

# Die Jaila.

Plauderei aus dem Orient von Gustav Palm.

Besser schlecht gefahren, als gut angehen. Kein treffenderes Wort könnte der Wahlspruch eines orientalischen Kutschers ein. Schon in der auch hierzulande wohlbetannte Viktoria riskiert man da drüben kein Leben; aber das ist noch bei weitem nichts gegen eine Fahrt in der Jaila oder Jaila.

So eine Jaila ist ein Wägelchen ohne Federn. Der flache hölzerne Boden ruht direkt auf den Achsen und gibt im Zusammenbang mit dem rundbogig darüber gewölbten Leder- oder Felltuchdach dem ganzen Fuhrwerk eine peinliche Ähnlichkeit mit unseren Kinderwagen. Nur daß drei, auch wohl mal vier oder fünf Säule vorgespannt sind, ändert das Bild ein wenig. Die

jeden einzelnen unserer Knochen zu spüren glauben.

Und doch spielt gerade jetzt im Kriege auch die Jaila ihre bedeutungsvolle Rolle. Außer den für große Materialtransporte unentbehrlichen zwei- und vierräderigen Büffelwagen ist die Jaila die einzige Wagenart, die für die Ueberwindung der Gebirgspässe im Taurus und Amanus brauchbar ist. Es ist nicht jedermanns Sache, sich einem Kamel, Maultier oder Pferd anzuertrauen, besonders, wenn man den Holzstapel und den wenig vertrauensverwendenden Bauchgurt der letzteren sieht, dem man rettungslos ausgeliefert ist, da Steigbügel und dergleichen Luxus fehlen. Oft ist auch weit und breit kein Reitner aufzutreiben. Vollends ist es bei den Wegeverhältnissen und Entfernungen ausgeschlossen, diese Strecken zu Fuß zu machen. Da bleibt dann nichts übrig, als in der Jaila die Fahrt über holpernde Steinbroden und durch ganze Wälder von Schlamm, oft auch durch kleine Gebirgsbäche anzutreten. Und es ist nicht genug anzuerkennen, wie die türkische Kutsche unter solchen Umständen und mit derartigen Beförderungsmitteln die Gebirge überwunden und die rückwärtigen Verbindungen ohne Störungen aufrecht erhalten hat.

Zuerst liegt sich's ganz nett in der Jaila. Man träumt, bläst den Zigarettenrauch in blauen Ringen hinaus, bewundert das türmebhünte Tuchdach, das gewöhnlich mit einem Teppich ausgeschlagen ist, ergötzt sich an den kleinen Spiegelchen und Metallplättchen, die der Arababchi (Kutscher) als Wandzierat angehängt hat, und schaut in die Gebirgslandschaft hinaus. Das erste, was unangenehm berührt, ist zumeist, daß die Vorhänge aus schmutzigen Glanzleder durchaus nicht oben bleiben wollen. Man entdeckt allmählich, daß die Klammern, mit denen sie gehalten werden, fehlerhaft oder gar nicht vorhanden sind; man rückt die Gardinen dreier, viermal auf, hält sie eine zeitlang mit der Hand, befestigt sie mehrfach mit Bindfaden und ergötzt sich schließlich in Geduld, weil die Teufelsdinger doch wieder herunterfallen. Man verzichtet also auf das Landschaftsbild, vielmehr nicht einmal ungern, weil die vielen kleinen Kamelstaber am Wege nicht eben schön aussehen, und weil es auch kein Vergnügen ist, bald rechts, bald links in die Tiefe hinunterzuschauen und von einem grinsenden Kutscher den Kommentar zu den

zerfemelten Wagen und Rädern unten im Abgrund hören zu müssen: „Da ist letzte Woche der Kamel aus Haras heruntergefallen — und dieser Wagen da gehörte dem Omar aus Dulou Kichla“ —



Zigarettenhändler und Teedestillierer in einer polnischen Stadt im Geschäftsverkehr mit deutschen Soldaten.

