

Der Roman.

Morgen-Beilage des Wiesbadener Tagblatts.

Nr. 9.

Mittwoch, 12. Januar.

1916.

(B. Fortsetzung.)

Serenissimus.

(Nachdruck verboten.)

Eine Geschichte aus dem Rokoko von Felix v. Stenglin.

Beronika sank in ihre Kissen zurück. Sie zermarterte ihr Hirn mit dem Gedanken, was wohl in dem Brief gestanden haben könne. „Er — lachte . . .“ sprach sie leise vor sich hin. Und sie meinte, es müsse etwas Gutes in dem Brief gestanden haben. Sie aber lag hier elend im Bett und mußte alles geschehen lassen!

Sie fühlte sich grenzenlos verlassen, wie so oft in ihrem Leben. Ihr Gemüt hatte viel ertragen müssen, schon in der Kindheit. Die Eltern waren früh gestorben, sie war bei wenig freundlichen Verwandten, die sich an ihrem Gut bereicherten, erzogen worden. Mit ihrer ganzen Seele hatte sie die Liebe des schönen jungen Offiziers in sich aufgenommen. Sie stöhnte und machte sich schwere Bismärke, um gleich darauf Tränen der Seligkeit in ihr Kissen zu weinen . . .

Bur Verwunderung aller erschien Beronika an der Tafel des Gefolges im kleinen runden Saal. Sie war noch sehr bleich und sprach zuerst wenig; doch allmählich kam sie in eine nervöse Lustigkeit und ging auf Himmelpforts Unterhaltung mit auffallender Lebhaftigkeit ein. Ihr Bemühen, etwas von dem Gespräch zwischen Rabenhorst und Aglaja aufzufangen, war zwar vergeblich. Rabenhorst schien guter Laune wie immer. Beronika sah, daß Aglaja eine kühle, abwehrende Miene aufsetzte; das beruhigte sie etwas, aber dann kamen die Zweifel, ob das ernst gemeint sei. Endlich schien es ihr Gewißheit, daß Aglaja sich heuchlerisch den Anschein der Gleichgültigkeit zu geben suche, während sie heimlich Liebesbriefe mit Rabenhorst tausche und in verschwiegener Stunde ihn für ihre Zurückhaltung in der Gesellschaft entschädige. Von da an war sie zerstreut, und es gelang dem Kammerjunker von Himmelpfort nicht mehr, sie durch seine gewählten Bemerkungen zu fesseln. Je mehr sie ihn abfallen ließ, desto schwächer werdend gebärdete er sich.

Beronika hatte eine Weile nervös mit einem Brotkügelchen gespielt; als sie es los ließ, griff er schnell zu und steckte es in den Mund. Sie beachtete auch das nicht. Ihre Miene drückte Stolz und Verachtung aus. Auf jede Weise suchte sie Aglaja zu reizen: durch Blicke und Worte. Als Fräulein von Ginster von den Opernaufführungen zu Zeiten des hochseligen Herrn sprach, bemerkte Beronika, indem sie einen Blick auf Aglaja warf:

„Ich hasse alle Schauspielererei und Verstellung.“

„Da müßtet Ihr nicht an einen Hof gehen“, erwiderte die Ginster trocken.

Rabenhorst mischte sich hinein:

„Fräulein von der Winse hat ganz recht, ich hasse dergleichen auch, aber es gibt Leute, die Aufrichtigkeit nicht vertragen können.“

Da wußte Beronika nichts zu sagen, ein tiefes Weh durchzog sie, so daß sie hätte weinen mögen. Aber sie raffte sich empor, sie wollte nicht verzweifeln, sich nicht schwächlich zeigen. Vor allem wollte sie Gewißheit, und bald fing sie von neuem an, spitze Bemerkungen zu machen, um Aglaja aus ihrer Ruhe herauszu-

locken. Sie sollte sich verraten. Und dann — ja, sie wußte noch nicht, was dann tun; das eine nur wußte sie: Rabenhorst sollte der anderen nicht gehören. Sie erwog Möglichkeiten, die sie gleich wieder verworf. Sie fühlte in der Phantasie ihre Rache, um darauf ernüchtert ihren ganzen Jammer desto tiefer zu fühlen.

