Nach zwanzig Jahren

Von J. W. Nylander.

Es liegt mir fern, hier einen alten, abgetriebenen Droschkengaul schmähen zu wollen, der mit dem besten Willen nicht imstande war, mehr als ein steifbeiniges Trotteln fertig zu bringen, aber ich muß doch gestehen, daß diese lange Droschkenfahrt vom Zentralbahnhof bis zum Dampfschiffkontor am Kai van Dyck und von da zu den Docks hinunter mich in Verzweiflung brachte. Hier darf ich wohl gleich einschalten, daß es in Antwerpen war, wo wir, meine Frau und ich, aus Italien kommend, eben mit dem Expreßzuge von Paris anlangten, und daß das wöchentliche Boot nach Norwegen zwei Stunden und dreiundzwanzig Minuten nach Ankunft des Zuges abgehen sollte.

Indessen will ich dem freundlichen Leser all die Unruhe ersparen, die für uns der Gedanke mit sich brachte, daß wir zu spät das Dampfschiff erreichten und dadurch gezwungen wären, eine volle Woche in Antwerpen zu bleiben oder das Geld für die Billetts schwinden zu lassen. Darum sage ich lieber gleich, daß das Schiff glücklicherweise sich verspätete.

Aber für den, der dieses nicht im voraus wissen kann, sondern mit der Uhr und dem Stadtplan in der Hand jede fünfte Minute wieder eine Möglichkeitsberechnung macht, bei der aber die Möglichkeit schließlich verschwindend klein wird, für ihn wird diese lange Fahrt zu einer wahrhaften Tortur. Man vergißt es, sich auf einem der stattlichsten Bahnhofsplätze Europas umzusehen. Kaum beachtet man all die Statuen und Monumente, obwohl man dicht darunter herfährt. Das Gewirr der Straßen, das Kaffeeleben auf den Trottoirs, die Prachtbauten und Geschäftshäuser, Kirchen und Museen, Anlagen und Parks, alles gleitet an einem vorüber, ohne daß man irgendwelche Details auffängt, die machen könnten, daß die Erinnerung an diese Stadt sich in irgend einer Weise unterschiede von der an unzählige andere Großstädte, „in den unterschiedlichen Weltteilen", um mit dem Steward auf der alten Esmeralda zu reden.

Nicht einmal die Kathedrale vermag meine Aufmerksamkeit zu fesseln, obwohl sie ein Meisterwerk der Bildhauerkunst sein soll. Ich höre kaum den Kutscher sagen, daß das bewundernswerte Glockenspiel vierzig oder sechzig Glocken hat. Selbst seine Behauptung, die größte Glocke des Turmes sei so groß, daß achtzehn Mann dazu gehörten, um sie in Bewegung zu setzen, macht nur einen sehr schwachen Eindruck auf mich. Auch nicht seine Mitteilung, daß die Turmspitze 128 Meter hoch ist, kann mich aus meinem Bemühen reißen, die Zeit für unsere endliche Ankunft beim Dampfschiff voraussagen zu wollen. Dieser hohe, spitze Turm, dem ich unter anderen Umständen sicherlich gebührende Bewunderung gezollt haben würde, ärgert und belästigt mich nur, denn wie weit wir auch fahren, an jeder neuen Straßenöffnung taucht er wieder auf. Es scheint unmöglich, ihm zu entgehen, immer wieder blickt er irgendwo hervor zur Rechten des Wagens.

Der Kutscher zeigt mit dem Peitschenstiel auf das Rathaus. „Marmortreppe", sagte er.

„Schön, schön. Aber fahren Sie doch rasch!"

Der Peitschenstiel zeigt der Reihe nach auf die Börse, das königliche Schloß —

„Ausgezeichnet! Aber fahren Sie, bitte!"

Wir trotteln weiter. Rubens' Haus, die Bibliothek, der Justizpalast — —

„Aber fahren Sie doch! Schnell, schnell!"

Wir haben noch eine halbe Stunde, als wir endlich an den Hafen kommen mit seinem verwickelten System von Dockbassins, die durch schmale Kanäle mit Brücken verbunden sind. Dampfschiff an Dampfschiff in endlosen Reihen. Segelschiffe von aller Welt Erden, ganze Wälder von Masten. Rasseln und Klopfen von Dampfwinden, Kränen und Hißwerk. Rufen und Pfeifen. Dröhnendes Gestampfe von kolossalen flämischen Pferden, die reihenweise vor Wagen gespannt sind, so groß wie Eisenbahnwaggons. Seeleute aus aller Herren Länder. Brot- und Obsthändler. Tagediebe mit oder ohne blanke Knöpfe, die sich über das Geländer der Kanalbrücken hängen. Mit einem Worte, das ganze bunte Treiben eines großen, lärmenden Welthafens braust um uns her, aber wir sehen nichts, hören nichts. Das ganze Interesse konzentriert sich nur auf das eine: erreichen wir's? erreichen wir's nicht? — Noch zwanzig Minuten. Ja, wir erreichen es!

