

(Nachdruck verboten.)

Die Güte der Menschen.

Novelle von Léon Frapié. Deutsch von Olga Sigall.

Mit fünfzehn Jahren machte Ninie, die kleine Blinde, noch den vollkommenen Eindruck eines Kindes, doch besaß sie die Fähigkeit aufmerksam zuzuhören und sich die geringfügigsten Worte eines jeden gut einprägend, schuf sie sich damit ihre „innere Welt“. In ihrer Vereinsamung fann sie viel nach, sie grübelte nachdenklich über die gewöhnlichsten Dinge, und da der Augenschein ihr fehlte, gestaltete ihre vergrößerte Einbildung auch das Alltägliche bald zu etwas Wunderbarem um.

Welche Erregung für sie, welches Staunen, als ihr Bruder Karlchen, ein Lehrling, der stolz darauf war, ganz allein in Paris herumlaufen zu können, ihr voller Uebertreibung schilderte, wie herrlich, merkwürdig, ja geradezu wunderbar die Untergrundbahn sei!

„Man stieg 100, 200 Meter unter die Erde, so tief wie 40, nein, gewiß 50 Stockwerke sind. Man hörte nicht mehr den Lärm von Paris, nicht einmal mehr die Wagen, die so stark rasseln, daß alle Häuser davon erzittern, . . . indessen gewahrte man in der Ferne ein unerklärliches Flimmern, sicherlich vom Feuer des Erdinnern.“

Kein Wort reichte aus, um die Erschütterung und das Getöse der in den Bahnhof einfahrenden Züge zu schildern, der Boden schwankt, und alles was drauß ist, — fährt der Zug aber erst einmal, dann geht es so schnell und so stürmisch, daß Du ganz taub davon bist, nicht mehr atmen kannst und das Gleichgewicht verlierst. Stelle Dir vor, Ninie, Du fährst im Donner, ja, ganz so ist es, denke Dir, daß der Donner, anstatt ein Ding aus Feuer zu sein, das man nicht fassen kann, irgend etwas Hartes, aus Eisen ist und Du da darauf wärest.“

Bald träumte Ninie nur noch vom „Métro“, sie war ganz benommen davon, Karlchen mußte immerzu durch ausführliche Einzelheiten ihrer wissensdurstigen Erregung neue Nahrung geben.

Auf einmal bemerkten die Eltern eine Veränderung an der armen Ninie, die früher nie etwas forderte, sondern sich sanft in ihr trauriges Los fügte, wie in die wenig abwechslungsreichen Anordnungen, die den Zweck hatten, ihre Gegenwart so wenig störend wie möglich zu machen. Jetzt hatte sie eigene Wünsche, jetzt sprach sie aus eigenem Antrieb davon, fort — spazieren zu gehen. Kurz und gut, jetzt zog sie sogar das Vergnügen in Betracht, in der Untergrundbahn zu fahren.

„Dies, nein, niemals,“ protestierten die Eltern, Vater sowohl wie Mutter.

Es war schon eine wahre Not, die Kleine ein oder zweimal im Monat ins Freie zu führen, wie schwierig würde es erst sein, sich mit ihr dem Gedränge und dem Lärm des Métro auszusetzen. Karlchen erhielt den Befehl, den Schilderungen seiner unterirdischen Reisen ein Ende zu machen. Wie aber war die unstillbare Neugier von Ninie zu befriedigen? Nicht zu antworten schien unmöglich.

Karlchen wurde nun angewiesen, nur noch von den Unannehmlichkeiten, den Gefahren, den unüberwindlichen Schwierigkeiten des Métro zu sprechen.

Die Eltern selbst, und im Einverständnis mit ihnen die Nachbarn, erzählten übereinstimmend von den Beschwerden, den Ohnmachten, den Unfällen, denen die kühnen Untergrundbahnfahrer ausgesetzt waren.

Das neue Verkehrsmittel würde gewiß keinen Bestand haben, erklärte man, auf alle Fälle könnten nur abgehärtete, gestählte Männer, Waghälse, Soldaten, Forscher oder Sport treibende Leute all den Gefahren trohen.

„Denke Dir doch, man bekommt keine Luft, man erstickt. Und man hat weder Zeit hinein — noch heraus zu kommen, die Waggontüren öffnen und schließen sich wie die Klappen von Mausefallen; ein Teil der Leute wird wie durch eine Explosion aus dem Wagen herausgeschleudert, die anderen werden gewaltsam hineingepreßt. Schließlich, und dies ist

die Hauptsache, ist der Geruch, das Geratter, die Stöße, das Schwanken, die Elektrizität bei der Fahrt so stark, daß niemand es aushalten kann. Und der Beweis dafür: Karlchen hatte geprahlt, er war nur ein einziges Mal mit dem Métro gefahren, das heißt, er hatte versucht zu fahren. Nachdem er mit Lebensgefahr hineingelangt war, mußte er den Zug schon auf der nächsten Station in jämmerlichem Zustande wieder verlassen und wollte niemals mehr wieder einen sehen. Und er hatte von einem Jungen sprechen hören, ein Lehrling wie er, Adolph war sein Name, der trotz des Verbotes seiner Eltern wie seines Meisters eine Fahrt gewagt hatte — und den hatte man nicht mehr wiedergesehen; seit einigen Tagen wußte man nicht, was aus ihm geworden sei. Ja, ja, so sind diese Züge, die in dunklen Tiefen, vielleicht an Abgründen vorbei rasen.“

Die arme Ninie senkte den Kopf. Sie hörte auf dem Wunsche nachzuhängen, möglicherweise einmal im Métro zu fahren, denn ihre Vernunft erhob Einspruch, das Unausführbare auch nur zu wollen, zu hoffen, doch träumte sie insgeheim davon, wie andere abenteuerlustige Kinder von Amerika, vom Nordpol träumen.

