

(Nachdruck verboten.)

82] „Soldaten sein schön!“

Bilder aus Kaserne und Lazarett.

Von Karl Fischer.

Sie hatten gar nicht gehört, wie der wachhabende Arzt, zum Ausgehen gerüstet, in die Krankenzelle getreten war. „Nun, wie stehts mit ihm? Hat er sich schon gerührt?“ „Zuwohl, Herr Assistenzarzt,“ antwortete Volter. „Geben Sie nur acht, daß er sich nicht viel bewegt. Er muß so liegen bleiben wie er liegt. Wenns nötig ist, halten Sie ihn mit Gewalt, aber ohne ihm weh zu tun.“

„Zu Befehl, Herr Assistenzarzt.“

„Ich werde in einer Stunde wieder zurück sein. Wenn es mit ihm schlimmer werden sollte, rufen Sie mich dann sofort von meinem Zimmer.“

„Zu Befehl.“

Wohlwollend winkte er Bornemann ab, der ihm beim Weggehen die Tür öffnen wollte.

Der Kranke lag immer noch in derselben Lage, mit ausdruckslos, starren Gesicht.

Sedulig warteten beide Schüler weiter, ohne ein Wort zu sprechen. Ihre ganze Aufmerksamkeit war auf den Kranken gerichtet.

Es mochte halb sieben Uhr in der Frühe sein. Das Zwielicht der Gaslampe und der matten, aufgehenden Winter-sonne beleuchteten das Daliegende weiße Gesicht.

Im Lazarett wurde es lebendig. Die Leichtkranken begannen aufzustehen, und die Krankenwärter trugen die Frühstücksrationen durch die einzelnen Stuben zu den Patienten.

Volter und Bornemann vernahmen den wachsenden Lärm, der bis zu ihnen drang.

Schrill ertönte die Küchenglöck, die sämtliche Wärter zur Küche rief, die Morgengetränke auszutragen.

Nach einer Weile schien es wieder ruhig. Nur das dumpfe, fernklingende Geräusch der erwachenden Lazarettinsassen durchzitterte leise summend die Luft des Zimmers, in dem Bornemann und Volter wachten.

Beide standen immer noch neben dem Bett, die Augen auf den Liegenden gerichtet.

Plötzlich entrang sich des Kranken Lippen ein entsetzliches Klingender Schrei, der beide im Innersten erbeben machte.

Furchtbar mußte dieser Schmerz gewesen sein. Sein Gesicht war bis zur Unkenntlichkeit entstellt. Sie hatten Mühe, den Kranken ruhig zu halten. Fest griffen sie ihn links und rechts am Arm. Markerschütternd stöhnte und wimmerte er. Sein namenloser Schmerz mußte seine Kraft bis ins Riesenhafte gesteigert haben. Beide wandten ihre ganze Stärke beim Halten an und konnten es doch nicht verhindern, daß er sich einmal auf die Seite wälzte. Durch diese Bewegung wurde die Qual des Aermsten nur noch größer. Heiser brüllte er, und wie im Wahnsinn suchte er sich von den Schülern zu befreien. Diese griffen fest zu und drückten ihn aufs Bett zurück. Entsetzen packte beide Schüler, als der Kranke sich mit Riesensärke aufrichtete und Volter vor Schmerz in den Arm biß, daß er blutete. Vor Schreck ließ dieser einen Moment los. Bornemanns Kräfte reichten in diesem Moment nicht aus, den Mann zurückzuhalten. Mit Gewalt drängte dieser ihn zurück, der sich aus Leibeskräften anstrebte, den Kranken zurückzuhalten. Der Gefangene war schon aus dem Bett. Wahnsinn in den Augen, stand er im Händ vor Bornemann und drängte ihn zurück. Wie Volter den Kranken außer Bett mit seinem Kameraden ringen sah, ließ er seine Wunde bluten, sprang gleich hinzu und suchte Bornemann zu unterstützen.

Ein heißes Ringen entstand. Beide Schüler leuchteten vor Anstrengung. Volter hätte gern Hilfe herbeigerufen, aber diese Situation gebot ihm, das Zimmer nicht zu verlassen.

Beide fühlten den ausgebrochenen Wahnsinn des Kranken, der sie mit unheimlicher Kraft bis in die Mitte der Stube gedrängt hatte. Schwer leuchtete auch der Kranke

und kramte sich mit den Händen in die Kleider seiner Pfleger ein.

Plötzlich durchfuhr ein krampfhaftes Zucken den Gefangenen. Mit Aufbietung seiner letzten Kraft flammerte er sich an die Schüler und mit einem matten Ausschrei brach er zusammen.

Einen Augenblick standen die zwei Sanitätsoldaten wie festgebant. Tief holten sie nach der Anstrengung Atem. Volter war der erste, der wieder völlig zur Besinnung kam. Rasch entschlossen faßte er den Kranken an — Bornemann half ihm — und zusammen trugen sie ihn auf sein Lager zurück.

Volter suchte gleich nach dem Pulsschlag — aber vergebens. Sein Atem hatte aufgehört.

„Kenne sofort zum Arzt, einerlei zu welchem, und melde ihm den Tod!“ rief Volter dem bleichen Gesichtsdastehenden Bornemann zu, der sich eben den Schweiß von seinen Wangen wischte.

So ereignisreich das Lazarettleben für die Sanitätsoldaten auch war, verging ihnen die Zeit doch noch zu langsam. Oft wurden am Reservetagebuch die noch zu dienenden Tage gezählt. Für alle war es nach jeder Woche ein großes Fest, wenn wieder für sieben Tage zugeklebt wurde. Das Klebeband war eine besondere Vertrauensstellung, zu der Bornemann einstimmig gewählt worden war. Das Skalendarium hatte die Form eines Reservisten, auf die genau das Bild eines Reservemannes paßte. Dieses Bild hatte Bornemann im Besitz, und waren wieder sieben Tage vergangen, schnitt er ein Stück von der Figur ab und klebte es auf den Kalender. Bei dieser Feierlichkeit waren selbstverständlich die meisten Schüler anwesend.

