Canada's neuer Welt-Hafen.

Die mit einem Kostenaufwand von 30 Millionen Dollars fertiggestellten Dockanlagen von Halifax und ihre Bedeutung für den transatlantischen Handel.

Zwei Probleme beschäftigen die großen transatlantischen Schiffahrtsgesellschaften seit Jahren. Schnelligkeit und das, was der Franzose Comfort nennt, und was mit dem deutschen Bequemlichkeit oder Behaglichkeit nicht ganz übersetzt wird, weil es im Gegensatz zu dem Kleinbürgerlichen des Letzteren Glanz und Pracht in sich schließt. Im Anfang führten die Deutschen auf beiden Gebieten, später überließen sie den Engländern den Ruhm der schnellsten Dampfer und bauten dafür ihre Ozeanpaläste, auf denen das Reisen auch für Nervöse und beim schlechtesten Wetter zum Vergnügen wurde.

Diese Entwicklung der Schiffe ins Riesige brachte indes ein neues Problem hervor, jenes genügend großer Dockanlagen, um sie hier aufzunehmen. Und seit Jahren werden ja denn auch bereits Pläne erwogen, um draußen am Nordostende Long Islands einen neuen Riesenhafen für die Leviathane des Meeres zu bauen und so den beschränkten engen Verhältnissen des Hudsons zu entfliehen. Mit dem Anschluß dort draußen an das Pennsylvania-Bahnsystem würde Montauk dann der Hafen für ganz Amerika. Wahrscheinlich werden die deutschen Schiffahrtsgesellschaften diesen Plan nach dem Kriege weiter verfolgen und zur Ausführung bringen.

Während der Dauer des Krieges ist aber bereits ein Konkurrenzplan entwickelt und fertiggestellt worden, der im Gegensatz zu dem Montauker Projekt eine ernste Schädigung New Yorks als Welthafen bedeutet. Es handelt sich hier um die riesigen Hafenanlagen, die von der Regierung Canadas auf Halifax 1914 begonnen und mit einem Kostenaufwand von 30 Millionen Dollar durchgeführt, sich bereits der Vollendung nähern und wahrscheinlich bald in Betrieb genommen werden können.

Halifax würde damit der Umschlagshafen für den gesamten Passagier- und Frachtverkehr zwischen Amerika und den britischen Inseln, und dieser große Plan einer mächtigen wirtschaftlichen Konkurrenz mutet grade in diesen Zeiten, da die Ver. Staaten Englands Kriegsführung finanzieren und die Lasten des Völkerringens übernommen haben, um das britische Imperium vor dem Ruin zu retten, da man überall hüben und drüben mit großen Worten die endlich gelungene Wiederannäherung und Verbrüderung der angelsächsischen Welt preist, etwas mehr als seltsam an. Denn der neue Hafen von Halifax bedeutet einen dem Freund in den Rücken gestoßenen Dolch.

Die dortigen Docks werden die größten des amerikanischen Kontinents werden. Sie sind wie gesagt im Auftrag der canadischen Regierung von amerikanischen Unternehmern gebaut worden und stellen rein technisch eine kolossale Leistung dar. Sie haben eine derartige Ausdehnung, daß zwei Schiffe von der Länge der „Olympic" und „Mauretania" hintereinander an dem der großen Bahnhofsanlage der Canadian Pacific angrenzenden Dock anlegen könnten.

Halifax's Hafen ist immer eisfrei und infolge seiner geographischen Lage erwartet man die Dauer der transatlantischen Reise um zwei bis sechs Tage verkürzen zu können, was seekranken Gemütern allerdings als ein Segen erscheinen würde. Die „Olympic", die über sechs Tage für die Reise nach Boston oder New York braucht, soll die Fahrt nach Halifax in weniger denn fünf zurücklegen und bei langsameren Dampfern nimmt die Zeitersparnis entsprechend zu.

Allerdings wird bei den Schnelldampfern dieser Zeitgewinn mehr als reichlich durch die Bahnreise nach Halifax ausgeglichen, die von New York, Boston, Philadelphia etc. gut zwei Tage nimmt, sodaß in Wirklichkeit also die Gesamt-Reise etwas länger dauert. Außerdem dürfte sich die Zollrevision in Canada als weiterer erschwerender Umstand herausstellen, der manche Reisende abschreckt und sie lieber den alten bewährten direkten Weg von New York weiter benützen läßt.