Längere Zeit bewahrte Aglaja ihre Ruhe. Wenn sie sich in die allgemeine Unterhaltung mischte, merkte man ihrer Stimme keine Bewegung an. Sie hatte eine fließende Art, zu sprechen, mit heller Stimme, als wenn sie aus einem Buche ablese. Endlich wurde es ihr aber zu toll, und sie fing an, mit Rabenhorst zu kokettieren. Wenn sie antwortete, sah sie mit schelmischen Seitenblicken auf ihn hin. Manchmal legte sie, anscheinend im Eifer des Gesprächs, ihre Hand auf die seine. Als das Konfekt gereicht worden war, nahm sie eine geduckte Frucht, biß ab und gab den Rest ihrem Nachbarn mit den Worten:

„Das schmeckt süß, Herr von Rabenhorst.“

Ein strafender Blick der Ginster traf sie. Der Stallmeister, ein hagerer Junggeselle, sah belustigt hinüber. Sakai Hensel lächelte ein ganz klein wenig. Beronika aber wurde jetzt ganz still. Eine finstere Ruhe kam über sie. Wie ein Marmorbild sah sie da, und Himmelpfort vermochte ihr kein einziges Lächeln mehr zu entlocken.

Abends in ihrem Zimmer aber, das unmittelbar an das der einst so geliebten und jetzt so verhaßten Aglaja stieß, lag Beronika auf den Knien und weinte. — Am nächsten Morgen nach dem „Aufwachen“ wurde bekannt, daß eine Stajette angekommen sei. Sie brachte Nachricht vom Prinzen Eberhard Karl. Der entflohene Gärtnerbursche war aufgegriffen, und des Herzogs Neffe hatte nicht gezögert, ihn in Begleitung von zwei Dragonern zurückzuschicken. Noch am Nachmittag langte der Transport in Lauringen an, und Serenissimus ließ sich alsbald im Garten den Ausreißer vorführen.

„Da sieht Er, wozu dergleichen Extravaganzen führen. Man wird wie ein Verbrecher aufgegriffen und heimtransportiert. Gut nur, daß ich Ihm seine Stellung offen gehalten habe während dieser Tage. Werden demnächst den Alten pensionieren, dann kann Er in seine Stelle rücken. Nun?“

Mit niedergeschlagenen Augen und anscheinend ganz ergeben stand Tobias Eller da.

„Will Er denn nun seine Pflicht erfüllen?“

Da sah Tobias scheu empor und nickte.

„Nun, dann geh' Er zu seiner jungen Frau!“

„Serenissimus kann alles“, bemerkte Kammerherr von Dunkelstein, als er im Vorübergehen dem Fräulein von Ginster einen Besuch machte.

„Wenn es gut ist, mag man's gelten lassen“, erwiderte die Oberhofmeisterin gewissermaßen einschränkend.

„Meint Ihr, daß der Moral-Erlaß seine Wirkung tun wird? Nach dieser ersten Probe sollte man's glauben.“