Man lehnt sich also zurück und plaudert, oder freut sich an dem leise geträumelten Viechen des Arababchi. Aber das dauert nicht lange: Erst juckt es hier — und dann da — und dann überall — ab — und da springt ja auch schon der erste Hieb — und da wieder einer!



Eine Fahrt mit der Jaila durch den Taurus.

Wie froh ist man, wenn man mit vieler Geduld diesen oder jenen zwischen und ihm den Garau machen kann! — doch dem pflegt gewöhnlich eine andere Entbedung schnell zu folgen: Man findet hier ein Loch im Anzug — und hier muß ein Riß in der Hose — ja, zum Donnerwetter, wie ist das möglich? Nur nicht aufregen, mein lieber Europäer. Das kommt von den vielen Nägeln und Haken und Schrauben, mit denen der Bretterbau der Jaila und die Bogenspannung des Verbeds zusammengehalten sind. Man wird allmählich zum fatalistischen Türken. Sara jol, heißt das Zauberswort, mit dem man sich tröstet. Zu deutsch: Schadet nichts!

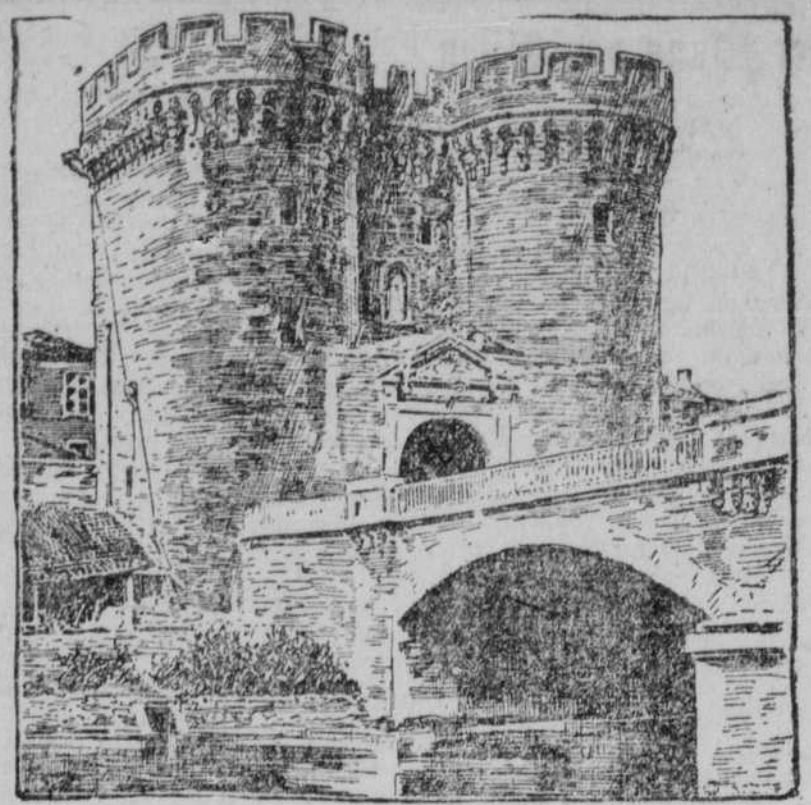
Doch das alles ist nur das Vorspiel. Der Ernst beginnt erst, wenn eines der Pferde scheu wird. Und mindestens ein Pferd wird jedesmal scheu. Sei es, daß ein Tiergerippe allzu nahe am Wege liegt, sei es, daß einer der Säule von Fliegen zu sehr geplagt wird oder einer von ihnen krank ist oder sonst was — kurzum: Er beginnt während mit den Hinterrufen gegen den Wagen zu schlagen, und je mehr er hochgeht, desto mehr handhabt der Kutscher die Peitsche, und je mehr der schlägt, desto rasender schlägt der Gaul.

Ein erpöhltes Wechsellspiel, dem der Fahrgast eine Weile nicht ohne Herzklopfen zusieht, bis er dem Arababchi die Peitsche, das Zeichen seiner Würde, wegnimmt. Der ist natürlich beleidigt, steigt vom Bod und fragt, ob der Gefendi nicht selber fahren wolle. Es ist immer verdächtig, wenn der Kutscher absteigt. Das sieht so aus, als wolle er sich rechtzeitig in Sicherheit bringen.