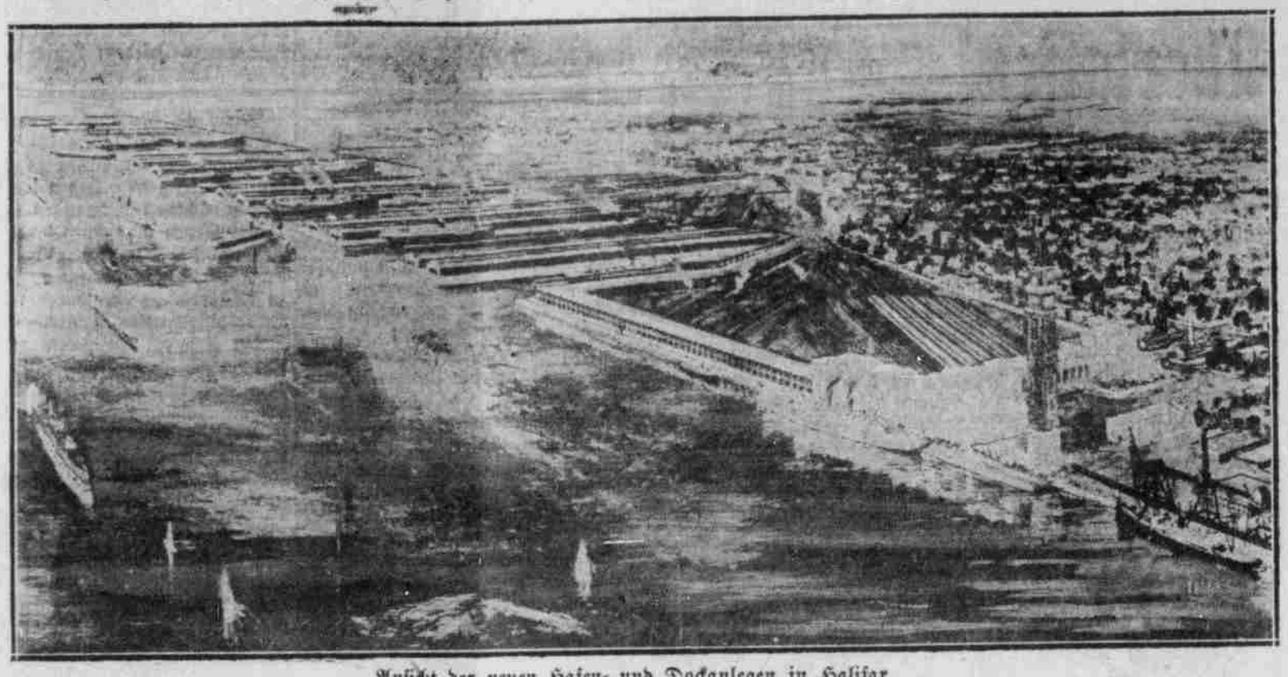
Die Konstruktion der immensen Dockanlagen bot eine Reihe großer Probleme und erforderte in vielen Fällen den Bau besonderer Maschinen. Das Grundmaterial bildet Beton durch Stahl verstärkt. Um die enormen Kosten und den Zeitverlust beim Bau von Kofferdämmen zu ersparen, konstruierten die Unternehmer eine riesige Tauchglocke, in der Arbeiter 36 bis 40 Fuß unter Wasser bei einem Druck von 26 Pfund auf den Quadratzoll Steine und Schlamm fortschafften und die mächtigen Fundamente legten, auf denen dann der eigentliche Dockbau sich mit seinen Riesenquadern aus Betonguß erhob. Die Größe dieser Gigantenblöcke beträgt 31 zu 21 zu 3 Fuß; sie werden von Kränen bewegt, die eine Hebekraft von 150 Tonnen haben. Jeder Block wiegt ca. 65 Tonnen und 13 von ihnen sind notwendig, um eine Abteilung zu bilden. Jeder ist durchlöchert und diese von oben nach unten gehenden Cylinder werden später mit Beton gefüllt, um die Quader untereinander zu verankern. Die Gesamthöhe der dreizehn Blöcke reicht drei Fuß über den Wasserspiegel hinaus, von wo ab Granit für den Oberbau des Docks benutzt wird.

