

(Nachdruck verboten.)

13] Die Guten von Gutenberg.

Von Hermann Kurz.

Der Tod war aber im Nir im Schlüssel bei der Madlen. Nur wollte ihm nicht gefallen, daß im Waldhüterhaus so innig um das Leben der Madlen gebetet wurde. Das wußte er, solche Dinge bedeuten immer etwas Uebles, nie Gutes.

Als er vor dem Bette der Madlen stand, tat ihm das Herz weh wie schon lange nicht mehr.

Kaum hatte er das junge Weib mehr erkannt. Bläß und schmal war sie geworden. Die ehemals so vollen Wangen waren eingefallen und harte Knochen drückten an die Haut und färbten diese Stellen weiß. Um die Augen lag die Farbe des Wehs und der Schwäche. Die Haare waren ausgefallen und in den Augen flehte ein Gebet zu Gott und zum Tod: „Daß mich meinem Kinde leben!“ und bang ging die rechte Hand über das Bettuch hinweg. Die linke Seite und Beine waren gelähmt und keuchend flog der Atem. Schmerz quälte den Schlaf hinweg.

Und neben dem Bette stand der Gatte der Madlen. Möchte der so gut sein wie er wollte, in diesem Augenblick tat ihm das Herz zum Springen weh. Er hätte alles auf sich genommen, was sein Weib da litt. Dies hätte er getan, das sah der Tod.

Aber er sah auch das kleine Kindlein unter der Tür stehen, bange Blicke auf das Bett schauend, denn es war so verlassen, seit die Mutter da lag.

Und als der Tod all diese Zerstörung sah, da wollte auch er anfangs einstimmen in das Gebet: „Gott, Gott!“

Aber als er überall hingeschaut hatte durch die Wände, überall hin, da konnte er nirgends einen Gott der Menschen sehen.

Und als er noch immer zögerte, da wuchsen die Schmerzen der Madlen.

Da raffte er sich auf.

Das dumme einfältige Mitleid warf er weg und wurde hart.

Zu helfen war nicht mehr. Dies war gewiß. Darum legte er Schlaf über die Augen der Madlen und ein Traum gaukelte ihr Schönes und Liebes vor. Als über ihren Mund das Lächeln des Glückes huschte, kam er leise, unhörbar näher und löschte den schwachen Funken Licht mit zarter Hand aus, und als das Leben im Körper der Madlen stille war, da legte der Tod im letzten Aufwallen seines weichen wehen Gefühls seine Hand sachte und leise auf ihre Augenlider und schloß diese selbst für immer.

Und als das Wehklagen anging, der Jammern und Wehgeschrei aus dem Menschenherzen um das Tote, da schlich der Tod still hinaus.

Draußen im Hausflur traf er auf das Kind der Madlen. Er blieb vor dem verwaisten Wesen stehen und strich ihm kosend über die Haare, und dann nahm er das Mädchen auf den Arm und gelobte sich, wohl acht zu haben auf dieses Kindlein und rasch zu sein, wenn Weh und Gift der Welt über dessen Haupt zusammenschlagen sollten.

Dann trat er vor das Haus hinaus.

Als er weiter seiner Straße wollte, traf er auf den Doktor. Da kam ihn großer Bohn an und als der Doktor dies sah, fiel er auf die Knie nieder und flehte um Vergebung.

Aber der Tod war böse und zornig und dennoch voller Verachtung auf diesen bittenden Mann da vor ihm, der ohne Gefühl viele Hunderte aufs Totenbett geliefert hatte.

Darum gab er dem Doktor einen Fußtritt, beachtete ihn nicht weiter und ging hurtig dem südlichen Paradiese zu, allwo das Morden beginnen sollte. Er kratzte sich darum ein wenig an seinem kahlen Schädel und brummte, er hätte zuviel Zeit vergeudet unterwegs. Dann aber lächelte er wieder ein recht fatales Lächeln. Das bedeutete: „Mir geht ja doch keiner verloren.“

Der Doktor aber kollerte in den Straßengraben, der den Weg entlang lief, und brach das Genick.

Des andern Tags fand ihn der Straßenwärt. Da

sagten die Leute, der Doktor war im Rausche hinuntergefallen und sei elend umgekommen.

Aber dem ist nicht so.

Die Leute von Gutenberg wußten es eben nicht besser, denn sie glaubten an Himmel und Hölle; aber den Tod in seiner Macht und Majestät haben sie noch nie gesehen. So oft er auch an ihnen vorbeigeht, sie sagen nie: „Der Tod war da“, immer nur: „er ging zu Gott ein“, denn „zur Hölle“ wäre unhöflich.

Als zwei Stunden nach dem Versterben der Madlen die Totenglocke das Sterbezeichen läutete, wußten sie alle in Gutenberg, wem das galt.

Da ging es an ein Zusammenstehen und Erzählen. Wo ein Weibsbild ein zweites traf, wurde stehengeblieben und das dritte und vierte war bald zur Stelle. Auch die Männer gingen den Reden nach.

Ihre Klagehallen waren an jenen Orten, wo der Meßner hinterm Schanktisch steht und mit den Schoppen und Biergläsern zusammenläutet.

Aber ob Mann ob Weib, auf eins kam es überall heraus.

Da redeten sie und wußten dieses und jenes und lüchelten was dazu oder schimpften. Gegen den Schluß machten sie dann gottesfürchtige Gesichter und die Weichherzigen zerdrückten ein paar Tränen, seufzten auf, und irgendeine Das sagte im Tone wahrer Christenliebe:

„Ja, ja, ich sag's ja. Man soll nur Gutes über die Toten reden!“

„Amen!“ machten da alle und zerstreuten sich, um an der nächsten Ede ihr Wasserlein aufs neue zu trüben und zu reinigen.