Der Kopf und die Brust prangten schon in herrlichen Farben auf dem Kalender an der Wand. Ein Stück vom bedroddelten Reservistenstock war auch schon zu sehen.

Bornemann schmunzelte, sobald er einen Blick auf die halbe Figur warf. Dabei dachte er an den Tag der Abreise aus der Garnisonstadt, in die Heimat — Hamburg! Die Elbe! Das Meer! Den Zivilanzug wollte er sich schon zwei Monate vorher schicken lassen und in sein Spind hängen, um ihn jeden Tag vor Augen zu haben. Jeden Abend vor dem Schlafengehen wollte er dann einen Blick auf sein Heiligtum werfen, um richtig einschlafen zu können.

„Mensch! Sonapp! Du brauchst Dir natürlich keinen Zivilanzug schicken zu lassen. Du bleibst doch hier! Bei Dir heißt es doch: Parole ewig!“

Das war die größte Beleidigung, die er ihm sagen konnte. Denn das Kapitulieren war bei jedem alten Knochen verhaßt. Wenn einer sich auch mit der Absicht trug, Unteroffizier zu werden, wagte er doch nicht auszusprechen. Denn er mußte der giftigsten Hänselei seiner Kameraden gewärtig sein. Das Wort Unteroffizier war bei allen Gemeinen verpönt.

„Vielleicht wirst Du Kohldampfchieber, aber ich nicht!“ antwortete Sonapp wütend. „Denn die am meisten vorher das große Maul haben, bleiben am ehesten beim Militär!“

„Wenn Du das erlebst, kannst Du mich mit Steinen schmeißen. Ne, Mensch, ich fortiere meine Zigarren. Da verdiene ich mehr und bin ein freier Mann.“

„Hast Du schon eine Diebsteh?“ fragte ihn Böhlde.

„Und ob, Mensch! Meinst Du, ich laufe immer so Solo herum?“

„Die hilfst Dir wohl bei den Giftnudeln?“

„Ne, Kollege! — Dafür nudelt sie mich! Solltest mal sehen, wenn sie mich packt!“

„Packt Du sie nicht?“

Das Anbringen seines beliebten Schlagworts rief jedesmal allgemeine Heiterkeit hervor.

„Aber natürlich! Ich hab sie schon einmal so gepackt, daß es ihr ganz merkwürdig im Leib geworden ist.“

„Na — und dann?“

„Dann? — Nach einem Zährchen sollte ich Alimenta zahlen.“

„Mensch, Bornemann, da haste das Zeug aber ordentlich gepackt! — Was ist denn nun weiter geworden?“

„Dann kam ich zum Militär — und wenn ich frei bin, werden wir heiraten.“

„Was ist es denn? Ein Junge oder ein Mädchen?“

„Ein Junge, Kollege!“

Das war für alle neu, daß Bornemann schon Vater war. Gar nicht zugehört hätten sie ihm so was. Unwillkürlich stieg er in ihrer Achtung.

Fast allabendlich nach dem Dienst saßen die Schüler auf ihrer Stube und unterhielten sich bis zum Schlafengehen. Das große Wort führte bei diesen Sitzungen Bornemann. Alle hatten seine wichtige Redeweise gern. Selbst Sonapp, der gewiß Grund hatte, ihm zu grollen, lachte herzlich mit.

(Fortsetzung folgt.)

Das Museum für Meereskunde.

II.

Im Obergeschloß, das wir heute besuchen, wird dem Beschauser das Herz aufgehen über die Fülle des sozial interessanten Materials. Wir sehen das kleine Menschenkind im Kampf mit Wind und Wellen, oft als hilflos besiegt, aber öfter noch als starken Bewinger. In Raum 1 werden die wichtigsten Typen der Segelschiffe vorgeführt, die auch heute nur allmählich und widerwillig dem Dampfer den Platz räumen. Da sind Kutter, Schoner, Brigg und Vollschiff nebst ihren Zwischenformen. Sie unterscheiden sich nach Gestalt, Takelung und Reisezweck. Der neuzeitliche Spreechener, der ja den Sommer über halbwegs die Wasserratte spielt, wird die Modelle nicht ganz mit fremden Augen betrachten. Der Raketenapparat führt uns gleich zu dem Jammer des Schiffbruchs. Vom Lande aus schießt man zunächst eine Leine nach dem feststehenden Brack hinüber, damit wird das stärkere Jolla tau nachgeholt, das wiederum für das eigentliche Rettungstau als Läufer dient. Eine sogenannte Hosenboje, die gerade einen Menschen fassen kann, läuft nun zwischen Strand und Brack hin und her. Bedingung des Selingens ist vor allem, daß die Raketenleine beim Schuß glatt abgewickelt wird. Sie liegt zu dem Zweck in einem besonderen Kasten vorsichtig aufgerollt. Für den, der nie die stürmische See sah, mag bemerkt werden, daß sich Rettungsboote im flachen Brandungswasser nicht bewegen lassen; außerdem aber schlägt die wütende See das Boot am Schiffsbord leicht in Stücke, und jede Minute ist kostbar, weil ein vollbeladenes und feststehendes Schiff, das nicht mehr vom Wasserdruck gehalten wird, in kurzem aus den Fugen bricht. Dann hebt das Meer die tüdische Faust und schlägt den Rest kurz und klein. Zur Seite des Apparates steht in voller Jagd einer jener Braven von der Rettungsmannschaft. Delanzug und Korkweste sind sein ganzes Rüstzeug; dazu ein nerviger Arm und ein sicherer Blick.

