



Unterhaltungs-Beilage

des Wiesbadener Tagblatts

Nr. 92.

Donnerstag, 19. April.

1928.

(18. Fortsetzung.)

Schüsse in Schanghai.

Roman von Alfred Schirosauer.

(Nachdruck verboten.)

Ein kalter Hauch legte sich um ihre Stirn. Plötzlich dachte sie an das Kloster an dem bayerischen See — voller Sehnsucht. Dort war Friede. Wenn sie dorthin zurückkehrte? Dann lebte sie, sah den Tag, die Sonne, den Frühling, wenn er ins Tal zog — spät, aber umso herrlicher. Man würde sie mit offenen Armen, ohne viel Fragen dort aufnehmen. Aber wie entfliehen? Wie gehen, ohne Erklärungen, Enthüllungen? Ohne dem Manne bitteres Leid anzutun, der immer gut und voller Liebe zu ihr gewesen war? Und leben mit dieser zehrenden Sehnsucht nach dem Geliebten im Herzen?

Nein, nein, es gab nur einen Weg aus dieser Falle, die das Leben ihr gestellt hatte. Dort hinunter in die Tiefe.

Im Hause hatte Ryan Edwin Ransom verabschiedet. Er wollte noch einen wichtigen geschäftlichen Brief entwerfen, das Ergebnis der abendlichen Debatte mit seinem Prokuristen.

Ransom ging durch den Garten, Jsa zu suchen. Er sah ihr weißes Kleid durch die Nacht schimmern. Er sah sie die Hände auf die Balustrade stemmen und sich hinaufschwingen. Da war er bei ihr, da packte er sie, rief sie zurück. Sie taumelte hintenüber, lag mit dem Rücken gegen seinen Körper, der Hinterkopf an seine Brust gelehnt, das fahle Gesicht zu ihm emporgerichtet.

„Jsa! Das?!“ stieß er erschüttert hervor.

Sie lag gegen ihn mit geschlossenen Augen und ließ sich in seinen Halt versinken.

„Eher sterben, als mir gehören?!“ fragte er be-
wundert vorwurfsvoll.

Sie lag regungslos an ihm.

Da beugte er sich nieder und küßte sie. — Sie schmeckte empör.

„Das nicht! So nicht!“ leuchtete sie.

„Ich laß Dich nicht mehr! Ich laß Dich nicht in den Tod gehen! Du gehörst mir, dem Leben, dem Glück. Sei doch vernünftig. Dieses starke, brausende Leben hinstreuen!“

Sie flüsterte: „Geh jetzt.“

„Erst schwöre mir —“

Sie unterbrach mit fliegendem Atem.

„Ich komme zu Dir — morgen!“

Er starrte sie unsicher, überrascht an.

„Du kommst zu mir?!“

Sie nickte.

„Ganz bestimmt?!“

Sie nickte wieder.

„Geh jetzt.“

Da ging er langsam den Bergweg des Gartens hinab.

Jetzt, nachdem sie die letzten Grauen des Todesentschlusses durchzittert hatte, wollte sie leben — nur leben, leben. Sie floh von der Balustrade, die den Abgrund gürte. Sie lief in das Haus, kam atemlos ins Zimmer.

Ryan hob den Kopf vom Papiere.

„Ich gehe jetzt schlafen“, sagte sie.

Er nickte, bot ihr den Mund zum Kusse. Sie bes-
ührte ihn flüchtig mit den Lippen. Eilte gehezt in

ihr Schlafzimmer, riß die Kleider vom Leibe, warf sich ins Bett. Dort lag sie mit wachen Augen, zermartert, bis der Morgen von Japan her über die Berge kam.

17.

Es war ein Sonntag.

Beim Frühstück sagte sie es. In ihrem reinen Gemüte konnte es kein leichtes Hintergehen, keinen Bruch ihrer Treue geben. Wenn sie leben wollte, mußte einer leiden. Der Egoismus des Daseins war über sie gekommen, gestern über der Tiefe. Ihre Jugend und ihr Anspruch auf Glück hatten in ihr den Sieg errungen. Er war alt, er hatte gelebt. Sie hatte noch alles vor sich, — mußte es haben, leben, nehmen.