Aber die Eisenbahn kann, so umfassend und vieltätig ihre Anwendung für die Bewegung der Heere in dem gegenwärtigen Kriege auch ist, den Fussmarsch der Truppen nicht entbehrlich machen und wird ihn auch niemals entbehrlich machen können, ebensowenig wie das jemals ein anderes Verkehrsmittel können wird. Gerade im gegenwärtigen Kriege haben die Truppen aller Heere ganz gewaltige Leistungen im Marschieren vollbracht, und noch immer hat das alte Wort Geltung, dass die Kriege ebenso sehr mit den Füssen wie mit den Armen und Händen der Soldaten gewonnen werden. Damit ist auch für die heutige Kriegführung die Beschaffenheit der Wege noch immer von der grössten Bedeutung, und ebenso sind umfassende Wege- und Strassenbauarbeiten auf dem Kriegsschauplatz heute wie nur je eine unbedingte Notwendigkeit. Der Wegebau ist mit eins der wichtigsten Gebiete der Technik des Kriegsschauplatzes und ist gerade in dem gegenwärtigen Weltkriege mit eine der wichtigsten Aufgaben der technischen wie auch der Kampftruppen. Auf dem östlichen wie dem westlichen Schauplatz des gegenwärtigen Krieges macht die vielfach ganz elende Beschaffenheit der Wege, auf denen der Marsch der Truppen erfolgen soll, eine Überfülle wegebau technischer Arbeiten notwendig, die von der wichtigsten technischen Truppe, den Pionieren, unter Mithilfe aller anderen Truppen ausgeführt werden. Sind doch die Wege oftmals so schlecht, dass sie den Weitermarsch unmöglich machen und erst umfassende Befestigungsarbeiten erfordern, ehe Mensch, Tier und Wagenrad auf ihnen weiterkommen können. In den gegenwärtigen Heeren spielt die Beschaffenheit der Wege sogar eine noch erheblich grössere Rolle als in früheren Kriegen, denn erstens führen die heutigen Heere viel mehr Fahrzeuge mit sich als die früheren, deren Fortkommen auf schlechten Wegen nicht nur die grössten Schwierigkeiten verursacht, sondern auch alle Bewegungen der Truppen selbst verzögert und verlangsamt, und zweitens führen die modernen Heere viele Tausende von Automobilen, in den Trainkolonnen wie auch zu Personenbeförderungszwecken, mit sich, für die aber wenigstens einigermaßen feste Wege von noch grösserer Notwendigkeit sind als für das Pferdegespann. Für die wertvollen Dienste, die der Motorwagen der modernen Kriegführung leistet, ist die Wegebautätigkeit der Pioniere zum sehr erheblichen Teil Vorbedingung. Die vorhandenen Wege auszubessern, sie instand zu halten, auch neue Wege zu schaffen, darin erschöpft sich dieser Teil der Technik des Kriegsschauplatzes, zu der übrigens nicht nur militärische, sondern auch zivile Arbeitskräfte und ebenso auch der unausgebildete Landsturm, der seinen Kriegsdienst ja zum grossen Teil mit Schippe und Hacke leistet, herangezogen werden.

Die grössten Schwierigkeiten für den Weitermarsch der Truppen bietet Weichland, das daher auch immer die meisten und schwierigsten Wegebauarbeiten notwendig macht. Infanterie kann sich durch Weichland mit Gebüsch ohne weitere Hilfsmittel selbst durcharbeiten, indem sie das Gebüsch mit Seitengewehr und Beil ausholt und das gewonnene Strauchwerk zur Schaffung fester Übergänge benutzt, wobei mitgenommene Leitern und Bretter die Arbeit erleichtern. Unbeständiges Weichland dagegen wird durch Legen von Bretterstegen gangbar gemacht, wozu nötigenfalls das Material des Brückentrains verwandt wird. Oft muss ein solcher Weg im Angesicht und Feuer des Feindes geschaffen werden; dann werden die einzelnen Teile des Steges hinter der Schützlinie angefertigt, darauf vorgetragen und an Ort und Stelle voreinandergelegt. Inmitten des feindlichen Kugelregens muss der Weg gebahnt werden, und wenn es heisst, dass da, wo ein Wille ist, auch ein Weg vorhanden ist, so gehört hier ein eiserner Wille, die Anspannung aller Nerven dazu, um unbeirrt vom feindlichen Feuer den Weg zu schaffen, auf dem die Truppe zum Angriff und zum Sieg gegen den Feind geführt werden soll. Ist der Untergrund nicht allzuweich, so genügt oft das Belegen mit Brettern oder auch mit Stoff bespannter Tafeln, um den Weg gangbar zu machen. Oft aber müssen festere Materialien verwandt werden, in welchem Falle dann aus den Häusern im Umkreise Dielen, Tor- und Türflügel, Fensterläden, Bretter, Bohlen und sonstiges erreichbares Holzwerk requiriert werden, um für die Herstellung von Stegen auf dem durchweichenden Boden verwandt zu werden.

Eine besondere Art militärischer Hilfsmittel für die Wegebereitung auf dem Kampffelde sind Rollbahnen aus Läuferstoffen oder Drahtgeflecht. Solche werden auf dem Boden aufgerollt, dann werden Tragknüppel darüber gelegt und auf diese Laufbretter gelegt, so dass ein fester und gangbarer, wenn auch schmaler transportabler Steg entsteht. Beim Vorwärtsgehen wird dann natürlich das zurückgelegte Stück des Steges aufgenommen, um vorn wieder verwandt zu werden. So umständlich und schwierig es für einen Truppenteil auch ist, auf diese Weise eine grössere Wegstrecke zurückzulegen, so ist die Rollbahn doch oftmals die einzige Möglichkeit, um auf besonders ungangbaren Wegstrecken ein Stück vorwärts zu kommen.

