



Unterhaltungs-Beilage

des Wiesbadener Tagblatts

Nr. 22.

Donnerstag, 26. Januar

1928.

(21. Fortsetzung.)

Jugendliebe.

Familienroman von Grete v. Sah.

(Nachdruck verboten.)

„Eva Braun ist verheiratet.“
Konni war starr vor Staunen. Endlich sagte er:
„So eine kleine, hinterlistige Kröte! Da hat sie immer
getan, als ob — na, ja, wozu spricht man darüber, die
Mädels sind alle gleich.“

„Also wieder Hoffnungen in Trümmer gegangen?“
fragte Treu lächelnd.

„Ohne Frage, sie hat sich bestimmt welche auf mich
gemacht.“

Treu lachte laut auf. Der Junge war glänzend.

„Und du, hättest du dir keine gemacht?“

„Ach, Onkel, ich habe schon erkannt, daß es besser ist,
man hofft auf nichts mehr.“

Er senkte auf, während ein Lächeln über sein Ge-
sicht flog.

„Aber nun sag' mir bloß, wen hat sie denn ge-
heiratet?“

„Den Freiherrn v. Kallwitz, Besitzer von Arnswalde
und Grünhof.“

„Donnerwetter!“ Konni sah seinen Onkel überrascht
an. „Wie ist denn das gekommen?“

„Das kann ich dir nicht sagen, mein Junge.“

Zu Hause angelangt, fragte Hede ihn sogleich, ob der
Onkel ihm schon alles erzählt habe. Er bejahte. Hede
sah ihn forschend an.

„Na, was sagst du dazu?“

„Was soll ich dazu sagen! Glücklicherweise ist, wer vergift,
was nicht mehr zu ändern ist!“

Also, er war nicht unglücklich, so hatten wohl auch
nie nähere Beziehungen zwischen beiden bestanden.

„Agnes hat du nicht eingeladen?“ fragte er, als sie
zusammen ins Haus gingen.

„Nein, wie kommst du darauf, hofftest du, sie hier zu
treffen?“ Sie sah ihn an.

„Ich hoffe nichts, nein, gar nichts“, versicherte er.

Sie war vom Gegenteil überzeugt.

Am Abend kam unerwartet Graf Klatt zu ihnen,
aber nur, um die Baronin zu sprechen. Treu begrüßte
ihn auch. Klatt erzählte, daß er ihn Wienrode gewesen
sei, um der Majorin Thde seine Aufwartung zu machen.
Treu verfärbte sich. Er schien plötzlich seine Sicherheit,
die man an ihm gewohnt war, zu verlieren. Während
der Unterhaltung war er unaufmerksam. Endlich stand
er auf und entschuldigte sich, daß er zu seinen Gästen
müsse.

Als Klatt mit Hede allein war, bat er: „Gnädigste
Frau, geben Sie mir Gelegenheit, Fräulein Thde öfter
sehen zu können. Laden Sie sie ein.“ Er sah Hede
bittend an. Sie sagte nicht gleich nein. Lange über-
legte sie.

„Wir haben eben Gäste, lieber Graf.“ Es flog durch
ihre Gedanken, Agnes mit Konni zusammenzubringen,
wäre am Ende verfehlt. Aber dann versprach sie doch,
Agnes einzuladen. Klatt dankte ihr herzlich. Hede bat
ihn, zum Abendessen zu bleiben, aber er lehnte ab.

„Wie Sie wollen; ich werde am Samstag einige
Gäste zum Abendessen hier haben, wenn ich auch Sie
dazu bitten dürfte“, sagte sie beim Abschied. Klatt
neigte sich dankend über ihre Hand.

Hede erzählte noch am selben Abend ihrem Manne,
was sie Klatt versprochen hatte.

„So telegraphieren wir doch morgen, daß sie kommen
soll. Man muß es doch schon tun.“ Warum man es
mußte, begriff sie nicht.

„Sprich bitte nicht zu Holldorfs davon, auch nicht da-
von, daß Klatt in Wienrode gewesen ist.“

„Warum nicht?“ Sie sah ihn erstaunt an.

„Ich möchte es nicht, und mit Agnes' Besuch über-
raschen wir sie.“

Sie senkte den Kopf zum Zeichen, daß sie mit allem
einverstanden sei.

Zwei Tage später traf Agnes ein. Hede forschte nach
allem, was den Aufenthalt Klatts in Wienrode betraf.
Wie lange er dort gewesen sei, wo er logiert hätte?

„Drei Tage, und gewohnt hat er natürlich in der
Waldlust.“

Hede stieg das Blut ins Gesicht. Sie, die sich immer
so gut beherrschen konnte, brachte es nicht fertig, vor
Agnes zu verbergen, wie unangenehm ihr das war.
Nicht ihrem wegen, denn es fiel ihr nicht ein, sich ihres
Elternhauses zu schämen, dazu war sie viel zu klug, aber
ihres Mannes wegen, der sie auch gebeten hatte, Agnes
über diesen Punkt auszuforschen.

