wie man sich denken kann, höchst schwieriger Natur; ganz besonders erschwert werden sie durch den Umstand, daß die einzelnen Zerfallprodukte der strahlenden Substanzen sehr verschiedene lange Lebensdauer und Strahlungsdauer besitzen, wovon auch die Art ihrer Einwirkung auf die Luft abhängt. Eine eigentümliche Schwierigkeit ist noch dadurch gegeben, daß die Steine, aus denen unsere Häuser gebaut werden, während ihrer Lagerung im Erdboden selbst mit elektrischen Teilchen angestrahlt werden; die physikalischen Untersuchungen müssen eben auch in solchen Häusern vorgenommen werden, und es ist oft unmöglich, genau zu trennen, welche Wirkungen durch die angestellten Versuche herbeigeführt werden, und welche dem Mauerwerk des Hauses zuzuschreiben sind. Nun hat man gar noch gefunden, daß den Metallen ebenfalls eine nicht sehr starke, aber doch nicht unwirksame elektrische Ausstrahlung zukommt; zu den Versuchen braucht man aber metallene Instrumente, und es ist sehr schwierig, wenn nicht ganz unmöglich, den eigenen Strahlungs- und Wirkungsgrad der Instrumente festzustellen. Darum wäre es höchst wünschenswert, zum Zweck der Untersuchung der Luftpolektrizität und ihres Entstehens ein Gebäude aus solchem Material zu errichten, bei dem nachweislich keine eigene Elektrizitätsstrahlung stattfindet; danach wird man auf Methoden und Hilfsmittel bedacht sein müssen, sie von den störenden Wirkungen der Eigenstrahlung der zu den Apparaten verwandten Metalle zu befreien. Eine Erleichterung der Untersuchung hat uns die Natur in den Steinfallen gegeben, die im norddeutschen Kalisalzgebiet als Staffurter Salz und dergleichen gegraben werden; diese Salze sind für die elektrische Strahlung vollkommen undurchlässig, und wenn man die Versuchsapparate, in denen die Untersuchungen über die Verbreitung der Elektrizität in die Luft und in der Luft vorgenommen werden, mit solchen Salzen umgibt, ist man von vielen störenden äußeren Einflüssen gänzlich befreit. Jedenfalls nähert man sich so dem Resultat, die Frage zu lösen, wie die Elektrizität unserer Atmosphäre entsteht, wenn die Theorie richtig ist, daß die Elektrizität in Gestalt kleiner körperlicher Teilchen an den die eigentliche Körperwelt bildenden Stoffen haftet und von ihnen unter gewissen Umständen ausgestrahlt wird; wenn diese Theorie richtig ist — aber es darf nicht verschwiegen werden, daß diese Theorie selbst noch viele Schwierigkeiten aufweist. So sehr sie geeignet ist,

gewisse Erscheinungen zu erklären und besonders bei der Lehre von der Luftpolektrizität Aufklärungsdienste zu tun, so steht sie doch andererseits mit vielen wichtigen, vielfach beobachteten und ganz un-zweifelhaften Tatsachen in einem vorläufig ganz unlöslichen Widerspruch; wenn daran diese Theorie nicht scheitern, wenn sie nicht wieder aufgegeben und durch eine allgemein gültige ersetzt werden soll, wird es zum wenigsten nötig sein, sie so abzuändern, daß eben die jetzt vorhandenen Widersprüche schwinden, ohne daß die Theorie dadurch untauglich wird zur Erklärung der Erscheinungen, die sie jetzt erklärt, und nicht zum wenigsten zur Erklärung des Entstehens der Elektrizität der Luft. —

