

Sonntagsblatt des Staats-Anzeiger und Herald.

Grand, Island Rebr., Donnerstag, den 21. März 1918

Winter im Mikado-reich.

Von Philipp Berges.

Man müßte, wie die Chinesen und Japaner, in Ideogrammen schreiben können, die schon durch ihre Formen Empfindungen ausdrücken vermögen, oder man müßte bunte Metaphern erfinden und mit noch bunteren Tinten auf das Papier malen, um die von der unseren so ganz verschiedene Wunderwelt Japans dem fernem Leser zu veranschaulichen. Mit den größten Erwartungen kommt der Reisende in dieses Land der Schönheit, Nettigkeit und Höflichkeit, und alle Erwartungen werden übertroffen. Aus den Chinesenstädten mit ihrem schmutzigen Döbel, ihrer Enge, ihren ungeschicklichen Gerüchen nach Japan — weils ein Liebesgang! Aus Unsauberkeit in eine Welt sanftlicher, wohlblütiger Reinheit. Aus dunklen Tönen in ein Reich leichter, feuriger Farben. Die Natur selbst scheint alle bunten Farbenatome, alle künstlerische Feinheit und Liebessüßigkeit wiederzuspielen. Aber es ist wohl umgekehrt, die Natur findet ihr Spiegelbild in den Eigenschaften und Neigungen der Menschen, die sie hervorbringt.

Sanft geschwungene Berge umkränzen funkelnde Buchten, in denen die grünen Inseln nicht zu schwimmen, sondern zu schweben scheinen, denn so leicht und transparent ist die Luft, daß der Wind über die Horizontlinie der See noch hinaus-schweift, und daß zwischen dem Fuß der Inseln und dem Meeresspiegel noch ein luftiger Zwischenraum zu weiden scheint. Und selbst von dem kleinsten Inselchen mit naekten Felsenrücken erheben sich einzelne dunkle Klippen, deren Geviß sich durch vom hellen Hintergrund abhebt; zwischen Waldhängen erscheint der Boden wie schraffiert, denn wo nur ein Blüthen naxbor ist, sind die Reisfelder in kleinen Terrassen angelegt; von den Höhen grünen stille Tempel mit geschweiften Dächern, die grau aus dem grünen Land schimmern, die Torii, jene gebogenen Torbogen mit doppelten Querbalen, die für den Shintoo-Tempel charakteristisch sind.

Wie vertraut ist uns das Bild und doch wie fremd! Wir kennen es aus hundert Abbildungen und Nachbildungen von Naturgeniesern, Gemälden und Kakeemonos. Nirgends, mit der einzigen Ausnahme des hochverehrten Berges Fuji no Yama, ist ein Zug zur Größe und Majestät zu entdecken; sonst und anscheinend ist alles in Natur und Kunst — die Japaner besitzen keinen Sinn für das Gewaltige im Naturwesen, sie bewundern keine wildromantischen Szenen, sondern niedliche, sanfte Szenen, die Sonne mit ihren in diesem Lande unergleichen Auf- und Niedergängen macht keinen Eindruck auf ihr Gemüt, aber der stille Mond, der gleich durch die himmlischen Räume schwebt; ihre Kunst ist eine wunderliche, bis zur höchsten Vollendung gedragene Kleinkunst — keine großen Gemälde, sondern winzige Naturausdrücke: Bambusgeweihe, eine Ente im Schilf, der Gipfel des Fuji, der frei in der Luft zu schweben scheint; keine weitaufliegenden Epen mit dem dunklen Glodentlang von Menschenhildfäden, sondern Gedichtchen von lieben Feilen, zart wie ein Hauch und ohne Tiefe. Selbst am Abend mit all dieser gefühloollen Verfeinerung, in den Klüften einer Kleinkunst, die bis zur Verknüpfung der Bäume geht, das Heldentum der Japaner zu kontrastieren, die Häre der Samurai, die nimmer als Kasse zu ersitzen aufgehört haben, die Lobeserhöhung der modernen Krieger; allein unter diesem Heldentum wie unter dem ganzen japanischen Leben mit all seiner äußeren Lieblichkeit, Höflichkeit, Schönheit und Ruhe ist ein gut Teil Barbarei verdeckt, wie der leicht festellen kann, der nur ein paar Zoll tief unter die Oberfläche des Lebens eindringt.

