



W nterhaltungs-Beilage ≈≈ des Wiesbadener Tagblatts ≈≈

Nr. 53.

Freitag, 4. März

1927.

(2. Fortsetzung.)

Die lustigen Leute auf Unverzagt.

Roman von E. Fischer-Marlgraff.

(Nachdruck verboten.)

Sie wollte sich eilig erheben, aber plötzlich saß sie wieder unbeweglich, den Zeigefinger ihrer Linken an den Lippen, wie es so ihre Gewohnheit war, wenn sie über etwas mit sich im unklaren war.

Mit blixartiger Schnelle war die beängstigende Vorstellung in ihr wach geworden, wie beschämend es für sie sein möchte, wenn sie die fremde Dame auf das ihr gehörige Gut hin anreden würde und jene Frau nur verwundert den Kopf gewandt hätte. „Aber mein Fräulein — — —“

Da sah sie auch schon die starle Gestalt der Fremden mit schnellem Schritt in dem Dunkel des Treppenaufgangs verschwinden, und ängstlich und wie verscheucht erhob sie sich und suchte, suchte — aber nirgends auch nur der Schatten eines Schirmes. Es war wirklich ihr Eigentum gewesen, das die dicke Dame vor ihren eigenen Augen mit sich geführt hatte.

„Und sie hatte doch so gediegen, ja beinahe „distinguiert“ ausgesehen.“

Mechthildis von Massenbachs Welt- und Menschenkenntnis, ihr hochgeschraubtes Standesbewußtsein hatten einen schweren, kaum wieder gut zu machenden Stoß erlitten.

„Bieber Gott, wenn so etwas in einem Abteil zweiter Klasse vorkommen könnte, dann war es ja besser, sie setzte keinen Fuß in diese verderbte Welt, dieses Sodom und Gomorrha. Sie wollte umlehren, wollte abtelephonieren, sie . . .“

Da sah sie, wie das Hallengerüst erst langsam, dann immer schneller an ihrem Fenster vorüberglitt. Greller Sonnenchein, eine blendende Helle schlug zu ihr herein — es war zu spät, der Zug bereits in vollem Fahren begriffen.

An allen Gliedern bebend, saß Mechthildis in der Ecke ihres Abteils und kam erst wieder zu sich, als das Weißensee-Schloß, hoch hinausragend über das Gehöcke der Häuser, in ihren Gesichtskreis kam.

Und dann ging es hinein in das schöne Thüringerland. Sie fuhren an Lösen vorüber, wo sie als ganz junges Ding einzige schöne Wochen mit dem über alles verehrten Vater verlebt hatte, sah die Mauern der Rudelsburg sich in blendender Weise von dem Tiefblau des Maienhimmels abheben, und das Sonnenlicht sich in silbernen Funken in den Wassern der Saale vervielfältigen.

Und wieder kam auf den Schwingen der Erinnerung jener dämmerhafte Traumzustand über sie; etwas, das mit starkem Finger an ihrem Herzen rüttelte, das Eigensucht, schneue Weltflucht, wie mit eisernen Ketten und Banden umgürtet hatten.

„Gotha! — Freilein, Se müssen 'raus . . .“

Der Schaffner hatte die Tür geöffnet und nahm mit rascher Hand ihr Gepäck von den Polstern, warf es rücksichtslos auf den Asphalt des Bahnsteiges und eilte dann geschäftig weiter.

Der Beamte kannte seine Leute und hatte es dem Fräulein gleich angesehen, daß sie den Anschluß versäumen würde, wenn er nicht acht gab.

„Gepäck zu besorgen?“

Einen todesängstlichen Ausdruck in den hellen, hochmütigen Augen, fuhr Fräulein von Massenbach herum, als die grobe Stimme ihr Ohr erreichte.

„Ja — ja, lieber Mann. — Ich will weiter nach Puers leben . . .“

„Jetzt erst fünf Uhr zwanzig Minuten . . .“

„Ja, ich weiß. Ich —“ ihre Stimme begann schon wieder zu zittern — „es ist so unangenehm. Wo, — wo bleibe ich wohl so lange?“

„Der Wartesaal ist groß. Ei, wo die andern Platz finden, finden Sie'n eben auch . . .“

Sie sah misstrauisch zu ihm auf mit den hellgrauen Augen, verängstigt wie die eines Kindes. Er machte sich doch nicht etwa lustig über sie?

Und plötzlich erwachte die Dame vom Stande in ihr. Sie redete die zierliche Gestalt hoch auf, rümpfte das feine Näschen und begann nervös an ihren Handschuhen zu zupfen.

Aber das Gesicht des Riesen neben ihr behielt seinen gleichmäßigen wohlwollenden Ausdruck.