„Ich muß Dir einen großen Schmerz antun“, brach sie plötzlich über die letzten Hemmungen.

Der geborstene Klang ihrer Stimme riß ihm den Kopf empor.

„Ich habe lange gekämpft, ich muß es tun.“

Mechanisch legte Ryan Messer und Gabel nieder.

„Ich liebe Edwin Ransom.“

Kein Laut war im Zimmer, keiner in der Welt draußen. Nur ganz fern tutete ein großer Dampfer auf dem Ozean.

Ryan fand noch keine Worte. Er sah Jsa nur an aus Augen, die umflort und leblos waren.

Da stürzte es aus ihr hervor.

„Ich weiß, wie gemein ich handle. Du hast mir das Leben gerettet, als ich in größtem Elend war. Deinen Namen gegeben. Du bist groß und erhaben. — Ich bin Deiner nicht wert — ich bin ein Weibchen — ich weiß alles, alles. Aber das Leben schreit nach mir — in mir — ich muß — ich liebe ihn — ich —“

Ganz langsam und eifern gefaßt sagte der Mann mit einer Stimme, die sie nie gehört hatte: „Du hast Recht. Sprich nichts mehr. Ich hatte Dir von Anfang an freigestellt, Dich später von mir scheiden zu lassen. Du machst nur Gebrauch von einer Freiheit, auf die Du Anspruch hast.“

Da zerbrach sie. Federte empor, war bei seinem Stuhle, lag vor ihm auf den Knien, faßte seine Hand und schluchzte aufgelöst zu ihm empor: „Vergib mir!“

Er entzog ihr die Hand. „Ich habe Dir nichts zu vergeben. Steh auf.“

Er hob sie empor. Sie stand vom Weinen geschüttelt vor ihm.

Er trat zu ihr, strich zaghaft über ihre Schulter und tröstete: „Weine nicht, Kind. Ich begreife alles. Ich bin ein alter Mann und Du ein junger Mensch. Ich begreife alles.“

Er war ein alter Mann geworden in diesen Minuten.

„Alles soll geschehen, wie Du es willst. Besprich es mit Ransom. Ich füge mich Euren Entscheidungen.“

Damit strich er wieder über ihre Schulter und ging hinaus in sein Zimmer. Lange stand er am Fenster und blickte hinab auf den Stillen Ozean.

Er sah Jsa das Haus verlassen und durch den

Garten eilen. Da fiel seine Stirn gegen die Scheibe, daß sie wehllagend aufklirrte.

Nicht schwach zu werden, nicht noch jetzt, nachdem das Schwerste getan war, seiner Großmut zu erliegen, lief Isa aus dem Hause, zu dem Manne, nach dem ihre Sinne riefen.

Sie kam zu dem hübschen kleinen Backsteinhaus in Stewari Terrace. Der Boy arbeitete im Garten. Er sah sie nicht. Die Haustür hatte er offen gelassen. Reife flüchtete Isa hinein. Ihr Herz schlug so laut, daß sie nur undeutlich die Worte vernahm, die aus einem der Zimmer drangen.

Sie ging auf diese Tür zu und blieb mit steif gefrorenen Gliedern stehen.

Eine Frauenstimme sprach: „Ich weiß genau, wen Du erwartest.“

Ransom entgegnete laut und barsch:

„Ich bitte Dich zu gehen, ich bin Dir keine Erklärung schuldig.“

Isa wollte nicht lauschen. Die Kraft zu gehen, irgend etwas zu tun, entblutete ihr.

Draußen sprachen die Stimmen weiter.