Im Ganzen können ca. 50 Schiffe von je 7500 Tonnen gleichzeitig an den neuen Anlagen docken. 400,000 Truppen Canadas sind bisher von hier aus nach drüben gesandt worden. Wieviele von ihnen jemals Halifax und die Heimat wieder sehen werden, ist indes eine andere Frage. Millionen Tonnen Fracht haben gleichfalls von hier den Weg nach den Ländern der Entente genommen, um dort, wie das Menschenmaterial für England verbraucht zu werden.

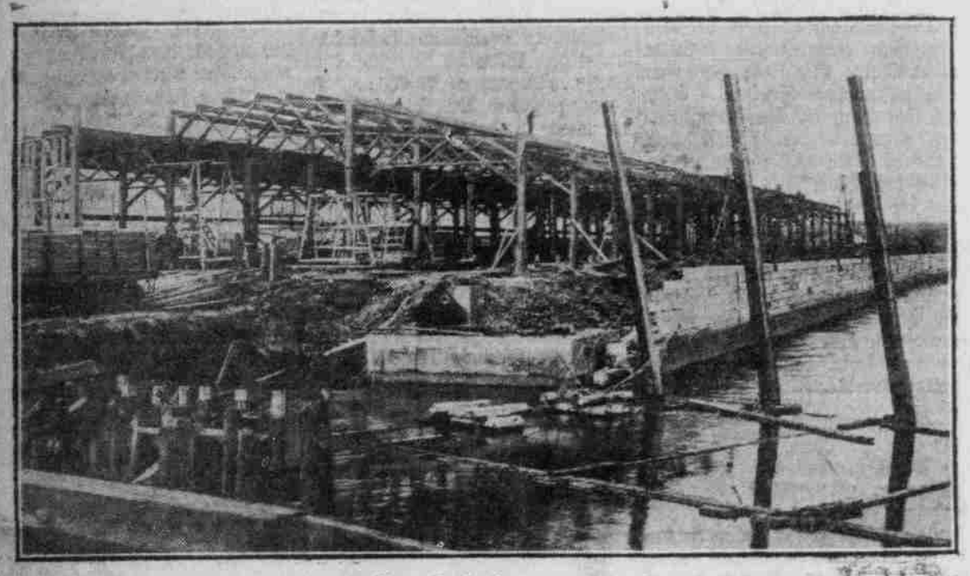
Um gegen Tauchboote und deutsche Hilfskreuzer, die noch immer den Weg durch die britischen Postenketten und Minenfelder in den Atlantik finden, geschützt zu sein, sind gleichzeitig riesige Festungsanlagen gebaut worden, die Halifax zu einem der stärksten Häfen britischer Herrschaft machen.

Seitdem die Ver. Staaten auf englischer Seite in den Krieg getreten, stehen die Dockanlagen natürlich auch Onkel Sam für die Versendung von Truppen und Munition zur Verfügung. Alle werden zwar nicht vor dem 1. Januar 1918 fertig sein, aber die jetzt schon vollendeten bieten genügend Dockfazilitäten für den Verkehr zwischen Canada und den Ver. Staaten.