Aber als wir dann endlich so nahe dem Ziel am letzten Kanal plötzlich den Weg von der Kette des Brückenwärters gesperrt finden, hinter welcher sich der Abgrund unter der eben zur Seite gewundenen Drehbrücke auftut, — da werden wir in der Tat von Verzweiflung ergriffen.

„Wären wir eine Minute früher gekommen, so hätten wir noch über die Brücke gekonnt," sagt der Kutscher ruhig und wendet sich um, als das Pferd vor der Kette plötzlich anhält. Und, seine Pfeife herausziehend, fügt er hinzu: „Nun müssen wir vielleicht eine halbe Stunde warten."

Ich erwähnte ja schon, daß unser Schiff sich zum Glück verspätete. Uebrigens hat das nichts mit dieser Erzählung zu tun. Ebensowenig die Kathedrale oder Rubens' Haus oder irgend etwas von all dem anderen. Genau genommen fängt die Historie erst bei der Drehbrücke an, und hier schließt sie auch. Es könnte darum scheinen, daß die Handlung — wenn in einer so kleinen Episode überhaupt von Handlung die Rede sein kann — streng konzentriert sein müßte. Leider muß ich den Leser dieser Illusion berauben. Tatsächlich umfaßt die Erzählung mehr als zwanzig Jahre. Und ihre Fäden umspinnen in gewisser Weise „alle die unterschiedlichen Weltteile", wenn ich noch einmal meinen Freund, den Steward, zitieren darf. Aber es ist höchste Zeit, diese Parenthese abzubrechen!

Die Brücke hat sich für einige tiefgeladene Lastprahme geöffnet, und der erste von diesen zeigt schon sein viereckiges, bunt gemaltes Vorderteil am Anfang des Kanals. Der Schiffer und zwei frische junge Frauen, vermutlich seine Töchter, stoßen geschickt mit langen Bootshaken den großen, schweren Prahm durch den Kanal weiter, und am Ruder steht die Frau des Schiffers selbst, ruhig und sicher in blauem Kleide und weißer Jacke. Ein zehn Jahre altes Bürschchen in weißen Hosen und enormen Holzschuhen schießt (Aufschießen heißt ein Tau in regelmäßigen Windungen auf Deck legen) geschäftig eine Vertäuungstrosse auf Deck, und zwei kleine Mädchen stehen, jedes auf einer Seite, klar mit Korksendern. Durch das aus dem Kajütendache hervorragende Blechrohr dringt der starke Geruch von Torfrauch, und in einem weit geöffneten Fenster zeigen sich zwischen üppigen Topfpflanzen ein paar strahlend vergnügte Kindergesichter, von weißen Häubchen eingerahmt.

Ich steige vom Wagen herunter, um mir diese Arche mit ihrer gemütlichen Bemannung mehr in der Nähe ansehen zu können. Eine große Anzahl Menschen, die ebenso wie wir durch die geöffnete Brücke aufgehalten sind, hat sich schon auf beiden Seiten des Kanals angesammelt und drängt sich hinter den Ketten. Man ißt, schwatzt, raucht und liest Zeitungen, und jeder scheint die Sache mit Ruhe zu nehmen. Nur ein bissiger Schiffspudel auf dem Kai uns gerade gegenüber bellt nervös auf einen viel trauriger situierten Bruder ein, der vor einem schwer beladenen Handkarren gerade neben unserem Wagen gespannt ist. Ohne auch nur eine Antwort zu knurren, legt sich der Ziehhund auf die Pflastersteine direkt vor die Füße unseres Penners nieder, dessen ähnlich unglückliches Schicksal wahrscheinlich verbrüdernd auf ihn wirkt. Das Pferd beugt sich so weit nieder, wie das unbarmherzige Geschirr es gestattet, und seufzt tief.

„Die ganze Reihe muß erst durch sein," sagt der Kutscher. „Mindestens eine halbe Stunde müssen wir hier bleiben."

„Acht Prahme, das kann doch unmöglich so lange Zeit nehmen. Einer ist ja schon klar," wende ich ein und versuche mir Hoffnung einzureden.

In dem Augenblicke ertönen einige kurze, energische Pfiffe im Dockbassin.

„Da kommt ja auch ein großes Schiff," sagt meine Frau, die im Wagen sitzen geblieben ist.