Rita Island sagte: „Natürlich ist sie Dir erlegen, wie alle anderen. Ich habe nun allerlei über Dich erfahren. Ganz Hongkong spricht von Dir.“

„Sehr schmeichelhaft, daß man mir soviel Interesse widmet.“

„Schämst Du Dich nicht, die Frau Deines Chefs —“

„Was ändert das!“ rief er spöttisch. „Wird sie durch diese Eigenschaft ein Blümchen „Nüch — mich — nicht — an?“

Isa glitt an dem Türpfosten nieder. Aniete.

Rita entgegnete ruhig: „Wirst Du sie heiraten?“

„Warum?“

„Weil ich sie sonst warnen werde. Du paßt mit deinen seltsamen Anschauungen von deinem Herrenrecht nicht in unsere Kultur, mein Junge. Man muß dir das Handwerk legen.“

„Du bist nur eifersüchtig.“

„Ja, das bin ich“, schrie sie erbittert. „Aber diese Eifersucht gibt mir die Kraft, andere zu retten. Also: wirst du sie heiraten, oder soll ich sie warnen?“

Er lachte. „Glaubst du ernsthaft, eine verliebte Frau hört auf die Warnung einer Nebenbuhlerin?“

„Das werden wir sehen.“

„Ich verstehe wirklich nicht, was in dich gefahren ist. Du warst doch sonst so lieb und — ergeben.“

Sie schwieg.

Er fuhr fort. „Heiraten? Solch ein Unsinn! Wir hungern nacheinander. Meinst du, daß Sinnlichkeit, Leidenschaft ein Fundament für eine Ehe ist?“

„Was denn?“ fragte sie erstaunt.

„Kameradschaft, Freundschaft, Gemeinsamkeit, das ist der Nährboden für die Ehe. Wenn ich einmal für eine Frau Kameradschaft fühle, Freude der Gemeinschaft, werde ich sie heiraten — vielleicht sogar dich —“

Mehr hörte Isa nicht. Sie hatte endlich die Kraft gefunden, sich aufzurichten und aus dem Flur hinauszuwanken.

(Schluß folgt.)

Geschichte und Schicksal der Schwalben.

Von Dr. W. Sinsel (Marburg a. d. L.).

So viele Wunder in der Natur erregen nur deshalb nicht unser Staunen, weil wir von Jugend auf gewöhnt sind, sie zu erleben. Schon das Erwachen des Frühlings in jedem Jahr überschüttet uns mit einer solchen Fülle von Erscheinungen in der Natur, die unsere höchste Verwunderung hervorrufen würden, wenn alles dies nicht „schon immer gewesen“ wäre. Das Grünen und Blühen der Pflanzen, die Rückkehr der Zugvögel, ihr Nestbau und die Aufzucht der Jungen, um nur ein paar Beispiele herauszugreifen, stehen wir da nicht vor Dingen, von deren wahren Verständnis wir noch gar weit entfernt sind. Wir sehen in jedem Frühjahr wohl mit Freude nach den ersten in die Heimat zurückgekehrten Schwalben, die so eng mit dem Volksempfinden unserer Vorfahren verwachsen waren, daß die Schwalben geradezu als heilige Tiere galten, wir freuen

uns an ihrem munteren Gezwitz und dem kunstvollen Bau ihrer Nester, aus denen später die niedlichen Köpfe der Jungschwalben hervorlugen. Wohl wird dies von manchem beachtet, er freut sich darüber, aber nur selten macht sich jemand klar, daß dieses Beisammenwohnen von Mensch und Schwalbe doch ein Wunder ist und daß diese Lebensgemeinschaft keineswegs „immer so war“. Denn der Mensch hat ja nicht immer solche Gebäude gehabt, in denen die Schwalben Nistgelegenheit fanden, und es hat die Frage nach der Entstehung dieser Wohngemeinschaft zwischen Mensch und Schwalbe einen gewissen Reiz und um so eher Berechtigung, als diese Vögel in unserem Gemütsleben eine solche Rolle spielen, zudem wirtschaftlich als Schädlingsbekämpfer wichtig sind und ihre Geschichte und ihr Schicksal auch praktische Bedeutung für uns Menschen hat.