Das Glanzstück der oberen Sammlung ist wiederum ein Hafenmodell, diesmal aber eins der friedlichen Arbeit. Es ist ein Teil der Hamburger Anlagen im Verhältnis von 1 : 100 (Raum 2). Auf dem Reihertai (quer) steht das Verwaltungsgebäude der Hapag, an der Ecke nach dem Auguste Victoriatal zu die elektrische Zentrale, deren Turm eine von der Sternwarte regulierte Signaleinrichtung zur Chronometerkontrolle besitzt. Die ausfahrenden Schiffe bedürfen zur Ortsbestimmung, d. h. um sich auf der weglassen See zurechtzufinden, einer genau gehenden Uhr, die stets die richtige Hamburger oder Greenwicher Zeit zeigt. Zur bestimmten Sekunde gleitet also der Signalball am Mast herunter, und die Schiffer stellen ihre Uhr danach. Den Kai entlang erstreckt sich das Schuppengebäude und davor die Reihe der Halbportalkrane, von denen jeder 3000 Kilogramm hebt. Ein liebenswürdiges Teufelchen Asmodi hat uns das Schuppendach, zum Teil aufgeschlagen, so daß wir auch die Innenräume inspizieren können. Wir sehen, daß hier eine Sortierung und vorübergehende kurze Lagerung der mannigfachen Güter beim Austausch zwischen Schiff und Eisenbahn stattfindet. Am Kai liegen die Dampfer „Patricia“ und „Blücher“, quer die „Prinzessin Victoria Luise“ und an den Dufbalben (Pfählguppen) der Mittellinie „Abeßinia“ und „Ahenania“. Am Kohlentai ist ein Eimerbagger tätig, und Leichter werden unter dem Kohlentipper beladen. Ein Schleppzug mit beladenen Kohlenleichtern fährt gerade unter der Eisenbahnbrücke durch den Leichterkanal; oben drüber fährt ein Eisenbahnkohlzug, von dem die Schiffe die Kohlen auf dem Gleis zwischen Schuppen und Kai direkt entnehmen werden. Die „Prinzessin Victoria Luise“ ist reparaturbedürftig; der Hammerkran, der 20 Tonnen bewältigt, hebt ihr gerade das Oberlicht ab; neben ihm liegen Kessel und andere Maschinenteile. Außen an Bord arbeiten Anstreicher und Rostklopfer. Die Schornsteine werden neu gemalt. In der Takelage sind Matrosen beschäftigt, und am Bug prüft eine Schute die Ankerkette. Die Ladung der „Patricia“ ist zum Teil schon gelöscht und wird durch Rollwagen, Wagn, Schuten und Oberländer Rähne zu Wasser und zu Lande abgeföhren. Ein Getreideheber hängt seine Saugrohre durch die zweite und dritte Luke hinunter und löst in den daneben liegenden Kahn. Die Kräne sehen die Ladung auf die Rampe ab, von wo sie durch Radlarren zum Schuppen gebracht werden. „Blücher“ hat am Vornast das Stern-

banner gesetzt, da er noch heut nach New York in See sticht. Zwischen den Masten führt er Einrichtung für Fundentelegraphie. Sein Schuppen ist fast leer, denn er hat nahezu fertig geladen. Gelöst wird noch von einem Leichter durch die vordere Luke die letzte Ladung eingenommen und vom Frischwasserboot Wasser gepumpt. Schon naht sich der Raddampfer „Willkommen“, um die Passagiere zu übergeben. Vorn an Steuerbord der „Abeßinia“ übergibt ein Dampfleichter Stüdgut und ein Oberländer Kahn Salz in Kippkübeln. An der „Ahenania“ ist das Taucherboot bei der Untersuchung der Schrauben beschäftigt; aus dem Delboot wird Maschinöl genommen. Dazwischen: Barkassen, Inspektionsboote, Tender, Schleppzüge, Verkehrsboote, Güterzüge, Frachtwagen usw., das ganze, aus der Vogelschau gesehen, ein reizvolles, fast künstlerisches Bild menschlicher Betriebsamkeit.

Im gleichen Raum steht ein Modell eines Riesenkrans von 150 000 Kilogramm Tragfähigkeit; er trägt keinerlei totes Gewicht auf dem kurzen Auslegearm, vielmehr fungiert er so, daß die eine Laufstake immer als Gegengewicht für die andere belastete Stake dient. Der Kabeldampfer dient ganz besonderen Zwecken. In seinem Innern, das hier leider nicht sichtbar gemacht ist, birgt er in großen Tanks das aufgewickelte Kabel, das über die Leitungen an Deck auf den Grund des Meeres hinabgelassen wird. Man sieht an den großen Winden mit den starken Bremsvorrichtungen, daß es sich hier um außergewöhnliche Funktionen handelt. Diese Dampfer dienen auch zum Aufholen der schodhaft gewordenen Kabelstellen, deren geographische Lage man ziemlich genau berechnen kann. — Der Petroleumtandampfer ist ein weiteres Spezialschiff. Man pumpt das Petroleum einfach in den Hohlraum, wodurch die Fässer gespart werden, die ja früher mandalmal — lang ists her und vor der Zeit der Deltrübs — mehr gelöst haben sollen als das Del in ihnen. Diese Tankmethode setzt sich heut zum Teil bis vor die Tür des Konsumenten fort. Tankflusdampfer kommen täglich in Berlin an und geben ihren Inhalt auf Tanks ab, die am Spreepfer stehen. Ja man sieht sprengwagenähnliche Tanks auf Rädern vor den Berliner Seifengeschäften liefern. Die Methode ist nicht gefahrlos; deshalb liegt z. B. bei dem Dampfer, wie man am Schornstein sieht, die Maschine ganz am Ende und vor ihr noch erst der Kohlenraum. — Der Eisbrecher ist so konstruiert, daß er sich mit dem Vorderteil auf die Eisdede hinaufschiebt und sie durch sein Gewicht eindrückt. — Das Feuerschiff liegt als leuchtender Wegweiser an solchen Stellen der Fahrstrahlen verankert, wo sich feste Leuchttürme nicht bauen lassen. Es besitzt starke Schlingerkeile und besonders günstige Gewichtsverteilung, um der Mannschaft den Aufenthalt gegenüber den unmäßig starken Bewegungen des Schiffes wenigstens einigermaßen leichtlich zu gestalten; auch wäre ein heftig bewegtes Licht nur schwer in seiner speziellen Art zu erkennen. Und gute Rennung ist wichtig bei der Mannigfaltigkeit der Feuer. — Ein Delgemälde zeigt die pittoreske Ausfahrt des Sanktastens zum Fundamentbau des Rote-Sand-Leuchtturms.