Das beste ist, man schweigt oder macht eine verächtlich ablehnende Bewegung. Nur nicht selbst kuschieren! Den Säulen ist alles zuguttrauen. Den griechischen oder armenischen Arababchis aber auch. Deshalb soll man sie ruhig gewähren lassen. Aber das tut man in der Regel nicht. Man schimpft. Man begreift die Fahrkünste des Kutschers. Das ist das Schlimmste. Entweder wirft er jetzt den Säulen den Füll über den Rücken, zieht ihnen eins mit dem Peitschenstiel über und belammiert mit großer Pose: „Gehst allein!“ Und dann landet man meist im Straßenschmutz und kann von Glück sagen, wenn der Gang nur sechs Meter tief war. Oder aber der Arababchi springt wieder auf und setzt, was er kann; läßt die Säule stehen, über Stock und Stein, querfeldein, schräg den Gang hinunter und schieb den hochliegenden Weg wieder hinauf, daß die Risten und Kisten im Wagen springen und tanzen und die Fahrgäste alle Mühe haben, sich an den Verbedstangen anzuhaken. Und dann landet man gewöhnlich auch im Graben. Entweder es bricht ein Rad, oder die schlagende Karte kippt um. Oder sie schlägt betarrt auf, daß die Schere

und die Deichsel brechen, die Bretter zerpfüttern und die Verbedstangen zertrümmern. Alles sehr angenehme Fälle, von denen aber jedenfalls vorzuziehen ist. Denn dann kann man wenigstens noch die Deichsel mit Striden anbinden und den Wagen in mühsamer Arbeit wieder auf die Straße heben. Bricht aber ein Rad, so bleibt nichts übrig, als sich etwa zu sechsen in einer Jaila mit fünf Pferden davor häuslich einzurichten — oder, wenn man keinen zweiten Wagen hat, die Pferde auszuschirren und den Rest des Weges zu reiten.

Das sind so die kleinen Zwischenfälle. Es gibt auch schlimmere: Nachts die Böschung hinunterzutanken oder bei einer rasenden Weltfahrt zweier Jailen mit voller Wucht in den vorderen Wagen hineinzufahren und dergleichen Annehmlichkeiten. Denn die Kutscher sind wie die Kinder. Sind sie einmal dabei, ihre Weltfahrten auszuführen, so achten sie auf keinen Zurs mehr und reagieren selbst nicht auf Rippenstöße und Schläge, brechen sich nur um, schnalzen grinsend mit der Zunge und sagen: „Fein, fein!“ Bei einer solchen Fahrt ist vor nicht langer Zeit General Bad-Bascha, der frühere Gouverneur von Jerusalem, im Taurus verunglückt. Ich sah die Trümmer seines Wagens bei einer scharfen Wegecke noch liegen, unten



Zehnjahres in Verdun.

## Das Bajonett im nächtlichen London.

Es scheint augenblicklich wirklich nicht gemächlich zu sein in der englischen Hauptstadt. Eines Abends, so schreibt der Londoner Berichterstatter des „Allgemeinen Handelsblatt“ hatte ich bis zu sehr später Stunde in der Bibliothek über den Büchern gesessen und suchte nun in der Dunkelheit den Weg in meine Vorstadt zu finden. Es war ein Hundewetter; so schnell es ging, arbeitete ich mich vorwärts, den Kraken meines Lederzählers hatte ich hochgeschlagen und den Hut zum Schutze gegen den anpeitschenden Regen tief ins Gesicht gezogen. Plötzlich fuhr ich zurück. Eine rauhe Stimme herrschte mich an:

„Gute Leute! Guten Abend.“ sagte ich, in der Meinung, es mit irgendeinem bösen Nachtvogel zu tun zu haben. Plötzlich sah ich vor mir ein Bajonett bligen, das ein kleiner Soldat gegen meine Brust richtete.