Zwei Tage darauf war die Beerdigung. „Die Leiche“ sagen die Leute in Gutenberg.

Um drei Uhr auf die Minute läutete die Glocke auf dem Kirchturm zum ersten Male. Da war eben der geistliche Herr in den Schlüssel eingetreten. Dann trugen sie die Madlen im Totenschrein auf der Bahre zur Tür hinaus. Zur selbigen Tür, allwo sie vor weniger denn drei Jahren im Glücksgefühl des jungen Eheweibes eingetreten war.

Und dann kamen der Erhard, der Pfarrer und die Leute mit den Totenkerzen und die Mädchen, die sangen, und die Chorbuben mit den Fahnen.

Fürwahr, es war eine schöne Leiche, die der Madlen. Diese Leiche durfte sich sehen lassen in ihrem Pomp und Gepränge. Da war alles, was es gab ums Geld. Der alte Schlüsselwirt hatte das Seine getan und der Lächensrit, der Vater der Madlen, hatte sich auch nicht Lumpen lassen.

Das sei so Sitte in Gutenberg bei den reichen Leuten, sagten sie in der Umgegend, wenn sie darüber sprachen.

Der Erhard aber wußte von dem wenig. Sein Leid war diesmal tiefer. Er hatte in den Jahren der Ehe sein Weib lieb bekommen. Denn die Madlen war eine nachgiebige Frau gewesen. Jederzeit gut und nie böse, wenn der Erhard ihr ein rauhes Wort gab. Sie war klug und wußte, daß das Männerart sei.

Und so hatte denn alle die Tage über der Erhard am Totenbette gesessen und vor sich hingestarrt, und so ging er auch hinter dem Sarge her.

Ohne sich umzusehen, tat er den Weg. Ihm fehlte irgendwo etwas, das war alles, was er empfand und dachte. Nur als der Leichenzug an dem Waldhüterhaus vorbeifam, zuckte er unmerklich zusammen. Dann ging er weiter, dem Sarge nach.

Und als die Madlen in die Erde gesenkt wurde, da schrak er wieder zusammen. Er dachte da, daß er selbst ebenjogut jetzt zur Erde gebettet werden könnte wie sein Weib. Und da wachte seine Eigenliebe auf, und er war froh, noch das Licht des Tages zu sehen und zu leben.

Und als er aus dem Kirchhofort trat, um nach Hause zu gehen, rang sich ein Seufzer aus seiner Brust heraus.

Er fühlte sich leichter und war froh, daß alles hinter ihm lag.

Und ehe er noch zu Hause war, begann er zu denken, was nun weiter kommen sollte. Dieses Denken aber galt ihm und seiner Zukunft. Daß sein Eheweib ihr junges Leben weit vor der Zeit verloren hatte, daran dachte er nicht.

So fand er sich rasch in seine Witterschaft hinein.

Oben im ersten Stock setzte er sich ganz alleine hin und begann zu grübeln. Heiraten wollte er vorerst noch nicht. Später? Vielleicht.

Da dachte er an die Nächte und an die Lust am Weibe. Und er lächelte leise vor sich hin bei dem Gedanken. Er dachte an das gesunde Ding, das erst seit zwei Monaten im Hause war und die Zimmer machte und die wenigen Fremden, die ab und zu einmal abstiegen, bediente. Und wie er so dachte, ging er unter die Tür und rief dem Mädchen:

„Dina!“
„Sie kam.“
„Bring mir ein Glas alten Weissen!“
Sie brachte den Wein. Langsam und bedächtig stellte sie das Glas vor ihren Herrn.
Ihre vollen jungen Formen kamen zur Geltung bei ihren Bewegungen. Sie ging zur Tür. Da sah sie am Büfett einige Gläser, die nicht in Ordnung waren. Rasch richtete sie die her.

Da schoß dem Erhard das Blut zu Häupten:
„Dina!“ rief er.
Sie schaute sich um.
Er trat auf sie zu und schaute ihr mit glänzenden Augen in die ihrigen. Sie wurde verwirrt.

Da faßte er sie um und küßte sie auf den Mund.
Das Mädchen hielt eine Weile stille, dann riß sie sich los und lief weg.

Aber sie schwieg über das, was geschehen war, und in ihr war der Wunsch nach dem Manne erwacht.
So fand der Erhard mit der Zeit das Leben angenehm, und er mißte nichts in seiner Wittverschaft.

Als sie den Totenschrein der Madlen neben dem Waldhüterhaus vorbeitragten, schaute die Diebi versteckt hinter der Gardine auf den Zug.

Da kamen ihr heiße Tränen und sie dankte ihrem Gott, daß sie bei ihrem Kinde bleiben durfte.

So sah der Findling die Diebi und er trat vor das Haus und lief dem Sarge hinterdrein. Und auf dem Kirchhof faltete er seine Hände und betete, wie er's gelernt, ein Vater unser für die Frau, die sie zu Grabe trugen.

Dies sah der Altenberger Bürgermeister, und es freute den Hagestolzen dieses Tun des Knaben. Als er neben dem Findling vorbeiging, strich er ihm über die Haare und lachte ihn freundlich an.

(Fortsetzung folgt.)

Der Maulesel.

Von J. W. Nyländer.
(Schluß.)