Wenn wir uns den Entwicklungsengang klarmachen wollen, den eine mit dem Menschen eng verbundene Vogelart im Laufe langer Zeiträume durchlaufen hat, so müssen wir ausgehen von einem Zustand, in dem dieses Verhältnis des Vogels zum Menschen noch nicht bestand, in unserem Fall also von Schwalben, die nicht an und in Gebäuden nisteten. Wir haben da streng zu unterscheiden zwischen der Stall- oder Rauchschwalbe, die innerhalb von Ställen und dergl. brütet und oben offene Nester baut, und der außen an den Hauswänden bauenden Haus- oder Mehlschwalbe. Eine dritte heimische Schwalbenart, die Uferschwalbe, gräbt in steilen Sandwänden lange Röhren, die zur Aufnahme des Nestes dienen; sie ist kein Vogel der menschlichen Siedlungen, wenn auch eine gewisse Abhängigkeit der Art vom Menschen besteht in der Tatsache, daß hierzulande alle oder doch die meisten Nistplätze der gesellig brütenden Uferschwalbe in von Menschenhand geschaffenen Erdböschungen (Sand- und Lehmgruben, Steinbrüchen) sich finden. Die Rauch- und Hauschwalbe hielten die älteren Vogelforscher für ursprüngliche Felsenbrüter, die einst an natürlichen Felsen und später an menschlichen Gebäuden nisteten. Erst die geistvollen Untersuchungen des Frankfurter Ornithologen Otto Schnurre („Die Vögel der deutschen Kulturlandschaft“, 1921) über die im Kulturgebiete lebenden Vögel haben die biologische Vergangenheit der Rauchschwalbe erhellt; wenn ich diesem Forscher auch in den Hauptpunkten beipflichte, so weichen meine Ansichten doch in Einzelheiten ab, da ich mich auch sehr eingehend mit der Schwalbenfrage beschäftigte; denn ich bemühte mich in meiner „Vogel fauna von Bessen“ (1926), die zugleich eine vogelökonomische Landschaftskunde sein sollte, die Theorie von der Nistweise der Schwalben zu einer Einheit abzurunden.

Was zunächst die Rauchschwalbe betrifft, so konnte Otto Schnurre zeigen, daß diese Art nicht ein ursprünglicher Felsenbrüter war, sondern wahrscheinlich einst in Lehm- und Lösswänden brütete, wo er in den natürlichen Ritzen sein Nest errichten konnte. Auch heutzutage liebt ja die Stall- oder Rauchschwalbe von oben her gedeckte Nistorte, zudem benutzt sie zum Nestbau gern Halme und Federn. Der Anblick des Vogels an den Menschen und seine zunächst doch recht einfache Behausung findet ihre gute Erklärung, auch wenn wir den Einfluß der Viehhaltung auf die Fliegenmenge und damit Nahrungsfülle außer acht lassen. Einfache Behühütten besiedelt die Rauchschwalbe auch noch heute, und die rohen Lehmwände des vorgeschichtlichen Menschen mögen den damaligen Rauchschwalben als geeignete Nistwände erschienen sein, die sich von den natürlichen Lehmbockungen an Fluß- und Seeufern nicht wesentlich unterschieden. So erfolgte wohl die Annäherung der Rauchschwalbe ganz natürlich und bereits zu einer Zeit, als die Vogelarten, die von Natur Felsenbrüter waren, noch keine Gelegenheiten hatten, die menschlichen Siedlungen zu bevölkern. Deshalb kann man wohl die Rauchschwalbe als den ältesten gesiederten Nachbar des Menschen betrachten, eine Tatsache, die gewissermaßen ihren geistigen Niederschlag gefunden hat in der Beachtung und Verehrung dieses anmutigen Tieres durch uns Menschen im Altertum und in der Jetztzeit.