Ein besonderer Zweig des Wegebauwes auf dem Kriegsschauplatz sind die Kolonnenwege. Solche müssen bei Mangel an Wegen, auf denen die Truppenkolonnen zu Marsch- oder Gefechtszwecken nebeneinandergeführt werden können, angelegt werden, und ebenso muss auch ein vorhandenes Wegenetz durch solche oft ergänzt werden. Auf solchen Kolonnenwegen sollen die einzelnen Truppenabteilungen mitsamt der umfangreichen Gefechtsbagage in bestimmte Stellungen oder an bestimmte Punkte des Gefechtsfeldes herangeführt werden, was eine starke Befestigung der Wege verlangt, zumal diese ja nicht nur ein oder einige Male, sondern sehr oft, oft tage- und wochenlang von den Kolonnen begangen werden. Der Weg muss so hergestellt werden, dass die Truppe auch bei Dunkelheit in fortlaufendem Marsch bleiben kann. Zu diesem Zweck müssen die Wege geebnet und alle Hindernisse beseitigt werden; hindernde Erdränder werden abgestochen, Gebüsch und grössere Steine fortgeschafft, Gräben müssen verflacht oder mit Erde, Steinen, Strauchwerk und Knüppelholz ausgefüllt werden. Über durchweichte Stellen müssen Bretter und Bohlen gelegt werden und in Ermangelung solcher muss auch hier mit Bohlen, Dielen, Türen und Toren, nötigenfalls auch mit Strauchwerk, ein fester Marschgrund geschaffen werden. Hecken, Zäune und Mauern sind zu durchbrechen, und ist so der Weg geschaffen, so muss er durch Laternen, Wegweiser, ausgelegte Zeichen usw. kenntlich gemacht werden, damit er von der Truppe jederzeit leicht gefunden werden kann.

Besondere Schwierigkeiten verursacht es, wenn Furten und andere seichte Stellen zu Fuss und mit Fuhrwerk durchschritten und zu diesem Zweck besonders hergerichtet werden sollen. Hier müssen zunächst die grossen Steine auf dem Grunde beseitigt, Löcher ausgefüllt und schlechte Zugänge verbessert werden. Hat die Furt eine starke Strömung, die beim Durchschreiten gefährlich werden kann, so werden von einem Ufer zum anderen Tauen gezogen, an denen sich die durchgehenden Mannschaften halten können. Die Leitung des Durchganges durch die Furt liegt, ebenso wie die Herrichtung derselben, den Pionieren ob. Zuerst geht die Infanterie hinüber, die Patronentaschen an die Gewehre gehängt und sich nebeneinander oder an dem Tau festhaltend, dann folgt Kavallerie und dann Artillerie. Ist so die Furt durchschritten, dann wird es oftmals notwendig, sie sofort wieder zu zerstören bzw. möglichst ungangbar zu machen, dann nämlich, wenn die Möglichkeit besteht, dass sie hinterher von feindlicher Seite benutzt werden kann. Die Zerstörung geschieht durch Anlegen von Hindernissen, wie Verhauen, Drahtgeflechten, Eggen und Hineinwälzen grosser Steine, Streuen von Glasscherben auf den Grund usw.

Der Wegebau, wie er von unseren Truppen, insbesondere unseren Pionieren ausgeführt wird, ist nicht das unwichtigste Kapitel der Technik des Kriegsschauplatzes. Die Wege, die hier gebaut werden, mögen sie auch die vervollkommnete Technik des gewerblichen Wege- und Strassenbaues vermissen lassen, tragen dazu bei, unseren Heeren die Bahn zum Erfolg und zum Sieg zu ebnen.



den Verkehr der Handelszüge und Beförderungsmittel verbandt.