Und sie, die Zarte, Gebrechliche, die Schwächste der Schwachen malte sich in ihrer Einsamkeit das Glück aus, eine Métrofahrt zu wagen, gerade weil sie so gefährlich war, gerade weil die meisten sie nicht ertragen konnten, gerade weil sie ein Vorrecht der Furchtlosen, der Kräftigen, der tapfern Menschen war.

Im Frühjahr wurde Ninie ernstlich leidend; es war keine ausgesprochene Krankheit, mehr ein Zustand allgemeiner Erschlaffung.

Der Arzt erklärte, es wäre das kritische Alter, wenn in ihrer Natur keine Wandlung einträte, würde das kleine unentwickelte Mädchen an Schwäche hinfiechen.

Eine ärztliche Behandlung war nicht nötig; Zerstreuung, Abwechslung, gute Luft wären das Beste für sie. Dieses kleine Mädchen brauche Landluft, Spiele, Spaziergänge, kurz eine ganz veränderte äußere Lebensweise; man mußte mit einem Wort der Entwicklung ihrer Natur zu Hülfe kommen, sie veranlassen.

Die Eltern jammerten: „Was der Doktor sich wohl einbildet! Eine Luftkur, Reisen, Zerstreuungen kosten Geld, und wir haben keins.“

Eines Abends, als Ninie mit einem Ueberrest von Lebenslust während des Essens ihren Bruder einmal wieder über die Geheimnisse der Untergrundbahn ausgefragt hatte, kamen die Eltern, als sie sich niederlegen wollten, auf einen Einfall:

„Die größte Freude, die wir Ninie bereiten können und alles, was wir ihr an Geld wie Zeitausgabe opfern könnten, wäre eine Fahrt im Métro mit ihr zu machen.“

Nur mußte man, nachdem man so viel Schlechtes über die Bahn gesagt hatte, vorsichtig vorgehen, sonst würde Ninie erraten, daß man sie hintergingen, und das gegenwärtige Anerbieten befäße geringen Wert.

Ihre Schwäche benahm ihr den ganzen Appetit, man konnte sie nur durch Versprechungen und Bitten veranlassen, einige Bissen hinunterzuschlucken. Die Eltern taten so, als entschlüpfte ihnen ein Wort, als versprächen sie ihr unbedachter Weise etwas.

„Höre, Ninie,“ sagte die Mutter, „wenn Du diese zwei Wochen lang Deine Suppe ordentlich isst, dann gehen wir zu Ostern mit Dir, wohin Du willst.“

„Ja,“ sagte der Vater, „denke Dir irgend einen Ausflug aus, etwas, was Dir am aller — allerlockendsten erscheint, auf mein Wort, wir erfüllen es Dir.“

Ninie wurde abwechselnd blaß und rot und antwortete nicht sofort.

Ganz gleichgültig was?“ fragte sie mit Herzklopfen. „Was Du willst,“ versprachen feierlich die Eltern, „Suche, denke nach.“

Ninie begann die vor ihr stehende Suppe auszulöffeln, dann erklärte sie mit zitternder Stimme:

„Ich habe nachgedacht . . . ich möchte . . . ich möchte im Metro fahren.“

Ausruf des Vaters: „Unmöglich! Aber daran ist nicht zu denken. Du mußt mit Deinen Wünschen im Bereich der Möglichkeit bleiben.“

Aber die Mutter mischte sich ein, und in einem Ton des Bedauerns, doch wie veranlaßt durch ihr Gerechtigkeitsgefühl, meinte sie:

„Nein, nein. Was versprochen, ist versprochen. Du hast selbst gesagt, jeder noch so kühne Wunsch!“

Der Vater schien nachzugeben, sich zu fügen. Da hatte er ja etwas Schönes angerichtet. Man hatte nicht mehr als 14 Tage, um Vorbereitungen zu treffen. Ninie sollte die Vorfreude — oft die Beste der Freuden — des Pläne- und Entwürfemachens genießen.

Endlose Besprechungen fanden statt, immer gerade beim Auftragen der Suppe, die Ninie dann, ohne es zu merken, hinunter schluckte.

Welchen Tag wählen? Den Ostersonntag oder Montag? Und welches war die günstigste Stunde, um die Tour anzutreten, — das war eine schwierige Frage. Und die Marschroute? Und wie sollte man sich dazu anziehen? Denn zu solcher Expedition gehörte doch wirklich eine besondere Ausrüstung. Und was wollte man mitnehmen für den Fall, daß man von einem Unwohlsein befallen, eine Wunde davontragen oder ohnmächtig werden würde?

Ninie, die ein wenig gewachsen war, sollte eine neue Bluse einweihen — selbstverständlich etwas im Genre Tennis, Seebad, Landaufenthalt.

Natürlich kamen alle Nachbarinnen, vom Erdgeschoß bis zum siebenten Stock, fünf- bis sechsmal, um Näheres über das Ereignis zu erfahren. Würden sie fertig werden? Würde das Wetter gut sein? „Was für eine Bluse, liebe Ninie? Gewiß ein englischer Stoff. Nirgends könnte man für weniger als sieben Frank etwas derartiges bekommen.“

Der festgesetzte Tag! Der Ostermontag! Ausbruch um 2 Uhr nachmittags.

Die Eltern bemühten sich, jede Enttäuschung für Ninie unmöglich zu machen. Man ging bedächtig, nahm sich Zeit, so daß der Weg beträchtlich, jeder Zwischenfall bedeutungsvoll erschien.