Mit einem kleinen Bugsierboot dicht unter dem Bug zeigt sich ein altes abgetakeltes Segelfahrzeug hinter der Reihe von hellen, blankgeputzten Prahmen. Es ist jämmerlich kreuzlahm, sein Vorderteil sowohl wie das Achterschiff scheint fast herunterzuhängen. Jedenfalls hat es seinen Todesstoß bekommen und sieht aus, als trauerte es über sich selbst. Alles ist schwarz: der Rumpf, die kurzen Masten, die Ladebäume, einige aufgehängte Persenningen oder Segelreste, die Segeltuchflügel der Windpumpe, alles gleichmäßig schwarz.

„Das ist eine alte Kohlenhulk, aber da sie leer ist, wird sie schnell durchgehen," sage ich, sehe noch einmal auf die Uhr und falte den Stadtplan zusammen, ehe ich mich wieder bequem in den Wagen setze. „Wie heißt dieses Bassin hier?" wende ich mich an den Kutscher.

„Lefebvre-Dock," entgegnet er. — „Hier ist die Mündung zum Fahrwasser."

Lefebvre-Dock. — Lefebvre-Dock. — Ich suche lange in meinen Erinnerungen, muß aber weit in die Vergangenheit zurückgehen, um den Namen wiederzufinden.

„Heute ist der zehnte," wende ich mich endlich an meine Frau. „Heute vor zwanzig Jahren und vier Monaten, also am 10. Januar 1889, kam ich hier — gerade bei diesem Schuppen — an Bord des besten Fahrzeuges, auf das ich je meinen Fuß gesetzt habe, du entsinnst dich wohl der deutschen Bark, von der ich dir so oft erzählt habe."

„Vor zwanzig Jahren!" ruft sie aus. „Ach, da sah wohl vieles anders aus."

„Ja, das war die Zeit der Sorglosigkeit. Alles, was ich besaß, fand Platz in einem solchen Segeltuchsack," sage ich und zeige mit meinem Stock auf einen von den Seemannssäcken, mit denen der Handkarren beladen war. „Und mit dem Sack auf dem Rücken sprang man an Bord und war froh und wohlgemut, ohne etwas von der Zukunft zu ahnen und ohne mehr von seinem Schiffe zu wissen, als daß es deutsch ist und segelklar für La Plata liegt. Heutzutage hat man mehr Bedürfnisse, Hutschachtel, Handtasche und Plaidriemen," fahre ich fort und zähle unsre neun Kolli Reisegepäck über, „wenn man auch nicht weiter will als nach Stockholm oder Kopenhagen.

Uebrigens war der 10. Januar ein beißend kalter Tag mit Eisnadeln in der Luft. Das Wasser fror, und die Vertäutrossen waren wie glasiert, wenn sie durch die Lippen kamen. Zwei Mann genügten kaum, um sie festzuhalten, wenn wir am Gangspill hievten. Aber so etwas fühlt man an seiner Haut! Das läßt Merkmale fürs Leben," sage ich und führe ihre feinen Finger über die alten Schwielen in meiner Hand. — „Und als wir dann endlich herauskamen und das Bugsierboot verließen, hatten wir gleich in der ersten Nacht einen steifen Südwest. In dieser Nacht bei meinem Rudertörn erwachte meine große Liebe zu dem schönsten" — ich beeile mich hinzuzufügen — „Fahrzeuge der Welt. Ich merkte sofort, daß ich auf ein seltenes Fahrzeug gekommen war. Es war schwer beladen, aber seetüchtig und geschmeidig wie ein Fischerboot. Und wie leicht trug es seine Segel, wie scharf lag es auf im Winde und vor allem wie steuerte es!"

„Aber diese Fahrzeuge hier sehen doch auch fein und prächtig aus. Und wie wunderbar, daß sie von Frauen gesteuert werden können," sagt meine Frau und nickt einem neuen Prahm zu, der mit einem blühenden jungen Mädchen am Ruder durch den Kanal gebracht wird.

„Die sind nichts anderes als flachgrundige Prahme im Vergleich mit meinem scharfkieligen Fahrzeuge," erwidere ich. „Einmal sah ich es im Trockendock, als es in Baltimore neu mit Kupfer beschlagen wurde, zwei Jahre, nachdem ich an Bord kam. Es war fast unmöglich, den Blick von ihm loszureißen. Es glich einer Najade, dem Meere entstiegen. — Eines Abends hatte endlich das Aufnageln ein Ende, und ich war Wachtmann die lange, stille Nacht hindurch. Wir hatten Vollmond, und nie kann ich vergessen, wie es dastand, als wäre es ganz in glänzendes Gold gekleidet, und wie es, je länger man hinsah, gleichsam im Mondeslicht zu schweben schien. Eine Stunde nach der anderen saß ich wie verzaubert. Kein Bauwerk kann doch auch so herrliche Linien und Proportionen haben, wie solch ein vollendeter Schiffsrumpf.