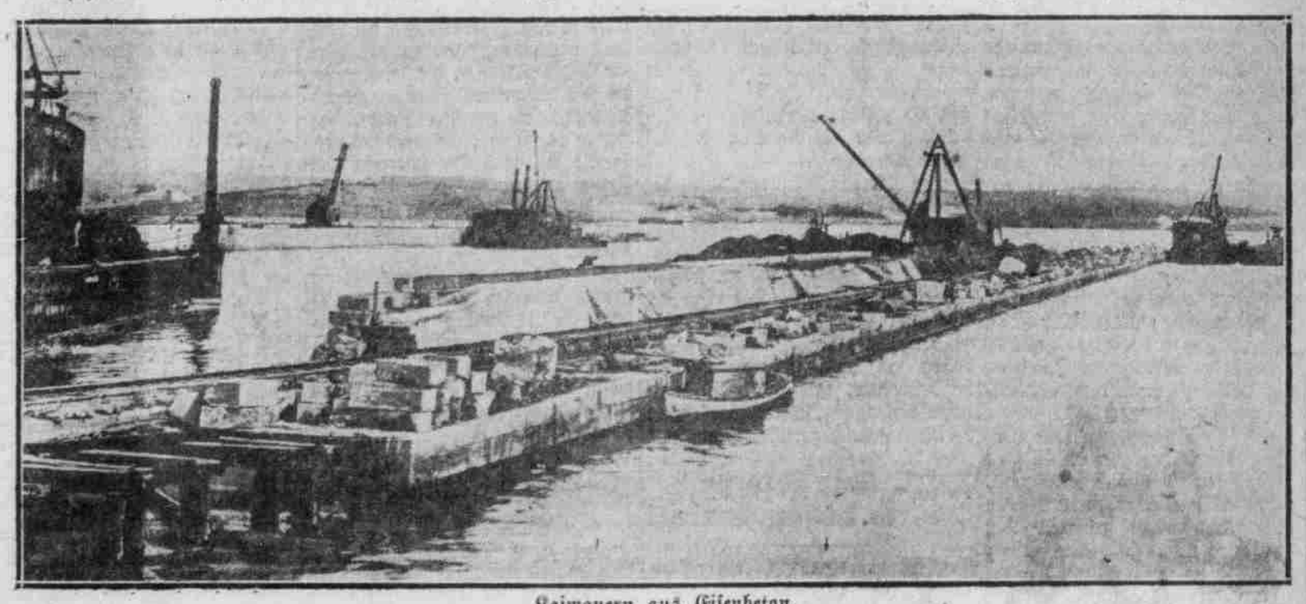
Wenn der ganze Bau einmal vollendet und der jetzt über New York gehende Verkehr zwischen der alten und neuen Welt nach Canada abgelenkt ist, wird Halifax ein ernster Rivale der amerikanischen Metropole und anderer Häfen an der atlantischen Küste werden, die jetzt den Verkehr mit England vermitteln.



Ansicht der neuen Hafen- und Dockanlegen in Halifax.



Neue Dockanlagen.



Kaimauern aus Eisenbeton.

Einer der großen Krahne an der Arbeit.

Millionäre von gestern und morgen.

Rumänische Streiflichter von Karl Fr. Nowak.

Unansehnlich ist die Stadt im Anstieg vom Hafen. Dann alle Häuser zweistöckig, dreistöckig. Villen sind häufig. Eine nette Kleinstadt mittleren Musters, von einer Hauptstraße durchkreuzt, die sich freilich ein wenig schreierisch gebärdet. Die Radialstraßen verlieren sich am nahen Stadtrand ins Dörfische. Und doch ist Braila weder Dorf noch Idyll: es ist die Hölle. Das Infernalische ist hier zu Hause. Und doch ist Braila das Paradies. Denn was Menschen erraffen können, wird hier errafft. Wir sind im Paradies, in der Hölle der Getreidehändler.

Sie gehen heute noch immer, wie sie vor dem Krieg gingen, in Astrachan und Zobel, mit hohen Pelzmützen, in dicken Bisammänteln durch die Stadt. Aus dem Speisesaal des „Hotel Français" hat man sie hinausgeworfen, die Offiziere haben jetzt ihr Kasino dort. Aber das Kaffeehaus ist ihnen geblieben, dort leben sie wie Fette, schwarze Fliegen. An meinem Tisch ein dreißigjähriger Mensch. Den Pelzkragen hochgeklappt, obgleich die Luft warm und stickig ist, die Kravatte schief und liederlich im Ausschnitt. Blitzende Ringe an den Fingern. Flecken am verwahrlosten Rock. Es ist eine Kunst, sich so anzuziehen. Die Augen schwarz, scharf umschattet, dabei intelligent, nicht ohne selbstironische Lustigkeit. Verwegene, immer schnuppernde Nase. Etwas vom Desperado. Etwas von sehr vielem Geld. Ein Galgenvogel, der gestern elegant war, aber man ist unsicher, ob er nicht schon morgen wieder sehr elegant sein wird.