Schon bei den ältesten Kulturvölkern finden wir, dass die kriegerische Notwendigkeiten zur Anlage von Strassen führten. Bei dem uralten asiatischen Kulturvolk der Assyrier lernen wir zuerst diese befruchtende Einwirkung des Kriegswesens auf Strassen- und Wegebau kennen. Der gewaltigen, wenn allerdings auch sehr sagenhaften assyrischen Königin Semiramis, gleich berühmt durch die hervorragenden Kulturfortschritte, die sie ihrem Volke brachte, wie auch durch ihre ungeheuren Kriegszüge, wird die erste methodische Anlage von Strassenzügen überhaupt zugeschrieben. Um ihre gewaltigen Heere schneller und leichter nach den feindlichen Gebieten bringen zu können, liess die Königin ein sternförmiges Netz von Landstrassen, die sich über Hunderte von Meilen längs nach allen Nachbarländern, wie Arabien, Syrien, China, Persien, Indien usw., erstreckten, anlegen. Was aber für den Zweck des Krieges erdacht und geschaffen war, diente hinterher dem friedlichen Verkehr, und so wurden die assyrischen Kriegsstrassen das hervorragendste Mittel und die Grundlage eines ausgedehnten und blühenden Handelsverkehrs der Assyrier, der seine Zweige nicht weniger weit wie die kriegerischen Unternehmungen der Heerführer erstreckte.

Auch im alten Perserreiche waren es vor allem die Notwendigkeiten des Krieges, die zur Entwicklung des Strassenbaues führten. So wissen wir, dass der grosse Perserkönig Cyrus, der im 6. Jahrhundert v. Chr. lebte, Landstrassen anlegen liess, die sein ausgedehntes Reich nach allen Richtungen hin durchzogen und die den Zweck hatten, aufständische Provinzen und feindliche Länder mit seinen Heeren schneller erreichen zu können. Die Strasse von Sardes nach Susa war die grösste und wichtigste dieser Kriegsstrassen der alten Perser, auf denen sowohl die Kriegsheere wie auch die Handelskarawanen ihres Weges zogen. In ganz ähnlicher Weise finden wir die Entwicklung des Strassenbaues auch bei den Juden, den Ägyptern und ebenso auch bei den alten Griechen. Hier wie dort waren es die Kriegszüge, die zur Anlage von Heeresstrassen dienten und damit ein Strassennetz schufen, auf dem sich späterhin der friedliche Verkehr bewegen und zu hoher Blüte entwickeln konnte.

Einen gewaltigen Aufschwung aber nahmen Strassen- und Wegebau — wiederum vor allem aus Gründen der Kriegführung — bei den Römern, welche geradezu als Schöpfer der Strassenbautechnik im modernen Sinne gelten müssen und deren Strassenanlagen vielfach noch dem heutigen Strassenbau als Vorbild dienen. Die Gründe, dass gerade bei den Römern die Technik des Strassenbaues eine so hohe Stufe erreicht, sind lediglich in den ausgedehnten militärischen Unternehmungen dieses gewaltigsten Kriegsvolkes des Altertums zu suchen. Die ewigen und sich fast über die ganze damalige Kulturwelt erstreckenden Kriegszüge der Römer machten die Anlage ausgedehnter, gut gehaltener und sich weit nicht nur in das eigene Land, sondern auch in Nachbarländern, ja sogar in allen Gegenden, die für militärische Operationen in Betracht kamen, Heer- und Fahrstrassen notwendig. Die von den Römern unterworfenen Völker trugen das römische Joch nur widerwillig, und Aufstände und mehr oder weniger umfangreiche, feindliche Unternehmungen waren an der Tagesordnung. Aber auf ihren grossen und vorzüglichen Strassen waren im Falle eines Aufstandes die betreffenden Völkerschaften von den römischen Heeren immer verhältnismässig leicht und schnell zu erreichen, konnten sie auf diese Weise immer wieder zum Gehorsam gezwungen werden, ehe der Aufstand noch grössere Ausdehnung annehmen konnte. Nichts war den unterworfenen Völkern daher mit Recht so verhasst wie die römischen Heerstrassen, die ein so mächtiges und erfolgreiches Kriegsmittel ihrer Feinde waren, und unaufhörlich waren sie auf die Zerstörung dieser Strassen bedacht, ohne damit jedoch viel ausrichten zu können. Denn fest, unverwundlich und dauerhaft waren die Strassen gebaut, so fest und gediegen, dass sie nicht nur alle Zerstörungsversuche zu nichte machten, sondern sich zum Teil sogar bis auf den heutigen Tag erhalten haben, teilweise noch heute gebrauchsfähig sind.