Das Weitere ging in blickartiger Geschwindigkeit vor sich. Ich sah, wie Will auf den Wagen zustürzte, auf den Kutschbod sprang, sich wie ein Tiger an den Kutscher krallte, und wie sie dann beide von dem hohen Wagen herunter auf das Straßenpflaster fielen. Mehr konnte ich nicht sehen, kam aber zum Glück noch rechtzeitig. Da lag der Kutscher auf dem Rücken mit Will über sich und hatte seine schwarzen Finger in Bills nackten Hals gekrallt, so daß Will blau im Gesicht wurde. Aber wie ein Rasender hielt er mit beiden Händen des Spaniers Ohren, hob seinen Kopf und schlug ihn auf das Steinpflaster, daß es einen dumpfen Laub gab, bis seine Finger endlich losließen und die Augen des Spaniers sich verdrehten. In dem Augenblick kam ich dazu, packte Will in den Nacken und zog ihn in die Höhe.

Big Charley, in seine Erinnerungen versunken, machte unwillkürlich wieder dieselbe Bewegung, daß die Muskeln in seinem gewaltigen nackten Arme zitterten und anschwellen. Es war ein prächtiger Arm, tätowiert mit einer Frau, die in jeder Hand ein Bündel der Flaggen hielt, unter denen Big Charley gesegelt war, und kaum eine Nation fehlte.

„Dies war der Anfang zur Prügelei,“ fuhr Big Charley fort, „denn es wurde eine richtige Prügelei daraus. Anfangs klärten wir uns natürlich brillant, rissen die beiden anderen Herren mit den Rügeln vom Wagen und ließen sie die Peitschenstiele gründlich kosten. Die Maulesel spannten wir aus und ließen sie laufen, wohin sie wollten, und die Zugriemen zerschnitten wir in kleine Stückchen, bis keiner von uns mit seinem Messer eine dreizöllige Troffe mehr hätte tappen können.“

Aber die Stadt war nicht so menschenleer, als wir geglaubt hatten. Man hat nur im Süden die Mode, die Fenster mit Gitterläden zu schließen und die Türen zuzusperren und drinnen wie auf der Lauer zu sitzen. Das geschieht wohl der Wärme wegen. Es dauerte nicht lange, so hatte sich das Volk versammelt. Herren mit Spazierstöcken und Schlingel aus den Straßen und Cafés mit

Knitteln und Dolchmesser, ja, selbst kleine, brollige, krummbeinige Karabineris und Offiziere.

Lange genug hielten wir uns und taten, was wir konnten,“ fuhr Big Charley gedankenvoll fort, und ich sah wieder, wie die Muskeln in seinem Arm sich spannten. „Aber da wir ohne irgendwelche Hilfsmittel waren, endete die Sache damit, daß wir Haue kriegten, gehörige Haue, um der Wahrheit die Ehre zu geben. So ist denn weiter nicht viel davon zu sagen. Nebel mitgenommen, zerkratzt und zerfissen, einige sogar ohne Nützen, kamen wir an den Hafen zurück. Einzelne bluteten aus kleinen Wunden, und Johnsons, des Bergensers, Arm hing schlaff herunter. Ein Pflasterstein war ihm gegen die Schulter geschleudert. Uebrigens wurde der Arm nach wenigen Wochen wieder gut, aber solange er an Bord war, nannten wir ihn — „Nelson“.“

Glücklicherweise erschien unsere Dampfbarke gleichzeitig, um uns an Bord zu holen, und während der Fahrt geschah natürlich alles, was Wasser und ein paar Stednadeln vermögen, um uns präsentabel zu machen. Mr. Carroll, der Oberbootsmann, stand am Fallreep. Sofort sah er, was geschehen war, hieß uns aber, ohne ein Wort zu sagen, hinuntergehen.

Der erste Steuermann, Mr. Croft, machte eben seine Promenade auf Deck. „Alle nüchtern?“ hörte ich ihn Mr. Carroll fragen. „Alle nüchtern, Sir!“ lautete die Antwort, und weiter wurde kein Wort zwischen ihnen gewechselt.

In der Nacht kam Mr. Schott und seine Gesellschaft an Bord, und am folgenden Morgen erschien ein Boot, das wir alle mit Unruhe erwarteten hatten. Es war eine lange, weiß gemalte Schaluppe, von sechs Kriegsschiffmatrosen in schlechtem Takte gerudert, und voll besetzt von uniformierten Herren, die spanische Kriegsschiffmatrosen führten. Sie legte an, und die Herren in Uniform kamen herauf.

Wir sahen just beim Frühstück, als die Signalfleise ihr bekanntes Jarrilles: Alle Mann auf Deck! ertönen ließ, und oben empfang uns Mr. Carrolls Stimme, die mit einem kräftigen: Steuerbordwache achteraus! die Schiffe von den Böden schied.

Da standen denn Kapitän und Steuerleute und Mr. Schott selbst in großer Jacktuniform, und seine Frau und Mrs. Stones, ihre Freundin, der Doktor, Mr. Blunt und der Privatsekretär nebst fünf goldgalonierten Herren mit blanken Knöpfen, einer in Zivil mit samarzer Mappe unter dem Arm.

Alle sahen uns forschend an, und der finstere Blick des Kapitäns verkündete Unheil. Die Damen machten ängstliche Gesichter und sprachen halbblau eifrig miteinander. Nur der Doktor, der ein Spahmacher war, hatte einen Edelstein im Auge und stellte sich neben Johnson, der seinen Arm in der Binde trug und bleich aussah.