„Na, was ist denn hier los? Darf man hier nicht mehr entlang gehen?“ fragte ich.

„Kommen Sie mal mit bis zur Laterne.“ war die kurze Antwort. Ich gehorchte und im fahlen Schine der Laterne rückte der Landesverteidiger sein Gesicht bis dicht an das meinige. Gleichzeitig fragte er:

„Ihr Name?“  
Ich nannte ihn.  
„Wo wohnen Sie?“  
Auch das teilte ich ihm mit.  
„Was tun Sie hier noch so spät in der Nacht?“

Ich erklärte ihm, ich sei auf dem Wege nach Hause, und meine Arbeit habe mich bis spät in der Nacht in der Stadt zurückgehalten.

„Wissen Sie nicht, was Sie auf den Anruf einer Schildwache zu antworten haben? Sie hätten „Freund“ sagen müssen.“

„Was wäre mit mir geschehen, wenn ich „Feind“ gesagt hätte?“ fragte ich undvorsichtig.

Unmittelbar darauf fühlte ich die Spitze des Bajonetts auf meiner Brust. Ich gab dem tapferen Soldaten lachend zu verstehen, daß ich mir nur einen kleinen Scherz hatte machen wollen. Ich fühlte indessen eine Gänsehaut über meinen Rücken kriechen und nahm mir vor, mit Bajonetten künftig keine Witze mehr zu machen. Ich nahm an, daß in jener Nacht mit Munition befrachtete Wagen in meiner Vorstadt bewacht werden mußten.

Aber Vorfälle, wie der, den ich erlebt habe, gehören jetzt in London durchaus nicht zu den Seltenheiten.

## Das „Falsband des Haffes“.

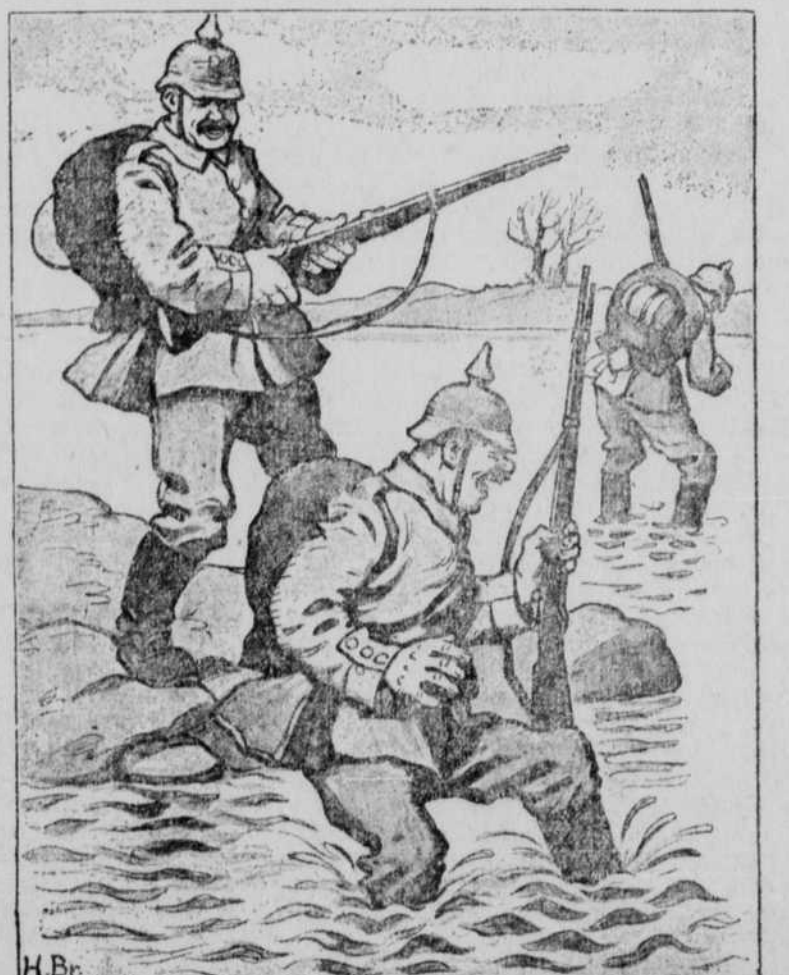
Eine unsäglich alberne Geschichte liest unter obiger Ueberschrift ein gewisser Henri Kewerby im „Telegramme de Toulouse“ seinen Lesern auf. Danach habe ein Postkutschloch eines neutralen Staates — welcher, wird natürlich verschwiegen — er zählt, daß er kürzlich bei einem Diner neben einer jungen deutschen Dame gesessen habe, die stark betelotiert war, aber an Stelle eines Falsbandes aus Perlen oder Brillanten ein solches aus Erkennungsmarkten französischer Soldaten trug, die ihr Mann auf dem Schlachtfelde erbeutete. Natürlich heißt sich der „Falsband“, diese einfältige Geschichte wiederzugeben, wobei er bemerkt, man müßte den Namen der betreffenden Deutschen kennen lernen.