„Weiß er, daß das Hotel meinem Vater gehört?“

Agnes schüttelte den Kopf. „Ich weiß es nicht, mit
mir hat er darüber nicht gesprochen.“

Hede sah vor sich hin. „Nun kann Benno beruhigt
sein“, dachte sie, während ein Gefühl von Bitterkeit in
ihr aufstieg.

Das Wetter war urplötzlich umgeschlagen. Die Sonne
leuchtete aus lichtblauem Himmel. Man war in den
Juni versetzt.

„Wenn ich wüßte, es wäre am Samstag ebenso schön
wie heute, ich gäbe ein Gartenfest“, sagte Hede zu ihrer
Schwägerin.

Von dieser Idee waren alle begeistert. Treu wußte
von einem Geigenvirtuosen in Erfurt, den man bitten
konnte, zu kommen, damit er das Fest verschöne.

„Mia Lorm, die Konzertsängerin, wäre gewiß auch
bereit. Was kann das kosten? Einen Tausender.“ Er
sah seine Frau fragend an.

„Die Lorm könnten wir uns am Ende schenken“, sagte
Hede.

„Ach, laß mich schon machen, es ist das erstemal, daß
wir ein Fest geben, da kann's etwas kosten.“

Keiner redete zu oder ab. Die Baronin fragte
„Kannst du deine Gäste denn noch benachrichtigen?“

„Ja, telephonisch!“

Sie tat es sofort, und Frau v. Schierenberg, ebenso
wie die Baronin Flügge waren entzückt. Ein Garten-
fest war immer etwas sehr Hübsches, und das Wetter
war nun auf einmal so sommerlich schön geworden. Ja,
natürlich, man würde gern kommen.

Auch Graf Klatt wurde benachrichtigt. Treu hatte
den Geigenvirtuosen Tafe Nestu und die Mia Lorm
für den Nachmittags gewonnen. Man machte das Pro-
gramm. Im Park, in der Nähe des Gartenhauses, das
von hohen, uralten Linden umgeben war, stellte man

Tische und bequeme Sessel auf; auf der Veranda sollte der Flügel stehen. Nestu hatte sich erboten, Mia Lorms Gesang zu begleiten.

Das Abendessen sollte im Speisesaal genommen werden, der mit seiner dunklen Tüfelung und den alten, prächtigen Möbeln einen so sehr gemütlichen Eindruck machte.

Der Samstag kam als ein Tag voll stiller Herbststimmung heran; im Mariengarn, das sich schon von Baum zu Baum spann, glitzerte die Sonne und ließ tausend Farben aufsprühen. Alle waren entzückt über den herrlichen Tag.

Kurz vor vier Uhr fuhr der erste Wagen vor. Es war der Flügel. Benno ging seinen Insassen bis zum Wagen entgegen. In der Diele begrüßte Hebe ihre Gäste, von ihrem Mann scharf beobachtet, ob sie es auch richtig mache. Gleich nach ihnen trat Graf Klatt ein, der Flügel nicht unbekannt war. Mit der Lebhaftigkeit, die der Baronin Flügel eigen war, hatte sie Klatt gleich in eine Unterhaltung verwickelt.

Während man im Salon Flügel und Holldorfs miteinander bekannt machte, fuhr v. Schierenbergs Wagen vor die Rampe und Kirn lief an den Schlag, um zu öffnen.

„Wer kommt noch?“ fragte die Baronin Flügel und sah Hebe mit ihren großen, schwarzen Augen fragend an. „Schierenbergs.“

Hebe zuckte leicht zusammen, als sie die unangenehme Stimme der Ankommenden hörte. Die große, hagere Gestalt der Frau v. Schierenberg, die nicht übersehen werden konnte, wurde von ihr erst bemerkt, als sie schon minutenlang im Zimmer war.

Mia Lorm und der Violinvirtuose Tafe Nestu wurden als Gäste vorgestellt, was sie sich ausbedungen hatten.

Man ging in den Garten, wo Kaffee und Kuchen gereicht wurden. „Wir sind dreizehn“, flüsterte Agnes Konni zu, „das ist ein böses Zeichen.“

Konni verzog den Mund zu einem Lächeln.

„Ich hoffe, der Bierzehnte kommt noch, damit du beruhigt bist, Agnese.“

Seine Hoffnung sollte sich bald erfüllen. Man war eben in der muntersten Unterhaltung, Mia Lorm und Tafe Nestu waren zur Veranda gegangen, um ihre Künste zum besten zu geben. Die Töne einer russischen Romanze, weich und stehend ließen die Unterhaltung sofort verstummen.