„Jungens,“ begann der Kapitän, „diese Herren sind mit schwerer Anklage gegen euch gekommen. Ihr habt grobe Gewalt ausgeübt, fremdes Eigentum zerstört und friedliche Leute lebensgefährlich mißhandelt. Und das alles noch dazu am heiligen Sonntag. Ihr habt über unsere Flagge und über mich, der für euer Betragen verantwortlich ist, Schande gebracht. Was habt ihr zu eurer Verteidigung zu sagen?“

Keiner antwortete. Wir standen da und sahen uns an. Lawley, der Bootmannsmaat, hätte nun als Vellester das Wort ergreifen müssen, aber er wurde nur unter den Widen aller, die ihn ansahen, röter und röter. „Tritt du vor, Will,“ flüsterte ich dem Finnländer zu, „du hast jedenfalls angefangen.“

So erzählte denn Will die ganze Geschichte von Anfang bis zu Ende, ungefähr so, wie ich sie jetzt erzählt habe. Von dem schweren Wagen und den kleinen mageren Mauleseln und von dem Zugriemen, der dem einen Handpferde tief ins Fleisch geschnitten. Wie er rasend geworden, als der Kutscher herzlos genug gewesen, sein Taschentuch wegzunehmen. Und wie er nur das Tuch wieder hätte zurücknehmen wollen, um es von neuem um den Riemen zu legen, und daß dann eine Prügelei daraus wurde.

Er sagte, da er die Veranlassung zu dem Ganzen gewesen, so müsse die Strafe auch ihn allein treffen. Die anderen hätten nur ihre Pflicht als Kameraden getan. Es wäre uns sehr leid, unserem Kapitän Verdruß bereitet zu haben, doch glaube er, daß Mr. Schott einsehen würde, daß den Kapitän keine Schuld trübe, und daß durch das unüberlegte Handeln einiger Matrosen kein Schatten auf das Sternbanner fallen könne.

Zum Schluß betonte er noch, daß wir aus dem Norden — wir waren ja fast alle Scandinavier — von frühester Jugend an gelernt hätten, Grausamkeit zu verabscheuen und Gewalttaten gegen Wehrlose zu hassen und darum nur in guter Absicht gehandelt hätten, ohne zu bedenken, daß wir in unserer Hitzeigkeit anderer Leute Eigentum oder Gesundheit schädigten.

Genug, er tat, was er konnte, die ganze Geschichte zu erklären, und es schien sich einen Augenblick etwas für uns aufzuhellen. Mr. Schotts zornige Miene berschwand, und ich merkte, daß seine Frau Mrs. Stones ein paar mal lachend etwas zuraunte. Selbst der Kapitän sah nicht mehr so finster drein.

Aber nun hättet ihr die Spanier hören sollen! Alle sprachen zu gleicher Zeit, schrien und klatschten in die Hände, und nach langem Hin- und Herreden fing der Kapitän wieder an: „Man behauptet, daß ihr Waffen gebraucht habt, und die Gesetze dagegen sind äußerst streng.“

Nun konnte ich mich nicht länger halten, denn ich wußte, daß keiner etwas anderes als seine Häute gebraucht hatte, außer dem Peitschenstiel gegen die Kutscher. Aber all das hatte ja Will schon erzählt. Das einzige, was ich gesehen hatte, war, daß gerade Will

mitten in einem Haufen von Spaniern mit einer Uhr um sich schlug, die am Ende des langen Messerriemens befestigt war. Der Uhr war das natürlich schlecht genug bekommen, Will hatte sie mir gerade am Morgen gezeigt. „Herr Kapitän,“ sagte ich, „diese Herren lügen. Glauben Sie ihnen nicht, keiner von uns hat eine Waffe gehabt.“ Aber das hätte ich nicht sagen sollen.

„Ihr antwortet, wenn ihr gefragt werdet!“ fuhr mich der Kapitän an, und so hütete ich mich natürlich, mehr zu sagen.

Währenddessen suchte Will nach etwas in seiner Bluse. Beim Kolumbus, sagte ich zu mir selbst, da will wohl die einfältige Seele gar noch die Uhr vorgezeigt und alles zunichte machen. — Es war aber nicht die Uhr, die er hervorzog, sondern etwas ganz anderes.

„Herr Kapitän,“ sagte er, „Charley hat recht, keiner von uns gebrauchte Waffen, aber hier habe ich eine Waffe, die man sich hierzulande gegen arme, wehrlose, kleine Geschöpfe zu brauchen erlaubt. Uebrigens ist dieses ein wesentlicher Teil des Eigentums, das wir zerstört haben, aber ungern möchte ich es zurückgeben. Es könnte vielleicht von neuem zur Anwendung kommen.“

Er ging über das Deck auf den Kapitän zu und hielt ihm den Gegenstand, den er bis dahin in der Hand verborgen hatte, entgegen, doch besann er sich, ging an dem Kapitän und Mr. Schott vorüber und reichte dessen Frau die Schnur einer Peitsche, die er einem der Kutscher abgenommen hatte. Es war ein schändliches Werkzeug, ein Geflecht von schmalen Riemen oder Sehnen, das sich mittels eines Knotens wieder in mehrere feine Schnüre teilte. Eine jeder dieser Schnüre war in viele kleine Knoten getnüpft und durch jeden Knoten ein kleiner Eisenstift geschlagen.

Mrs. Schott nahm die Peitsche und betrachtete sie einen Augenblick. Dann warf sie sie auf den Boden, stampfte mit dem Fuße und rief heftig: „Das ist gemein! Gemein!“

Der Kapitän hob die Peitschenschnur auf, und so ging sie von einem zum anderen, und jeder schüttelte den Kopf. Nur die Herren in Uniform zuckten die Achseln, als wollten sie sagen: Nichts Signores, das hat nichts zu bedeuten!