### Theater.

Leising-Theater. Rosmersholm. Schauspiel in vier Akten von Henrik Ibsen. — Es war eine ganz eigenartige Steigerung in dieser Aufführung. Im ersten Akte schien es, als ob sie ihren Schwerpunkt in den Nebenrollen haben werde. Der phantastische Ulrich Brendel Wassermanns, Marrs Nektor Kroll prägten sich in voller Anschaulichkeit den Sinnen ein. Dieser junge Künstler spielte den konservativen Freund des Pfarrers, nicht nach der üblichen Art als edigen, pedantisch trockenen Schulmensen, sondern als rothädige ungebrochene Kraftnatur mit impulsiv durchbrechender Leidenschaftlichkeit. Er gab ihm Züge, die die warme Reizung Rosmers zu Kroll verständlich machen konnten und dennoch ausgezeichnet zu dem tyrannisch-fanatizischen, rachfüchtigen Grundzuge des Charakters paßten. Mit sicherem Gelingen wurde die Gestalt, so wie sie angelegt war, bis zu Ende durchgeführt. Rosmer und Rebekka in der Darstellung von Reicher und Irene Triesch kamen, an diesen beiden Leistungen gemessen, zunächst nicht recht auf. Die Erscheinung erschwerte die Illusion. Die Maske Reichers, die alfränkische nach Schifferart gestuzte Bart-tracht mochte norwegisch echt sein, aber sie wirkte wenigstens am Anfang allzu landsfarrermäßig, ließ beim ersten Eindruck nichts von der individuell vergeistigten Sensibilität des alten Adelsproffen durchschimmern. Und auch die schlanke kleine Gestalt des Fräulein Triesch, ihr Gesichtsschnitt, der an Damentypen aus Berlin W. erinnert, konnte erst gar keinen Glauben an die Wirklichkeit dieser Rebekka wecken. Dann aber mit der Dichtung wuchsen beide zur vollen Höhe. Das Innerste des wunderbaren Wertes wurde lebendig in ihrem Spiel. Mit der Szene, in der Rosmer von Krolls und Mortens-gords (Herr Forst) Erklärungen in bange Gewissensangst hineingeschleudert, durch Rebekkas Zubruch noch einmal aufgerichtet, sie bittet, sein Weib zu werden, setzte der Umchwung ein. Die schlichten Töne Reichers drangen zu Herzen, erschütternd klang das unterdrückte, kurze Jauchzen, klang die im Kampfe ungeheuerter Selbstüberwindung hervorgehobene scharffe Abweisung aus Rebekkas Brust. Verborgene Tiefen öffneten sich. Und mit siegender Gewalt ohne Schwanken und Ermatten ging es weiter, immer weiter aufwärts. In dem Schuldbekennnis Rebekkas loberte der Widerschein der sengenden Flammen, vor denen die arme Beate in den Tod geflüchtet war. Das Vergangene wurde Gegenwart, man sah, man fühlte die dämonisch wilden Mächte, die im Sturmwind diese Seele mit sich fortgerissen hatten. Und mit gleicher Vollendung trat in dem Spiel die Wanblung, die sich leis und unablässig seit jenem Furchtbaren vollzogen, hervor, die Läuterung durch Rosmers reinen aber lebens-flüchtigen Sinn. Ebenbürtig stand Reicher, vor allem in den letzten Szenen, Irene Triesch zur Seite. In vollen, feierlich ergreifenden Akkorden, wie ein Triumphlied alles überwindender Liebe, tönte die Tragödie aus. —

### Notizen.

— Von Eduard Fuhs' Prachtwerk „Die Frau in der Karikatur“ sind die Lieferungen 2—7 erschienen. (München, Albert Langen.) Preis der Lieferung 1 M. —  
— Eine der nächsten Novitäten des Deutschen Theaters ist Leo Greiners Trauerspiel „Herzoge von Genua“. —  
— Gustav Dabis Komödie „Am anderen Ufer“ hat bei der Uraufführung im Hoftheater zu Mannheim gefallen. —  
— „Meroe“ heißt eine neue Tragödie von Wilhelm v. Scholz. —  
— Hirschfelds neues Lustspiel „Spätfrühling“ gelangt am 10. Februar am Burgtheater zur Uraufführung. —  
— Die Nachricht, der Münchener Maler Leo Putz sei irrsinnig geworden, hat sich als falsch herausgestellt. —  
— Nach dem von der Hauptstation für Erdbenenforschung zu Straßburg herausgegebenen Katalog wurden im Jahre 1903 4760 Erdbeben bemerkt, die unmittelbar den menschlichen Sinnen wahrnehmbar waren. Die meisten davon, 1782, fielen auf die Monate Januar bis März. —  
— Eine lustige Szene spielte sich dieser Tage vor einer Pariser Straßkammer ab. Ein Rechtsanwält, der einen Weinfälscher zu verteidigen hatte, sagt in der Verteidigungsrede pathetisch: „Nein, mein Klient hat den Wein nicht gefälscht, sein Wein ist echt. Diese Rechnung hier beweist, daß er aus frischen Trauben hergestellt ist. Diese Rechnung ist gewissermaßen die Geburtsurkunde des Weines.“ „Haben Sie den Taufschein hier?“ fragte der Präsident unter schallender Heiterkeit der Zuhörer. —