Karlchen gab Ninie den Arm; diese zitterte und fieberte vor freudiger Aufregung. Vater und Mutter lenkten abwechselnd ihre Aufmerksamkeit auf jede bemerkenswerte Einzelheit, deren Bedeutung sie noch besonders hervorhoben.

„Achtung, Ninie, wir nähern uns der Station.“

„Spürst Du es, schon wird die Luft heißer?“

„Ja, es ist, als streichelte sie mich.“

„Nun, da wären wir ja. Noch ist es Zeit, sich die Sache zu überlegen . . . niemand weicht zurück? dann vorwärts.“

„Die Höhlung ist hier. . . . Nun setzen wir den Fuß auf die erste Stufe, die hinunterführt.“

„Achtung, Ninie! Wir verlassen den festen Erdboden, die Straße, die Häuser, wir dringen in die Tiefe ein.“

„Und der Geruch, Ninie?“

„Nicht wahr, solche Luft hast Du noch nie eingeatmet?“

„Und wie die Hitze zunimmt!“

„Schon 15 Stufen! Wir wollen ein wenig Atem schöpfen . . . wir sind schon in recht beträchtlicher Tiefe; wenn einer hier herunterstürzte, wäre er zerschmettert! Die Wagen hört man fast auch nicht mehr.“

„Du erstichst nicht, Ninie? Sage es lieber gleich.“

„Rein, nein!“

(Schluß folgt.)

(Nachdruck verboten.)

Der Regen.

Von Dr. J. Wiese.

Eine große Anzahl von sogenannten Bauernregeln, nach denen der Landmann auf Grund von früheren Beobachtungen in der Natur die Temperaturverhältnisse, den Witterungswechsel und besonders den Eintritt des Regenwetters bestimmt, sowie zahlreiche volkstümliche Redensarten beweisen, daß der Regen im wirtschaftlichen Leben eine große Rolle spielt, bald als befruchtende Gabe der Natur, bald als vernichtendes, die frohen Hoffnungen des Landwirtes zerstörendes Unwetter. Aber auch der gewöhnliche Sterbliche ist in vielen Handlungen und Absichten vom Regen abhängig. Erscheint er uns oft, zumal nach langer Sommerhitze, als ein erquickendes Labfal, als ein willkommenes Gast, der uns von der

drückenden Schwüle befreit, so macht er doch auch häufig unsere Pläne in des Wortes wahrster Bedeutung zu Wasser. Diese Bedeutung des Regens in volkswirtschaftlicher Hinsicht und sein Einfluß auf das Volksleben lassen es angemessen erscheinen, dem „Raß des Himmels“ einmal auf Grund der neuesten wissenschaftlichen Forschungen einige allgemein interessierende Ausführungen zu widmen.

Zunächst: Wie entsteht und woher kommt der Regen? Ganz populär gesprochen, lautet die Antwort durchaus richtig: Aus den Wolken! Unerläßliche Voraussetzung zur Entstehung aller Niederschläge ist der Wasserdampf; nach Dalton soll unsere Atmosphäre 70 Trillionen Tonnen (= je 1 Kubitmeter) Wasser in Dampfform führen, was etwa der hundertfachen Wassermenge des Genfer Sees entsprechen würde. Allgemein nimmt man an, daß Regen entsteht, wenn die mit Wasserdampf gesättigte (gespannte) Luft abgekühlt wird, wodurch sie sich verdichtet und gezwungen werde, den der Verminderung des Volumens entsprechenden überschüssigen Wasserdampf abzugeben, d. h. als Regen fallen zu lassen. Andererseits aber soll die Luft auch mit Wasserdampf übersättigt werden und in diesem Zustand längere Zeit verharren können, allerdings unter der Bedingung absoluter Ruhe; ob aber diese jemals vorhanden ist, erscheint sehr fraglich. Nach J. Houghton hört der Wasserdampf auf, wenn eine große Menge Luft unter die für die Kondensation des in ihr befindlichen Wasserdampfes nötige Temperatur erkaltet; bei geringer Temperaturerniedrigung bilden sich dann Nebel und Wolken, bei beträchtlicherer Erniedrigung der Temperatur weiterhin Regen oder Schnee. Regen wird hervorgebracht, wenn sich Massen warmer und kalter Luft mischen, oder wenn kalte Luft mit warmer, die mit Wasserdampf gesättigt ist, in Berührung kommt. Im ersteren Falle wird niemals eine beträchtliche Regenmenge entstehen, es müßten denn sowohl die warme als auch die kalte Luft eine große Menge Wasserdampf enthalten. Andere, wie B. Genischel, nehmen für die Entstehung von Regen die Mitwirkung elektrischer Spannung und Ströme an; doch ist die Frage nach der letzten Ursache, die den ersten Anstoß zur Regenbildung gibt, die causa movens, noch nicht endgültig gelöst; sicher ist nur, daß Vorbedingung für die Entstehung des Regens der Wassergehalt der Luft ist.