„Was sind Sie?" Quer über den Tisch frage ich. Ganz unvermittelt.

Langsam antwortet er: „Sagen wir: ein Lump."

„Hm. — Und die andern hier, alle hier rundherum?"

„Lumpen, mein Herr. Lauter Getreidelumpen in einer total verlumpten Stadt."

Wir wollen Whisky. Aber es gibt nur Tee. Es geht auch so. Der fremde Herr im Pelz läßt sich nicht lange bitten. Die Kanäle der netten Kleinstadt werden aufgetan. Unten brodelt die Hölle. Sie ist wild und heiter.

„Hier haben Sie vor allem Griechen und Juden. Sie sind alle mit fünf Bani einmal hier angekommen. Die Juden sparen und sparen, dann spekulieren sie, werden reich über Nacht, verlieren zehnmal, was sie haben, und morgen besitzen sie wieder zwanzigmal mehr. Sie erhalten ihr Geld hier. Sie verschlendern es von hier. Sie fangen im Getreidegeschäft an, sie fallieren mit Getreide, sie klettern im Getreide wieder hoch. Das ist reell. Die Griechen machen eine Bäckerei auf oder sie gehen als Steuerleute auf ein Schleppschiff. Sie hungern und kaufen sich endlich ein Viertel des Schleppers, auf dem sie fahren. Dann die Hälfte. Dann Dreiviertel. Endlich den ganzen Schlepper ... Und dann beginnt die Karriere. Sie betrügen die Gesellschaft, für die sie mit ihrem Schleppschiff fahren. Sie betrügen die Leute, von denen sie kaufen sollen. Die Leute, denen sie liefern sollen. Sie werden reich ... Sie haben keine Mätressen wie die jungen Juden. Sie haben keine Frauen wie die alten Juden. Sie haben eine schmutzige Magd zu Hause: die ist Wirtschafterin, Dienstbote, Frau ... Ihr ganzes Geld schicken sie fort. Nach Hause, auf Banken ... Kein Jude ist so gerieben wie sie. Sie betrügen Gott, die Welt und die Juden. Und wenn sie ein paar tausend Franken Rente haben, hören sie auf. Wirtschaften weiter mit der Magd, kennen niemand mehr, kümmern sich um niemand mehr, hören Sie, das ist unreell!"

„Ist das der ganze Schwindel?"

„Keine Rede, Herr, von mir will einer roten Mais! Beim Mais geht es nach Gewicht und Farbe. Ich sage dem Kunden: gut, — roten Mais! Natürlich liefere ich gelben, weil ich keinen roten habe, und weil der gelbe für mich rot ist ... Der Kunde hat auf Gewicht abgeschlossen. Er muß nehmen, weil er sonst überhaupt keinen Mais bekommt. Der Rotmais ist unterwegs gelb geworden. Von mir aus ist er auch grün geworden ... Er schließt ab auf tausend Zentner. Es sind ein paar Zentner kleine Steinchen darunter. So in die Säcke untermischt. Uebrigens sieht er die Ware gar nicht. Und der sie von ihm kauft, sieht sie auch nicht. Der nächste auch nicht ... Soll der vierzigste Käufer, der ein paar Sack hat, irgendwo weit von Rumänien nächstes Jahr nach Braila kommen und sagen: Herr, was war das mit dem roten Mais? Er weiß viel, was rot und gelb und grün ist."

„Hochachtung!"

„Nicht wahr? Und dann kommt die Spekulation. Wir arbeiten von 6 Uhr früh bis mittag. Wir arbeiten nicht, wir schwitzen ... Aber von mittags bis abends zerbrechen sich alle Leute in Braila den Kopf, was für einen Schwindel sie morgen machen werden. Wenn einer im April einen Waggon für tausend kauft, und ihn im April nach Ungarn, nach Deutschland für viertausend weitergibt, so ist das keine besondere Leistung. Aber wenn im Krieg Waggonmangel ist und einer tausend Waggons verfrachten kann, so ist das eine Leistung. Denken Sie denn, daß er verfrachtet? Er hat keinen roten und keinen gelben Mais, er hat überhaupt kein Korn Mais. Aber er hat von der Regierung das Recht gekauft, tausend Waggons mit Ware zu belegen. Jetzt muß ein anderer Ware verschicken! Er braucht Waggons! Es gibt keine Waggons, außer bei mir. Ich verkaufe Rechte auf Waggons! Jedes Recht verkaufe ich um mehr als zweitausend Franken. In vierundzwanzig Stunden habe ich zwei Millionen verdient."