„Dass er den Teibel! Ei ja, so dumm. — Wer so viel mit allerhand Menschen zu tun hatte . . . Anfangs hatte er gedacht, als er sie so verschüchtern stehend sah, es wär' so 'ne Art Wirtschaftsmädel, die auf ein Gut wollte, aber nun er sie näher angesehen — das Schuhwerk, die Handschuhe von Wildleder und der Staubmantel von schwerer Seide, wenn auch man altnordisch . . . So, na wie er verstand zu taxieren . . .“

So blieb er denn ganz ehrerbietige Gefälligkeit und nahm sich vor, seinen Schnitt zu machen.

Im Wartesaal erster und zweiter Klasse war ein jeder Tisch besetzt.

Es war Biehmarkt in der Residenz gewesen und alles Land- und Gutsbesitzerböschchen der Umgegend strömte dem heimischen Herde zu.

Es ging ziemlich lebhaft an den einzelnen Tischen zu, man polierte, stritt und redete vom großen Christoph. Viele Besitzer führten ihre Familie mit sich, und so schwor, schrie und lachte es durcheinander, als hätte man das weiland babylonische Sprachgewirr zum Muster genommen.

Mit ängstlich hochgezogenen Schultern, eine hochmütige Miene eisiger Ablehnung um Mund und Augen, verharrte Mechthildis in dem Rahmen der Eingangstür, die der Gepäckträger untätig für sie geöffnet hatte.

„Türe zu!“ rief es ihr aus dem Saal entgegen.

„Eintreten, gnä' Fräulein, eintreten,“ mahnte der Mann und drängte sich mit der Reisetasche und Tuchhülle an ihr vorbei.

Der Zug von Bebra war gemeldet worden, und er wünschte so schnell wie möglich in den Besitz seines Trinkgeldes zu kommen, um pünktlich wiederum auf dem Bahnsteig erscheinen zu können.

„So, Fräulein, nu die Tür zu — un woll'n Sie sich nicht setzen?“ Und ungezwungen steuerte er einem Tische zu, an dem eine Dame, in elegantes Schwarz gekleidet, soeben die langknöpfigen Handschuhe von den Fingern zu streifen begann. „Hier, gnä' Fräulein, hier is Platz . . .“

Aber Fräulein von Massenbach setzte sich nicht. Ihr Auge streifte die meterlange „Pleuruse“ auf dem Kofshaute der Dame, die Brillantknöpfe in den Ohrläppchen, und langsam vertiefte sich der Zug eisiger Abwehr um den feinen Mund, während der blonde Kopf in hochmütiger Starre sich in den Norden bog. —

„Mit so etwas liegt sich Unsereins nicht an den Tisch, ...“
Sie hatte es wirklich gesagt, und es mußte auch an das Ohr der fremden Dame gedrungen sein, denn ein halb spöttischer, halb entrüsteter Blick hing zu der unvorstüdigen Sprecherin hinüber.

Dann wandte sie sich mit einem verständlichen, abtuenden Achselzucken dem Kellner zu, der ihr dienstfertig eine Flasche Sauerbrunnen brachte.

In demselben Augenblick erhob sich von einem der nahestehenden Tische ein Herr in Oberförsteruniform, eine stattliche, breitschultrige Gestalt, und trat auf Fräulein von Massenbach zu: „Gnädige Frau sind fremd, wie mir scheint. Darf ich vielleicht meine Dienste anbieten?“

Die junge Dame war erschrockt zusammengezuckt, als die langvoll tiefe Stimme ihres Ohrs traf, und wandte ihm ein ganz entfärbtes Gesicht zu.

Da sah sie stark geschnittene, männliche Züge von kräftig sonnengebräuntem Ton, von kurz geschnittenem Vollbart umgeben, treuherzig blickende Augen von lichtem Blau.

Nichtsdestoweniger schüttete sie sich an, sich ohne ein Wort der Erwiderung abzuwenden. Ihre Hand zuckte nach der Tasche, in der sie ihre Börse trug: „Wer weiß, was für ein Hochstapler oder Abenteurer das sein möchte, der es nur auf ihr Gut abgesehen hatte ...?“ Die sollten ja so allerhand Uniformen wählen, wie man immer in den Zeitungen las.“

Da sah sie einen Kellner ein tauig beschlagenes Glas Kübler Zitronenlimonade vorbeitragen und plötzlich kam ihr zum Bewußtsein, wie die Zunge ihr brennend am Gaumen lebte, wie nahe am Verschmachten sie war.

Ganz mechanisch, fast ohne es zu wollen, hatte sie sich dem Herrn in Uniform wieder zugewandt: „Sie sind sehr freundlich, ich ...“

Die Worte erreichten kaum das Ohr des in aufmerksam weltmännischer Haltung neben ihr Stehenden.

„Wie das Zirpen eines Heimchens,“ dachte er halb mitleidig, halb belustigt, „was ist das für ein weltfremdes, ungewandtes, kleines Frauenzimmerchen?“

Dann schritt er auf zwei zusammengehobene Tische zu, an denen eine zahlreiche Familie Platz genommen hatte. „Ist bei Ihnen vielleicht noch ein Platz frei, Herr von Gallstein?“

Ein zwölfsähriges Bürschchen im Matrosenanzug fuhr sogleich in die Höhe und bot feuerrot vor Verlegenheit seinen Stuhl.