Wenden wir uns nunmehr der Beantwortung der Frage zu, woher der Regen stammt. Auch in dieser Hinsicht gehen die Ansichten der Meteorologen noch auseinander. Doch dürften im großen ganzen die folgenden Erwägungen zutreffend sein. Wieviel Wasser wir überhaupt auf unserem Planeten haben, davon kann man sich eine ungefähre Vorstellung machen, wenn man bedenkt, daß das Areal der Meere sich zu dem des Landes verhält etwa wie 5:2 und der Wasservorrat der Erde 1279 Millionen Kubikmeter enthält. Aus diesem gewaltigen Wasserbecken steigt fortwährend Wasserdampf auf. Man hat die Verdunstung von Binnengewässern durch *Verdunstungsmesser*, sogenannte *Evaporimeter*, gemessen; bei Binnengewässern ist aber die Verdunstung relativ größer als auf dem offenen Meere, weil die über dem Meere stehende Luftschicht, selbst bei wechselndem Winde, immer mehr vom Wasser geschwängert, also weniger durstig als die über die Binnengewässer ziehende Luft ist. Gleichwohl ist das Weltmeer wegen seiner ungeheuren Ausdehnung das eigentlich speisende Kapital der Regenfälle auf der Erde. Die starke wasserhaltige Luft gibt nun den bei weitem größten Teil dieses Wassergehaltes in das Meer selbst wieder ab, und zwar dürften dies 93 Proz. der Regenmenge sein, so daß auf diese Weise der sogenannte „kleine Kreislauf des Wassers“ geschlossen wird. Steigt nämlich der Wasserdampf auf und kommt er in kühlere Luftschichten, so nimmt die Fähigkeit der Luft, Feuchtigkeit zu halten, ab, und es entsteht, wie bereits bemerkt, Regen. Die übrigen 7 Proz. der aus dem Meere aufsteigenden Wasserdämpfe aber gehen an geeigneten Stellen, von den Winden getrieben, auf das Land und geben für den Kreislauf des Wassers auf dem Lande gewissermaßen das Betriebskapital ab. Dieses wird von dem Lande, dessen Binnenseen und Flüsse den Bedarf an Regen allein nicht decken können, mehrfach umgekehrt, ehe es durch Quellen und Flüsse dem Meere wieder zugeführt wird. Vom Meere aus, an nicht gebirgigen Stellen, tritt also eine große Menge wasserhaltiger Luft aufs Land, bei Westwind von der Küste Europas aus z. B. so viel, daß diese Wasserdämpfe bis nach Sibirien getragen werden. An Gebirgen aber stoßen sich bekanntermachen die Regentropfen, sie müssen an diesen emporsteigen und entledigen sich dabei ihres Wasserdampfes. Daher der Regenreichtum der Gebirge. Eine weitere Veranlassung zur Ausscheidung des Wassers aus der Feuchtigkeit haltenden Luft bietet auch die aufsteigende Bewegung der Luft in den Zyklogen, d. h. in Luftwirbeln, die über die Erdoberfläche hinwegziehen. In diesen Wirbeln, die sich durch einen niedrigen Luftdruck auszeichnen, steigt die Luft, die hier von allen Seiten herangezogen wird, auf weiten Gebieten in kühlere Regionen empor und so kommt es hier zu Wollen- und Regenbildung. Befinden wir uns also in Zyklogen, so haben wir Regen, stehen dagegen Antizyklone an Europas Westküste, so halten diese die Regentropfen fern und Trockenheit herrscht im europäischen Binnenlande, wie es in Mittel- und Westeuropa im Jahre 1893 mit seinem trodenen Frühling und Spätsommer der Fall war, und ebenso in dem trodenen Sommer 1904. Unter Berücksichtigung all der interessanten Verhältnisse, die bei dem Kreislauf des Wassers eine Rolle spielen, hat Professor E. Brückner Kurven entworfen und gefunden, daß sich bei ihnen eine periodische Tendenz zu erkennen gibt, nach der trodene mit feuchten Zeitaltern abwechseln.

Die Größe der Regentropfen bei ihrer Ankunft auf der Erde ist abhängig von der Fallhöhe, die sie von der Wolke bis zum Boden zu durchmessen haben. Sie sind um so größer, je größer die Fallhöhe ist. Die geringste Größe, die ein Regentropfen erreichen kann, stellt nach Schiller-Tierz ein Wasserfugelschen von nur 1/2 Millimeter Durchmesser dar, während die größten Regentropfen einen Durchmesser von 3/4 Millimeter aufweisen. Die Geschwindigkeit, mit der die Regentropfen zur Erde fallen, ist abhängig von der Größe der Tropfen und vom Winde, der die ursprünglich senkrechte Bewegung in einen schrägen Fall verwandelt. Unter sonst gleichen Bedingungen fällt ein Wassertropfen aus mittlerer Höhe bei einem Durchmesser von 1/2 Millimeter mit einer Endgeschwindigkeit von 4 Meter in der Sekunde zu Boden, während die größten Tropfen eine höchste Endgeschwindigkeit von 11 1/2 Meter erreichen.