„Und wie verlieren Sie sie wieder?"

„Sehr einfach. Jeder hat hier auf seinem Buckel Mais. Oder Weizen. Oder Gerste. Unser Vermögen steckt im Getreide. Mit den Zentralmächten haben wir drei Verträge geschlossen. Erst sollten 50,000 Waggons geliefert werden, dann 90,000, dann noch einmal 60,000. Alles rannte nach Getreide, alles kaufte Getreide, alle Magazine wurden vollgestopft. Dann kam der Waggonmangel und der Waggonschwindel. Jeder hatte viel mehr Weizen, als er verschicken konnte, und viel mehr, als er überhaupt brauchte. Sie hätten die Magazine unten am Hafen damals sehen sollen! Alles strotzte vom „Porumb", das ist der „Zahnmais", der aus der Walachei kommt. Dazu Tausende von Waggons mit dem Mais aus der Moldau — „Porumb di Moldava" —, mit „Cymcantin", der eine Spezialität ist. Seine Körner sind so groß wie die Zähne eines kleinen Kindes. Andere hatten sich die Magazine mit wirklichem Rotmais vollgelegt. Er geht sonst hauptsächlich nach Italien. Polenta wird daraus gemacht. Und was war an Gerste da! An feinstem Weizen! An Bohnen! Alles kommt nach Braila, was in Rumänien wächst, alles fließt hier zusammen. Wer Geld hatte, kaufte. Wer kein Geld hatte, kaufte auch. Erst gaben die Banken Geld her. In normalen Zeiten übergibt man der Bank den Magazinschlüssel als Garantie, dann bekam man, soviel man brauchte. Jetzt hatte das Großkapital den Vorsprung, denn mit ihm arbeiteten die Banken natürlich lieber. Die andern nahmen, was sie hatten, nahmen von Freunden und Verwandten, was sie bekommen konnten. Ich habe eine alte Tante. Sie weint jetzt auch um ihr Geld ... Die Spekulation, die in normalen Zeiten riesenhaft ist, wurde jetzt ein Fieber. Jeder wollte schnell Millionen haben, jeder wollte „springen", wie das bei uns heißt. Ich bin auch „gesprungen" ... Und dann konnte man nur ein Zehntel der Ware los werden. Aber mit Getreide läßt sich nicht spielen. Der Artikel ist schwierig wie eine Geliebte, man muß sich unaufhörlich um sie kümmern, man darf sie keinen Tag außer acht lassen. Der Mais muß gepflegt werden. Der Mais muß trocken liegen. Fortwährend muß er „lopatiert" werden, das heißt, man muß ihn schippen und schippen. Er wird sonst leicht heiß. Er kommt leicht in Gärung. Er bekommt einen übeln Geruch. Oft wird er trotz aller Sorgfalt schlecht. Rechnen Sie sich aus, bitte, was die Arbeiter bei solchen Mengen kosten. Und es sind jedem einzelnen Dutzende, manchem Hunderte von Waggons verdorben. Zwei Millionen habe ich an den Waggonrechten verdient, wieviel ich an dem verdorbenen Getreide verloren habe, das ich nicht loswerden konnte, besonders als auf einmal der Krieg da war und überhaupt nichts mehr hinausgehen konnte, diese Verluste werde ich Ihnen nicht verraten. Wissen Sie, wegen des Kredits... Dem da am Nebentisch ist es ebenso gegangen, dem dort auch, und dem Dicken am Fenster genau so. Jetzt spielt er Trick-Track. Vor zehn Wochen hat er noch Baktarat gespielt. Wir wissen einer vom andern, wie's steht. Aber wir behandeln uns alle wie Millionäre. Erstens, weil man ja nicht weiß, was morgen wieder ist. Zweitens — aber das sagte ich ja schon — wegen des Kredits".