## Ein Marine-Serwan.



Der älteste Marineoffizier der deutschen Marine, Kriegsveteran Paul Beringer aus Belgeschain bei Leipzig. Er wurde am 1. September 1857 in Leipzig geboren und entstammt einer Buchhändlerfamilie. Als Siebzehnjähriger ging er zur See, machte eine fünfjährige Reize in den amerikanischen Gewässern und diente hierauf als Einjährig-Freiwilliger in der Kriegsmarine. Nach Erreichung des Ranges als Schiffer für große Raub, womit die selbständige Führung eines Leichterichiffs verbunden ist, ging er wieder zur See, bis er sich nach zehnjähriger Fahrt nach Leipzig zurückzog. Der Krieg erweckte auch in dem seit fünfzig Jahren Seemann den Drang, seinem Vaterland zu dienen; er meldete sich als Freiwilliger, und nach mancherlei vergeblichen Bemühungen wurde er auf Vorschlag seines früheren Vorgesetzten, des jetzigen Vizeadmirals v. Siedow, in Wilhelmshaven zum Vordienst eingestellt.

## Bureaucratien.



H.Br.

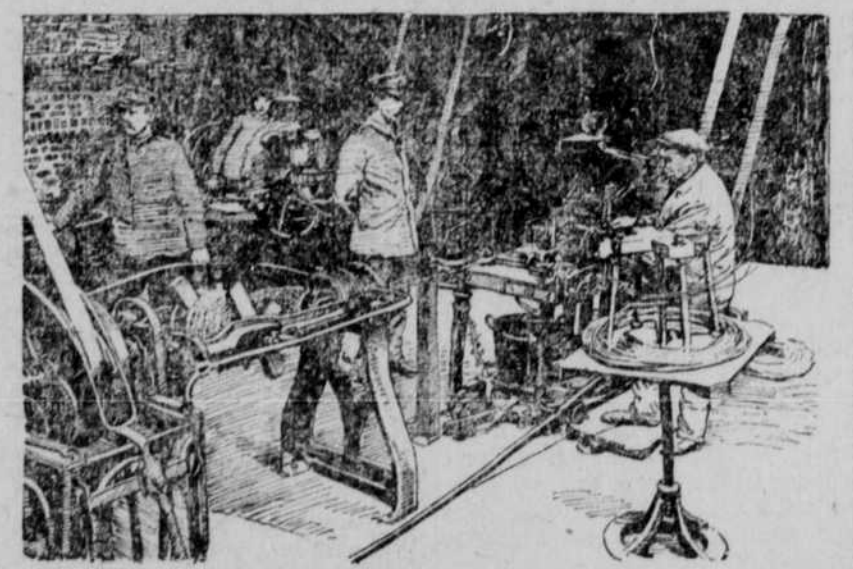
Parouillensführer: „Nur keine Angst vor dem kalten Wasser, Kamerad; durch müssen wir! Kamerad: Du hast gut laden; als Weinbändler panticht du ja so richtig in deinem Element.“



Leicht auf dem vorbereiteten Beobachtungsstand.