Zwei Tage dauerte es, bis das Riesenmöbel auf die Baustelle geschleppt und hier durch Wassereinflaßen auf den Grund gesetzt war. Der Kasten wurde dann durch Luftdruck bis 22 Meter unter Niedrigwasser versenkt und ausbetoniert. — Die unmittelbare Bezeichnung der Fahrstrahlen geschieht durch Baken und Bojen. Baken sind feste Zeichen, also entweder am Lande oder im Grunde des Wassers errichtet. Ihre Form ist mandalmal ziemlich seltsam; die Hauptsache ist, daß sie sich gut vom Hintergrunde abheben. Der Schiffer muß halt wissen, was die und die Bate zu bedeuten hat. Wer fremd ist, braucht deshalb einen Ortskenner, d. h. einen Lotsen, um hineinzukommen in den schirmenden Hasen, wo sich die Wellen nun weiter draußen am Wellenbrecher die Gischtköpfe zerschellen mögen. An dem Modell der Kaiserfahrt von Swinemünde, die mancher von der billigen Sprigtour her kennen wird, sieht man, wie die Bekakung und Befekuerung einer Fahrstraße durchgeführt wird. Die Lämpchen an dem Modell brennen (im Verhältnis natürlich viel zu groß), und zwar in der verschiedenartigsten Weise: einfach, farbig, fest, als Mladfeuer usw. Alles hat seine Bedeutung. Für die Einfahrt von See oder vom Haff her gibt es auch besondere Richtungsbaken und Richtungsfeuer. Wenn das Schiff im richtigen Kurs steuert, muß das hintere und höhere Oberfeuer senkrecht über dem vorderen und niedrigeren Unterfeuer erscheinen. Unsere Rudervereine auf der Spree haben solche doppelte Richtungsabaken übernommen zu dem Zweck, um eine gerade Startlinie herzustellen. Ist der Sturm so schwer, daß kein Loise abkommen kann, so gibt man den Schiffen mit der Windbake Zeichen: die Bakenrute mit dem Ball wird bei falschem Kurs jedesmal nach der Seite geneigt, nach der der Kurs verbessert werden soll. So tritt die uralte stumme Gebärden Sprache wieder in ihre geheiligte Recht. Die Betonung der Straßen geschieht durch die schon erwähnten Bojen, die im Gegensatz zu den Baken schwimmende Seezeichen sind. Wir haben sie in Gestalt von kleinen Fässern und Ballen auch auf Spree und Havel. Besonderheiten sind hier die Leucht- und Glockentonnen, von denen man gleichfalls Modelle findet; ferner gewisse Bojen, die bei stürmischer See in Folge der in ihrem Mantel zusammengedrückten Luft entfehllich zu heulen beginnen, wie es Strindberg in seinem Roman „An offener See“ so schaurig-schön beschrieben hat. — Die Leuchfeuer-technik bedient sich heut meistens des Petroleumglühlichtapparates, nachdem man vordem alle möglichen Lichtarten durchprobiert hatte. Das Licht wird durch Linsensysteme in der mannigfaltigen

Weise konzentriert oder in Bündel gelegt. Bemerkenswert ist der Fresnell'sche Gürtelapparat, der sein Licht als festes Feuer ständig über den ganzen Horizont sendet. Ein Scheinwerfer, der ein einziges Bündel Lichtstrahlen entsendet, muß sich natürlich um sich selbst drehen, um den ganzen Horizont zu bestreichen. In jedem Punkte draußen auf dem Meere wird demnach ein Blitzfeuer aufleuchten und danach wieder eine gleichmäßig lange Pause der Dunkelheit eintreten. Man kann auch die Strahlen so ausschiden, daß ein „Leitfeuer mit zwei Barnsektoren“ entsteht. Das Schiff muß dabei seinen Kurs im Bereich des festen Feuers halten. Sobald es rechts oder links abweicht, sieht es das feste Feuer in Gruppenblitzfeuer mit zwei Blitzen übergehen, wird daher gewarnt und kann in die Fahrstraße zurückkehren. Alle diese komplizierten Unterschiebe sind nötig, weil der ganze Küstenraum derartig besetzt ist, daß man von jedem Punkte aus mindestens ein Feuer erblickt. Wegen der Vielheit der Feuer werden also so viele unterscheidende Kennzeichen gebraucht, sonst wäre ja die Orientierung illusorisch, wenn der Schiffer nicht auf den ersten Blick sagen könnte, dies ist das Feuer von Helgoland oder vom ersten Eiskübel.

Außer den Hauptpunkten, die wir hier nur zur Anregung hervorheben konnten, wird der Besucher noch viel des Studierenswerten selber ausfindig machen. Es bleibt noch zu besprechen die Hochseefischerei und das Leben in der Meeres Tiefe nebst den Apparaten, die es uns kennen lehren.