Aber die Strassen mussten nicht nur unverwundlich fest sein, so dass sie jeder Zerstörung zu trotzen vermochten, sondern sie mussten auch so geführt sein, dass sie die zu erreichenden Ziele auf dem kürzesten Wege verbanden. Ein aufständisches Gebiet war von dem

Heere umso schneller zu erreichen, je gerader die Strasse geführt war, die von Rom dorthin führte, und dieser militärischen Notwendigkeit musste sich die Technik fügen. Daher können wir noch heute an den römischen Strassen konstatieren, dass ihre Trazierung stets und unbedingt nach dem Prinzip des kürzesten, direkten Weges erfolgte, gleichviel ob dieser Weg durch hohe Dämme oder tiefe Einschnitte zunächst behindert war. Wie sehr und genau die römischen Strassenbauer bei der Trazierung der Strassen nach dem Prinzip des kürzesten, direkten Weges verfahren, beweist schlagend die Tatsache, dass die alten Römerstrassen fast genau in derselben Richtung verliefen wie die Jahrtausende später auf diesen Landstrassen angelegten Eisenbahnen. Was der modernen Kriegführung die Eisenbahnen sind, das waren den Römern ihre Heerstrassen, nämlich das Mittel für den schnellen und zuverlässigen Aufmarsch des Heeres nach dem feindlichen Gebiete und zur schnellen und ungehinderten Ausführung aller nötigen Heeresbewegungen auf dem Kriegsschauplatze.

Das römische Reich ging unter und mit der römischen Kultur verschwand auch das Netz der römischen Kriegs- und Handelsstrassen, fast ohne eine Spur zu hinterlassen. Von dem Strassenbau des Mittelalters ist wenig Rühmliches zu berichten. Zwar wurden auch hier oftmals Strassen hergestellt, die eine kriegerische Notwendigkeit waren, doch waren diese Strassen lange nicht so gut und ausgedehnt wie die römischen Heerstrassen und vielen meistens schon nach verhältnismässig kurzer Zeit. Bis hoch ins 17. Jahrhundert hinein sah es um die Strassen- und Wegeverhältnisse in allen europäischen Ländern geradezu jämmerlich aus, und erst zu Beginn des 18. Jahrhunderts begann man, dem Strassenbau mehr Aufmerksamkeit zuzuwenden und die Verbesserung der vorhandenen Wege in die Hand zu nehmen. Wiedertum waren es in erster Linie die Bedürfnisse der Kriegführung, die zu dieser erfreulichen Wandlung der Dinge die Veranlassung gaben, nämlich die Notwendigkeit, die Heeresbewegungen schneller und leichter ausführen zu können, als es bei den alten traurigen Wegzuständen möglich war. Daher waren es zumeist Genie- und Pionieroffiziere, die im Interesse der kriegerischen Unternehmungen auf die Anlage von Strassen hinwirkten und die technischen Grundlagen zu solchen legten, vielfach auch selbst als Strassenbaumeister tätig waren, während die Gemeinden und die zahlreichen grossen und kleinen Regierungen, denen diese Aufgabe im Interesse des Handelsverkehrs doch in erster Linie hätte zufallen müssen, hierzu kaum das Notwendigste taten. Wie sehr allerdings gerade vom militärischen Standpunkt aus bessere Strassen eine Notwendigkeit waren, dafür spricht wohl am besten die Tatsache, dass noch gegen Ende des 17. Jahrhunderts der österreichische Feldmarschall Montecuculi während des Feldzuges der Artillerie eine Art grosser Pflugschar vorangehen lassen musste, die die Wege für die nachfolgenden Wagen und Geschütze ebenen musste.