Alle lauschten gespannt, als Kirn sich leise seinem Herrn näherte, um ihm etwas ins Ohr zu flüstern. Hebe sah zu ihm hin und gewährte, daß ihres Mannes Gesicht plötzlich wie von Blut übergossen war. Kirn entfernte sich ebenso geräuschlos, als er gekommen. Treu blieb sitzen, mit gesenktem Kopf dem Liede lauschend.

„Habe Mitleid mit mir“, flehte die weiche Stimme Mia Lorms gerade in dem Augenblick, als der ungebetene Gast zu den anderen trat. Erschreckt und nicht im geringsten darauf bedacht, die Sängerin nicht zu stören, sprang Treu auf. Auch er hätte flehen mögen: „Habe Mitleid mit mir!“ Aber mitleidslos kam das Verhängnis auf ihn zu.

Auch Hebe und Konni erhoben sich, um den so plötzlich Erschienenen zu begrüßen.

„Papa!“ Hebes Augen leuchteten zu ihm auf. „Ist das schön, daß du gerade heute kommst!“

Treu dachte: „Ein anderes Mal wäre mir schon lieber gewesen.“

Der Kirn war ein Kamel, daß er den Alten hier so herein ließ. Er hatte befohlen, ihn in sein Schreibzimmer zu führen, wohin er dann gegangen wäre, um ihn zu begrüßen. Mit Leichtigkeit hätte er sie dann von der Gesellschaft ferngehalten.

Nun mußte er sich bequemen, vorzustellen: „Mein Schwiegervater.“ Sie nannte seinen Namen, Hände wurden gedrückt. Die Sängerin kam aus der Veranda, Treu mußte auch ihr seinen Schwiegervater vorstellen. Eben im Begriff, diese Pflicht zu erfüllen, trat Mia Lorm mit ausgestreckter Hand sie entgegen.

„Na, wenn das nicht eine Überraschung ist!“

„Für mich eine sehr freudige, Fräulein Lorm“, sagte sie galant.

Treu ward es immer unbehaglicher zumute. Wer weiß, was noch kommt, dachte er. Da gab sie schon eine Erklärung: „Fräulein Lorm hat uns armen Wienrodern zuweilen die Freude ihres Besuches gemacht.“

Das war unversäglich. Treu atmete erleichtert auf.

Da ließ sich Fräulein Lorm vernehmen: „Gelt, Herr Lie, wenn ich singe, haben Sie die ‚Waldblust‘ voll?“

Sie schmunzelte. „Das will ich meinen.“

Treu sah verlegen vor sich hin.

Konni fragte, wie es in Wienrode ausjäh.

„Die Saison ist zu Ende, mein Junge.“ Sie nannte ihn noch zuweilen so, weil er Konni von klein auf kannte.

Wegen des ungünstigen Wetters fand sie einen früheren Abbruch als sonst. Wir hatten keinen einzigen Gast mehr in der ‚Waldblust‘. Da sagte ich mir: Nun laß mal deinen Mercedes aus der Garage nehmen und laufe ab nach Adelsreut.“ Er sah zu Hebe, die ihm zunickte.

„Das war ein guter Einfall von dir, Papa, Mama hättest du auch mitbringen sollen.“

„Das ging leider nicht, ich hatte in Erfurt Geschäfte, die hielten mich auf, und auf ihre Entwicklung zu warten, wäre für Mama langweilig gewesen.“

(Fortsetzung folgt.)

Die Architektur der Pueblo-Indianer.

Von H. Hesse (New York).

Die älteste Stadt, die in Amerika entdeckt wurde, ist Pueblo Grande im Staate Nevada. Seit undenklichen Zeiten liegen ihre Ruinen im Treibsand der Wüste begraben. Sie stand in Blüte zur Zeit Christi, doch deuten Funde ihr Bestehen noch um tausend Jahre früher an, wie sich auf einer Forschungsreise ergab, die M. R. Harrington vom Museum des Amerikanischen Indianers in New York unternahm.

Harrington entdeckte ein unterirdisches Salzbergwerk aus jener Zeit mit reichen Funden an Steinhäuten und -hämmern, hölzernen Stielen, Striden und Töpferzeugnissen. Hier in Pueblo Grande entwickelte sich auch vermutlich die Pueblo-Architektur. Der erste Schritt vom auf die Erde gebauten Zelt zum ständigen Hause bestand darin, daß eine Grube zwei oder drei Fuß tief ausgeworfen wurde, worüber man das Zelt erbaute. Später wurde diese runde Grube mit dem etwa drei Fuß hohen Wall unter dem Zelt mit Steinen besetzt, und dies war der Anfang der Steinwand. Später wurden runde Häuser aus Stein oder luftgetrockneten Ziegeln erbaut und mit einem Dach aus Fellen versehen.