Jedenfalls ist diese Schnur es gewesen, die uns herausriß. Wir wurden nach unten beordert, und nach einer Stunde gingen die Herren wieder an Land. Aber wir hörten hinterher, daß sie da 5000 Dollar in amerikanischem Gold mitgenommen hatten.

An demselben Abende stachen wir in See und erfuhren nun unser Urteil. Alle, die dabei gewesen waren, kamen für zwei Monate auf „die schwarze Liste“, d. h. während dieser ganzen Zeit durfte keiner von uns an Land gehen.

Rawley wurde zum Matrosen degradiert. Johnson, der Mr. Schotts Gig geführt hatte, wurde Matrose, und ich selbst, der die Dampfbarlasse geführt hatte, wurde auch Matrose.

„Aber wie erging's dem Finmländer, der angefangen hatte?“ fragte Göranson.

„Om,“ sagte Sig Charley und schob die Peise in die andere Munde. „Mit der Berechtigung ist's manchmal eine wunderliche Sache. Zwei Wochen später lagen wir vor Nagador in Marokko, und hier wurde Will eines Morgens zum Kapitän gerufen. Selbigen Tages nahm er Johnsons Platz als Führer von Mr. Schotts eigenem Gig ein, der feinste Posten, den ein Matrose auf dem „West-Wind“ haben konnte.

Als wir dann eines Tages mit Mr. Schott und seiner Frau an Land kamen — ich ruderte jetzt das Gig, seit ich die Dampfbarlasse verloren hatte — winkte Mr. Schott Will an Land, sprach lange mit ihm und reichte ihm ein kleines Päckchen. Mrs. Schott stand daneben und sagte auch einige Worte.

„Es war die Peitschenschnur, die ich zurückbekam,“ sagte Will lachend, als er ausgefragt wurde, was das Paket enthielt. Nachher aber zeigte er es mir noch einmal. Es war ein feines weißes Taschentuch von reinster Seide, in dessen eine Ecke ein großes schönes W mit vielen Verzierungen und Verschlingungen eingestickt war. Das konnte ja nun West-Wind bedeuten oder auch William, denn so hieß er, obwohl wir ihn nur Will nannten.

„Hast Du die Barlasse niemals wieder bekommen?“ fragte Peter.

„Nein, niemals. Einige Monate später in Southampton hatte ich eines Tages mit Whisky Fleck aus meinen Kleidern gemacht, und als ich an Bord kam, ein wenig gesungen. Am anderen Morgen hatte ich meine Abrechnung,“ sagte Sig Charley und sah Joe an. „Seither bin ich nie wieder auf einer Yacht gewesen und werde mich auch wohl niemals wieder um eines Maulesels willen prügeln. — Aber sehen, daß eine Frau an die Wand geschmiedet wird — schauderhaft, Joe!“

„Ich war einmal —“ fing Joe an, aber ich hatte keine Zeit mehr zuzuhören und mußte eilen, um den alten Brown am Ruder abzulösen.

Verkehrsfragen.

In den letzten Jahren hat sich das Interesse des großen Publikums, so weit es sich um Verkehrsfragen handelte, in der Hauptsache der Aviation, der Luftschiffahrt und den Flugzeugen zugewendet. Die Phantastie ward durch die Erfolge eines Zeppelin und Farneval, durch die Flüge eines Wright und Farman erregt, man sah bereits im Geiste den Menschen als Eroberer des Luftmeeres und dachte sich das Durchsegeln der Lüfte ebenso einfach wie das der Meere. Die abenteuerlichsten Pläne tauchten auf.

Regelmäßige Luftschifflinien existierten, auf dem geduldigen Papier wenigstens, und Flugposten wurden eingerichtet, die aber nie funktionierten. Und wie weit sind wir eigentlich heute? Wenn wir ehrlich sein wollen, müssen wir uns eigentlich zu einem kleinen Kastenwagen nach dem letzten Luftstrauch bekennen. Erfolge sind unleugbar erzielt; sowohl mit lenkbaren Luftschiffen, denen, wie die täglichen Fahrten eines Zeppelin über den Dächern unseres Berlin beweisen, die Gefahren des Zufalles viel weniger als früher anhaben können, als auch mit Flugmaschinen, die, wie die letzten Flugwochen beweisen, auch in Deutschland, das lange hierin Frankreich nachstand, gebaut und gelenkt werden können. Aber dienen Luftschiffe und Aeroplane wirklich dem Verkehr? Heute werden sie wenigstens nur dem Sport, dem Kerbentz der Reichen, die sich eine Fahrt im „Zeppelin“ um 200 M. für zwei Stunden leisten können, der Neelame für Pflanzensetze und Kaffeein und schließlich dem Militarismus — siehe Tripolis — dienstbar gemacht. Ist dabei wirklich eine Kulturart zu preisen? Wer weiß, was uns die nächsten Jahrhunderte bringen können? Es tut nicht gut, in technischen Fragen den Propheten spielen zu wollen; aber für die nächste Zeit werden die Luftschiffe und Aeroplane aus technischen und ökonomischen Gründen keine Rolle im eigentlichen Verkehrsleben spielen können.

Man könnte diesen Ausführungen vielleicht die Entwicklung des Automobils, das sich ja überraschend schnell vom reinen Sport- und Luxusartikel zum wichtigen Verkehrsmittel geworden ist, entgegenhalten.