(Nachdruck verboten.)

Die Woche, die Tage und ihre Namen.

Von H. M. Elster.

Gedankenlos gebraucht man zur Bezeichnung der Tage ihre Namen, ohne sich Rechenschaft darüber abzulegen, woher sie stammen, wie sie gerade in dieser Reihenfolge zusammengekommen sind; gedankenlos folgt man dem Laufe der Woche und nimmt es als selbstverständlich hin, daß sie sieben Tage umfaßt, nicht einen Tag mehr oder weniger, daß die Wochen ununterbrochen sich folgen und weder Neujahr, noch Weihnachtsfest, noch andere Feste aus einem Sonntag einen Freitag, oder aus einem Montag einen Dienstag machen. Die Gedankenlosigkeit wird noch dadurch unterstügt, daß man auf der ganzen Welt, überall, wohin des Europäers Fuß nur gelangt ist, die europäische Woche als die herrschende vorfindet, die dreizehn- oder neun-Tage-Woche aber als eine Willkür der Eingeborenen hinnimmt.

Dem ist aber nicht so. Auch wir haben früher andere Zählungsarten gehabt, noch bis in die neueste Zeit hinein; man denke nur an die französische Revolution, die die Decade einführt, am 5. Oktober 1793, und jeden Monat in drei Decaden zerfallen ließ, deren einzelne Tage Zahlenamen erhielten: Primidi, Dusdi, Tridi, Quartidi, Quintidi usw. Langes Leben hatte diese Neuerung ja nicht. Napoleon hob sie wieder auf; am 9. September 1805 wurde durch Senatsbeschluss die Rückkehr Frankreichs zum gregorianischen Kalender und zu den alten Wochentagsnamen für den 1. Juni 1806 wieder angeordnet.

Wir wissen nun wohl, daß unsere Siebenerwoche nicht auf eine willkürliche Zählung zurückgeht, sondern auf eine alte astrologische Sitte, je einen Wochentag nach einem der sieben Planeten zu benennen. Es stehen sich also ein „Numerale“ (Zähl-) System und ein „Planetares“ System gegenüber; beide sind religiösen Ursprungs, denn die planetarische Woche entstammt dem astrologischen Polytheismus, die numerale dagegen dem Monothelismus. Dieser scharfe Ursprung verlor aber bald seine scharf unterscheidende Bedeutung, so daß in nur ganz seltenen Fällen die Wochenreihe eines Volkes ganz planetar oder rein zählend geblieben ist. Die Systeme gingen eben ineinander über oder wurden miteinander ausgetauscht, und nach Dr. W. Dehl bestehen in Java drei verschiedene Systeme: die alte malayische Fünfterwoche, die indische und die arabische Siebenerwoche.

Und mit letzterer Zahl ist der Begriff „Woche“ auch unlöslich verbunden, soweit eben die heptadische (Siebener) Woche verbreitet ist, was allein für die germanischen Bezeichnungen nicht gilt und die starke Selbstständigkeit unserer Ahnen beweist. Das Wort „Woche“ ist nämlich altgermanisch und wurde im Sinne von bestimmten, festen Zeitabschnitten angewandt, wobei an die certi dies (feste Tage) für die Wobansopfer zu denken ist, die Tacitus im 9. Kapitel seiner „Germania“ erwähnt. Das Wort hieß althochdeutsch — wenn eine kleine philologische Erörterung gestattet ist — wecha, altsächsisch wika, altenglisch wicu oder wicu, englisch week, friesisch wég, altnordisch vika, schwedisch wecka, dänisch uge. Daß alle diese Namen dieselben sind, liegt auf der Hand. In der gotischen Bibel findet sich wiko noch im Sinne von „Zeitabschnitt“ gebraucht, Grimm gibt zur Erklärung des Wortes „Woche“ die Worte „Wechsel“ und „weichen“ an, was seine innere Berechtigung hat und woraus zu beweisen ist, daß eben nicht wie bei den anderen Völkern die Votabel „Woche“ ein Zahlwort ist: bei den Griechen z. B. hebdomas von hepta sieben usw.

Unser Wort „Woche“ bedeutet also einen Wechsel von einer bestimmten Anzahl von Tagen, die, soweit wir in den historischen

Zeiten vorgebrungen sind, immer sieben betrug, aber bleibend nicht von jeher betragen hat; denn wir haben neben dieser mehr oder weniger rein religiösen Wochenfeier und -rechnung auch eine rein praktisch-kommerzielle, die sogenannte Marktwoche, z. B. bei den Römern, deren Neuntagewoche, „nundinae“ genannt, jeder religiösen Veranlassung entbehrt; ebenso hat der Sonntag der Magyaren und Türken eine Erinnerung an die ehemalige Marktwoche bewahrt, indem das Wort für Sonntag auch zugleich Markttag bedeutet. Bei den Azteken finden wir neben einer dreizehntägigen Woche auch fünfjährige Zyklen mit je einem Markttag, ebenso bei den Japanern, während die Peruaner aus neun, die Athener und Aegyptier aus zehn Tagen, die Myrtas in Bogota aus drei eine Woche bildeten.