Mit einem dankenden Kopfnicken, einer leichten, grüßen den Bewegung gegen die um den Tisch Sitzenden, schritt Mechthildis darauf zu, den Gepäckträger mit einer vornehm lässigen Handbewegung zu sich winkend.

„Bitte, legen Sie alles hier neben mich. — Was bekommen Sie?“

„Drei Mark“, sagte dieser frech.

„Was, drei Mark?“ jagte die kraftvolle Männerstimme von vorhin neben ihr. „Sie sind wohl des Kudus?“

„Ich hab' dem Fräulein's Gepäck besorgt,“ erwiderte dieser, zwischen Furcht und Anger schwankend, „un' lang jenug hat's jedauert.“

„Aber — aber, ich gebe es ja gern“, wisperte Mechthildis, der es heiß und kalt wurde bei dem beginnenden Wort gesetzt. „Nichts da.“

Eine kräftige, braungebrannte Männerhand griff herüber und sah die turzehand das Silberstück, das sie dem Gelbstäschchen entnommen hatte.

„Hier — fünfzig Pfennige, und zehn extra. Und wenn Sie noch ein Wort sagen, zeige ich Sie wegen Ueber vorteilung der Reisenden an. Welche Nummer haben Sie denn?“

Der Gepäckträger hatte den gesorderten Rest herausgegeben und entfernte sich eilfertig und schweigend mit dunkelrotem Kopf.

Der Oberförster reichte Mechthildis das übriggebliebene Geld zwischen den Fingerspitzen.

„Darf ich bitten, gnädige Frau — gnädiges Fräulein?“ kam es mit einem prüfenden Blick über ihr zartes Gesicht zögernd nach. — „Mit den Kerlen muß man energisch sein, sonst werden sie frech. Sie sind wohl noch nicht viel gereist? Wohin gedenken Sie denn Ihre Reise fortzuführen?“

„Das — das möchte ich nicht gern sagen“, erwiderte sie zögernd und bisskennen.

Da ging es wie helles Lochen über sein hübsches Gesicht: „Also nicht — ich bitte um Verzeihung, empfehle mich.“

Sie wollte ihm ein freundliches Wort sagen, für seine Bemühungen danken, da hatte er schon grüßend kehrt gemacht, und als sie verstohlen den Kopf nach ihm wandte, sah sie noch, wie er tief und ehrerbietig den Hut vor der Dame in Schwarz zog.

Darüber erschrak sie nun noch mehr und, dunkel erglühend und sehr verwirrt, winkte sie den Kellner herbei, um ihm im zartesten Hauchton ihre Bestellung zu machen.

Drei Stunden später fuhr sie in die Endstation der Kleinbahn ein, die eine halbe Stunde von Unverzagt gelegen war, und das erste, was sie erblickte, war die mächtige, untersegte Gestalt des Bruders mit den raschen Bewegungen und den schon ergrauten Bartstreifen zur Seite der braunrot gebräunten Wangen.

Da schlug wie eine Flamme die Wiedersehensfreude ihr zu Herzen, und als er die Tür des Abteils aufriß und sie auf starkem Arm herauhob, da legte sie ausschluchzend den blonden Kopf an seine Schulter.

Und nun saß sie neben ihm im Fond des altmodischen Landauers, auf dessen Kutschenschlag das Massenbachische Wappen prangte, und dessen dunkelgrüne Polsterbezüge, obwohl sehr geschont und siedenlos sauber, doch von sachkundiger Hand vielfach durchgestopft und sorgfältig hergerichtet waren, und auch dem dunklen Rock des Kutschers sah man es an, daß er die Zeiten jugendlicher Torheiten hinter sich hatte, man ihm hier und da mit schwarzer „Aufbürstefarbe“ Frühlingsfrische zu verleihen gesucht.

„Dein guter Wagen war dir wohl zu schade für mich?“ Die zarte Stimme war merklich empfindlich und sehr spitz geworden.

Der Bruder, der ihre Hand gesaß hatte und neben sich auf dem Polster festhielt, machte große Augen: „Unser guter Wagen?“ sagte er verwirrt, „was meinst du?“ Dann schlug er eine ungeheure Lache auf, so daß sie erschrockt zusammenzuckte. „Du, Johann, hast's gehört? Gnäd' Fräulein fragt, ob dies unser bester Wagen ist.“

Vom Bod herab kam der knurrende Bass des alten Kutschers, der Mechthildis schon als Stedtissenkindchen gekannt: „Güeter Wagen? Ach gar. Nee, gnäd' Fräulein, dies is uns bester, das is die Staatskarosse, wie der junge Herr Jakobé immer sagt ...“ (Norteskuna folat.)

Vorfrühling.