„Seitdem habe ich mich nie mit diesen modernen, viereckigen, rauchenden Plattladern befreunden können," sage ich, und zeige auf die Dampfbootflotille hinten im Dockbassin. „Auch bei einer anderen Gelegenheit entsinne ich mich seiner. Wir kamen nach Sidney herein in einen der schönsten Häfen, die ich je gesehen habe. Hunderte von Tiefwasserschiffen aus allen Erdteilen. Selten habe ich mich stolzer gefühlt, als in dem Augenblick, wo wir in der Gigg uns in die Riemen legten, um den Schiffer an Land zu rudern. Im ganzen Hafen war nicht ein Fahrzeug mit schöneren, schlankeren Linien. Wie schmale, weiße Rollen lagen die Segel an den Rahen. Alles an Bord war so weiß, als wäre eben Schnee gefallen über Deckhaus, Boote und Reeling, und darunter der Rumpf dunkelgrün. Kaum konnte ich meine Augen von ihm wenden, solange ich im Kai ruderte."

„War Dein Schiff denn so groß, wie dieses hier?" fragt meine Frau und zeigt auf die Kohlenhulk, die jetzt näher gekommen ist und nicht mehr vom Schuppen verdeckt wird. „Diese schwimmt ja so schön auf dem Wasser, wie einer von unseren schwarzen Schwänen in der Villa Borghese."

„Vielleicht war es etwas kleiner, als dieser Schwan hier," antwortete ich. Aber indem ich fortfahre, zu erzählen und mich immer mehr in die alten Erinnerungen hineinlebe, kann ich es nicht lassen, die Kohlenhulk zu betrachten, die jetzt näherkommt.

Imponierend hebt sich der alte Rumpf über alle Prahmen den Kai entlang, und das stöhnende Bugsierboot unter seinem Bug gleicht einem kleinen Spielzeug. Es liegt noch immer etwas Majestätisches über dieser schwimmenden Schiffsruine. Die Kontur vom Kranbalken zum Wasser, die reizvollste und schwierigste Linie, mit der ein Schiffsbauer zu ringen hat, ist noch wunderbar schön, wie sie sich da scharf und klar gegen den Hintergrund eines großen Frachtdampfers abzeichnet, dessen undefinierbare Farbe man auf diese Entfernung hin für ein Gemisch von Erbsensuppe und Schokolade halten könnte. Jetzt fängt die Kohlenhulk an zu gieren. Die Bogenlinie wird verdunkelt. Das Majestätische ist fort. Man sieht nur noch den kreuzlahmen alten Havaristen in seiner traurigen Gebrechlichkeit und Verfallenheit.

Als sie in den Kanal kommt, ist sie so hoch, daß ihr Deck in gleicher Höhe mit dem Steinpflaster des Kais liegt. Vom Roof ist nichts mehr zu sehen, und das ganze Deck ist aufgehauen, um Löchen und Laden zu erleichtern. Einige breite, schwarze Planken, über die Deckbalken gelegt, bilden den Uebergang vom Vorder- zum Achterschiff. Ganz achteraus findet sich noch ein Teil der früheren Kajüte, verstümmelt und geflickt, mit einem hohen Kaminrohr schräg durch das Skylight gesteckt.

„Wir hatten ein unvergleichlich schönes Deck," sage ich, „aber es war auch keine kleine Arbeit, es immer in Ordnung zu halten. Jeden Morgen, den Gott werden ließ, ob im Hafen oder auf See, im Sturm oder bei gutem Wetter, wurde das Deck gespült und einmal auf jeder weiten Reise mit Steinen gescheuert. Ein niedliches Geschäft! Die ganze Besatzung liegt in einer Reihe auf den Knien und reibt mit abgeschliffenen, mittelgroßen Steinen hin und her auf den Schiffsplanken. Dabei ist das Deck mit feinem Sande bestreut und wird immer naß gehalten, ein ordentlich feuchter Kram. Schließlich merkt man, daß die Schultern aus den Gelenken gehen und die Kniescheiben springen müßten, dabei aber ist es äußerst stärkend, besonders für die Rückenmuskeln und gibt außerdem Appetit und guten Schlaf. Eine volle Woche pflegt dieses Scheuern zu dauern. Aber wenn dann schließlich aller Sand weggespült und das Deck, nachdem es wieder trocken, mehrere Male mit Leinöl eingerieben ist, bekommen die Planken einen herrlich warmen, gelben Ton, und jede Ader im Holz kommt zum Vorschein. Es ist eine Freude zu sehen, und mir ist's immer vorgekommen, als würde der Schritt leichter auf einem solchen Deck. Sieh nur, wie elend man diesen hier behandelt!" sage ich, als der alte Schiffsrumpf, ohne daß man auch nur an einen Fender denkt, knirschend und knackend in den Kai einbiegt.