Wir sehen also, daß die Siebenerwoche nicht durchaus das natürliche ist, sie ist nur die vorherrschende; woher sie stammt, ist eine Frage, die noch nicht zur Zufriedenheit beantwortet worden ist. In die antike Kulturwelt ist die heptadische Woche auf drei Wegen gekommen: durch den Chaldäismus, durch das Judentum und das Christentum oder, kurz gesagt, aus dem semitischen Vorderasien. Ist nun die Siebenerwoche ursprünglich babylonisch oder hebräisch? Christliche Bibelforscher werden der biblischen Herkunft der Woche größere Wahrscheinlichkeit zusprechen, doch ist dagegen zu sagen, daß die babylonische Abstammung auch viel für sich hat; denn in Altbabylon kannte man auch die Feier jedes siebenten Tages. Sieben war in Babel wie in Juda eine heilige Zahl. Neuere Forschungen scheinen aber doch der Bibel recht geben zu wollen; so sagt Einzel im „Handbuch der Chronologie“ S. 120: „Die sieben-tägige Woche, welche nicht selten, namentlich in populären Werken, als babylonischen Ursprungs und von den Juden übernommen hingestellt wird, kann nur mit Vorbehalt dem babylonischen Kulturgebiet zugeschrieben werden. In dieser Form, nämlich als eine sieben-tägige, durch das Jahr laufende Periode, ist sie bis jetzt keinschriftlich nicht nachweisbar. Ebenso wenig sind besondere Wochentagsnamen bekannt.“ Wie dem auch sei, so viel steht jedenfalls fest, daß die heptadische Woche bei Juden wie Babyloniern zu gleicher Zeit existierte und daß sie religiösen Ursprungs ist.

Mit der Auswanderung und Verbreitung der Juden im ganzen römischen Reiche wurde die Siebenerwoche mit dem Sabbat überallhin getragen, freilich noch in der Form, daß die sieben Tage wie bei den Griechen die zehn Tage, einfach gezählt und mit dem Zahlwort benannt wurden, was bis ins junge Christentum vorterrichte und erst allmählich durch die kirchliche Zählung der ferias umgebildet wurde, auf die wir noch zu sprechen kommen werden.

Gegen Ende der römischen Republik drang nämlich nach Rom eine neue Art, die Tage zu benennen, aus Mesopotamien, wo die chaldäischen Manier die einzelnen Tage in einem immer wiederkehrenden Zyklus den sieben Göttern der Planeten weihten, was auf die altbabylonische Zeit zurückreicht. Diese sieben Planetengötter entsprechen unserem heutigen: Sonne, Mond, Mars, Merkur, Jupiter, Venus und Saturn. Es kamen also die Tage in folgender Benennung und Reihenfolge auf: dies Saturni (der Tag des Saturn), dies Solis (Sonntag), Lunae (Montag), Martis, Mercuri, Jovis und Veneris.

Das waren in den Tagen, als das Christentum in die Welt kam, die herrschenden Namen der Tage, zu denen sich alsbald eine neue christliche Wochentagsrechnung gesellte, die sich dem altjüdischen Zählsystem angeschlossen und wie bei den Juden einen Sabbat, einen ersten, zweiten, dritten usw. Tag des Sabbats unterschied. Sie trat alsdann in Weltkreis mit einer Aenderung, die sie erfuhr durch den Papst Sylvester, der den Ausdruck „feria“ für Wochentag einführt, während der Sonntag den Namen dies dominicus, „der Tag des Herrn“ erhielt und die folgenden Tage feria secunda, tertia usw. hießen.

So standen sich also in den letzten Jahrhunderten des römischen Kaiserreiches zwei Wochentagsreihen gegenüber: die astrologische und die zählende. Im Westen der Mittelmeerländer entschied sich der Kampf zugunsten des zählenden Systems, freilich nicht auf einmal, aber doch gänzlich.

Aus diesem Kampf zwischen dem numeralen und dem planetaren System haben sich nun insofern die Wochentagsnamen der romanischen und germanischen Völker entwickelt, als das Christentum durch Konstantins Edikt Staatsreligion geworden war, die alte Nundinenrechnung allmählich verichwand und die jüdisch-christliche heptadische Woche sich mit den heidnischen Planetarnamen vereinigte, wobei diese besonders nach Norden hin unter den Germanen, Finnen und Lappen starke Verbreitung fanden.

Schon früher war die planetarische Namenreihe zu den Germanen gedrungen, als sie noch gar nicht christianisiert waren; denn es liegt auf der Hand, daß die Kirche es niemals zugelassen hätte, daß die heidnischen Namen um sich griffen, wenn sie zur Zeit ihrer Einführung schon dagewesen wäre. Deshalb setzt Grimm die Uebertragung der römischen Wochentagsnamen ins 4. oder 5. Jahrhundert.

Mit dem alten Worte „Woche“ verband sich nun der chronologische Begriff der Heptade (Siebentage). Die Namen der Wochentage wurden nach dem Beispiel der Römer mit den Namen der germanischen Götter benannt, und zwar in der einfachsten Weise, indem der dies solis und der dies lunae einfach übersetzt wurden in Sonntag und Montag. An die Stelle von Mars trat der germanische Kriegsgott Tiwaz oder althochdeutsch Tio. Für Mercurius wurde

der Windgott Wodanaz, Wodan eingesetzt, für Jupiter der Wettergott Thor, für die antike Liebesgöttin Venus deren Kollegin Frigja. Saturn erhielt keinen ebenbürtigen Nachfolger; der kirchliche „Sabbatstag“ behielt auch hier, wie in den romanischen Sprachen, den Platz. Nur die englische und niederländische Sprache gingen eigene Wege.

Zum Schluß sei uns nun noch gestattet, auf die Namen näher einzugehen und sie etymologisch zu erläutern.