Ein Sonnenblitz! Ein erster, blasser Strahl,
Der schmeichelnd über braune Felder fliegt ...
Und in den Büschen, noch beraubt und kahl,
Sich schon ein erstes gelbes Kärtchen wiegt.

O Frühlingsabend! Leiser zarter Gruß
Von Mutter Erde — lächelndes Symbol,
Das Winternot und Dunkel enden muß.
Der dumpfen Stube lauchs' ich Lebewohl!
Mein Herz, von harten Sorgen lang bedrückt,
Schlägt wieder rascher — stürmisch und verliebt!
Den Dampf der Scholle atme ich beglükt
Und glaub' aufs neue, daß es — Rosen gibt!

Wolfgang Federau.

Das rasende Zeitalter.

Von Anton Lüble (Münster).

Keine Epoche der Menschheitsgeschichte kannte eine derartige Entwicklung im Verkehr und Erwerb wie die der heutigen Industrievölker in Europa und Amerika. Wohl kannte die alte Zeit auch Rekorde und Spitzenleistungen des mechanischen Geschehens, aber den rasenden Rekord, die Ausdauer und Schnelligkeit, welche den heutigen Verkehr und den Menschen auszeichnen, kannte die Zeit der früheren Jahrhunderte nicht.

Es ist eine interessante Betrachtung, sich in den Geist der Zeiten zu versetzen, als der Pferdefuhrer den Verkehr noch vermittelte, der viele Jahrtausende das Hauptbeförderungsmittel der Menschen blieb. Bei den Römern galt seinerzeit eine Tagesleistung von 80 bis 40 Kilometer Weg als die Höchstleistung. Die Schnelligkeit der staatlich römischen Post betrug eine Meile in der Stunde, lächerlich wenig gegen unsere heutigen über 80 Kilometer in der Stunde zurücklegenden Schnellzüge und die noch schneller

fahrenden Flugzeuge und Luftschiffe. Die Langsamkeit des Verkehrs im grauen Alterum hatte zweitens ihre Ursache in der wenig guten Beschaffenheit der Straßen. Die erste Fachschule für Brücken- und Wegebau wurde im Jahre 1747 in Frankreich gegründet, die den Anfang zur wissenschaftlichen Behandlung des Straßenbauwesens in Europa gab. Napoleon war der erste, der in Europa die wundervollen, von Bäumen beschatteten Heerstraßen anlegte. Gegen Ende des 18. Jahrhunderts sah man durch die Verbesserung der Straßen in Frankreich einen bedeutenden Fortschritt darin, daß man täglich auf ihnen 80 Kilometer zurücklegen konnte.

Welch' gewaltige Entwicklung ist doch vergangen seit den Zeiten, wo der Mensch mühsam die Erzeugnisse seiner Hände auf seinem eigenen Rücken, auf Schiebkarren, auf Ochsen- oder Pferdefahren, von einem Ort zum anderen bewegte. Wie weit ist der Schritt zwischen der Kultur des Pferdefahrens und der Postkutsche und dem Augenblick, wo Dampf, Elektrizität und Benzin den Verkehr beflogen. Erst als die Dampfmaschine ihren Siegeszug durch die Länder unternahm und damit das schon seit langem bestehende Zeitalter mit einer wunderlichen Endlichkeit durchbrach, wurden Handel und Wandel auf eine ganz neue Grundlage gestellt. Eine Entwicklung im Wirtschaftsleben und Verkehr der Völker bahnte sich an, wie sie die Welt noch nie gesehen hatte. Gestaltungen, zu der es früher Jahrhunderte bedurft, vollzogen sich jetzt binnen wenigen Jahren, als Lokomotive, Maschine, Kohle und Eisen herrschend wurden. Was König Friedrich Wilhelm IV. bei einer Fahrt auf der Lokomotive der Köln-Mindener Bahn damals sagte: „Diesen Karten, der durch die Welt rast, hält kein Menschenarm mehr auf“, und was Goethe beim Anblick einer Dampfmaschine bemerkte, daß die Dampfmaschine niemand mehr „dämpfen“ könne, ist buchstäblich in Erfüllung gegangen. Der Goldwert der deutschen Eisenbahnen beträgt heute so viel wie das gesamte deutsche Volksvermögen zu Schillers Zeiten.