Inseln mit versteinerten Klippen, Hügel mit mathematisch angelegten Reisfeldern, Anhöhen mit Tempelringum — wo aber sind die Wohnungen der Menschen, wo die Städte, Flecken und Dörfer des dicht besiedelten Reiches? Japanische Städte kündigen sich nicht an, wie die unsrigen. Keine Türme ragen in die Luft, keine hohen Gebäude mit blinkenden Fenstern schauen über ihre Umgebung hinaus, keine Architekturunterchiede ziehen den Blick auf sich. Japanische Städte machen Mimikry. Leicht sieht man vorüber, ohne sie zu entdecken. Ein silbriges Glänzen im Sonnenlicht verdeckt sie; im Schatten verschwinden sie ganz. Die Schwalbennester, die sich an Hängen und Fel-

sen emporziehen, so wirken die Häuser. Alle sind bloße Hütten ohne oder nur mit einem Stodwerke, alle sind aus Holz, alle Dächer grau geschindelt. Eng schließt sich die Farbe an den Boden an, die Niedrigkeit der Wohnstätten läßt sie, aus der Ferne hinaustragen. Und in den langen Straßenseiten ist ein Haus wie das andere, eine Architektur in unserem Sinne gib. s nicht. Große, ungeheuerere Dörfer, gefüllt mit buntem, wimmelndem Leben, sind alle Städte — selbst die gewaltige Zweimillionenstadt Tokio ist nach europäischen Anschauung nur ein Dorf von riesigen Dimensionen. Ausnahmen bilden nur die Europäerdistel in einigen Hafenstädten und die Fabrikenzentren mit ihren tagenden und rauhenden Schloten.

An einem milden Wintertag, so mild, daß in den Gärten die Blumen blühen und reife Orangen an den Bäumen zu sehen sind, landete ich in Nagasaki. Wer etwas glaubt, das über das Lebensbild oder die Sitten hätten sich in Japan unter dem Einbringen der westlichen Zivilisation viel verändert, der irrt. Der Fremde tritt et in eine entzückende Wunderwelt, nein, in eine märchenhafte Puppenwelt, gemischt aus Säckeln und Farben. Grau sind zwar die Häuser, aber in all den engen Straßen, alle offen von oben bis unten, denn die papiernen Schiebetüren und Fenster verschwinden während des Tages in den Wänden; was sich aber zwischen den Häusern bewegt, ist ein einziges Farbenspiel, begleitet von einer eigenen, für ganz Japan charakteristischen Musik. Japaner und Japanerinnen gehen nicht wie wir; ihre Fortbewegung ist etwas, was man nur mit langsamem Laufen bezeichnen kann. Sie tragen Goldsandalen, die nur vorne mit einem zwischen der großen und zweiten Zehe durchlaufenden Riemen befestigt sind. Beim Schreiten hebt sich die Holzsohle also nicht vom Boden, sie bleibt liegen, der Fußgänger ist genötigt, seine Schritte bei jedem Schritt vorwärtszuschieben. Und alle diese Sandalen machen Musik, eine Art Klaphorn-Musik; nie haben zwei Sandalen den gleichen Klang, und klirp-klirp, klirp-klirp lönt es unter tausenden von Schritten strauchelnd und ab. Das ist das japanische Straßengeräusch. Sonst nichts. Wagen, Pferde, Automobile sind unbekannt, haben auch in den engen, menschenwimmelnden Straßen keinen Raum. Seltsam, beinahe grotesk wirkt schon die Menge, die sich klippend und klappernd, mit kleinen schlürfenden Schrittschritten, langsam laufend, mit gebogenen Knien vorwärts-schiebt. Daß Fuß- und Lasttiere ist auch hier der Rückschritt. Aber er ist ganz auslächernd Höflichkeit zusammengefaßt. Auf seinem Kopfe schwebt ein ungeheurer Strohhut, der nackte braune Oberkörper strahlt von Frische und Sauberkeit, und er kniet bis zum Knie zusammen und macht einen regelrechten altägyptischen Krach, wenn du seinen Karren besteigst.