Der erste und der zweite Tag der Woche heißen in allen germanischen Sprachen nach Dr. W. Dehl „Sonntag und „Montag“. Die Form „Montag“ leitet sich aus dem althochdeutschen Wort für Mond „māno“, mittelhochdeutsch „māne“ her. In althochdeutscher Zeit findet sich hier und da die Uebersetzung von dem „dies dominicus“ als „Frōntag zu frōno-dominicus. Der Name des dritten Tages hat sich sehr verändert; früher traten die Formen Dienstag, Dingttag, Zisttag (bei Hebel), Dinstag (bei Luther) nebeneinander auf. Am Oberrhein auch Zinstag, in Süddeutschland Aftermāntig, d. h. nach dem Montag. Jetzt herrscht die Form Dienstag, von Luther aus dem Niederdeutschen eingeführt, die sich aus dem althochdeutschen „Ziestag“ herleitet, als welche sie noch in den oberdeutschen Dialekten vorkommt neben dem bayerischen und schwäbischen Ertag, Zarta, dem tirolischen Dertig“, was auf das althochdeutsche „Eretag“ zurückgeht und dasselbe bedeutet wie Ziestag. Hochdeutsch ist es mit dem Namen Thunus, mit dem Thio als Gott des Gerichtes benannt wurde, aus dem sich die mittelniederdeutsche Form diuxendach gebildet hatte. Der vierte Tag hat als Gott an Stelle Merkurs Wodan, aber nicht in Süddeutschland, so daß der Name „mittawocha“ zuerst bei Notker „rein mathematisch“ gebildet ist, wie das isländische „mitvikudagr“ und das lateinische „media hebdomas“. Ein Wodanstag fehlt also. Mittwoch heißt nichts als die Mitte der Woche. Aus dem Fehlen des Wodanstages will man nun beweisen, „daß zu jener Zeit, als die antiken Planetennamen ins Germanische übertragen wurden, in Süddeutschland wohl der Kult Jins, Donners und Freyas vorhanden waren, aber kein Wodankult. Die Heimat des Wodanstages ist der Niederrhein und die nördlich davon liegenden Gebiete. Noch heute heißt in Bessalen der Mittwoch „Godenstag“. — Mittwoch und Pfingtag sind also keine planetaren Benennungen. Pfingtag, so heißt der bayerisch-österreichische Donnerstag schon seit mittelhochdeutscher Zeit. Dieser Name führt auf griechisch περσπε, (der fünfte) zurück. Donnerstag selbst hat sich aus Thonarstag entwickelt. Der Freitag zeigt sich in gleicher Form im ganzen germanischen Gebiete. Der Saturni dies der Römer ist durch das sabbatum bei Germanen wie Romanen verdrängt; nur im englischen saturday, im holländischen zaterdag und niederdeutschen saterdach hat er sich erhalten. „Sonnenabend“, wie man in Mittel- und Norddeutschland sagt, hat sich gebildet aus Sunnānabend, das ist der Vorabend des Sonntags, während Samstag auf der althochdeutschen Form sambaztag, sambattag beruht; sambat entspricht einer griechischen Vulgarform Sambaton; Sabbaton lautet die Hauptform. Durch Zusammenziehung und Assimilierung bildete sich die Form Samstag.

So haben wir denn den kulturgeschichtlichen wie sprachgeschichtlichen Verlauf unserer Wochentagsnamen verfolgt und so die Vorstellung gewonnen, daß vielfache Kräfte und Regungen an dem scheinbar so einfachen Bau der Aufeinanderfolge der Namen mitgewirkt haben: neben alten Mythen führt das Christentum in ihnen sein fortschreitendes Leben, neben romanischem Weien germanisches; in diesen sieben Namen zeigt sich die ganze Kultur vergangener Jahrhunderte in einem winzigen Spiegel, in den hineinzu schauen keiner die Mühe scheuen sollte.

Kleines feuilleton.

Aus dem Tierleben.

Was eine Lachs-Scuppe erzählt. Die Verbreitung des Lachses ist im Laufe des letzten Jahrhunderts sehr heruntergegangen, und der Mensch wird die an ihm begangenen Sünden recht bald durch besondere Pflege und Schonung wieder gutmachen müssen, wenn er diesen herrlichen Fisch nicht ganz verlieren will. König ist der Lachs eigentlich nur noch in den Gebirgsflüssen wenig bevölkerten Gebiete, und von allen Ländern Nord- und Mitteleuropas gehören dazu nur noch einige Teile von Norwegen und Rußland. Auch in Norwegen ist der Lachsbestand stark bedroht, seitdem englische Sportsleute und Gastwirte sich einen Elz packen und diesen mit größter Rücksichtslosigkeit während der Sommerzeit auf Lachs besitzern. Gegenwärtig geben die englischen Sportsfischer in Norwegen jedes Jahr ungefähr 4 Millionen Mark für Lachsfischerei aus. Sicher ließe sich der Lachsbestand auch in anderen Ländern durch einige Sorgfalt wieder in die Höhe bringen, denn es liegen Beweise dafür vor, daß sich der Ertrag des Lachsfanges bei geeigneter Schonung bald wieder steigern läßt. Daß bisher so wenig für den Lachs geschieht trotz der Anerkennung, die er wohl in aller Welt als Speisefisch genießt, erklärt Arthur Hutton in der „Allgemeinen Fischereizeitung“ daraus, daß man noch immer viel zu wenig von der Lebensgeschichte des Lachses überhaupt weiß. Das ist um so weniger zu rechtfertigen, als die Scuppen des Lachses in merkwürdiger Vollkommenheit das Mittel geben, diese