Ebenso wie bei der Eisenbahn kennzeichnet sich die Ausdehnung des Verkehrs in der Vermehrung der Landstraßen. Betrug die Länge der Landstraßen in Preußen zur Zeit Napoleons nur 4000 Kilometer, so hat sie sich heute auf 140 000 Kilometer vermehrt. Noch ausgedehnter ist der Straßenverkehr in Amerika, der eine Zahl von 18 Millionen Automobilen aufnehmen muß. Amerika besitzt außerdem zum Transport für Gas und Petroleum Rohrleitungen, die 1½ mal so viel an Länge ausmachen, wie Deutschland an Eisenbahnen besitzt. Konnte der Eisenbahnverkehr sich in geregelten Bahnen weiterentwickeln, so wurden die Landstraßen von dem Automobilverkehr geradezu überrascht, sie bilden auch heute in Europa angesichts des nicht mehr aufzuhalten Anschwells des Automobilverkehrs für Staat und Gemeinden ein schwieriges Problem. Von 1914 bis 1926 stieg die Zahl der Automobile in Deutschland von 64 071 auf über 500 000, so daß heute schon in Deutschland auf je 200 Einwohner ein Automobil kommt. Wenn man bedenkt, daß bereits in deutschen Automobilfahrten das amerikanische Fließsystem Eingang gefunden hat und in den nächsten Jahren die großtechnische Herstellung von Kohlenöl möglich sein wird, dann wird man nicht fehlgehen anzunehmen, daß der Automobilverkehr in den kommenden Jahren in Europa eine amerikanische Entwicklung durchmachen wird.

Eine bedeutende Wendung im Verkehr wurde durch das Flugzeug hervorgerufen. Als Blériot im Jahre 1909 zum erstenmal den Kanal überflog und man es als eine Großtat bezeichnete, daß ein Flieger 53 Minuten in der Luft geblieben war, da ahnte man es nicht, daß es im Jahre 1926 möglich sein würde, den Weg Berlin-Peking in 78 Stunden zurückzulegen und daß einmal der französische Kapitän Gérard den 47 120 Kilometer betragenden Weg von Paris bis Omsk in 29 Stunden ohne Zwischenlandung zurücklegen konnte. Wenn man weiterhin in Betracht zieht, daß der amerikanische Lieutenant Williams einen Rekord von 486 Kilometer in der Stunde aufstellte, und der Franzose Gallizo eine Steilhöhe von 12,46 Kilometer erreichte, dann kann man sich erst einen Begriff machen von der gewaltigen Entwicklung der Flugzeugleistung. Der Mensch wird sich in Zukunft mit diesen Rekorden nicht zufrieden geben. Immer höher geht sein Streben nach Vervollkommenung. Schon hat man im französischen Luftdienst unbemannte und drahtlos gelenkte Flugzeuge eingesetzt, und lange wird es nicht mehr dauern, bis der Ozeanluftverkehr großen Stils zu einer Alltäglichkeit gehört. Ford, der bekannte amerikanische Automobilindustrielle, sagte vor einiger Zeit in einer Ansprache, daß bald der Zeitpunkt gekommen sei, wo Flugzeuge in solchen Massen hergestellt werden könnten, daß sie wie die Pfeile der Perseus den Himmel verdunkeln würden.

Noch gewaltiger als das Eisenbahnwesen und die Flugzeuge hat sich die Schifffahrt entwickelt. Ein ungeheure Weg liegt zwischen dem ersten Segelschiff grauer Urzeiten, dem 29. Oktober 1824, als zum erstenmal ein 45 PS. starter

Personendampfer den Rhein aufwärts fuhr, und heute, wo Riesendampfer mit über 100 000 PS. die Ozeane kreuzen. Erst als die Dampfmaschine und die Kohle der Schifffahrt zur Verfügung standen, war sie auch nicht mehr an die Gegebenheiten der ehemaligen Segelschiffahrt gefestigt. Im Gegensatz zur Eisenbahn konnte sich die Schifffahrt sowohl bezüglich der Zahl der Schiffe als auch bezüglich des Volumens der einzelnen Verkehrsmittel unbeschränkt entwickeln. Die Welthandelslotte betrug im Jahre 1914 45 Millionen Tonnen und stieg bis zum Jahre 1920, trotz des ungewöhnlichen Verlustes während des Krieges, auf 53 905 000 Tonnen. Heute ist die Tonnenzahl der Weltwirtschaft noch um ein Bedeutendes höher gestiegen.

Soll man die Einzelleistungen noch hinzurechnen, welche sich heute auf dem Gebiete des Sports auswirken, um das Bild des rasenden Zeitalters noch mehr zu vervollkommen. Auch hier sehen wir nichts als Rekorde, Höchstleistungen und Übertrumpfungen.

Wir leben in dem Bewußtsein dieses rasenden Geschehens. Dieser gewaltige, aufwärts steigende Verkehr brachte das wirtschaftliche Weitentbewußtsein, das die Völker nicht nur immer mehr zusammenrücken ließ, sondern sie auch in der Kultur und Zivilisation, selbst bei denen, die noch vor einigen Jahrzehnten in der Halbkultur standen, von Stufe zu Stufe emporsteigen ließ. Der Erdball, der vor einigen hundert Jahren noch den Begriff der Unendlichkeit hatte, schrumpft heute infolge seiner Behebung durch Eisenbahn, Auto, Schifffahrt und Flugzeug immer mehr zusammen. Der Mensch bezwang durch den Verkehr Land, Meer und den weiten Ozean der Luft. Seine Kühnheit wirbelte empor zu den Sternen und in die weiten fernsten Länder, das Maß seines Wallens ist durch keine Schranken mehr gefestigt. Mit einer gewissen Sorge wird man fragen müssen, wo die Grenzen der heutigen gigantischen Höchstleistungen des Verkehrs liegen. Wird das, was heute sich im Kleinen anbahnt, sich eines Tages zur Massenleistung gestalten, oder wird die Welt wieder eines Tages an einem Punkte anlangen, wo sich die gewaltigen Errungenchaften, die sie heute noch als Freund hat, sich in das Gegenteil verwandeln und ihr zum Verderben werden? Wir wissen es nicht. Hoffen wir, daß diese großen technischen Errungenchaften nur dem Wohle und dem Frieden der Menschheit in der Zukunft dienen mögen.