Anders die Hauschwalbe, die als Gebirgs- und Felsenvogel sich erst dem Menschen anschließen konnte, als er steinerne Gebäude errichtete; ähnlich wie jetzt der Mauersegler hat sie wohl dereinst (vielleicht im burgun- und frühneubauenden Mittelalter) zunächst die höheren Türme und Zinnen besiedelt und ist dann allmählich herabgestiegen, so daß wir heute ihre langen Nesterreihen gerade unter dem niedrigen Dachans der Bauernhäuser finden.

So schlossen sich gewissermaßen auf verschiedenen Wegen die Rauch- und die Hauschwalbe an den Menschen an; der Steppen- oder Drachenvogel drang in die Ställe und Torfahrten ein, der Felsen- oder Felsenvogel blieb an den Außenwänden.

So nahe auch die Frage liegt, wie die Nistarten der Ufer-, Haus- und Rauchschwalbe früher einst zusammengehangen haben, so führt diese bei dem Mangel aller zuverlässigen Anhaltspunkte zu sehr in das Gebiet gewagter Spekulation; deshalb mag hier nur eine Möglichkeit angedeutet werden. Vielleicht hat die gemeinsame „Ur- oder Urvogel“

in Nischen von Lehm- und Stupwänden offene Nester gebaut. Die Uferschwalbe hat dann eine extreme Entwicklung genommen und ist zum Graben von Nisthöhlen übergegangen. Die Hausschwalbe schloß ihr Nest bis auf ein rundes Einflugsloch, wurde dadurch unabhängig von einer oberen Deckung, bildete die Anwendung von Lehm als Niststoff stark aus und flehte ihr Nest an senkrechte Steinwände. Die Rausschwalbe mag die Nistweise der hypothetischen Urschwalbe am meisten bewahrt haben, indem sie eine Deckung über dem Nest verlangt, und ihre oben offene Kinderwiege aus Salmen und dergl. baut. Allen drei Arten bot der Mensch neue Nistplätze: seine Kultur schuf also hier mal vielen Millionen von Vögeln Brutgelegenheiten, die ohne menschliches Zutun nicht vorhanden wären. Wenn die heutigen Verhältnisse besonders in unseren Städten für die Schwalben ungünstiger geworden sind, so liegt dies an der zunehmenden Reinlichkeit (Mangel an Nistmaterial), Abnahme der Viehhaltung und der Insekten, veränderte Bauweise und vielleicht auch Zunahme des Mauerseglers. Den Höhepunkt ihrer Ausbreitung haben die Schwalben in den Kulturländern wohl hinter sich. Immerhin soll es Aufgabe der Vogelstreunde sein, sich um Erhaltung und Ansiedlung der Schwalben zu bemühen, damit noch recht lange ihre Wiederkehr uns und unseren Nachfahren den Lenz verkündet und trotz des Beschießens der Zeiten und Geschlechter immer das schlichte Dichterwort gilt: „Doch die Schwalbe singt im Dorf wie einst . . .!“

Das Fahrbootchen.

Eine Kindergeburtstagsgeschichte von Alfred Rein.

Wir Großen gehen an unserm Geburtstag nicht anders als an einem Kilometerstein vorüber. Vielleicht rufen wir ein wenig darauf und erinnern uns — ja, woran? An den Zauber der Geburtstage aus der Kindheit. Und schöner als der eigene ist es für uns, den Geburtstag eines Kindes mitzuerleben.

Meine kleine Irene wurde im Herbst vier Jahre alt. O, mit welchen tiefen seelischen Vorbereitungen ging sie diesem einzigartigen Ereignis entgegen. Die Engel im Himmel und die Menschen auf Erden, so weit sie ihnen in Wirklichkeit oder im Traum begegnete, hatten sich diesem Tage mit ganzer Kraft und Liebe zu widmen. Jeden Abend, wochenlang vor dem Geburtstag, mußte ich ihr berichten, womit die Engel beschäftigt waren. Heute mit ihrer Puppenküche, morgen mit dem Malen des Bilderbuches, und dann kam immer die Frage: „Und das Fahrbootchen?“

Nun ist es doch richtiger, ein Boot zu Sommersanfang zu laufen, wenn die Fahrt an den Seestrand winkt. Ich sagte daher immer: Das Fahrbootchen wird erst im Sommer in der Himmelswerkstatt fertig. Irene bekäme statt dessen die große Puppenküche. Die eigne sich gut zum Spielen im Winter.