„Ein großer Schritt vorwärts wurde getan“, sagt Harrington, „als man entdeckte, daß man beim Bau eines quadratischen Hauses eine Wand für zwei Räume benutzen konnte. Dies war der Ursprung der Pueblo-Idee. Anfangs standen diese primitiven Häuser also halb in und halb über der Erde. Später wurden sie auf den Boden gebaut, und noch später finden wir Häuser mit vielen Räumen, groß genug, um den Patriarchen der Familie, seine Söhne, Enkel und zuweilen Urentel zu beherbergen. Als diese Häuser sich zu Stammesbehäufungen auswuchsen, in denen die Mitglieder einer ganzen Sippe Unterkunft fanden, war der Pueblo gegeben. In den letzten Stadien der in Pueblo Grande gefundenen Gebäude waren die Räume hufeisenförmig oder im Halbkreis angeordnet. Diese großen gemeinsamen Häuser waren in Pueblo Grande stets mit der Front nach Süden gerichtet, wahrscheinlich um Schutz vor dem Nordwinde zu finden. Als die Bevölkerung von Pueblo Grande so weit vorgeschritten war, daß sie in ständigen Häusern wohnte, anstatt ein Nomadenleben zu führen und wilde Tiere zu jagen, war sie gezwungen, Ackerbau zu entwickeln.“

In der Tat fand Harrington in den Ruinen der Häuser zu Pueblo Grande verkohlte Körner, Bohnen und Kürbisse. Daß die Bewohner von Pueblo Grande Baumwolle zogen, wird durch ein vorgefundenes Rattungewebe bewiesen.

Daß Pueblo Grande wahrscheinlich Jahrtausende lang bewohnt war, bevor es verlassen wurde, ergibt sich aus den langen Zeiträumen, die notwendig waren, um von der primitiven Höhlenbehäufung zu Wohnhäusern aus Stein und Ziegeln fortzuschreiten, die eine ganze Sippe beherbergten. Es ergibt sich ferner aus der Tatsache, daß die Häuser der einen Zeitperiode auf den Ruinen der Häuser eines früheren Zeitalters erbaut waren.

Harrington fand bei den Ausgrabungen die letzten Häuser direkt unter der Last des Treiblandes, der die Wiesen der mit Winsen bedeckten Dächer eingedrückt, die Mauern aber vor dem zerstörenden Einfluß des Wetters beschützt hatte. Unter dem Boden dieser Häuser der letzten Periode

fanden sich die Mauern eines noch älteren Hauses, die gleichmäßig abgetragen waren, um als Fundament für das neue Haus zu dienen. So lagen die Ruinen verschiedener Zeitalter übereinander, und zwar an manchen Stellen bis zu fünf Schichten.

Harrington grub fünfzig Häuser aus, doch Tausende liegen noch im Sande begraben. Er fand sechsundfünfzig Skelette nebst vielen Beerdigungsgegenständen. Manche Skelette waren in feingewebtes, prachtvoll purpurnot, rosa oder blau gefärbtes Tuch eingerollt.

In einem Grabe vertiet sich dem Forscher eine rührende Tragödie. Ein Kind von etwa drei Jahren war gestorben, und die Familie hatte ein Loch in den Boden gemacht und es unter dem Fußboden begraben, wie eine Königin in einem Dom. Das Kind war in ein purpurnes Leinentuch eingehüllt, und das Grab war wieder bis zum Fußboden ausgefüllt worden. Auf dem Fußboden aber, direkt über dem Grabe des kleinen Knaben, lag das Skelett eines Hundes, mit dem Kopf dem Knaben zugewendet — es war der Spielkamerad des Kleinen.

Harrington fand eine Anzahl unterirdischer Kammern, in denen die Männer ihre geheimen Riten pflegten. Kein Weib durfte sich da hineinwagen. In einer solchen „Kiva“ fand sich ein Altarstein, der mit Bildern der Götter des Pueblo bemalt war. Fetische aus halbdurchsichtigem Gips waren roh modelliert und stellten Tiere oder Vögel dar. Sie galten als glückbringend auf der Jagd.

Viele Stein-, Muschel- und Türkisperlen wurden gefunden. Die letzteren rühren wahrscheinlich aus einer etwa zwölf Meilen entfernten Grube her, in der dieser Halbedelstein gegraben wurde.

Fanny, die Eselin.

(Eine Begegnung.)

Von Max Havel.