Deichsel ruht in einer vor der Verbedstange drehbar angebrachten Sperre. Das Baum- und Klemmzeug für die Pferde besteht aus Striden, die vielfach gefirniet sind und auf jeder Fahrt natürlich ebenso oft zerreißen. In diesem Fuhrwerk zu sitzen, ist sozusagen unmöglich; dazu ist es zu schmal und zu niedrig. Das Bequemste ist noch, sich zu zweien oder höchstens dreien auf dem Boden lang auszustrecken, obwohl auch dann der Platz für die Füße etwas knapp ist. So wird diese Art Fuhrwerk denn auch von den meisten Türken benutzt, nur mit dem einen Unterschied, daß ihrer sechs, acht, auch zehn ohne zu murren tagelang den kleinen bleiben, während wir wehmühteren Europäer schon nach wenigen Stunden diesem Prokrustesbett wieder entfliehen möchten, da wir

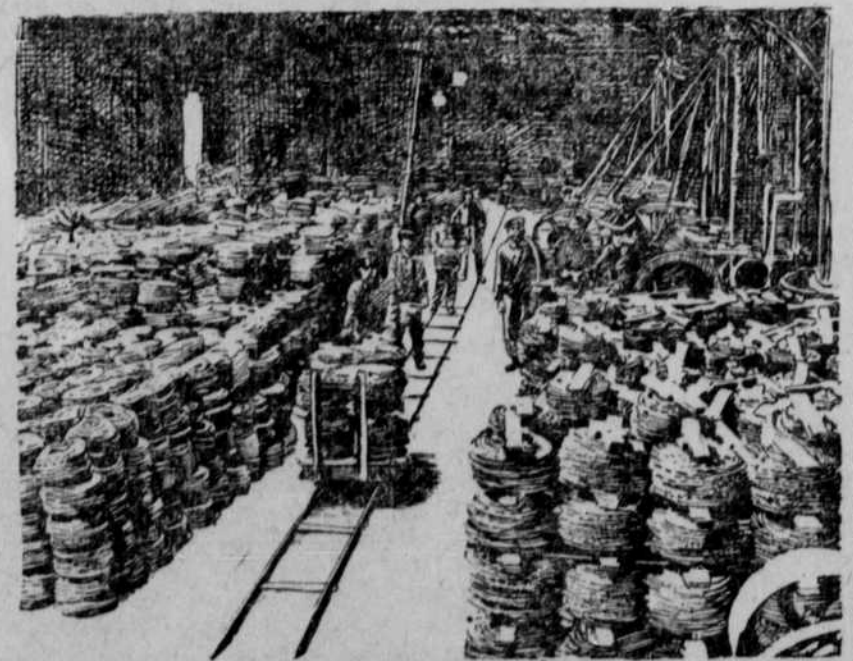
## Anfertigung von Stachel- draht für Kriegszwecke.



Herstellung des Lipendrahts und der Stacheln.

Niemals ist soviel Stacheldraht gebraucht worden wie in diesem Kriege. In unübersehbarer Länge windet sich der Draht, der aus der Zieherei kommt, von den Rollen ab und geht durch die Maschine, die mit Hilfe von Zahngetrieben ihn in Lipen windet. Zugleich wird ein anderer Draht in die Lipen getrieben, der, ständig kurz abgeschnitten, die Stacheln ergibt.

Das Abschneiden erfolgt schräg, um den Draht anzuspitzen. Alles besorgt die Maschine, die mit ohrenbetäubendem Getöse arbeitet. Der fertige Stacheldraht wird dann auf die Holzspindel gewickelt und in bestimmter Länge abgeschnitten. Die Spindeln sind 50 bis 250 Meter Draht. In ungeheurer Menge kommt der Draht dann als Kriegsmittel in die Schützengräben.



Aufspeicherung der Spindel mit dem aufgewickelten Stacheldraht.