Lebensgeschichte zu studieren. Die Lachse steigen zum Wandern ebenso wie die Aale in den Flüssen aufwärts. Sie steigen möglichst hoch hinauf und legen dort ihre Eier ab. Die kleinen Lachse wachsen in den Bächen auf und wandern, nachdem sie eine gewisse Größe und einen schönen Silberglanz erworben haben, wieder nach dem Meere hin. Wie lange sie sich dort aufhalten, ehe sie dann zur Ausübung des Fortpflanzungsgeschäftes ihrerseits in die Flüsse steigen, war bisher nicht bekannt. Es ist nun interessant und wichtig, daß man von den Scuppen bei genauer Untersuchung vieles ablesen kann, was sich unmittelbar gar nicht beobachten läßt. Die Scuppen zeigen bekanntlich sogenannte Jahresringe, die denen der Baumstämme ganz ähnlich sind und regelmäßig abwechselnden Zeiten von schnellerem und langsamerem Wachstum entsprechen, die natürlich wieder mit der größeren oder geringeren Reichlichkeit der Nahrung zusammenhängen. Da nun die Nahrung gewöhnlich im Fluß weit spärlicher zur Verfügung steht als im Meer, so kann man aus der Beschaffenheit der Scuppen zunächst erkennen, wie lange sich der betreffende Fisch in den Flüssen aufgehalten hat und in welchem Alter er ins Meer hinausgewandert ist. So lehrt z. B. die Betrachtung einer Scuppe von einem bestimmten Lachs, daß er im Alter von zwei Jahren ins Meer geschwommen und dann einige Monate darauf gefangen worden ist. Fristet er sein Leben auch im Meer längere Zeit, ohne den Nachstellungen des Menschen zum Opfer zu fallen, so bilden sich die Scuppen weiter in der Weise aus, daß man an den Ansätzen die Zeiten besserer und schlechterer Ernährung erkennen kann. Da auch im Meer der Winter die Zeit des Mangels zu sein pflegt, so werden diese Ringe wiederum zu einem Maßstab des Alters. Daraus kann man weiter entnehmen, daß sie im Alter von vier bis höchstens sechs Jahren zum Laichen in die Flüsse wieder hinaufsteigen. Dort gehen sie entweder durch Fang oder durch Erschöpfung zugrunde oder gelangen im besten Fall nochmal in das Meer zurück, um sich dann wieder zu völliger Gesundheit zu erholen und weiter zu entwickeln. Die Zeit der Anstrengungen und Entbehrungen während des Aufenthalts in den Flüssen läßt sich aber wiederum an den Ringen der Scuppen aufs deutlichste ablesen.

Technisches.

Die Emschienenbahn. In den Ausstellungshallen am Zoologischen Garten wird in diesen Tagen der Emschienenbahnwagen, der für das Scherliche Schnellbahnsystem die Grundlage bildet, in einem Probetrieb vorgeführt. Die Idee der Emschienenbahn ist nicht neu. Schon im Jahre 1899 wurde von einem englischen Ingenieur Wehr ein Plan ausgearbeitet, Liverpool und Manchester mit einer solchen Emschienenbahn zu verbinden, die mit 170 Kilometer in der Stunde laufen sollte. Auf der letzten Brüsseler Weltausstellung war auch eine Probefahre nach diesem System im Betrieb, die eine Geschwindigkeit von 136 Kilometer in der Stunde entwickelte. Ein zweites Emschienenbahnsystem, von dem auch ein kleiner Probewagen ausgeführt wurde, war das des Engländers Louis Brennan. Eine Anwendung im praktischen Betrieb hat bis jetzt keines der Systeme gefunden. Die Anhänger der Emschienenbahn behaupten: wegen der natürlichen Tragheit des menschlichen Geistes, der sich allem Neuen entgegenstellt; die vorurteillosen Beurteiler: weil das System nicht genügend betriebssicher und vorteilhaft ist. Es ist zweifelhaft, ob die Berliner Versuche dieses Urteil umstößen können. Nicht vielleicht deshalb weil der Wagen bei den öffentlichen Fahrten fast öfter verlagert hat als gefahren ist. Das kann auch auf die Größe des Objekts zurückzuführen sein. Motordefekte besagen noch nichts. Aber es ist unmöglich, aus der Tatsache, daß ein kleiner Wagen, der vielleicht vier Personen fassen kann und nicht schneller fährt, als ein erwachsener Mensch geht, den Schluß zu ziehen, daß dies System für eine Vollbahn mit Geschwindigkeiten von 200 Kilometern das Ideal darstellt. Der Versuchswagen, G h r o w a g e n genannt, hat Räder, die nur in der Mittellinie des Wagens angeordnet sind, so daß der Wagen nur auf einer Ebene läuft. Die Räder des Wagens werden durch direkt eingebaute Elektromotoren angetrieben. In der Mitte des Wagens befindet sich, in einem Gehäuse eingeschlossen, ein von einem kleinen Elektromotor angetriebener Kreislauf, der mit 8000 Umdrehungen in der Minute um seine Achse rotiert. Dieser Kreislauf dient dazu, das Gleichgewicht des sonst kippenden Wagens ausrechtzuhalten. Seine Lage wird je nach den Schwankungen des Wagens durch einen kleinen Präzisionsapparat, der gewissermaßen die Seele des Wagens bildet, automatisch verändert. Der Kreislauf bringt den Wagen dann immer in die Gleichgewichtslage zurück. Bleibt der Wagen stehen, so muß, falls der Kreislauf nicht läuft, abgestützt werden. Beim Versuchswagen geschieht es durch primitive Holzbocke, beim wirklichen Betrieb soll es durch kleine Stillräder geschehen. Der ganz offene Modellwagen, der ungefähr fünf Meter lang und nicht viel mehr als ein Meter breit ist, sieht wie einer der ältesten offenen Eisenbahnwagen aus, der auf den Kiel eines Bootes gesetzt ist. Die Räder sind wohl nicht für viel mehr als einen experimentellen Nachweis für ein theoretisches Problem anzusehen. Eine Lösung der Vollbahnfrage bedeuten sie nicht, da man alle die gerühmten Vorzüge des Emschienenbahnsystems: die große Sicherheit, das ruhige erschütterungsfreie Fahren, die Geräuschlosigkeit usw. (alles natürlich bei großen Geschwindigkeiten) an diesem Wagen nicht erproben kann.

Stb.