Ein schwarzer Mann oben auf dem Vorderteil winkt mit der Hand: Backbord! Backbord! — Und ein anderer schwarzer Geselle achteraus am Ruder dreht träge das Rad nach Backbord. Die Galle könnte einem überlaufen bei einer solchen Tölpelhaftigkeit. Hier war doch rasches Handeln nötig! Ich hätte nur da stehen sollen!

Der Messingbeschlag des Rades glänzt in der Sonne. Es ist ein feines Rad, sicherlich noch ein Ueberrest aus besseren Tagen. Uebrigens liegt eine gewisse Vornehmheit über all dem wenigen, was sich noch vom Achterdeck findet mit seinen gedrechselten Barrierstützen und hübschen Ornamenten. Aber es ist Vornehmheit unter Kohlenstaub und aufgenagelten Bretterstückchen.

„Die hat einen gehörigen Schaden weg," sage ich, vom Wagen herunterspringend und mich zu der Kette vordrängend.

Durch einen eisernen Bolzen oder eine scharfe Steinkante ist die alte Hulk an der Seite zerkratzt und die Farbe abgeschabt. Das weiße Holz scheint durch in einer langen, handbreiten Schramme. Aber wo die Stöße leichter gewesen sind, geht die Farbe nicht gleich in den schwarzen Kohlenteer über, dort schimmert eine schöne, dunkelgrüne Farbe durch.

Ich bemerke jetzt an den Rüsten, daß die Hulk ihrerzeit ein Barkschiff gewesen ist. Viele vergessene Details tauchen plötzlich vor mir auf. Die eingebaute Kajüte mit dem Niedergang an Steuerbord. Der schmale Raum zwischen Rad und Kajüte. Das Kompaßhäuschen auf dem langen Kajütendache — ein Kompaß ist nicht mehr vorhanden, aber es muß ja einer dagestanden haben. Auf der Achterseite des Rades das kleine Deckhaus mit dem Niedergang zur Segelkoje. Manch liebes Mal ist das ein guter Schutz gewesen während der langen Stunden, die man am Ruder stehen mußte. Wieviele Stunden mögen es sein, die ich da verbracht habe? — Drei Jahre nacheinander in der Nacht zum 11. Januar schnitt ich ein Kreuz oben in die Deckleiste vom Deckhause, gerade über der Achse des Rades.

Welche unzähligen Erinnerungen weckt nicht schon dieser kleine Fleck, gewissermaßen das einzige, was sich noch von meinem alten Fahrzeuge findet! Wie habe ich nicht hier von Hitze und Qualm gelitten unter dem Aequator, und von der durchdringenden Kälte in den Schneestürmen des Eismeeres unterhalb Kap Horn! Aber auch welche stillen, wunderbaren Nachtstunden mitten zwischen den Millionen strahlender, sich spiegelnder Sterne habe ich hier verträumt!

Ja, kein Zweifel, es muß das alte Schiff meiner fröhlichen Matrosentage sein! Und so behandelt man dich, seit du abgenutzt bist! Da muß man erleben, daß der Rudersmann mit der Pfeife im Munde steht, ja, sogar seine Pfeife auf das Mahagoni der Kajütenkappe ausleert und auf Deck spuckt! Nicht einmal deinen Namen hat man dir gelassen! Das Namenbrett ist abgerissen, und an seiner Stelle stehen ein paar fußhohe Buchstaben und einige Ziffern. — Ein numerierter Kohlenprahm von irgendeiner Dampfschiffgesellschaft. Welche Erniedrigung!

Jetzt hat die Kohlenhulk uns passiert, und die Männer haben schon angefangen, die Brücke an ihren Platz zu winden. In einer Minute ist die Passage frei. Aber jetzt habe ich unsere Abgangszeit und alles um mich vergessen.

Ich folge dem alten Fahrzeuge den Kanal entlang.

„Halloh!" rufe ich dem Manne am Ruder zu. „Halloh!"

Er sieht mich wohl, bemüht sich aber nicht, die Pfeife aus dem Munde zu nehmen, um zu antworten.

„Kapitän! Halloh, Kapitän!"

Das zieht.

„Was gibt's? fragte er höflich.

„Finden sich auf Ihrem Fahrzeuge einige Zeichen unter der Dachleiste des Deckhauses gerade über der Radachse?" rufe ich.

Er neigt den Kopf herunter und scheint lange zu suchen. Dann nimmt er die Pfeife aus dem Munde und sagt etwas.