Dann kam die grosse Umwälzung auf dem Gebiete der Verkehrstechnik, nämlich die Einführung der Eisenbahnen in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts, durch welche die Land- und Fahrstrassen ihrer Bedeutung allmählich enthoben und das gesamte Verkehrswesen in andere Bahnen geleitet wurde. Die Entstehung der Eisenbahnen ist allerdings nicht aus kriegerischen Bedürfnissen und Interesse herzuleiten, wie wir es sonst bei der Entwicklung der Verkehrswege und des Strassenbaues gesehen haben. Den Anstoss zur Erfindung, Entwicklung und Einführung der Eisenbahnen ging, wie uns die Entstehungsgeschichte dieses wichtigsten unserer Verkehrsmittel deutlich zeigt, vielmehr aus den Bedürfnissen der Industrie und des allgemeinen friedlichen Verkehrswesens hervor, wohl aber wurde schon sehr bald nach der Einführung der Eisenbahnen die Verwendung des neuen Verkehrsmittels für Kriegszwecke in Erwägung gezogen und damit den Eisenbahnen ausser ihrer friedlichen Betätigung noch ein anderes Gebiet ihrer Verwendung erschlossen, das in der Folge von kaum minderer Bedeutung wie jene werden sollte. In Preussen regte Pönitz im Jahre 1842 — also sieben Jahre nach der Einführung der Eisenbahnen in Deutschland — zuerst den Gedanken an, die Eisenbahnen in militärisch geleiteter Weise zur Truppenbeförderung für Kriegszwecke, sowohl für die Mobilmachung und den strategischen Aufmarsch wie auch für den Verlauf des Feldzuges selbst, zu benutzen, und seitdem ist für die Generalstäbe aller grossen Armeen die Eisenbahn das grosse Instrument der Kriegführung geworden.

„Ich will Euch etwas sagen, mein lieber Kammerherr: Serenissimus ist zeit lebens ein Kind geblieben. Er will Dinge kommandieren, die sich nicht kommandieren lassen. Die Natur läßt sich auch von Fürsten nicht zwingen. Aber er hat eine neue Beschäftigung, wie Prinzessin Emilie ihre Erscheinungen. Der Mensch muß ein Idol haben, und hat er keins, so schafft er sich eins.“

„Und Ihr?“

„Ich bin ein ausgebrannter Krater, mich müßt Ihr zufrieden lassen“, antwortete die alte Dame bärbeißig.

In bezug auf die Wirkungen des Moral-Erlasses läßen sie sich, wie die nächsten Ereignisse zeigten, denn doch sehr geirrt zu haben.

6.

Serenissimus saß am frühen Morgen in seinem Arbeitszimmer und arbeitete an einer Stickerei.

In der Nähe der offenen Balkontür stand sein getreuer Bächle und hielt die Seidenfäden, die er nach Bedarf seinem Herrn hinreichte.

In ihrem Körbchen lagen auf Federkissen Bijou und Joujou und schliefen. Bijou nahm wie gewöhnlich den Hauptplatz ein und hatte Joujou ganz an die eine Seite des Korbes gedrückt.

Serenissimus hatte heute keinen Morgen Spaziergang gemacht. Nach einer ziemlich unruhigen Nacht hatte er in seinem Zimmer den Kaffee allein eingenommen und sich dann — angetan mit einem weiten, geblümten, chinesischen Schlafrock und einer rotseidenen Mütze (da der Kopf des gewohnten Schutzes durch die Perücke entbehrte) — an den Stuhlrahmen gesetzt, wie er das gern tat, wenn seine Nerven etwas ungebärdig waren.

Die letzten beiden Tage hatten infolge des Erlasses allerhand Aufregungen gebracht. Zunächst waren zwei herzogliche Wajschmädchen vorstellig geworden wegen der Treulosigkeit zweier Soldaten der hiesigen Garnison. Dann hatte die Apothekerstochter um die Gnade einer Audienz gebeten. Verschämt hatte sie gestanden, der frühere Provisor habe sie verlassen. Das hübsche Mädchen aus einer achtbaren Familie bat inständig, Seine Durchlaucht möge doch nur kein Aufhebens davon machen, damit sie nicht ins Geröde komme. Wenn es aber gelänge, den jungen Mann zur Stelle zu schaffen, so daß sie ihn belangen könne, werde sie Seiner Durchlaucht zeit lebens dankbar sein. Leider befand der Betreffende sich in Königsberg. Es gab nur ein Mittel. Man mußte ihm eine gute Anstellung in herzoglichen Landen zusichern und ihn so wie die Maus durch den Spieß in die Gefalle locken.

Raum war das Mädchen fort, als sich zwei Schwestern, Töchter eines Mühlenbesizers, meldeten — die eine schon in jenen Jahren, wo reife Vernunft mit gefestigter Sitte Hand in Hand gehen sollte — und stockend gestanden, daß zwei Studenten der Medizin sich rühmen könnten, ihren ernstlichen Widerstand gegen ihre Anträge durch lose, zärtliche Reden und verführerische Musik — der eine auf der Geige, der andere auf dem Klavizimbel — gebrochen zu haben. Sie könnten die Schande nicht überleben, und nur die

Gnade ihres Fürsten vermöge sie vor den äußersten Entschlüssen zu bewahren. Ja, da war guter Rat teuer. Durften doch die beiden jungen Leute bei der in herzoglichen Landen Gott sei Dank herrschenden guten Gesundheit auf eine einigermaßen einträgliche Praxis so bald nicht hoffen.