Beim Automobil lagen aber die Vorbedingungen für die Entwicklung ganz anders als bei Verkehrsfahrzeugen, die auf ein ganz anderes Medium — die Luft — angewiesen sind. Die Entwicklung der Verkehrsmittel bewegt sich eigentlich in gewissem Sinne in einem Kreise. Zuerst waren der von Menschen oder Tieren gezogene Wagen in den Straßen der Stadt und die Postkutsche auf den Landstraßen, beide ziemlich unabhängig von gebundenen Reisewegen und den Wünschen des einzelnen untertan, die einzigen Verkehrsmittel, dann kamen die Schienenwege. Zwischen Städten und Ländern die Eisenbahnen, in den Straßen der Städte die Stadtbahnen und die elektrischen Straßenbahnen, Verkehrsmittel von nie gebrochener Leistungsfähigkeit, die große Umwälzungen im Kultur- und Wirtschaftsleben des einzelnen und der Gesamtheit hervorbrachten und noch hervorbringen. Diese Verkehrsmittel sind aber an bestimmte Reiserwege gebunden und im gewissen Sinne alles andere als individuell, da sie auf die Befehle und Wünsche des einzelnen nicht Rücksicht nehmen und auch nicht nehmen können. Sie sind an Fahrpläne und Haltestellen gebunden und müssen immer etwas schwerfällig sein. Das neueste Verkehrsmittel aber, das Automobil, bricht uns wieder die Beweglichkeit des alten Wagens und der Postkutsche, die Unabhängigkeit von vorgezeichneten Straßen, die Möglichkeit, Fahrzeiten und Aufenthalte den Wünschen des einzelnen anzupassen, verbunden mit der Leistungsfähigkeit, Schnelligkeit und Vertriebsfähigkeit, die wir von den Eisenbahnen her gewöhnt sind.

In Berlin war in den letzten Wochen viel vom Automobil die Rede. In den Ausstellungshallen im Zoo fand eine Automobilausstellung statt und der Polizeipräsident von Berlin fühlte sich verpflichtet, den Autos der Straßen Berlins bestimmte Farben vorzuschreiben. Das erste Ereignis dürfte jedenfalls für die Entwicklung des Automobils wichtiger sein als das zweite. Auch dem Laien fiel in der Ausstellung von allem, was man auch in den Straßen Berlins täglich konstatieren kann, auf: daß jetzt mit Zug und Radt die glatten Linien und Formen im Äußeren der Wagen bevorzugt werden und daß das Auto heute, dank des gewählten Zusammenhanges zwischen Wagenkasten und Untergerüst nicht mehr wie ein Wagen ohne Pferde, sondern wie ein organisches Gebilde aussieht. In technischer Beziehung waren der „ventillose“ Motor und die Konstruktionen, die seinen Hauptvorteil, den geräuschlosen Gang, auf anderem Wege erreichen wollen, Hauptziehungspunkte der Ausstellung. Die Zeiten, da als Hauptcharakteristikum eines Automobils der Lärm und — Duft galten, dürften jetzt endgültig vorüber sein. Der geräuschlose Gang wird beim Originalmotor von Knight dadurch erzielt, daß statt der Steuerung durch Ventile der Motor durch einen Kolbenschieber gesteuert wird. Bei den Motoren, die die Ventile beibehalten haben, sucht man das Geräusch, das ihr Aufstoßen verursacht, durch Deckel und andere konstruktive Mittel zu dämpfen. Auch darin, daß der früher noch hier und da verwendete Kettenantrieb der Hinterräder für Personenvagen wenigstens durch Kardanantrieb, der vollkommen geräuschlos läuft, ersetzt wird, ist ein großer Fortschritt zu verzeichnen. Interessant waren auch die Drahtspeichenräder, die mit aufgepumpten Reifen fertig mitgeführt werden und bei Unfällen eine rasche Reparatur ermöglichen, so daß die für das Straßenbild und den Verkehr nicht gerade sehr erfreulichen langen Aufenthalte beim Wechseln eines geplatzen Pneumatiks fortfallen. Die Gummireifen sind überhaupt wegen ihrer Empfindlichkeit und wegen ihres hohen Preises noch immer ein wunder Punkt des Automobilbetriebes. Aber trotz aller Versuche — auch auf der Ausstellung war ein Pneumatikerlag, für den eine Betriebsdauer von 20 000 Kilometern im Jahr garantiert wird, zu sehen — scheint da noch keine Lösung gefunden zu sein. Als Antriebsmotor bleibt immer mehr der Explosionsmotor, der mit Benzin gespeist wird, Alleinbeherrscher. Die durch Elektromotoren getriebenen Automobile haben nur in ganz bestimmten wenigen

Fällen eine Existenzberechtigung, die auch nicht durch höhere Zagen künstlich erhöht werden kann.

Auf dem Gebiete des Lastentransports hat das Automobil im gleislosen Güterzug einen Erfolg zu verzeichnen.

Bei den gleislosen Güterzügen, die jetzt anscheinend wirtschaftlich und technisch rationell arbeiten, wird der Zug nicht von einer Vorspannmaschine gezogen, sondern die Räder jedes Wagens des Zuges werden unabhängig von Motoren angetrieben. So ein gleisloser Güterzug ist nichts anderes als eine elektrische Bahn, die nicht auf Schienen läuft und ihre eigene Kraftstation mit sich führt. Sie sind daher von einer Stromzuführung (Oberleitung) unabhängig und frei beweglich. Auf dem Hauptwagen des eingangs erwähnten Zuges sind zwei Benzinmotoren aufgestellt, die Dynamos antreiben. Diese Dynamos liefern den Strom für die Motoren von sechs Beiwagen, von denen jeder 5 bis 5½ Tonnen tragen kann, so daß der Zug zirka 30 Tonnen Nutzlast befördern kann. Es gibt auch Straßengüterzüge, bei denen die Kraft vom Hauptwagen auf die Anhängewagen nicht auf elektrischem, sondern mechanischem Wege übertragen wird, doch stehen diese Züge den elektrischen Zügen in jeder Hinsicht nach.