„Kann nichts hören!" antwortete ich mit der Hand hinter dem Ohr.

Da tritt er einen Schritt vom Rade fort und malt mit seinem Finger in die Rußschicht der Wand drei große, schräge Kreuze. —

„Es ist mein altes Schiff," sage ich, als ich wieder im Wagen sitze.

„Also wirklich!" ruft meine Frau erstaunt.

Sie will noch etwas sagen, schweigt aber, als sie meinem Blick begegnet. —

Dann schnalzt der Kutscher mit der Zunge, um unseren Gaul in Bewegung zu bringen, und schweigend fahren wir zum Schiff.

Ein billiges Mahl.

Humoreske vor Adolf Thiele.

Ein freies Leben führen wir, ein Leben voller Wonne! Wem „liegt" dies Lied mehr als den Handwerksburschen, die „auf der Walze" sind? Fürwahr, ein freies Leben, aber mit der Wonne ist's manchmal doch noch auszuhalten.

Das mußte auch der Schriftsetzer August Kühlemann erfahren. Auch er hatte sich, mehr des Spasses halber — denn die Eisenbahn machts ja viel billiger — auf die Wanderschaft begeben und „dippelte" nun als „Kunde" schon ein paar Wochen in der Welt herum.

Solange er außer den üblichen in den Städten erhaltenen Berufsunterstützungen noch ein paar eigene Nickel im Beutel hatte, war das Reisen ja auch eine ganz famose Einrichtung, zumal wie es durch das schöne Thüringerland ging, aber bald kamen Tage, die Kühlemann durchaus nicht gefallen konnten.

Zum Fechten war der Gutenbergjünger zu stolz, — nein, das macht ein reputierlicher „Schwarzkünstler" nicht, wenigstens nicht gern. Darum marschierte er eifrig darauf los, um so bald als möglich nach Leipzig und wieder unter Dach und Fach zu kommen; hatte er dann doch wenigstens einmal geschmeckt, wie es ist, wenn man sich draußen den Wind um die Nase pfeifen läßt.

Zunächst befand er sich jedoch noch nicht am Pleißestrand, sondern trottete auf der staubigen Landstraße dahin, so wenig vergnügt, als ein hungriger und durstiger Mann nur sein kann.

Fechten — fataler Gedanke, wenn er nur das nicht brauchte, wenn er nur noch ein anderes Mittel fände, seinen Magen, diesen ungestümen Mahner zur Ruhe zu bringen.

„Na, wenn jetzt ein hungriger Wolf daherkäme, der könnte sich gratulieren!" murmelte Kühlemann mit Galgenhumor, indem er sich seufzend auf einem Steinhaufen niederließ. Er verfiel in trübes Sinnen, plötzlich aber leuchteten seine Augen auf, und er machte einen vergnügten Luftsprung. Mit frischen Kräften schritt er dann dem nächsten Dorfe zu und machte vor dem Wirtshause halt.

Bald fand er, was er suchte, die von früher dagewesenen „Kunden" gemachten geheimnisvollen Zeichen.

„Das muß ein schöner Geizdrache sein!" brummte er vor sich hin, „das ist ja der reine Mord! Aber nur los!"

Keck trat er in die Wirtsstube ein. Hier in dem großen Zimmer sah er zunächst einige Tische voller Gäste; daß er wenig beachtet und sein Gruß kaum erwidert wurde, daran hatte er sich in der letzten Zeit gewöhnt.

Hinter dem Schanktisch erblickte er eine ältliche Frau, die den Mutigsten hätte erschrecken können; daß dieser Drache ebenso zänkisch wie geizig war, sah man nur zu deutlich.

Die Wirtin hatte kaum unseren „Kunden" erblickt, als sie mit durchdringender Stimme rief: „Hier wird nichts gegeben!"

Kühlemann erbebte, dann aber — Not bricht Eisen — nahm er sich zusammen, ging auf die alte Hexe zu und sagte höflich und leise: „Entschuldigen Sie, junge Frau, ich will ja gar nichts haben; „ich wollt Sie nur fragen, ob Sie etwas von Edelsteinen verstehen."

„Von Edelsteinen?" fragte die Wirtin erstaunt.

„Na, ja," fuhr Kühlemann halblaut fort. „Können Sie mir nicht vielleicht sagen, was ein Diamant in der Größe — na, so wie hier meine Fingerkuppe, wert ist?"

Dabei deutete er auf seinen kleinen Finger.

Kühlemann hatte alles dies so leise gesagt, daß die Gäste ihn nicht hören konnten, aber trotzdem fiel ihnen der wunderliche Mann auf, der vor der Wirtin gestikulierte und sich dabei einige Male scheu umsah.