Die Regenmessung mit Hilfe des zum Teil sinnreich konstruierten Apparaten, auf die wir hier indessen aus räumlichen Gründen nicht näher eingehen können, hat uns die genaue Bestimmung sowohl der alljährlich fallenden Regenmengen wie deren Verteilung ermöglicht. Die Regenmenge, die jährlich in Deutschland niederfällt, wird im Durchschnitt auf 600 Millimeter, d. h. 600 Liter Regenwasser auf den Quadratmeter, angenommen werden können, wobei allerdings die einzelnen Jahre und die einzelnen Gegenden erhebliche Unterschiede aufweisen. Die größte Regenhöhe in Norddeutschland findet sich an der Nordseeküste; sie nimmt mit der Entfernung von der See ab, wächst aber wieder mit der Annäherung an die Gebirge. Die größten Regenmengen in Deutschland entfallen auf den Harz, wo der Brocken 1293 Millimeter und Claustral 1227 Millimeter zeigen, ferner auf den Allgäu (1393 Millimeter), den Schwarzwald (Baden mit 1445 Millimeter) und die Vogesen (Roßbach mit 1540 Millimeter). Die kleinsten jährlichen Regenhöhen weisen in Deutschland auf Sigmaringen mit 374 Millimeter, Breslau mit 400, Dürkheim mit 403, Mühlhausen mit 413 und Cammin mit 418 Millimeter. Man hat ferner beobachtet, daß in den ersten Morgenstunden die geringste Menge Regen, in den späten Nachmittagsstunden die Hauptregenmenge niedergeht, und daß das Maximum des Regenfalles in Dänemark und Schleswig-Holstein auf den September, an der Nordseeküste auf den August, im übrigen Deutschland auf den Juli, im Inneren sogar teilweise auf den Juni fällt. Als regenreichster Ort der Erde überhaupt gilt der indische Platz Tscherrapundshi im Süden des Himalaya. Was die Gewalt einzelner Regenfälle betrifft, scheint er dagegen nicht an erster Stelle zu stehen. Die Meteorologische Gesellschaft in London hat nämlich kürzlich einen Bericht von den Fidschi-Inseln erhalten, der sich auf einen ganz unerhörten, im Sommer vorigen Jahres geschehenen Regenschauer bezieht. In der Hauptstadt der Fidschi-Inseln befindet sich auch eine meteorologische Station und in dieser ein Regenmesser. Der dortige Beobachter schreibt nun über ein Gewitter, das in der Nacht des 8. August 1906 über diesen Platz niederging. Der Regen setzte um 6 Uhr nachmittags ein und dauerte ohne Unterbrechung bis zum Sonnenaufgang des nächsten Tages. Schon um 10 Uhr abends fand der Beobachter den Regenmesser, der 312 Millimeter Regenhöhe zeigte, im Ueberfließen begriffen, so daß er ihn ausleeren mußte. Trotzdem floß er nach vier Stunden zum zweiten Male über und nach weiteren vier Stunden zum dritten Male. Danach wären im Verlauf von zwölf Stunden etwa 940 Millimeter Regen gefallen, jedoch glaubte der dortige Meteorologe annehmen zu müssen, daß auch diese Zahl noch nicht einmal hoch genug wäre, da der Regenmesser eben seine Pflicht nicht vollkommen auszuüben vermocht hatte und sich außerdem in erheblicher Höhe über dem Boden befand. Vielmehr wird angegeben, daß der gesamte Regenschauer in einem Zeitraum von 13 Stunden 1025 Millimeter Höhe erreicht haben müsse, und das wäre für wenige Stunden der weitaus höchste Betrag, der jemals irgendwo auf der Erde beobachtet worden ist.

Wenig bekannt war bis vor kurzem die Chemie des Regens. Gibt es überhaupt eine solche? Die Wolken bestehen doch nur aus Wasserdampf, also aus gasförmigem, reinem Wasser, muß dann nicht der Regen gleichfalls reines Wasser sein? Die Antwort auf diese Frage lautet ungefähr dahin, daß die Reinheit des Regens von der Reinheit der Luft abhängig ist, da der Regen beim Durchgang durch die Atmosphäre unreine Stoffe aufnehmen kann. Ist viel Staub in der Luft, so kann ein ordentlicher Schmutzregen niedergehen. Das aber ist noch nicht das schlimmste. Wo viel Industrie getrieben wird und — was leider damit noch immer im engsten Zusammenhang steht — viel Rauch in die Luft geht, erhält der Regen mitunter eine ganz merkwürdige Zusammensetzung, die der Chemie viel zu schaffen macht. Der „Lancet“ hat in dieser Hinsicht einige überraschende Beispiele veröffentlicht. Ueber der Industriestadt Manchester enthält der Regen auf eine Million Teile sieben Teile von freiem Ammoniak, 0,3 Teile von organischem Ammoniak, 47 Teile von Schwefelsäure und fast sechs Teile von Salzsäure. Der Londoner Regen bringt es nicht ganz so weit, sondern in allen Teilen dieser Zusammenstellung kaum auf die Hälfte. Ueber dem freien Lande sind die Verunreinigungen des Regens noch geringer, wenigstens was das Ammoniak und die Schwefelsäure angeht. Mit der Beimischung von Salzsäure steht die Sache dagegen anders, weil die Nähe des Meeres zu deren Vermehrung beiträgt. An der Küste hat der Regenschauer 56 Teile Salzsäure auf eine Million ergeben. Beim Niedergange von großen Regenmassen können diese Beimischungen durch-

aus nicht gleichgültig sein. Insbesondere ergibt sich für die Industriellen daraus die Verpflichtung, die Entwicklung von Rauch und Gasen aus den Fabrikschlöten mit allen Mitteln zu unterdrücken.

Nicht nur in Afrika, wo die Regenmacher eine so große Rolle spielen, sondern auch in anderen, an Trockenheit leidenden Ländern hat man versucht, künstlich Regen zu erzeugen. Aber weder die Mittel und Kräfte jener Zauberer, die die Regenmacherei als ein einträgliches Gewerbe betreiben, noch die auf wissenschaftlicher Grundlage angestellten experimentellen Versuche zur Erzeugung künstlichen Regens haben das ersehnte Maß auf die durstende Erde herabzuladen vermocht — nach wie vor müssen wir in heißer Sommerszeit unsere Hoffnung gründen auf das geheimnisvolle Wirken der Natur, die uns die erquickende Gabe aus der Höhe herabsendet. —

Kleines feuilleton.

Die erste Prinzessin. Es war in seinem ganzen Leben niemals in einem solch prächtigen Wagen gefahren. Andere Kinder kutschierten schon durch die Straßen, mitunter gar auf Gummirädern, wenn sie noch ein Ködlein trugen. Ach, wenn es sich jetzt einmal hätte sehen können! Aber es konnte nichts mehr sehen. Es lag in seinem engen schwarzlackierten Sarge und faltete die blassen Handchen und schlief so fest, daß es selbst von den Stößen des Wagens auf dem buckligen Pflaster nicht erwachte.