Die Unsichtbaren.

Von Siegfried von Begehr.

Naturgeschichte ist meine schwache Seite. Ich weiß nicht, wie die einfachsten Blumen und Gräser heißen, welche Vögel was für Eier legen, was für Schmetterlinge aus welchen Rauwen entstehen, und ob die Regenwürmer unter der Erde leben können. Vauter Dinge, die Iabel unbedingt wissen will und mit denen ich mich immer wieder blamiere, wenn ich mich auf ihre verängstigenden Fragen einlasse.

Isabel mußte neulich husteln, weil sie Halschmerzen hatte. Die Mutter sucht ihr das klar zu machen, sie erzählt ihr von Bazillen, die im Halse weh tun und die durch das Gurgeln verschwinden. „Was sind Bazillen?“ fragt Isabel.

„Das sind so kleine Tierchen“, erklärt die Mutter, „daß man sie gar nicht sehen kann.“

Iabel gurgelt, hustet aus und fragt mißtrauisch: „Wie weißt du denn, daß es Bazillen sind, wenn du sie gar nicht sehen kannst?“

„Ich komme der Mutter zu Hilfe und berichte von Gläsern, durch die man die Bazillen beobachten kann, aber ich merke, Isabel traut der Sache nicht recht und denkt, daß ich ihr wieder Märchen erzähle.“

Ebenso schlimm steht es mit der biblischen Geschichte. Warum Abraham Isaias gestern sollte, begreift Iabel absolut nicht. Als ich ihr die Geschichte vorlas, brach sie haltlos in Tränen aus und ich konnte sie lange nicht beruhigen.

Reulich erkundigt sich Iabel eingehend nach den Engeln, wie sie aussehen, wie groß ihre Flügel sind und warum man sie nicht sehen kann.

„Engel sind für uns Menschen unsichtbar“, sage ich, „nur der liebe Gott kann sie sehen!“

„Aber wie weiß man denn, daß sie Flügel haben?“ fragt Iabel aranööniisch.

„Sehr, sehr gute Menschen haben die Engel gesehen“, antwortete ich unsicher.

Isabel sieht mich prüfend an: „Papa, hast du einen Engel gelebt?“

„Ich schüttle beschämt den Kopf und versuche mich zu entschuldigen: „Heutzutage kann überhaupt kein Mensch mehr Engel leben, sie sind ganz unsichtbar.“

Isabel denkt lange nach. Dann fragt sie mich plötzlich, und es blitzt in ihren Augen, als wäre sie hinter ein tiefes Geheimnis gekommen: „Papa — sind Engel vielleicht Bazillen?“

* „Bedeutende Männer“. Charakterologische Studien. Von Prof. Dr. R. Michelis. (Verlag von Quelle & Meyer in Leipzig.) Die Bande persönlicher, oft enger freundschaftlicher Bekanntschaft verknüpfen den Verfasser, den bekannten Baseler Nationalökonom und Soziologen, mit fast allen hier behandelten Männern. Diese menschlich so nahen Berührungen geben dem Werk sein intimes Gepräge. Die markantesten deutschen und italienischen Führer gestalten des 19. Jahrhunderts, wie Schmoller, Sombart, Max Weber, August Bebel, Ermundo de Amicis, Cesare Lombroso u. a. ziehen an uns vorüber. Diese nach Abstammung, Berufslauf und Beruf so verschiedenartigen Männer vereinigt etwas Gemeinsames; sie sind sich in die nächste Nähe gerückt durch das ihnen allen eigene Bemühen um den Staat oder die Gesellschaft, denen sie, jeder in seiner Weise, gewichtige Teile ihrer Lebens- und Arbeitsleistung gewidmet oder geopfert haben. Sie alle sind „geniale“ Menschen. Der Verfasser ging von der Erkenntnis aus, daß in mehr als einer Hinsicht das Eindringen in den Charakter wichtiger sei, als die Darstellung des Lebenslaufes und selbst dessen theoretische Vertrümmung. Die Eigenart jedes Tonus ist schlechthin voldendet gekennzeichnet.