„Und leben diese Millionäre, die gewesenen und die kommenden, alle den ganzen Tag hier im Kaffeehaus? Alle an diesen schäbigen, dünnen Blechtischen? Hier rollen im Café Français die Millionen von Braila?"

„Haben Sie eine Ahnung, mein Herr, wie wir wirklich in Braila leben! Natürlich spielt das Kaffeehaus die erste Rolle. Um 6 Uhr früh sind wir da. Jeden Tag. Das Kaffeehaus ist die Börse. Um 6 Uhr früh kommen die Telegramme. Aus Amerika, aus London, aus Petersburg, aus Berlin. Vom Café Français geht ins Café Bursa. Das liegt am Hafen. Dort werden die Preise bestimmt. Vom Café Bursa geht es in die Bureaus. Ich werde sie Ihnen morgen zeigen. Sie werden staunen, was das für Löcher sind. Aber sie kosten, wenn das Loch auch noch so klein ist, wenigstens 4000 Franken. Das Mobiliar besteht aus Telephonzellen und einem langen weißen Tisch. Auf dem Tisch stehen hundert kleine Tonteller mit „Porumb di Moldava" — mit „Cymcantin" — mit „Rotmais" ... Hier erscheinen die Käufer, hier gehen täglich hundert Waggons in hundert Hände über. Alles wird mündlich verhandelt. Alles wird abgemacht mit bloßem Wort. Abends schicke ich dem Käufer eine Aufzeichnung, worin alles schriftlich wiederholt ist."

„Kann er Sie nicht doch betrügen? Daß die Abmachungen anders gelautet hätten?"

„Wieso er? Beglaubigt bei der Agentur bin ich ja, nicht er ... Aber hören Sie nur weiter, das ist noch nicht das ganze Geschäft. Während wir Telegramme lesen, Preise machen und verkaufen, laufen unsere eigenen Vertrauensmänner auf den „Obornl". Haben Sie den großen Platz hinter der Hauptstraße gesehen? Das ist der „Obornl", der Markt. Um 6 Uhr früh sind die Bauern da. Mit ungeheueren Fuhren, die oft acht Ochsen ziehen müssen, wenigstens 500 Bauern den Tag. In der Hauptsaison kommen 1000. Viele Bauern verkaufen nicht für sich allein, sie kommen im Auftrag und mit der Ware ihres ganzen Dorfes. Die Vertrauensmänner müssen sich sehr beeilen, denn wenn die Fahne am Marktmast hochgeht, beginnt der Kauf, und alles rennt vor.... Der ganze Kauf dauert höchstens zehn Minuten. Man kennt die Bauern schon, man kennt genau auch ihre Ware. Man weiß ja, aus welcher Gegend, aus welchem Dorf sie kommen, man weiß genau, wie das aussieht, was dort wächst. Was der „Obornl" bringt, ist viel, aber doch nur der kleinere Teil des Brailaer Handels. Denn abgesehen von den Bauernwagen, rollen in gewöhnlichen Zeiten 1000 Waggons täglich in Braila ein. Herr, das ist eine Arbeit! Das ist ein Geschäft! In Galatz gibt es nur Magazine, dort wird gestapelt und gestapelt. Aber hier ist die Spekulation! Hier ist das Fieber! Wir führen dreimal soviel aus Braila aus wie Konstanza, Sulina und Galatz zusammengenommen. Wir haben sie alle überholt. Man braucht zu diesem Geschäft nicht nur mehr Mut, wenn man die Konkurrenz erschlagen will, man muß die Sache auch besser verstehen. Mein Großvater war schon Getreidehändler. Wir haben es alle im Auge, im Griff. Ich möchte nichts anderes sein als Getreidehändler, hier in Braila."

„Aber die Stadt selbst bietet ja nichts. Gar nichts, was auch sonst das Leben erfreulich machte ..."