Die Menschen haben vom Esel eine sehr schlechte Meinung. Nämlich die Stadtmenschen. Diese bringen das Hauptwort „Esel“ gerne mit dem Eigenschaftswort „dumm“ in Zusammenhang und sind jederzeit bereit, irgend ein Mitglied der menschlichen Gesellschaft, das sich, wenn auch nicht durch lange Ohren, so doch durch eine „lange Leitung“ auszeichnet, dem allerbüchsten Geschlecht der Esel zuzurechnen. Nun setzt sich aber, daß der Esel gar nicht so dumm ist, wie die Stadtmenschen glauben, ja, es ist erwiesen, daß er manches Exemplar des homo sapiens an Intelligenz übertrifft. Der Esel weiß, zum Beispiel, genau, was er fressen soll und was nicht. Wie wenige Menschen wissen über das Problem ihrer Ernährung so genau Bescheid! Der Esel weiß, was ihm gut tut und was ihm schlecht tut. Wie viele Menschen gibt es, die das nicht wissen! Der Esel ist genügsam, bescheiden, anspruchslos, pflichttreu, fleißig und demütig — lauter Tugenden, die unter Menschen selten sind. „Der zahme Esel ist eher gescheit als dumm!“ läßt sich Scheitlin, der Verfasser einer Tierseelenkunde, vernehmen. Und Brehm stimmt einen Hymnus auf den Esel an, der einer der ausgezeichnetsten Diener und Freunde des Menschen ist. Kein Geringerer als Oken, der berühmte Naturphilosoph, sagte von unserem Grautier: „Der zahme Esel ist durch die lange Mißhandlung so heruntergekommen, daß er seinen Stammelementen fast gar nicht mehr gleicht. Er bleibt nicht bloß viel kleiner, sondern hat auch eine mattere, aschgraue Farbe und längere, schlaffere Ohren. Der Mut hat sich bei ihm in Widerspenstigkeit verwandelt, die Sturheit in Langsamkeit, die Lebhaftigkeit in Trägheit, die Klugheit in Dummheit, die Liebe zur Freiheit in Geduld, der Mut in Ertragung der Prügel.“ Woraus man wieder erkennt, was aus einem Tier wird, wenn sich der Mensch seiner bemächtigt. „In den Händen des Menschen kommt alles herunter!“, sagte schon Rousseau in seinem „Emile“. Der Esel ist sonach das Opfer unserer „Güte“ und „Liebe“ geworden. Allerdings nur der Esel unserer Breiten. In Afrika lebt eine andere, edlere Gattung, der Steppen-esel, der Stammvater unseres Äfins, Equus Äfins africanus, ein hell gefärbter Bursche, der nicht selten sogar weiß oder sandgelblich anzusehen ist und als Reittier die Karawane führt. In Arabien steht der Reisesel im Preise sogar höher als manches Pferd. Prachtexemplare sind in den Händen der Vornehmen des Landes. „Etwas Ruhbareres und Braveres als so ein Esel ist nicht denkbar!“ schreibt Bogumil Goltz. „Diese schwach gebauten Tiere geben einen trefflichen Paß; wo sie aber die Kräfte hernehmen, stundenlang einen ausgewachsenen Menschen, selbst bei großer Hitze, in Trab und Galopp herumzuschleppen, das scheint mir fast über die Natur hinaus in die Esel-Mysterien zu gehen, die sicher auch ihren Esel-Sue bekommen müssen, wenn Gerechtigkeit in der Weltgeschichte ist.“

Des Esels Spezialität sind bekanntlich seine Ohren, diese hochgereckten Hörmuscheln oder Schallfänger. Er belam sie seinerzeit vom lieben Gott, weil er, als ihm der liebe

Gott bei der Namensverteilung sagte: „Du heißt Esel“, diesen Namen nicht gleich richtig hörte, sondern fragte: „Wo heiße ich?“ Worauf ihn der liebe Gott ein wenig bei den Ohren zog und ihm noch einmal sagte: „Esel heiße du!“ Und ihm die Ohren für die Zukunft zu besserem Gehör lang gezogen beließ. Vielleicht lebt ein dunkles Erinnerung an diese Geschichte bei den Menschen, so daß der Esel eben von Haus aus als dumm oder schwach von Begriff gilt.

Letzten Sommer wanderte ich an einem schönen Vormittag von dem steirischen Alt-Aussee zur sogenannten Blaa-Alm, einer kleinen Wirtschaft inmitten der Berge, als ich am Wege an einem mit etlichen Risten und einem Bierfass beladenen Wägelchen vorüberkam, das eine Eselin zog. Sie ging auf ihren zierlichen Beinen im waderen Schritt dahin, und ihr Begleiter, der, wie ich dann erfuhr, auch ihr Besitzer war, der Wirt von der Blaa-Alm, erzählte mir, als ich dem Tier ein Stückchen Zucker reichte, das ich zufällig in meiner Tasche fand, daß Fanny — so hieß die Eselin — bereits seit sechs Uhr morgens unterwegs sei und nun ohne Rast den bergauf führenden Weg zur Alm im gleichen Schritt zurücklegen werde. Es mochte gegen elf Uhr vormittags gewesen sein. Ich hielt später nächst der Alm, bei einem Brunnen inne, ließ Fanny an mir vorüber — und als ich dann zur Wirtschaft der Blaa-Alm kam, lag das Tier schon, des Wagens ledig, und wälzte und dehnte sich und streckte seine Glieder, die so lange gegangen waren, in lebhaftem Spiel von sich, um sie wieder gelenkig zu machen. Dann, als ich Fanny rief, kam das Tier freundlich näher und nahm wieder Zucker. Und da die Sonne niederstach, ging es zu einer schattigen Stelle in den Winkel unter das überhängende Dach der Almwirtschaft und hielt den Kopf in der Kühle. „Das tut sie immer, wenn's heiß ist!“ sagte mir der Wirt, mit dem ich mich dann über Fanny unterhielt, von deren vortrefflichen Eigenschaften, von deren Intelligenz und Klugheit er ein paar hübsche Episoden zu berichten wußte.