Diese gleislosen Züge können dazu helfen, Gegenden dem Verkehr zu erschließen, in denen die Anlage einer Bahn auf Gleisen mit Rücksicht auf die Höhe der Anlagekosten nicht wirtschaftlich ist. Es gibt auch Teile des Deutschen Reiches, in denen nur zu bestimmten Zeiten des Jahres Bedürfnis nach einem billigen Transportmittel vorhanden ist.

Auch auf anderem Wege versucht man, für den Personentransport ein solches Unbeglied zu schaffen. Die preussischen Bahnen verfügen jetzt über eine Reihe von Motorwagen, die eigentlich nichts anderes sind als Automobile, die auf Schienen laufen. Ursprünglich verwendete man sogenannte Akkumulatorenwagen, bei denen von einer im Wagen untergebrachten Akkumulatorenbatterie Strom für die den Wagen antreibenden Elektromotoren geliefert wurde. Die neueren Motorwagen enthalten einen Petroleummotor, der einen Dynamo antreibt, der dann die zum Betrieb erforderliche elektrische Energie liefert. Außer dieser Antriebsstation enthält der Wagen eine Anzahl Sitz- und Stehplätze 3. und 4. Klasse, sowie einen kleinen Gepäckraum. Diese Wagen können dann in wirtschaftlicher Weise auf Nebenstrecken oder auch auf Hauptstrecken zwischen den einzelnen Hauptzügen verkehren und Verkehrsbedürfnisse befriedigen, die man früher durch ganze Eisenbahnzüge mit Rücksicht auf die Kostenfrage unbefriedigt lassen mußte.

Bei den Hauptbahnen ist augenblicklich die wichtigste Frage die der Einführung des elektrischen Betriebes. In Deutschland haben Preußen und Bayern erfolgreiche Versuche, oder besser gesagt Fortschritte in der tatsächlichen Einführung dieses Betriebes gemacht. Der erste Versuch wurde gerade vor zehn Jahren auf der Wannseebahn mit einer Gleichstrombahn durchgeführt, bei der noch die Stromzuführung durch eine dritte Schiene erfolgte. Zwei Jahre später folgte die Bahn Berlin—Großlichterfelde, die nach dem gleichen System ausgeführt noch heute im Betrieb ist. In der Folgezeit wurde, wie an dieser Stelle schon öfter erwähnt, durch Versuche erkannt, daß der einzige richtige Weg für den elektrischen Betrieb von Vollbahnen in der Verwendung hochgespannten Einphasenstroms liegt. Nach diesen Vorversuchen wurde die Hamburger Stadt- und Vorortbahn Blankenese—Ohlsdorf für elektrischen Betrieb eingerichtet und der Betrieb im Jahre 1907 eröffnet. Nach verschiedenen un vermeidlichen aber glücklich bestandenen Kinderkrankheiten, zeigte es sich, daß dieser Versuch ein voller Erfolg war. Im Jahre 1908 wurden ca. 37 Millionen Personen befördert. Seitdem stieg die Zahl der beförderten Personen um ca. 10 Millionen jährlich. Augenblicklich sind 110 Motorwagen mit 40 000 Pferdestärken Leistung in Betrieb. Der nächste Schritt war die Einführung des elektrischen Vollbahnbetriebes auf der Strecke Wittenberg—Dessau, als Teilstrecke der Linie Halle—Leipzig—Magdeburg. Auf dieser Strecke wird zum ersten Male ein richtiger Hauptbahnverkehr, d. h. stark belastete Schnellzüge, Personen- und Güterzüge von elektrischen Lokomotiven bewältigt. Am 18. Januar d. J. fuhr die erste Lokomotive auf dieser Strecke und die Erfolge sind derartig gut, daß die Einführung des elektrischen Betriebes auf weiteren Strecken in Aussicht genommen ist. Naturgemäß kann diese Einführung nur sehr langsam vor sich gehen, aber die Entwicklung führt unbedingt dazu, um so mehr, als die Dampflokomotive wohl an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt zu sein scheint. Eine der nächsten Aufgaben dürfte der elektrische Betrieb der Berliner Stadt- und Ringbahn sein, die wohl schon bestimmt in Aussicht genommen ist. Ebenso soll auf zirka 260 Kilometer langen Staatsbahnstrecken in Schlesien vollkommener elektrischer Lokomotivbetrieb durchgeführt werden. Infolge sehr schwieriger Streckenverhältnisse — die Strecken liegen zum Teil im Riesengebirge und weisen starke Steigungen auf — wird der Betrieb auf dieser Bahn sehr lehrreich werden. Für die Personenzüge sind elektrische Lokomotiven mit einer Höchstgeschwindigkeit von 110 Kilometern in der Stunde, für Güterzüge solche mit 65 Kilometern in der Stunde vorgesehen. Für schwere Züge auf Strecken mit langen Steigungen, werden zwei solcher Lokomotiven hintereinander gekuppelt. Eine neue wichtige und interessante elektrische Vollbahn — die Mittentalbahn, die von Tirol nach Bayern führt — ist gleichfalls im Bau und soll 1912 dem Betrieb übergeben werden.