Der Wirtin, die ihn mit einer habgierigen Miene durchdringend anblickte, schien diese Aufmerksamkeit unangenehm zu sein. Erst war sie anscheinend unschlüssig, dann flüsterte sie: „Sagen Sie keinem was davon! Die brauchen es nicht zu wissen," und fügte laut hinzu: „Sie wollen essen, na, was wollen Sie denn essen? Ich habe Rindfleisch und Gemüse, es ist auch noch Schweinernes da und Butter und Käse."

„Ich danke, ich habe keinen Hunger," sagte Kühlemann bescheiden, aber vernehmlich.

„Na, setzen Sie sich nur!" forderte die Wirtin ihn auf und brachte ihm ein Glas Bier.

„Ich danke, ich bin gar nicht durstig," wehrte der Gast ab.

„Trinken Sie nur," sagte die gütige Spenderin und ging in die Küche; bald darauf erschien sie mit einer tüchtigen Portion Rindfleisch und Gemüse.

„Aber ich bin ganz satt," sagte der Wandersmann, was ihn jedoch nicht hinderte, wie ein Wolf über das Essen herzufallen, ebenso wie über das Schweinerne und schließlich noch über Butter und Käse, wobei noch zwei weitere Glas Bier in seinem unersättlich scheinenden Magen verschwanden.

„Die schlaue Hexe," murmelte Kühlemann. „Die weiß ganz gut, daß mit einem satten Menschen besser handeln ist als mit einem hungrigen."

„Sie rauchen doch auch?" Mit diesen Worten bot die Wirtin dem Gaste eine Zigarre an.

„Nicht viel, aber Ihnen zu Gefallen!" erwiederte der Gutenbergjünger mit dankender Verneigung.

Die Wirtin setzte sich nun zu ihm.

„Na," sagte sie mit teuflischem Grinsen, „wie ist es denn mit dem Diamanten?"

„Ach so, mit dem Diamanten! Den habe ich ganz vergessen."

„Wo haben Sie ihn denn?" fragte die Alte gespannt.

„Haben?" erwiederte Kühlemann ruhig. „Haben tue ich keinen, ich habe nur vor ein paar Tagen in Erfurt einen im Schaufenster gesehen, und da war ich neugierig, was er wohl kosten könnte."

Die Wirtin starrte ihn sprachlos an. —

Kühlemann erhob sich, nahm Hut, Bündel und Wanderstab und sagte mit lauter Stimme: „Leben Sie wohl, Frau Wirtin, und besten Dank für die freundliche Bewirtung!"

„Sie zahlen mir die Zeche!" fauchte ihn die Hexe an.

„Bitte," fuhr Kühlemann fort, „die Herren haben alle hier gesehen und gehört, daß ich nicht essen und trinken wollte, und daß Sie mich dazu genötigt haben."

„Hol Sie der Teufel!" kreischte die Hexe.

„Bitte, nach Ihnen!" sagte Kühlemann freundlich, und dann ging es ins Freie, wo die Sonne viel heller schien als vor einer Stunde, lustig weiter auf die Walze.

— Entrüstung. Frau (die eine Kaffeegesellschaft gibt, zu einer intimen Freundin): Schauen Sie nur die unverschämte Person, die Meier, nimmt nun schon das sechste Stück Torte und hat eine einzige lumpige Neuigkeit gebracht!

— Gegenseitiger Vorwurf. Der Zug dampfte gerade aus der Halle, als ganz außer Atem ein Ehepaar den Bahnsteig betrat. Der Mann machte seiner Frau darüber heftige Vorwürfe. „Siehst du," sagte er, „hättest du nicht so furchtbar lange für deine Toilette gebraucht, so hätten wir auch diesen Zug nicht verpaßt."

„Und hättest du", gab die Frau zurück, „mich unterwegs nicht immer so angetrieben, so brauchten wir nicht so lange auf den nächsten zu warten!"

Das Klavier im Kriege.

Bedeutendes Steigen der Preise und Abnahme des Vorrats.

Die Wiener „Zeit" schreibt: Wer jetzt in der Kriegszeit einen Flügel oder ein Pianino kaufen will, wird über die Preise der angebotenen Klaviere erstaunt sein. Der billigste Bösendorfer, der vor dem Krieg 1800 Kronen gekostet hat, ist jetzt nicht unter 3000 Kronen zu haben. Billigere Marken sind bis um 100 Prozent teurer geworden. Ueberspielte, 20 Jahre alte Klaviere, die vor dem Krieg 600—700 Kronen kosteten, werden jetzt um 1200—1400 Kronen verkauft. Die Nachfrage nach Klavieren ist so groß, daß viele erste Firmen, wie Bösendorfer, zahlreiche Bestellungen ablehnen müssen. Es ist geradezu erstaunlich, wie rasch zunächst die vielen billigen, überspielten Klaviere verschwunden sind.