Fanny, eine neunjährige, saubere Eselin, mit dunklen Querstreifen an den Schultern, scheint die großen Eigenschaften ihrer afrikanischen Vorfahren geerbt zu haben. Sie ist ein Muster an Pflichttreue und Bescheidenheit. Will man sie einspannen, so sträubt sie sich zwar eine Weile, nimmt aber dann, wie in besserer Einsicht, willig den Zaum und kennt nur eines: den Dienst. Trifft der Herr unterwegs einen Nachbar oder Freund, mit dem er ein wenig stehen bleiben und sprechen will, so geht Fanny mit ihrem Wägelchen zwar noch ein paar Schritte weiter, kehrt aber dann um und bleibt bei der Gruppe stehen, gleich als ob sie sich am Gespräch beteiligen wollte. Den Pfützen weicht Fanny mit stärkstem Gefühl für die Sauberkeit ihrer Hufe peinlich aus. Regenwetter kann sie nicht vertragen. Vor allem sucht sie, wenn die ersten Tropfen fallen, ein Dach oder eine Baumkrone, darunter sie den Kopf schützen kann. Den Kopf will sie sich vor allem trocken halten. Sie will nicht feucht hinter den Ohren sein. Im Sommer vergnügt sie sich auf den Weidenläken der Alm rund um die Wirtschaft, sie geht allein in den Stall und aus dem Stall und ist auch schon einmal, vom Appetit getrieben oder weil sie einen besonderen Federbissen roch, bis in die Küche der Wirtschaft hineinspaziert. Störrisch ist Fanny niemals — solche Dummheiten hat sie längst hinter sich gelassen. Den Gästen der Wirtschaft naht sie zutraulich und merkt sich die Leute genau, die ihr einmal etwas gespendet haben. Nicht selten tritt sie an den Tisch der Gäste und holt sich knabbernd ihr Brot. Kinder dürfen auf ihr reiten, Erwachsene wirft sie ab. Einmal ließ sie beinahe bis auf die Kurpromenade von Ischl, wo die schönen Damen und feinen Herrn aus Wien promenieren. Ihr Instinkt ließ sie aber rechtzeitig umkehren. Der Waldgeruch war ihr offenbar lieber als der Parfümgeruch, der ihr von fern in die Rüstern gekommen sein mochte. Der hohe Schnee auf den winterlichen Waldbergen ist ihr durchaus zuwider. Sie ist auch darin nicht weiterzubringen. Man beargwöhnt das, weil ihr der Schnee vom Orient her etwas ganz Unbekanntes ist. Ihr Meisterstück und ihre Intelligenzprobe lieferte Fanny aber, als sie ihren früheren Herrn, den trinkfesten Bewirtshaus der Loferhütte bei Alt-Aussee — der Lofer ist ein Berg von 1834 Meter, die Hütte liegt etwa 1700 Meter hoch — im Trinklokal sitzen ließ, das Wägelchen auf den Lofer zog, wo die Ladung gebraucht wurde, und dann wieder zu Tal ging, um den Herrn, der noch immer im Gasthaus saß, abzuholen. Ja, das war Fannys Meisterstück!

Warum nicht einmal von der Begegnung mit einer Eselin Bericht geben? Steht sie nicht wie wir im großen Kreis der Natur? Ist sie nicht göttlich in ihrem sicheren Instinkt, in der Schlichtheit und Einfachheit ihres Lebens, in der Klugheit des naturgegebenen Geistes, der nichts weiß vom Fluch der Intellektualität?

Ich bin nicht ausgesogen, um eine Eselin zu suchen, wie jener Held der Bibel, aber ich fand ein Stückchen vom ewigen Königreich der Natur auch in der reizenden „Fanny“ löst sich offenbart.



Verkehrsmittel aus Leichtmetallen.

Von Ernst Trebels.

Da das reine Aluminium dem Eisen gegenüber nicht nur ein bedeutend geringeres Gewicht (es wiegt nur etwa ein Drittel soviel wie jenes), sondern auch eine weit geringere Festigkeit aufweist, so konnte es in den ersten Jahrzehnten seiner fabrikmäßigen Gewinnung und Weiterverarbeitung nur zu solchen Gebrauchsgegenständen verwendet werden, bei denen keine höheren Ansprüche an die Festigkeit gestellt werden. Deshalb hielt das Leichtmetall seinen Einzug zunächst in den Haushaltungen. Töpfe, Deckel, Büchsen und dergleichen wurden aus ihm gefertigt. Seine gute Walzbarkeit ließ sogar seine Verwendung zu allerdingst Blättern angezeigt erscheinen, in welcher Gestalt es bei uns in letzter Zeit das Staniol als Verpackungsmaterial verdrängt hat. Da Aluminium hinsichtlich der elektrischen Leitfähigkeit nur dem Kupfer etwas nachsteht, so entstanden hier und dort auch elektrische Fernleitungen aus diesem Metall.