Und nun rollt man durch die wimmelnden Straßen, die so sauber sind, daß man vom Boden essen könnte, direkt in einen lichten Traum hinein. Alle die niedlichen japanischen Frauen und Mädchen erscheinen wie aus Silberbogen herausgeschritten. In bunten, geklärten Kimonos, die Reife-schleife, die man Doi nennt, auf dem Rücken, trippeln sie dahin; ihre Sandalen lassen sie auf der Straße stehen, wenn sie in ein Haus oder in einen Laden eintreten; mit weißbeinigen Füßchen, die durch den gleich einem Fausthandschuh geformten Strumpf wie kleine Hände aus-sehen, eilen sie über die weißen Bastmatten, die überall auf dem Boden liegen. Zwei getrennte Typen kann man unterscheiden: den vornehmeren mit länglichen Gesichtern und stark geschlitzten Augen, und den rundgesichtigen des Volkes. Aber alle sind zierlich und niedlich wie Puppen, alle tragen wundervolle Frisuren und alle lächeln. Die Männer haben sich ein wenig europäisiert; sie tragen ein Lebergewand, das zwischen Kimono und Radmantel die Mitte hält. Begegnet sich zwei Frauen, die einander kennen, dann bleiben sie stehen und tauschen unter vielen ganz tiefen Verbeugungen Höflichkeiten aus. Man gibt sich nicht die Hände, aber man läßt — aus Höflichkeit, selbst bei ernstern und traurigen Mitteilungen. Aber alles dies ist noch nichts, gehört noch nicht zu dem, was das japanische Straßenbild so einzig erscheinen läßt. Das Entzückendste nämlich, dessen Anblick nie ermüdet, sind die Kinder, besonders die kleinen Mädchen. Kinder werden wie Erwachsene gekleidet, die Knaben in graue oder blaue gestreifte Kimonos, aber die Mädchen ganz bunt, in alle Farben des Regen-

genbogens. Da die Straßen in Japan keinerlei Gefahr bieten, tummeln sich Tausende von Kindern auf den Gassen und freien Plätzen, anzusehen wie Schwärme bunter Schmetterlinge. Viele der Kleinen sind geschminkt, viele pudrig frisiert, kleinen Knaben hat man nur einen schmalen Haarkranz stecken lassen, alles andere ist wegzulassen. Alle spielen das Nationalspiel: Schlagball. Die Kleinen, die noch nicht laufen können, werden von größeren Kindern auf dem Rücken umhergeschleppt. Zu Hause bleibt keines. Dem älteren Bruder bindet die Mutter das Schwesterlein auf den Rücken, der älteren Schwester das Brüderchen — nicht eines ist unartig, selbst die Babies schreien in Japan nicht. Alle Großpapas mit lakem Schädel tragen ihre Entelchen auf dem Busel, junge Mütter ihre Kleinen — was sie aber nicht hindert, mit der Last auf dem Rücken Ball zu spielen und heftig umherzurennen. An den Straßen-eden sieht man junge Mädchen mit Kindern auf dem Rücken hüpfende Bewegungen ausführen. Sie schlüpfen die Kleinen ein, lebendige Wiegen. Frauen und Kinder in ihren schönen bunten Trachten lassen das ganze Land wie eine gigantische Maskerade erscheinen.