„So? Nichts? Gibt es irgendwo in der Welt eine Kokotte — wissen Sie, natürlich nur eine von den großen — die nicht in Braila war? Wir fahren nach Ostende, nach Trouville, nach Biarritz, an die Riviera und holen sie her. So eine Dame kommt an, bleibt zwei Monate hier, dann fährt sie mit einer Viertelmillion weg, um der nächsten Platz zu machen. Schauen Sie sich im Frieden unsere Gesellschaft an. Den Frauen hängen die Brillanten von den Ohren bis an die Knöchel hinunter. Und jede hat ihr Auto. Diese Frauen gehen, während die Kokotten kommen, nach Wien, Berlin, Paris. Sie fahren erster Klasse. Wir fahren alle nur erster Klasse, denn wir sind ein leichtsinniges Volk. Bevor der verkrachte Millionär von gestern der neue Millionär von morgen wird, hat er wirklich nicht mehr als fünf Bani in der Tasche. Aber er fährt erster Klasse. ... Auch wenn er seine Uhr verkaufen muß ... Das Geld kommt, das Geld geht: es fließt ... Und nirgends ist man elegant wie in Braila. Das kommt Ihnen komisch vor? Die Weiber bringen halb Europa mit, wenn sie von ihren Reisen heimkehren. Sie reisen mit dreißig, vierzig, fünfzig Koffern. Sie bringen das Feinste, das Beste, das Teuerste. Sie wollen gefallen, sie müssen gefallen. Denn sie haben alle ihre Freunde. Sie gehen aus einer Hand in die andere wie unsere Weizensäcke, sie wissen von den Kokotten ihrer Männer, es gehört zum guten Ton, daß sie sich trösten. Die Männer sind sehr beschäftigt. Bis Mittag Kaffeehaus, das ist die Börse, der Handel im Bureau, die Kundschaft ... Dann der Klub: Baktarat ... Wir haben Banken von hunderttausend Franken gehabt, die Ziffer war nichts Seltenes. Natürlich haben wir uns dann gezankt."

„Mit der Bank?"

„Pah ... Wegen hunderttausend Franken! Nein, untereinander. Wie der Krieg da war, der Weltkrieg, noch nicht der verdammte rumänische Krieg ... Wir waren alle immer im „Club Regale". Ganz friedlich. Auf einmal haben die Herren Griechen entdeckt, daß sie Wenisellisten sind ... Die Juden aber sind deutsch. Die Handelssprache ist deutsch, ihre Töchter schicken sie in Dresdener Pensionate. Plötzlich gab es fortwährende Zänkereien. Vormittags schwindelten diese Griechen mit Porumb, nachmittags beschwindelten sie die Bank, abends schwindelten sie mit Politik. Es kam zur Separation. Die Juden wanderten aus dem Café Français hinüber in das Café Splendid, außer jetzt, wo durch den Krieg alles durcheinander geht, und sie wanderten fort aus dem Club Regale und gründeten den Club Commercial ... Ich kann Ihnen versichern, daß dort gleich am zweiten Tag die Bank hunderttausend Franken hoch war. Wir wurden die ausgesprochene Marghilomanistenpartie. Die Kartengelder haben dabei in zwei Monaten 65,000 Franken ergeben!"

„Und jetzt?"

„Jetzt ist der Club Commercial gesperrt. Der Club Regale ist auch gesperrt. Es ist alles gesperrt. Vorläufig ist es aus mit dem Glanz von Braila ... Keiner weiß, was geschieht, keiner weiß, was kommt. Aber eins ist sicher: daß Braila nicht umzubringen ist. Denn einmal wird wieder Friede sein und Rumänien wird wieder ersticken in dem, was wächst. Vorläufig warten wir ... Vorläufig ist das Leben traurig. Gestern hörten wir, daß Galatz brennt — das ist unser einziges Vergnügen."

Er zog die Uhr. Sie war mit Brillanten besetzt. Er stand auf und knöpfte den Pelz zu, von dem man erst jetzt sah, wie abgeschabt er war. Und da die Sperrstunde da war, ging er: das Exemplar eines Millionärs von gestern, der es morgen wieder sein wird.

— Mozart schuf zum erstenmale musikalisch-individualisierte Menschen, jeden einzig in seiner Art, das war seine große Tat.

— Der Staat könnte viel Geld einnehmen, wenn er die Klugheit seiner Einwohner besteuern wollte; sie müßten sich natürlich — selbst einschätzen!

— Mancher fragt sich erst spät in seinem Leben zum erstenmale, ob die Welt denn all die Mühe auch wert sei, die er sich gegeben hatte, um ihr zu gefallen.