Als ein Nachteil erwies es sich, daß reines Aluminium sich nur unter großen Schwierigkeiten in Formen gießen läßt. Erst als man darauf kam, dem Aluminium Zusätze von Kupfer oder Zink und Kupfer beizumischen, erhielt die Legierung eine bessere Gießbarkeit. Durch die Zusätze wurde aber auch die Festigkeit dieses Werkstoffes beträchtlich erhöht, so daß nun auch der Konstrukteur seiner Verwendung näher treten konnte. Für Motorgehäuse der Motowagen erwies sich die Festigkeit der Aluminiumlegierung als ausreichend. Eine weitere Steigerung der Festigkeit brachte die Erfindung des deutschen Ingenieurs Alfred Wilms, nach dessen Verfahren dem Material geringe Zusätze von Magnesium beigegeben werden. Bei diesem Verfahren wird das Material durch Glühen und nachfolgendes Abschrecken veredelt. Nach diesem Prozeß wird die Legierung bei Zimmertemperatur sich selbst überlassen, wobei sich die besonderen Eigenschaften des Duralumin, wie man dieses Material nennt, einstellen. Inzwischen sind zu dem Duralumin, dessen Festigkeit mit etwa 60 Kilogramm auf einen Quadratmillimeter Querschnitt dem eines guten Flußeisens nicht nachsteht, weitere hochwertige Legierungen gekommen, so Elektron, das Beryllium, Lantal, Siliun, Konstruktal, Aeron und Scleon. Darunter sind auch gießbare Legierungen, während Duralumin nicht gießbar ist. Der Konstrukteur kann also für den jeweiligen Verwendungszweck das geeignetste Material auswählen.

Nachdem der Nachteil des reinen Aluminiums, seine geringe Festigkeit, durch die eben erwähnte Legierung und durch besondere Vergütungsprozesse beseitigt war, stand seiner Verwendung in verschiedenen Zweigen der Industrie nichts mehr im Wege. Vor allem war es die chemische Industrie, die das Aluminium in weitgehendem Maße heranzog. Auch im Verkehrswesen hat es seit Zeppehins erstem Versuch mit Aluminium, aus dem er von Anfang an seine Luftschiffe herstellte, in immer größerem Ausmaße Anwendung gefunden. Es lag nahe, den besonderen Vorzug des Aluminiums, sein geringes spezifisches Gewicht (ein Kubikzentimeter Wasser wiegt ein Gramm, 1 Kubikzentimeter Aluminium 2,7 Gramm und ein Kubikzentimeter Eisen 7,8 Gramm), auch im Flugzeugbau zu verwerten. So entstanden die Metallflugzeuge, als deren Vater der Professor Junkers in Dessau zu betrachten ist. Seine Versuche reichen bis 1910 zurück. Praktische Anwendung fanden seine Ideen freilich erst im Jahre 1915. Junkers verwendete zunächst Eisenblech von einem Zehntel Millimeter Stärke zur Bekleidung seiner Tragflügel. Um diese dünne Flügelhaut genügend druckfest zu machen, wurde auf der Innenseite eine zweite, wellenförmig gebogene Blechschicht aufgeschweißt. Diese Eifenkonstruktion erfüllte zwar alle an sie gestellten Festigkeitsansprüche, doch war sie zu schwer. Junkers ging deshalb 1916 zum Leichtmetall Duralumin über. Die daraus hergestellten Flugzeuge fallen bei gleich guter Stabilität und Festigkeit leichter aus als die Eisenflugzeuge. Die Ganzmetallflugzeuge bewährten sich in der Folge so gut, daß auch andere deutsche Konstrukteure die Leichtmetalle in umfassendster Weise zum Bau ihrer Flugzeuge heranzogen, wiewohl Beispiel schließlich auch fast das gesamte Ausland folgte.