Am herrlichsten erscheint das Bild in den Vorhöfen der Tempel. In keinem Lande der Erde ist die Religion so vollständig wie in Japan. Neben dem etwas verworrenen Shintoo, der Staatsreligion, mit einem großen Pantheon, besteht der Buddhismus, aber das Volk macht kaum einen Unterschied und erweist den Tempeln und Schreinen der einen Konfession die gleiche Verehrung wie den anderen. Die Geisterhäuser des Shinto, die Häuser, wo die Seelen der Toten als Götter und gute Dämonen ihre Heime aufgeschlagen haben, liegen auf Anhöhen. Viele Stufen, von Tausenden Betlern ausgehöhlt, führen empor nach Barkonklaven, mit uralten, mächtigen Kumpferbäumen. Hier hinauf wandert jung und alt zum frühlichen Spiel und die Pläße halten wider vom Gelächter der Kinder. Ringsumher halten Händler und Händlerinnen Süßigkeiten, Süßigkeiten, Süßigkeiten und Tee feil — es ist ein immerwährendes Volksfest vor allen Tempeln. Dann und wann bricht ein alter Herr oder auch eine junge Dame sich Bahn durch die spielende Menge und eilt auf den im Hintergrund erst dahinschwebenden Tempel zu. Der Mann zieht an einem Glodenstrang, um die Geister aufmerksam zu machen; die junge reizend frisiert Dame kniet dreimal in die Hände, dann neigt sie den Kopf, legen die ausgestreckten Hände zusammen und beten. Alles an der Straße, auf freien Plätzen, in Tempelhöfen — mitten im Volksgeviß. Künftig hat sie, der abgelohnte Ricksha-Käufer mit einer tiefen Verbeugung und mit einem breiten Wächeln der Höflichkeit entfernt, und ich wandere auf gut Glück durch die geschäftige Hauptstraße Moto Nagasaki-Machi, die allerdings nicht dreier ist als die anderen Gassen, aber flantiert von Geschäftshäusern und Läden aller Art. Nagasaki ist der große Platz für Schildpatt. Als ich beim Eintritte in einen Laden Meine machte, die Schuhe auszuziehen, bedeutet mir der Geschäftsinhaber höflich, sie mir anzubehalten — als geschädigter Fremder. Wie ein Barbar kommt man sich in seinen großen braunen Stiefeln vor — wo alle in weichen weissen Socken umherlaufen. Dann führt der Chef beide Hände auf die Knie und verbeugt sich so tief, daß er zwischen seinen eigenen Knien hindurchsehen kann. „Kommitchi-wa!“ sagt er („Guten Tag!“). Seine Dame, vier an der Zahl, kommen aus dem Hintergrunde, stimmen einen melodischen Kommitchi-wa! Chorus an — denn die Japanerinnen haben entzückend sanfte Stimmen — und fallen beinahe auf die Knie.

Die Verneigungen wollen gar kein Ende nehmen. Als die Gesichter endlich wieder zum Vorschein kommen, steht auf allen ein sonniges Lächeln. „Do you speak English?“ frage ich. „Kein, Deutsch!“ antwortet der Hausherr. Es ist freilich auch danach. Für eine kleine Garnitur von Kämmern fordert er fünfzehn Yen (etwa 7½ Dollar), befindet sich einen Augenblick und fügt enthusiastisch die Worte hinzu: „Donnerwetter, billig!“ Ich bitte fünf Yen und früge die Garnitur für sechs. Im ganzen Osten und in Indien muß man etwa zwei Drittel vom verlangten Preis herunterhandeln. Das Geschäft ist beendet, nicht aber der Besuch. Mit vielen Komplimenten wird der Kunde in ein Hinterzimmer geführt; hier stehen sich drei der Damen, misst man dem Hausherrn und dem Gast, auf die Erde, um ein glimmendes Kohlenbecken, den Ofen Japans, und es wird in reizenden kleinen, henkellosen Scha-

Sachsens erste Bahn

Die ersten Eisenbahnfahrten von Leipzig nach Dresden.

Die alte sächsische Meß- und Handelsstadt Leipzig kann sich rühmend, nimmermehr den größten Bahnhof Europas zu besitzen. Die letzten Spuren jener kleinen Bauten sind verschwunden, zu denen unsere Väter mit Stolz wandelten, um von ihnen aus sich vom Dampfstraß nach Nord und Süd, nach Ost und West bringen zu lassen. Auch diese kleinen Bauten waren nur Nachfolger noch kleinerer und viel primitiverer Hallen, deren älteste, der Dresdener Bahnhof, der erste Bahnhof in Sachsen überhaupt war. Es dürfte Eulien nach Athen tragen helfen, wollen wir hier auf die Entstehung der ersten sächsischen Eisenbahn in ausführlicher Weise zurückkommen. Namen eines Friedrich List, des vielverkauften großen Nationalökonomien, und eines Gustav Sartorius, des weislichen Leipziger Kaufmannes — solche Namen hat das Gedächtnis mit stolzgempfundener Anerkennung sofort umfaßt. Männer, denen Sachsen die erste, öffentliche Eisenbahnstrecke verdankt: die Leipzig-Dresdener Eisenbahn. Wenn wir im Wiedesehen und in Worten der Zeitgenossen lesen von den Zuständen jener Kindheit der deutschen Eisenbahn, dann sind wir nur zu leicht geneigt, über manches zu lachen. Nicht mit Recht, denn der Leser dieser Zeilen wird staunen, daß jene erste sächsische Bahn in den ersten Tagen Leistungen aufwies, die unseren heutigen Verhältnissen in mancherlei Beziehungen kaum etwas, oder doch nur wenig nachgaben; ja, berücksichtigt man den Stand der Eisenbahntechnik jener Zeit, möchte man sich verheißeln, zu behaupten, jene ersten Leistungen waren noch größer als die heutigen.