Rein. Es hatte ihm hier auf der Erde wirklich nicht gefallen. Selbst der Frühling, der doch so warm und leuchtend in allen Strahlen und Gärten lag und auf jedem Fensterbrett die Blumen in schwellender Sehnsucht schneller wachsen ließ — hatte es nicht halten können. Ganz still hatte es sich auf und davon gemacht, wie ein Schmetterling die bunte Wiese verläßt.

Bier keine Blechsterne, die wie Silber glänzten, saßen an den Seiten des Sarges, und vier blaue, schwarze, gedrehte Knöpfe ragten an den Ecken auf. Und die Pferde, die vor dem Wagen gingen, trugen langherabhängende, schwarze Decken, und auf dem Sargdeckel lag ein frischer Kranz mit wirklichen, echten Wachsrosen zwischen den grünen Blättern — ach, wenn es das alles hätte sehen können! Aber es sah nichts mehr.

Die Elektrische klingelte an ihm vorbei, und ein paar Kinder standen und guckten dem niedlichen kleinen Sarge nach und ließen dann wieder ihren Reifen laufen.

Und wie die Sonne lachte und so frisch und strahlend in den hellen Maimorgen hineinschien, als sähe sie den schwarzen Wagen mit dem kleinen Sarge gar nicht, und der fuhr doch mitten durch den strahlenden Sonnenschein!

Ach, wenn es alles hätte sehen können: die Troddeln, die im leisen Winde baumelten, die Gardinen und den spähigen Kutscher auf dem Boß, der einen drolligen Hut trug und darunter ein solch ernstes Gesicht machte, all die blühenden Büsche und Blumen in den Gärten zu beiden Seiten der Straße, es hätte sicher geglaubt, daß es eine verunschene Prinzessin sei und eben erlöst worden wäre und nun geradezu in sein Schloß gefahren würde. Aber es sah nichts mehr und machte sich auch keine Gedanken mehr.

Dann wurde der Sarg aus dem Wagen genommen und vorsichtig, langsam — an Striden hinuntergelassen. Ach, wenn es das hätte fühlen können! Es hätte gemeint, weiche Püttche trügen es schwebend zum Himmel hinauf. Als man die Gruft zuschaukelte und der dünne Deckel des Sarges unter der Last der Erde brach, sang gerade die Schwarzdroffel von dem Gipfel der grünen Linde so süß, — so süß — —

W. Scharrelmann.

Ein Automobilabenteuer in der Wüste Gobi. Die Automobilfahrt Peking—Paris hat die Welt nun auch um einen Automobilunfall in der Wüste bereichert. Den Insassen des Sphalerwagens ist das Unglück passiert, daß ihnen mitten in der öden, leeren Gobiwüste das Benzin ausgegangen ist, und nur einem glücklichen Zufall danken die Automobilisten die Errettung vom Tode durch Verschmäkten. Der Korrespondent des „Matin“ telegraphiert seinem Blatte aus Udde in der Mongolei unter dem 22. Juni einen ausführlichen Bericht über das schlimme Abenteuer. Wir hatten an Stelle unserer Benzinvorräte die schweren Gepäckstücke des Mototri Contal aufgenommen, um ihm so die Fahrt zu erleichtern. Der Mototri dagegen führte unser Benzin mit sich. Sorglos fuhren wir durch die Wüste, im Vertrauen auf die Kameradschaft der Genossen. Pflötzlich begann der Motor zu rasseln. Wir wußten, was das war: das Benzin war ausgegangen. Wir hofften, von Cormier und seinem Genossen, die wir hinter uns gelassen hatten, Hilfe zu erhalten. Vier Liter gaben sie uns; vier Liter; zu wenig, viel zu wenig, um aus der Wüste zu kommen. Gleichviel, wir waren entschlossen; so weit wie es geht. Fort geht es. Aber ach, wenig später bleibt der Wagen wieder stehen. 150 Kilometer trennen uns von Udde, wo die Reserven bereit liegen. Was sollen wir nun tun? Eine tiefe Niedergeschlagenheit überkam uns. Rings um uns Sand, Steine, einige ärmliche, vertrocknete Pflanzenstauden; so weit der Blick reicht, nur die kahle Unendlichkeit der trockenen, wasserleeren Wüste. Ein Bisquit, ein Fuhn und zwei Liter Wasser, das waren unsere Vorräte. Mit ihnen sollten wir leben, bis uns Hilfe kam. Wir machten uns auf, vielleicht einen Brunnen zu finden. Umsonst. Wann kam uns aus Udde, Hilfe werden? Eine Nacht vergeht. Am Donnerstagmorgen suchen wir angstvoll den Horizont ab. Nichts, gar nichts. Gegen zehn Uhr entdecken