= „L. v. Beethoven“ als Mensch und Musiker im täglichen Leben. Von Walther Nohl. Mit Abbildungen und Faksimiles. (Verlag von K. Grünlinger, Nachf. E. Klett, Stuttgart.) Der Verfasser hält, was er verspricht: er gibt uns in diesem Buch ein anschauliches Bild Beethovens, wie ihn seine Zeitgenossen gesehen haben, als Mensch und Musiker, als Komponist, Klavierspieler, Lebret und Dirigent. Diese Überlieferungen aus seiner unmittelbaren Umgebung, wenn auch zum Teil anekdotenhaft, machen das Buch anschließend genug. Bringt es auch dem Kenner Beethovenischer Kunst und Weisheit nichts gerade Neues, so wird es doch in weiteren Leserkreisen hochwillkommen sein, um so mehr, als es durch zahllose Abbildungen und Faksimiles geschmückt, hübsch ausgestattet und sehr preiswert ist. O. D.

* Thea von Harbou: „Metropolis“, Roman. (August Scherl, G. m. b. H., Berlin.) Billige (abkürzte) Ausgabe mit 8 Tiefdruckbildern nach Szenen aus dem gleichnamigen Film. Mit visionärer Kraft ist dieser Roman gestaltet, der keiner Partei, keiner Klasse und keiner Tendenz dienten will. Er ist der dichterische Versuch, den ins Phantastische gesteigerten sozialen Gegensatz durch die Kraft des missbillbenden Herzens zu überwinden. Die Verfasserin hat diese Handlung auch dem gewaltigen Filmwerk „Metropolis“, dessen Aufführung in Wiesbaden demnächst stattfindet, zu grunde gelegt. Die starke Bildkraft zeichnet den Roman neben seiner gewählten Sprache besonders aus.

* H. Zille: „Ring um den Alexanderplatz“. (Carl Reinhart, Verlag, Dresden N. 6.) Einer unserer eignartigsten Schaffenden ist Zille. Wenn irgendeine Kunst erlebnisgeboren ist, so ist es die seine: er selbst entstammt einer Welt, die man beläuft, aber nicht heißt. Seit langem gehört er zu den bekanntesten Zeichnern, und doch wurde er oft als Spähmacher verkannt, bis sich endlich die Einsicht bricht, daß seine Kunst aus Sozialerfunden hervorgeht und er ein Problematischer und großer Künstler ist, der die beiden Pole des Menschentums, Tragik und Humor, zu einem ergreifenden künstlerischen Ganzen vereinigt. Zille ist der Schöpfer von lustigen und herben Kehrseitenbildern der Kultur, die mehr als Großstadtdokumente sind. Aus seinem Werk fließt das Lachen der Elenden, das Befreiung aus der Not für Sekunden bedeutet. Sein neuer Bilderverband mit über 200 Zeichnungen und Skizzen, deren Gestalten eine eindeutige Sprache reden, hat eine wirkungsvolle textliche Ergänzung durch eine Auswahl von Hans Ostwald auseinandergezogenen Gedanken gefunden.

* Erwin Stranik: „Koko Irregang“ Roman. (Ava-Verlag, Hamburg I.) In Koko Irregang hat Stranik, der unseren Lesern von manchem Tagblatt-Beitrag her bestens bekannt sein dürfte, den Typus jener unangenehmen Zeitgenossen geschildert, denen Mittel und Wege auf der Jagd nach Reichtum und Genuss gleichgültig sind, die brutal und ohne Bedenken niedertreten, um selbst obenzubleiben, schließlich aber an der eigenen Unersättlichkeit zugrunde gehen. Dieser Sensationsroman ist gleichzeitig eine Satire und eine Anklage, die aufrüttelt und misstraut.

* Jacob Paludan: „Vögel ums Feuer“, Roman. (S. Fischer, Verlag, Berlin.) Der junge Däne Jacob Paludan hat mit Hermann Bang die Rastlosigkeit des Blutes und die Sklaverei gegenüber seinen Mitmenschen gemeinsam. Das vor einigen Jahren erschienene tragische Erlebnis eines Ruhelosen „Die neue Welt“ war eine Ver-

hebung, die mit dem jetzt in Deutsche übertragenen Roman „Vögel ums Feuer“ erfüllt wurde. Ein ungewöhnlich starker dichterischer Gestaltungswillen, der einen Vorwurf knapp aber sicher zu umreisen weiß und damit wesentlich mehr zum Ausdruck bringt, als sich auf den 366 Seiten des Buches sagen läßt, zwingt zu fanatischer Anteilnahme an der mit Wucht und Spannung geschilderten Handlung, die in einem kleinen dänischen Fischerdorf spielt, das die Menschen zu einem Weltbauen ausgestalten möchten. Das Projekt wird verwirkt, aus dem Nichts heraus entsteht die Stadt mit dem Hafen, dessen weite Molen das Meer zurückdrängen. Aber eine einzige Sturmacht macht das Menschenwerk zuschanden, und wie die gegen die Leuchtturmslaterne schwirrenden Vögel schließlich mit gebrochenen Flügeln niedersürzen, so werden auch die Menschen, die mit dem von Anbeginn an morschen Werk verknüpft waren, erledigt. Das ausgezeichnete Buch ist von Erwin Maanus vortrefflich ins Deutsche übertragen.