Nahzu acht Jahrzehnte sind ins Land gegangen. Nur wenige weisen unter uns, die damals, als Kinder oder halbwüchtige Welt- und Staatsbürger, im Gedränge der schaulustigen Menge ausbarren, ein historisches Moment bezugnehmend; wenige werden sich der Stunde heller Begeisterung erinnern können, da am 7. April 1839 der erste Zug von Leipzig abfuhr, um am Tage darauf die königliche Familie nach Leipzig zu bringen, jenes denkwürdigen Ereignisses, dessen bedeutungsvolle Tragweite wohl kein Augenzeuge damals zu ermessen vermochte, da sie erst im Laufe der Zeit und der großartigen Entwicklung des deutschen Eisenbahnwesens voll ge würdigt werden konnte. Die Strecke zwischen der alten Meß- und der funktionsfähigen Haupt- und Residenzstadt Sachsen, zwischen denen seit Jahrhunderten so viele Verbindungen kultureller Arbeit bestanden, war mit Eisenbahnen belegt und beide Orte somit durch einen Verkehrsverbindung verbunden worden, der die Bürger Leipzigs und Dresdens nun auch persönlich in regeren Verkehr bringen sollte. Im Frühjahr 1839 war dieser Eisenweg vollendet und Tausende aus den anliegenden Ortshä-

len ganz hellgelber düstiger Tee getrunken. Niemand behauptet, er wisse, wie Tee schmeckt, er ist ihm in Japan getrunken hat. Dazu gibt es Küchlechen, zart und luftig wie Schaum. Unter einem lachenden Chor von „Sayonara, sayonara!“ (Adieu!) werde ich entlassen.

Als schon die Sonne sich neigt, steige ich auf mächtiger alter Freitreppe am Hange des Kompira-Berges zum ehrwürdigen O-Suwa-Tempel empor. Durch viele geschweifte Tore aus Bronze und Stein führt der Weg, bis das Shintoo-Heiligtum unter dunkelnden Kiefern, die ob ihres Alters wie ehrwürdige Greise aussehen, sichtbar wird. Wie viele weit berühmtere Tempel werde ich in Japan noch zu sehen bekommen! Es ist ratsam, mit aller Begeisterung etwas sparsam umzugehen. Frei schweift der Blick nun hinab auf die silbrigen Dächer des alten Nagasaki, auf den Bund mit Europäerhäusern im Vordergrund, auf den schönen Hafen und die tiefe, von Bergen umsäumte Bai. An zweihunderttausend Menschen drängt das graue Fleckchen da unten, darunter nur etwa dreihundert Europäer.

Die Sonne sinkt. Ueber der Meeressucht wird die Luft so transparent wie buntes Glas. Zarte Tinten schweben am Himmel empor. Mein erster Tag in Japan geht zu Ende.

ten mögen feir Werden kopfschüttelnd betrachtet haben, zweifelnd an der Zweckmäßigkeit, viele auch zweifelnd an der Mäßigkeit des Gelingens, bis ihnen der Siegesruf des Dampfrosses gellend verkündete: Ich, der Dampf, ich bin die Kraft und die Macht eures Jahrhunderts! Immer näher kam der große Tag, immer erwartungsvoller harrete das Volk Sachsens und seiner anliegenden Landesteile, am erregtesten selbstverständlich Leipzigs Bürgerchaft. Mancherlei gabs ja schon vor dem 7. April zu schauen, zum Beispiel die Wagen des ersten Zuges, zumeist offene Behälter, vor denen das Volk so zierlich in allen feinen Kreisen eine gewisse Scheu trug, weil es den gewaltigen Luftdruck fürchtete, den man bei der Schnelligkeit eines vom Dampf, diesen bisher in seiner Gewalt zwar so wenig bekannten, andererseits dennoch häufig verkannt, auch wohl übersehenen Meßen, rasend fortgetriebenen Zuges kaum werde ertragen können. Wer diese Angst heute, im Jahrhundert des Benzins und der Elektrizität und der Luftschiffahrt, schildern hört, der lächelt. Er lächelt nicht etwa, weil wir heute mit weit größerer Geschwindigkeit fahren und doch, zum Fenster hinaus schauend oder im offenen Automobil sitzend, den entgegenstehenden Luftdruck spielend überwinden und vertragen, ohne „zerzchnitten“ zu werden — nein, er lächelt, weil er meint: „O über die ängstlichen Gemüter — bei ihrem Bummelzügen von Anno 1839!“ Waren es denn nun in der Tat „Bummelzüge?“ Das wollen wir doch erst mal prüfen.