Dies alles beschäftigte den Herzog sehr.

Mit geschickter Hand zog er die Seidenfäden durch das Rosenmuster. Die Möbelüberzüge eines ganzen Gartensaales hatte er im Laufe der Zeit schon bestickt, nur ein Sessel und ein Taburett fehlten noch.

Die Stimmen des Buchfinks und der Grasmücken klangen hinein. Das Glodenpiel der Stadtkirche zeigte die achte Stunde an durch den Choral: „Wer nur den lieben Gott läßt walten.“ Eine Stimmung des Friedens, die dem Herzog wohlthat.

„Gib! Er mir etwas Rosa . . . nein, dunkler. So! Ich danke, hier leg' ich ein wenig Schatten hinein, wie?“

„Scho recht, Eu'r Durchlaucht. 's wird sich guet mache.“

„Er hat Geschmach, Bächle . . . ha, ha! Wenn wir einst alle nicht mehr sein werden, wird vielleicht mein Gartenzimmer mit dem Rosenmuster noch bestehen. Man wird sagen: Das schuf Herzog Ludwig Christoph. Ob wichtigere Schöpfungen uns überleben werden, mein lieber Bächle, ist sehr fraglich! Denn die Zeit wird eine andere, fürcht ich.“

Bächle nickte und machte: „Sm, hm!“

„Und wie lange wird es dauern, bis wir so weit sind?“ fuhr Serenissimus fort.

„Aber Eu'r Durchlaucht —“ warf der alte Kammerdiener wie empört ein.

„Er kann mir glauben, das Alter macht sich bei mir bemerklich.“

„Freili, i glaub's. 's isch au kei' Wunder, Eu'r Durchlaucht, bei dene Jahre.“

„Nun, nun, ich werde fünfzig.“

„E schon's Alter! Ma isch nit mehr so e Springinsfeld, dem alles in der Welt so viel z'schaffe macht, besonders die Weiber.“

„Gib! Er mir noch einen roten Faden, aber etwas heller . . . Nicht mehr so viel zu schaffen macht? Ganz falsch, Bächle! Bei Ihm mag das zutreffen, er hat nicht die Last der Regierung zu tragen und nicht die Verantwortung für so viele Seelen wie ich.“

„Scho recht, Eu'r Durchlaucht, aber anders wird's nun emal nit in der Welt.“

„Er sollte von seinem Skeptizismus lassen. Es kann sich alles bessern. Und wozu wären denn sonst auch wir Fürsten und Obrigkeit da?“

„I mein', der liebe Herrgott hat's scho so habe wolle wie's isch.“

„Ganz falsch, Bächle! Gott hat das Streben nach Vervollkommenheit in die Menschen gelegt. Oder will Er etwa der Unsittlichkeit das Wort reden?“

„Nie und nimmer, Eu'r Durchlaucht. Die Unsittlichkeit isch e grausame Sünd'. Aber i bin doch auch nur daher auf d'r Welt.“

Der Herzog legte seine Stickerei aus der Hand, stand auf und wanderte hin und her.

(Fortsetzung folgt.)



Technische Streifzüge.



(Nachdruck verboten.)

Kriegsstrassen.

Von Th. Wolff-Friedenau.

Zu den ältesten und wichtigsten Kriegsmitteln gehören die Kriegsstrassen, auf denen der Marsch der Truppen erfolgt und sie das Ziel der kriegerischen Unternehmungen er-

reichen sollen. Hierdurch ist der Krieg von jeher von geradezu befruchtender Einwirkung auf die Technik und Entwicklung des Strassenbaues geworden, und wenn der Krieg in allem übrigen ein Vernichter und Verwüster ist, so hat er in dieser befruchtenden Einwirkung auf den Strassenbau fast zu allen Zeiten gewaltige Werte geschaffen. Denn die Strassen, die angelegt wurden, um den Marsch des Kriegsheeres zu erleichtern und zu beschleunigen, wurden hinterher für friedliche Zwecke, für