* Jaroslaw Hašek: „Die Abenteuer des braven Soldaten Schwejk während des Weltkrieges“. Band 3. (Verlag Adolf Sušek, Prag.) Das Verdienst, auf den Namen Hašek hingewiesen zu haben, gebührt Rada Rada, dessen Bielschitzigkeit ihm die Entbedeutung des bedeutenden, bald nach dem Kriege im Alter von 40 Jahren verstorbenen Humoristen gestattete. Seit dem Don Quichote sind menschliche Güte nicht so gestaltet worden, wie in diesem höchst merkwürdigen Werke. Der Dichter kennt keinerlei Vorurteile. Er besitzt die seltsame Gabe, die Dinge nicht durch irgend eine individuell geschliffene Brille zu sehen, sondern er sieht Dinge und Menschen ganz wie sie sind, schlicht und klar, ungefähr so, wie sie Shakespeare gesehen hat. Er urteilt nicht, er gestaltet. Man muß Schwejk, der viel und gern redet, eine seiner phantastisch pointenlosen Geschichten erzählen hören, bei deren Lektüre man vor Lachen kaum auf dem Stuhl sitzen kann, um zu begreifen, wie hier zum erstenmal seit Jahrhunderten wirklich wieder ein neuer Typ von Dichterband geschaffen worden ist. — Im 3. Band seiner Abenteuer kommt er nach interessantem Transport bis fast an die Front, um sofort aus Verleben in österreichische Gefangenschaft zu geraten. Sein Geschick hat sich damit aber glücklicherweise noch nicht erfüllt. Ein 4. Band steht noch bevor.

* Unamuno: „Nebel“. Ein phantastischer Roman. (Verlag Meier u. Jessen, München.) In diesem von Humor und Phantasie beschwingten Roman zeigt sich der spanische Dostojewski von einer neuen, einer heiteren Seite. Die geistreiche Mischung von grotesken Einfällen und ernsthafter Charakterzeichnung verleiht der spannenden, in den Roman verwoebenen Liebesgeschichte und nicht zuletzt den manigfachen Nebenepisoden einen seltsamen Zauber. Zum Schlus erreift Unamuno selber in die Handlung ein: in einem dramatisch beweisen Dialog zwischen dem Autor und seinem Helden aufzeigt das Werk — ein Spiegelbild der Flüchtigkeit, der Traumwelt unseres Lebens, ein tiefer Blick in all den rätselhaften Nebel menschlichen Daseins.

* Sinclair Lewis: „Die Bensinstation“. (Julius Herz u. Cie., Verlagsabteilung, Wien.) Überarbeitet von Clarisse Meitner. Der neue Roman von Sinclair Lewis heißt: „Die Bensinstation“. Er könnte auch, frei nach Jerome heißen: „Drei Menschen in zwei Automobilen, von der Natur ganz zu schweigen.“ Und ähnlich wie sich hinter Jeromes protestem Titel ein Werk voll tiefer Kenntnis menschlicher und engländischer Geschichte verbirgt, so läuft hinter dem sprödmäßigen Titel „Die Bensinstation“ eine Handlung, die nicht nur in spröliche, sondern in alle wichtigen Bezirke menschlichen Lebens hineingreift. Sinclair Lewis gibt aber mehr als die meisterhafte Gestaltung einer liebenswerten Jugend. Er gibt in Mittel- und Hintergrundfiguren das ganze jagende und nachlässige, treuerzige und ausbeuterische, wurzelschlechte und varvenüchteste Land; gibt die Schilderung einer Tourenfahrt mit allen Un- und Zwischenfällen, das jeder Automobilist seine Freude daran haben muß und gibt uns das Angesicht der Landschaft — von den Weizenfeldstrichen über den Yellowstonepark bis zum Ozean — in Bildern, die malerisch geschnitten und Sätzen, die dichterisch geformt sind. Und er stellt an den Schluß 16 nachdenklich-heitere Seiten, die beweisen, daß Sinclair Lewis „Die Bensinstation“ nicht nur mit Liebe, Können und froher Faune geschrieben hat, sondern auch mit Grazie.

* Alfred Klaar: „Spinoza“. Sein Leben und seine Lehre. (Ullstein-Verlag, Berlin.) Zum 250. Todestag Spinozas ist in der Sammlung „Wege zum Wissen“ als Band 59 eine Monographie Spinozas von Prof. Dr. Alfred Klaar erschienen, die in der knappen, präzisen und leichtverständlichen Form, die für die „Wege zum Wissen“ bezeichnend ist, den Leser in das Werk dieses einzigartigen Denkers einführt.