Am 7. April 1839 wurden drei Züge abgefahren. (Nurze Strecken waren schon vorher befahren worden.) Der erste Zug bestand aus 14 Wagen zu je 24 Personen und aus zwei Wagen zu je 18 Personen. Von diesen Wagen war einer für die königliche Familie, die sich an der Fahrt von Dresden nach Leipzig beteiligen wollte, bestimmt. Der zweite Zug bestand aus zehn Wagen zu je 24 Personen, der dritte Zug endlich aus zwei Wagen zu je 18, aus einem Wagen zu 24 und aus 13 Wagen zu je 36 Personen. Diesen drei Zügen folgte eine Reservewaldzahn. Es ist überflüssig, den Jubel zu beschreiben, der den Zügen begegnete, auf allen Stationen, in Leipzig erst recht und ganz besonders begeisterungsvoll, und auf der freien Strecke zwischen Leipzig und Dresden.

Und dann in Dresden, wo man über das pünktliche Eintreffen überaus jubelte, wo man sicher noch weniger an die schnelle Reize des Leipziger Kindes geglaubt hatte als sonstwo. Denn als in Dresden die Züge eintrafen, waren drei Stunden und vierzig Minuten vergangen, seit sie ihre Ausgangsstation Leipzig verlassen hatten. Also rund gerechnet doch dreieinviertel Stunden! So wird der gereizte Leser sagen. Gewiß, dreieinviertel Stunden — aber! Und nun wohl aufgemerkt auf dieses Aber! Um allen Liebesbezeugungen, die diesen Erstlingszügen an wichtigeren Stationen, wie z. B. in Burgun, Dschag, Kiefa, Friedewitz usw., in Aeden und sonstigen Ehrungen erwiesen wurden, im wahrhaftesten Sinne des Wortes standhalten, hatte man eine Stunde und 32 Minuten Aufenthalt unterwegs nehmen müssen; in Dschag z. B. auch, um Wasser aufzunehmen. Der zweite Zug mußte übrigens kurz vor Dresden eine Lokomotive auswechseln, da eine ihrer Röhren leck geworden war. Wer denkt da nicht an die unvorhergesehenen Zufälle bei Zepplins ersten Fahrten! Probiere geht eben über Studieren. Heute würden solche Zeitverhältnisse empfindliche Betriebsstörungen mit sich bringen und im Gefolge haben, damals taten sie nur den ungeduldig harrenden Reisenden weh.

Am anderen Morgen, so berichtet eine Schilderung aus jenen denkwürdigen Tagen, am 8. April, verflüchtete das Strömen nach dem seitlich geschwinkten Bahnhof in Dresden, daß die Residenz, wie am Vortag in Leipzig, einen festlichen Tag begehe. Hier verammelten sich die von Leipzig angelangten und die neu hinzugekommenen Gäste wieder. Kurz nach neun Uhr setzten sich die drei Züge in Bewegung. Auf allen Punkten umhüllt sie lauter Jubel, auf allen Stationen ertönte wieder Musik. So gelangten die Züge gegen halb ein Uhr glücklich wieder auf dem Bahnhof in Leipzig an, von der harrenden Menge und dem Geläute der Glocken seitlich begrüßt. Im Schützenhause, dem heutigen Kriemhildpalast, fand dann ein Festessen statt. Doch wir wollen von der Fahrtzeit reden. Da berücksichtige man, daß unsere Maschinen von heute ganz andere sind, die unbeschreiblich mehr zu leisten imstande sind, als jene von

1839. Wer einen Vergleich anstellt, der erfährt, daß man heute mit dem einen Zug z. B. zwei Stunden und eine Minute, mit einem Personenzug drei Stunden und eine Minute, mit dem einen Schnellzug aller dings nur anderthalb Stunden unterwegs ist. Die Aufenthaltzeit der an erster und letzter Stelle genannten Züge kommen ihrer Kürze halber kaum in Betracht und diejenigen des Personenzuges betragen zusammen 35 Minuten, so daß er im ganzen 2 Stunden und 26 Minuten fährt, also noch immer 15 Minuten länger als sein Kollege vom 7. April 1839!