wir einen beweglichen Punkt in der Einöde, der sich uns nähert. Eine alte Mongolin ist es, die mit ihrem Kamel des Weges kommt. Sie ist mildherzig und gibt uns einige Tropfen Wasser, die wir gierig trinken. Mit Zeichen suchen wir uns verständlich zu machen. Schließlich versteht sie; mit einigen Stricken spannen wir das Kamel vor unseren Wagen. Aber das schwere Fahrzeug gräbt sich immer tiefer in den Sand. Nach vierzig Metern müssen wir resignieren. Die Sonne steht hoch am Himmel und sendet erbarmungslos ihre glühenden Strahlen auf uns herab. Der Durst peinigt uns fürchterlich. Der Tag scheint kein Ende zu nehmen. Endlich verschwindet die Sonne am Horizont und die Nacht kommt. Die zweite Nacht. Erschöpft legen wir uns nieder. Schon beginnt eine schwere Mattigkeit unsere Glieder zu lähmen. Am nächsten Tage — immer noch liegen wir stumm und fast schon gleichgültig im Sande, scheint es uns, als hörten wir Blodengeläute. Eine Karawane kommt. Eine lange Reihe von Kamelen kommt auf uns zu. Zwölf Mongolen leiten den Zug. Aber ohne sich aufzuhalten ziehen sie vorüber. Unverstanden, unbeachtet verhalten unsere Bitten. Ruhig ziehen sie ihres Weges und entschwinden am Horizont. . . . Hat man uns vergessen? Gotard geht langsam in die Wüste hinaus, eine letzte Umschau zu halten, indes ich beim Wagen bleibe. Zwei Stunden später schreut mich ein Geräusch aus meinem dumpfen Dahinbrüten. Ich sehe Gotard hinter einem Reiter auf dem Rücken eines Pferdes; hinter ihnen erscheint bald ein ganzer Reitertrupp. Gotard war auf einen Trupp Schuttschützen gestoßen. . . . Lange währten die Unterhandlungen, ehe die gelben Geiellen befriedigt waren. Taels auf Taels wurden auf einer primitiven Waage abgewogen. Endlich sind wir einig. Ein Reiter sprengt mit einem Brief an den Telegraphisten von Ude davon. Tag und Nacht soll er reiten und uns das Benzin bringen. Inzwischen hat Gotard die Schuttschützen mit Zeichen verständigt, bald sind zwei Kamele vor unseren Wagen gespannt. Langsam und schwerfällig setzt sich der wunderliche Zug in Bewegung. Ohne Aufenthalt schleppen wir uns fort, die ganze Nacht hindurch, immer vorwärts, bis Freitag mittag gegen ein Uhr. Aber dann sind unsere Kräfte erschöpft. Seit vierundzwanzig Stunden haben wir keinen Bissen gegessen. Und der Thermometer verzeichnet 43 Grad im Schatten. Wir wissen, daß wir mit diesem Vorrat niemals die 150 Kilometer zurücklegen können. Wir könnten Ude wohl gewinnen auf Kosten unseres Wagens. Sollen wir das Auto im Stich lassen? Niemals. Der Durst brennt fürchterlich. Endlich ist eine Art Brunnen erreicht. Ein schmutziges, schales, übelriechendes Wasser ist der Erfolg. Wir trinken, aber der Durst wächst nur noch wilder an. . . . Blödsinnig umkreisen uns die Schuttschützen mit lautem Freudengeschrei. Im Nu haben sie die Kamele ausgespannt. Endlich begreifen wir. Dort unten, fern, fern, in der eintönigen Ebene bewegt sich langsam ein dunkler, violetter Schatten. Es ist unsere Rettung. Wie durch Magie sehen wir uns umringt durch eine Anzahl von buntgekleideten Reitern. Ueber die Brust tragen sie ihre langen Flinten, in reichverzierten Gürteln funkeln die silbernen Dolche. Sie lachen und gestikulieren. Und endlich erhalten wir unser Benzin. Im Nu haben wir unseren Motor gefüllt. Gotard ergreift das Steuer. Es geht voran. Eine Weile noch geleiten uns unsere Retter, dann bleiben sie zurück. Drei Stunden später sind wir in Ude.

Technisches.

Das Elektrizitätswerk von Friedenau bei Berlin. Die Bewohner des Berliner Vororts Friedenau werden sich wundern, zu vernehmen, daß sie in ihrem Gemeinwesen eine Besonderheit besitzen, die bis ins Ausland hinein Aufsehen erregt. Die Pariser Wochenschrift „Cosmos“ veröffentlicht einen Aufsatz über das Elektrizitätswerk in Friedenau, und zwar deshalb, weil dort keine Dampfmaschinen, sondern Motore für flüssigen Brennstoff verwandt werden. In der Tat ist diese Neuerung recht beachtenswert und wird hoffentlich bald eine recht häufige Nachahmung finden. Gerade in Berlin gibt es einige Elektrizitätswerke, die durch ihre unmäßige Rauchentwicklung geradezu eine Stadtplage geworden sind. In Friedenau ist von irgendwelcher Verleumdung durch das Elektrizitätswerk nichts zu merken. Die Station besteht aus zwei Motoren, deren jeder für gewöhnlich 185 Kilowatt liefert, seine Leistung aber vorübergehend bis 220 Kilowatt steigern kann. Jeder dieser Motore besitzt zwei Zylinder und führt 155 Umdrehungen in der Minute aus. Die Maschinen sind keine eigentlichen Gasmotoren, sondern werden, wie schon erwähnt, mit einem flüssigen Brennstoff gespeist. Der Kolben der Zylinder saugt die Luft an und preßt sie zusammen. Wenn der Kolben zurückgeht, so tritt der flüssige Brennstoff in den Zylinder ein, entzündet sich bei der Berührung mit der durch den Druck erhitzten Luft und stößt den Kolben zurück. Das Ausgehen des Brennstoffs geschieht dabei selbsttätig, ebenso wie das der Luft. Diese sogenannten Dieselmotoren können mit verschiedenen flüssigen Brennstoffen bedient werden. In Friedenau wird Paraffinöl benutzt, dessen Entzündungspunkt etwa bei 100 Grad liegt. Der Brennstoff kostet etwa 73 M. für die Tonne. Uebrigens hat die Stadtverwaltung von Madrid die Errichtung eines ähnlichen Elektrizitätswerkes mit 12 000 Pferdestärken beschlossen.

Humoristisches.