Es lag nahe, das Leichtmetall auch im Motowagenbau heranzuziehen, um auf diese Weise das fortzubewegende Eigengewicht so niedrig als möglich zu halten. Zunächst waren die gegossenen Konstruktionselemente, wie Kurbel-

stangen usw. vorherrschend, doch geht man in neuerer Zeit immer mehr zu gepreßten und gewalzten Teilen über, da man hierbei mit dem halben Materialaufwand und somit auch mit halbem Gewicht und niedrigerem Preis den gleichen Zweck erfüllen kann. Abgesehen von den Kurbelgehäusen und ähnlichen Gebilden, für die sich übrigens auch gepreßte Konstruktionen ermöglichen lassen, wird man alle sonstigen Teile als Gieß- oder Blechpreßstücke herstellen. Mehr und mehr geht man dazu über, Kolben, Pleuellstangen, Kupplungen, Triebachsen (Banjotype), Felsaen, Räder, Naben usw. aus den hochwertigen Leichtmetallen anzufertigen. Auch im Wagenkastenbau erfreut sich das Leichtmetall einer steigenden Beliebtheit, da sich hierbei eine Verminderung der Obergewichte und Tieferlegung des Schwerpunktes erzielen läßt.

Da die Vorteile der Leichtmetallbauweise: geringeres Eigengewicht und deshalb erhöhte Anfahrbeschleunigung, kürzerer Bremsweg, geringerer Kraftverbrauch u. gesteigerte mittlere Reisegeschwindigkeit, auch bei kleinen Verkehrsmitteln, wie Motorrädern und Fahrrädern in Erscheinung treten, so haben auch auf diesem Gebiet die vergütbaren Leichtmetalle Eingang gefunden.

Ein äußerst ausgedehntes Anwendungsgebiet für Leichtmetalle stellen die Schienenfahrzeuge, also Eisenbahnen und Straßenbahnen, dar. Die ersten Versuche mit Aluminium für Verkleidungszwecke liegen hier schon geraume Zeit zurück. Neuerdings werden auch die Baugerippe der Wagen aus Leichtmetallen ausgeführt, so daß nun der gesamte Wagenkasten einschließlich der Gepäckrahmen, Sitzkonsolen usw. aus diesem Werkstoff besteht. Nachdem man derartige Versuche zunächst an Straßenbahnwagen anstellte, will jetzt auch die Berliner Stadtbahn und die Untergrundbahn Leichtmetallwagen in Dienst stellen. Auch die Deutsche Reichsbahn hat einen halben Eisenbahnzug aus Aluminium herstellen lassen. Falls sich diese Wagen bewähren, sollen spätere Bestellungen erfolgen.

Bereits im Jahre 1892 unternahm die französische Marine den Versuch, das Aluminium auch im Schiffbau zu verwenden. Es wurde eine kleine Kreuzerjacht „Vendée“ aus Aluminium, mit 6 v. S. Kupferzusatz, hergestellt. Auch einige Schaluppen von 12 Meter Länge und 3 Meter Breite, sowie ein Torpedoboot von 19 Meter Länge und 2,8 Meter Breite wurden gebaut. Da die Bootskörper sehr bald Anfraßungen der Außenhaut zeigten, so gab man den Bau von Aluminiumbooten wieder auf. Reines Aluminium erwies sich den Einflüssen des Wassers und der salzigen Luft gegenüber stets als widerstandsfähigsten, leider jedoch infolge seiner geringen Festigkeit größeren Beanspruchungen nicht gewachsen. So kam man stets wieder auf die vergütbaren Legierungen zurück, die zum Schutz gegen äußere Einflüsse mit einem Farbanstrich versehen werden müssen, wie ja auch die aus bestem Schiffstahl hergestellten Bootskörper durch Anstriche ständig konserviert werden.

Da trotz aller vorbeugenden Maßnahmen seit 1890 rund 40 v. S. der Weltproduktion an Eisen dem Rost zum Opfer fielen, und die Eisenerzvorräte nach vorsichtiger Schätzung in etwa 100 Jahren verbraucht sein werden, wenn mit gleicher Sorglosigkeit wie bisher weitergewirtschaftet wird, so ist der Zeitpunkt nicht mehr fern, da der Verbrauch an Eisen durch internationale Vereinbarung so geregelt werden muß, daß Eisen nur noch zu hochwertigsten Stahl für Werkzeuge, Drahtseile und stark beanspruchte Teile verarbeitet werden darf, während die meisten heute in Eisen ausgeführten Konstruktionen aus den fast unerschöpflichen Leichtmetallen hergestellt werden müssen. Es ist deshalb keine Übertreibung, wenn man heute schon das Aluminium und seine Legierungen als das Metall der Zukunft bezeichnet.

Elektrisch geheizte Handschuhe.

Der englische Gelehrte Prof. Low hat elektrisch geheizte Handschuhe erfunden, die für Autofahrer ganz besonders geeignet sind. Elektrische Heizelemente besonderer Art sind auf dem Rücken des Handschuhs angebracht und mittels einer Klappe verdeckt. Die Elemente werden auf feiner Gaze mit Druckknöpfen befestigt und in Stellung gehalten. Die Art des Handschuhs sorgt für ausreichende Belüftung. Der elektrische Strom wird von der Batterie des Wagens geliefert. Die Zuführung erfolgt über einen Steckkontakt hinter dem Fahrzeuglenker. Die Anschlussleitung läuft über den Hals und durch den Armel bis zu den Handschuhen.