Und nun betrachten wir einmal die Fahrpreise, wollen freilich dabei nicht unterlassen, daran zu denken, daß ja der Wert des Geldes im Jahre 1839 geringer war als heute. Zusammen kommen wir zu Ergebnissen bei Vergleichen zwischen Fahrpreisen eines heutigen Zuges und dessen eines jener ersten Züge, bei denen die Fahrtdauer 1839 und 1917 ziemlich gleich ist. Man zahlt bezu. zahlte: für 1. Klasse 1918 im Elzug oder Personenzug 9 Mark 10 Pfennig, 1839 aber 7 Mark 20 Pfennig; 2. Klasse 5 Mark 80 Pfennig, anno damals hingegen eine ganze Mark weniger; 3. Klasse 3 Mark, 70 Pfennig, 1839 genau 3 Mark, einen „harten Thaler“. Vierter Güte gabs nicht.

Man sieht: vieles genau so wie heute, manches namentlich die Preise, günstiger, freilich oft nur scheinbar günstiger, denn offene Wagen, die zeitweise oder auch während der ganzen Fahrt auch offene Negerfahrme und besonders zweimächtige Kleidung bedingten, möchten wir Verkehrsmitteln von heute doch wohl nicht zu den Annehmlichkeiten einer (wonnig) gar Bergnügungsgesellschaft zählen, selbst wenn wir nicht den ungeheuren Luftdruck fürchteten. Von der Fahrt am 7. April 1839 nach Dresden wird uns freilich berichtet: „ja selbst der von Zeit zu Zeit fallende Schnee hatte die heitere Stimmung der auf den unbedeckten Wagen Mitfahrern nicht zu trüben vermocht.“

Wannem Fahrzeit mag die Strecke immerhin lang genug vorgekommen sein, namentlich bei ungünstiger Witterung. Zudem waren die offenen Wagen keineswegs allen das einzige Unbequeme und unter Umständen recht Unangenehme, ja wohl auch Gefährliche. Auch sonst ließen sie manches, vielleicht sogar sehr viel zu wünschen übrig, denn das Eisenbahnwesen hat auch hinsichtlich des rollenden Materials und des Schienenweges noch recht sehr in den Kinderjahren. Die Wagen haben, um ein zu sagen, tüchtig „gehoßen“, wie der Fachausdruck lautet, und auch das Anhalten der Züge mag nicht gerade ein Gefühl des Wohlbehagens erzeugt haben, denn, wie gesagt, den komplizierten, fast raffinierten Mechanismus unserer heutigen Wagen hatten diejenigen unserer Voreltern nicht, und es sagt genug, wenn uns aus jenen ersten Tagen Leipziger-sächsischen Eisenbahnwesens berichtet wird: „Damit beim Anhalten der Wagen durch das Aufeinanderfahren der Wagen kein zu starker Stoß entstehe, sind vorn und hinten an jedem derselben hervorstehende — man höre! — Kolster (z. B.) angebracht, die beim Anhalten genau aufeinander treffen“. Es liegen sich über den Verlauf jenes denkwürdigen Tages der Eröffnung noch eine ganze Menge von Einzelheiten berichten, die ein derartiges in einem Staat nur einmal vorkommendes, für alle Zukunft hochwichtiges Ereignis mit sich bringt. Leipzig; darf stolz darauf sein, daß auch dieses Werk, wie so manches andere, das dem deutschen Volke zum Heil und Segen erstanden und gedeihen ist, von seinen Bürgern geschaffen wurde!

— Ein Philosoph. „Na, Stiffelbauer, wie geht's mit der Geduldheit?“
„Wierabel schlecht, kann nicht mal einen Schnaps mehr vertragen, es ist mir gut, daß ich mein Leben, das so viel getrunken, da ich es noch konnte, sonst wär's zu traurig.“
— Grobartig gefragt. „Während der langen Abwesenheit Feiner Gnädigen war wohl eine Verwandte von ihr im Hause?“
„Achja. „Nein, ich habe für die Dauer des Unterregiments das Zeppler des Hauswesens geführt.“
— Umjahren. „Lebemann (zum Freund): „Sag' mal, wie sieht denn Deine Zukünftige eigentlich aus?“
„Seit meine Gläubiger sie jechen haben, mahnen sie mich nicht mehr!“