Im Verkehr innerhalb der Großstädte selbst erweisen sich allmählich die gewöhnlichen Straßenbahnen als unzureichend und wie bei uns in der Leipziger Straße manchmal eher als Verkehrshindernis denn als Verkehrs erleichterung. Man muß daher auch den Straßenbahnen eigene Bahnkörper zuweisen, die naturgemäß entweder über oder unter dem eigentlichen Straßenkörper liegen. Ein interessanter Versuch in dieser Beziehung ist die Schwebebahn Eberfeld—Wohlfinkel—Varmen, bei dem die Wagen auf einer Schiene, die über den Wagen angeordnet ist, laufen. Diese Schwebebahn dürfte aber heute wohl kaum wieder ausgeführt werden, obwohl man sogar vor einigen Jahren für Berlin — in der Brunnenstraße stehen merkwürdigerweise noch heute die Probepfeiler — eine solche Bahn in Vorschlag brachte. Die Stadtschnellbahnen werden heute nur als Stand- (Hoch-)bahnen oder Untergrund- richtiger Unterpflasterbahnen in Berlin ausgeführt werden. St.

Kleines Feuilleton.

Sprachwissenschaftliches.

Essen und Trinken im Sprachgebrauch. Essen und Trinken hält Leib und Seele zusammen, sagt das Sprichwort. Darum soll man beim Essen und Trinken nicht nur an die Leibesnahrung denken, sondern sehen, ob man ihm nicht auch geistige Freuden entnehmen kann. Und von der Wahrheit ausgehend, daß das Ding und sein Name nahe zusammenhängen, daß wer an dem Ding seine Freude hat, sich auch für den Namen und seinen Ursprung interessiert, sei auf ein paar Namen auf unserer Speisekarte hingewiesen. Gleich das Wort Speise bringt uns eine Überraschung, denn wir halten es sicher für ein gut deutsches Wort, müssen aber von den Sprachforschern hören, daß es von dem lateinischen Wort *expensa*, die Ausgabe, der Aufwand, herkommt, das wir im Deutschen, in weniger umgeänderter Form, noch in *Spende* finden. Die Speise hat neben ihrer allgemeinen Bedeutung in einigen Teilen unseres Vaterlandes auch noch den eingeschränkten Sinn „süßes Gericht“ erhalten. Wir beginnen mit der Torten; Franz Harder weist in seinem hübschen Buche „Werden und Wandern unserer Wörter“, dem wir hier folgen, darauf hin, daß das Wort *torta* sich schon in der lateinischen Bibelübersetzung findet. Es stammt aus dem Lateinischen, ist ein Partizip des Verbums *torquere*, drehen, und bezeichnet also nur die runde Form der Speise. Nicht leicht denkt einer beim Verspeisen daran, daß der Name des Gerichts vom selben Stamm wie *Tortur* ist. Schwieriger ist die Erklärung des *Buddings*. Während die einen behaupten, es sei von dem französischen *boudin*, Würst, entlehnt, treten andere für die Herkunft von dem keltischen *put*, schwellen, ein. Das *Biscuit* entspricht genau unserem *Zwieback*; denn es heißt, wie dieser, das zweimal Gekochte, Gebadene. Das *Konfekt* und die *Konfitüren* sind beide vom lateinischen *conficere*, vollenden, herstellen, abgeleitet. Die *Pralinés* sollen von dem französischen Marschall du Preissis Pralin ihren Namen haben. Das *Marzipan* hat sicher nichts mit *Marcus* und *panis* zu tun, sondern wurde jetzt von dem Namen „marzapane“, einer Münze, abgeleitet.

In Erinnerung an das französische Souper glauben wir, daß unsere Suppe aus dem französischen *soupe* abgeleitet sei, während doch gerade hier das Deutsche gegeben hat, und in dem Worte unser *saufen* steckt. Bei den Zwischengerichten begnügen wir uns mit dem *Fricasseé*, das in seiner jetzigen Form natürlich aus dem Französischen stammt, dessen Grundwort *fricure*, munter, aber dem gotischen *friks*, althochdeutschen *freh*, unserem heutigen *frech* entspricht, und mit der *Mahonnaise*, deren Name gar auf einen karthagischen Feldherrn zurückgeht, auf Hannibals jüngsten Bruder *Mago*, der einer auf der Insel Menorca gegründeten Stadt seinen Namen gegeben hatte. Nach *Nichelieus* Seefieg bei *Mahon* im Jahre 1756 wurde der Name *Mode*, und eine neuerfundene Sauce bekam den Namen „*Mahonnaise*“, der später in die heutige Form umgeändert wurde.

Von den Fleischgerichten haben die *Koteletts*, die man vernünftigerweise bei uns zu Lande nachgerade anfängt, *Rippchen* zu nennen, ihren Namen vom lateinischen *costa*, der *Klopp* ist eine kurze Form für *Kloppfleisch*. Von unseren Gemüsen ist die *Erbsen* und *Linse* wohl mit dem lateinischen *ervum* und *lens* urverwandt, der *Spinat*, das mittellateinische *spinatus*, stammt aus dem persischen *aspanakh*. *Kohl* ist das lateinische *caulis*, Stengel; das rätselhafte „*Kohl reden*“ erklärt sich durch die Herkunft von dem hebräischen *qol*, die Stimme, das Gerücht, das der Gaumensprache angehört. Von der *Zulost* zum *Fleisch* nennen wir nur noch die *Kartoffel*. Das Wort hieß zu Anfang des 18. Jahrhunderts *Tartuffel*, eine Verdeutschung des italienischen *tartufo*, die Trüffel. Die Ähnlichkeit des Aussehens brachte es mit sich, daß die Italiener die *Kartoffel*, die in der Mitte des 16. Jahrhunderts nach Europa kam, weiße Trüffel nannten, ein Name, der jetzt längst durch *patata* ersetzt worden ist.