— An der holländischen Grenze. „Sie reisen nach dem Haag mit all' diesen Waffen?“ — „Allerdings. Ich bin Delegierter der Friedenskonferenz.“

— Günstiger Effekt. „Teufel, was für'n Wind.“ — „Ja, den machen sie auch im Haag.“

— Der Angeklagte (der Militarismus). „Was haben Sie zu Ihrer Verteidigung vorzubringen?“ — „Meine Herren Diplomaten, wenn Sie mich abschaffen, beurteilen Sie sich damit selber zum Selbstmorde.“

— Der Kapitalismus führt einen schrecklichen unerbittlichen Krieg, jeden Tag, jede Stunde des Tages. Aber die Herren von der Konferenz werden sich mit diesem Kriege nicht beschäftigen.

— Warum die Abrüstung unmöglich ist. . . Die Armee abschaffen heißt die Basis des kapitalistischen Wesens zerstören.

— Die Rückkehr des Delegierten. „Was haben Sie da in Ihren großen Koffern?“ — „Nichts. Sie enthalten die gesamten Resultate der Friedenskonferenz.“ (Spezialnummer von „L'Assiette au Beurre“: Der Friede im Haag.)

— Unerforschlich. Der Musketier Böhm II war soeben beerdigt worden. Nach dem Trainersalut trat der Hauptmann zu folgender Ansprache vor die Front:

„Wiederum stehen wir vor einem jener unerforschlichen Ratschlüsse, die wir in Demut über uns ergehen lassen, aber doch mit der bangen Frage im Herzen: warum gerade dieser? Der verstorbene Kamerad gehörte zu den besten Soldaten der Kompanie, ich kann wohl sagen, er war mein Stolz wegen seiner Tüchtigkeit und Pflichttreue. Wir alle trauern um ihn und richten wie gesagt vergebens an den Himmel die Frage: warum mußte dieser vortreffliche Soldat sterben, warum nicht lieber das Schwein da im zweiten Gliede, der dritte Mann von rechts, der selbst bei diesem feierlichen Anlaß nicht seine Knöpfe gepußt hat und deshalb drei Tage ins Loch fliegt?!“

— Nach Rußland abgeschoben. Madame de la Guillotine: In Frankreich hat man mir gekündigt — ich denke, in Rußland werde ich bald eine ganz gute Stellung finden. („Luftige Blätter.“)

Notizen.

— Neue Dramen. Schalom Asch hat ein neues Drama: „Auf dem Wege nach Zion“ vollendet, das die jüdische Frage behandelt. — Nicht weniger wie drei neue Stücke von Bernard Shaw werden in der nächsten Theaterjaison in Wien aufgeführt werden.

— Eine Vischer-Ausstellung ist anlässlich der 101. Wiederkehr von Friedrich Vischers Geburtstag im Schiller-Museum zu Marbach veranstaltet worden. Sie enthält Handschriften, Bildnisse, Zeichnungen von Vischers Hand, Briefe.

— Von den Nordpolexpeditionen. Aus Britisch-Columbia wird der „Frankf. Ztg.“ berichtet: In Cadzow traf ein Händler von dem Stachelschweinflusse ein, der Neuigkeiten über die arktische Expedition Mikkelson brachte. Kapitän Mikkelson traf im April auf der Herschel-Insel ein und berichtete, daß das Schiff „Duchek of Bedford“ 150 Meilen nordwestlich dicht am Lande eingefroren sei. Er kehrte Ende April auf das Schiff zurück, mit dem er weiter nach Norden vordringen will. Der Gesundheitszustand der Expeditionsteilnehmer soll ein guter sein.

Die Wellmannsche Nordpolexpedition ist, wie der Dampfer, der sie nach Spitzbergen gebracht hat, nach seiner Rückkehr meldete, unversehrt in Spitzbergen angekommen. Die Ballonhülle hat dem arktischen Winter gut Stand gehalten. Die Vorbereitungen zum Aufstieg dürften Mitte Juli vollendet sein. Wellmann wird aber nur bei gutem Wetter den Aufstieg unternehmen. Anstatt der ursprünglichen geplanten Mitnahme von Motorflüglern wird er sich auf einige Schlittenhunde beschränken.

— Ein internationaler Kongreß für Kälte-industrie wird nach einem jetzt feststehenden Beschluß Ende Juni 1908 zum erstenmal in Paris stattfinden. Die Kälteindustrie blüht auf ein Alter von kaum zwei Jahrzehnten zurück, hat aber in dieser Zeit einen geradezu glänzenden Aufschwung genommen und übt mit ihren zahlreichen Anwendungen einen großen Einfluß auf viele Gebiete des Handels und der Industrie aus. Wegen der engen Beziehungen zu bedeutenden wissenschaftlichen Errungenschaften der Neuzeit und wegen der schon heute fast unabsehbar gewordenen Mannigfaltigkeit in der Verwertung, kann es einen großen Reiz gewähren, einmal eine Uebersicht über die moderne Kälteindustrie und ihre Bedeutung zu gewinnen. Zur Vorbereitung des Kongresses hat sich bereits eine Kommission gebildet, die auch schon einige Festsetzungen für das Programm vorgenommen hat. Danach wird der Kongreß in 6 Abteilungen zerfallen. Die erste Sektion soll unter dem Vorsitz des berühmten Physiologen d'Arsonval die niedrigen Temperaturen und ihre allgemeinen Wirkungen umfassen; die zweite die Mittel zur künstlichen Hervorbringung von Kälte; die dritte unter dem Vorsitz des Chemikers Gautier die Anwendung der Kälte auf die Ernährung in allgemeinstem Sinn; die vierte die Anwendung der Kälte auf andere Industrien; die fünfte die Benutzung der Kälte im Handel und für Transporte; die sechste die auf diese Frage bezügliche Gesetzgebung.