Wie von fachmännischer Seite mitgeteilt wird, hängt dies mit dem Krieg zusammen. Der Krieg hat eine große Verschiebung der Vermögen herbeigeführt. Viele sind jetzt zu einem weit höheren Einkommen gelangt, das ihnen die Anschaffung eines Klaviers ermöglicht; überdies sind viele der überspielten Klaviere gegen Monatsmiete an Familien, die durch den Krieg nach Wien verschlagen wurden, ausgeliehen. Der Mangel an neuen Instrumenten ist auf die verminderte Produktion zurückzuführen. Klavierfirmen, die sonst im Jahre 100 Klaviere erzeugten, bringen jetzt kaum 40 oder 50 Klaviere in den Handel, weil es an allen Materialien fehlt. Das Holz ist um 300 Prozent im Preis gestiegen, Schellack kostete früher 1 K. 75 pro Kilogramm, jetzt 50 Kronen, Elfenbein für eine ganze Klaviatur kostete früher 26 Kronen, jetzt 70 Kronen. Viele Bestandteile, wie z. B. die Mechanik, die vor dem Krieg häufig aus Frankreich bezogen wurden, müssen jetzt um teures Geld aus Deutschland eingeführt werden, was übrigens auch mit Schwierigkeiten verbunden ist. Auch der Wollfilz für die Hammerköpfe und Kissen ist schwer zu beschaffen und sehr teuer.

Schließlich spielte auch die Verringerung der Arbeitskräfte und die Erhöhung der Löhne eine große Rolle. Manche Klavierfabriken in der Provinz haben den Betrieb ganz eingestellt. Nicht vergessen darf werden, daß durch den Krieg viele Tausende Klaviere verloren gegangen sind. In Fachkreisen schätzt man die Zahl der Klaviere, die allein in Galizien von den Russen demoliert oder abtransportiert wurden, auf 45,000.

Der Bahn-„Hobo" verduftet.

Wo sind sie eigentlich hingekommen, die amerikanischen Stromer oder Hobos, welche sonst allsommerlich Frachtzüge oder sonstiges Eigentum der Eisenbahnen unsicher zu machen pflegten? Sie sind wie durch Zauberworte verschwunden; wenigstens suchen sie kein Quartier mehr in den „Seitentür-Pullmans", lagern nicht mehr an Eingängen von Tunnels und lassen nicht mehr unter Bahnbrücken oder im trockenen Bett eines Baches, direkt neben dem Geleise, unter überhängenden Baum-Aesten ihre Frühstücks-Feuer brennen. Doch hat ihr Verschwinden nichts mit einem Zauberbann zu tun, sondern es ist eine Folge des Eintritts der Ver. Staaten in den Weltkrieg — eine der vielen beiläufigen Folgen, an welche wahrscheinlich niemand im voraus gedacht hatte. Nicht als ob die Ritter der Heerstraße etwa selber in den Krieg ziehen wollten; das fällt ihnen so wenig ein, wie den Munitions- und sonstigen Prozent-Patrioten. Aber der Kriegszustand brachte es mit sich, daß sehr strenge Verordnungen bezüglich des Aufenthaltes an Brücken, Tunnels, Terminal-Stationen und irgendwelchen, für den Bahn-Betrieb besonders wichtigen Stellen erlassen werden mußten.

An allen Zugängen zu derartigen Stellen wurden Soldaten-Wachen postiert, und jede Person, die auf einem Bahn-Wegerecht dahingeht, muß ohne Verzug beweisen können, daß sie über allen Verdacht erhaben ist. Der Tramp hat jedoch kein Bankbuch, keine Visitenkarten, Pässe, Empfehlungsbriefe und dergleichen aufzuweisen. Daher sind ihm seine beliebten Tummelplätze, wenigstens die sommerlichen, gesperrt. Für jede unbefugte Person ist es direkt lebensgefährlich, sich zu irgend einer Zeit auf dem Wegerecht einer Eisenbahn aufzuhalten, ausgenommen an solchen Uebergängen, welche ausdrücklich als freie öffentliche Wege anerkannt sind. Die stärkere Beförderung von Munition und die Bewegungen von Truppenzügen nach Mobilmachungsgebieten usw. verlangen immer schärfere Aufpassen. Und so ist in wenigen Wochen erreicht worden, was keine Anti-Hobo-Gesetze und keine Warnungs-Anschläge in Jahren zuwegebringen konnten, und überdies ist es ganz von selbst gekommen!

Die Trägheit ist ein geheimer Reiz für die Seele, welcher unser heftigstes Streben und die schönsten Vorsätze lähmt.