Wissen Sie überhaupt, was ein Fahrbootchen ist? Das ist ein kleines Schiff aus buntem Blech, das auch auf dem Lande schwimmen kann, ohne umzukippen, weil es Räder hat. Und als Segel hat es nicht gewöhnliche Tuchsegel, sondern die Sandschaukel ist als Segel aufgesteckt. Dieses außerordentliche Schien Irenez Gemüt Tag und Nacht zu bewegen. Ein Boot auf Rädern, die Schaufel als Segel! Ja, das ist genau so wie für uns ein Auto mit eingebautem Tischlein-deck-dich! Ach, es ist viel mehr, mit den angegrauten Alltagshirnen eines Erwachsenen gar nicht mehr auszu denken.

Und mit solch edem Hirn suchte ich Irenez Interessen vom Fahrbootchen abzulenken. Sie gab sich, so schien es, schließlich damit zufrieden, daß sie die Puppenküche erhielt.

Was war das für eine Puppenküche, die da auf dem Geburtstagstisch stand! Mit Wasserleitung, Kochherd und Backbeil, mit Quirlen und kleinem Kupferkessel! Dazu das Bilderbuch. Und ein Plüschhund. Darüber wird bestimmt der Traum vom Fahrbootchen zerrinnen.

Da stalen nun die vier kleinen Geburtstagslichter im Rosinenkuchen, und in der Mitte thronte das dicke Lebenslicht. Die letzten Dahlien und Asters wurden aus dem Garten geholt und für den kleinen Jubilar feierlich auf dem Geburtstagstisch und rund herum ausgebreitet. Die Obstschale ward gefüllt, der Konfektkasten lief über von Süßigkeiten. Ja, ich war stolz als Papa, meinem Kinde einen solchen kinderträumerischen Geburtstagstisch bereiten zu können.

Wie viele Morgen war Irene aufgewacht, und immer blieb es: „Heute noch nicht? Warum denn nicht heute?“ — „Weil du erst am sechszwanzigsten vier Jahre alt wirst!“ — „Ich will aber schon heute vier Jahre alt sein!“ — „Warte nur noch ein bißchen!“ — „Bekomme ich auch das Fahrbootchen?“ — „Du kriegst viel, viel schöne Sachen!“

Nun war der Tag da. Das Grammophon wurde an-

gedreht und begann feierlich wie Engelsmusik zu summen. Die Lichter flackerten. Die Blumen leuchteten. Der Plüschhund schaute liebevoll der kleinen Herrin entgegen. Die sauber eingerichtete Puppenküche wartete darauf, daß kleine Kinderhände sie in Unordnung brächten. Im Bilderbuch aber hatten sich alle Engel, dazu Sonne, Mond und Sterne, der Nikolaus, das Christkind und Wolf und Bär und Storch versammelt, um in das Phantasie Reich dieses verträumten Blaugolds einzugehen und unter den braunen Loden ein kleines Hirn zu bewegen.

Daß ihr es schon miterlebt, wie ein Kind zum Geburtstag oder zu Weihnachten vor seinen Gabentisch tritt? Diese liebliche Verwirrung des Blicks, das fast von Tränen durch-audte Lächeln um den sprachlosen Mund, die Unsicherheit der Hände: Was nur zuerst ergreifen?

Der Schein der Lichter, eigens zu ihrem Fest von Engeln angezündet — wenn du später die größte Illumination dir zu Ehren als der berühmteste Mann des Jahrhunderts erlebst, du wirst nicht das feierlich erhabene Gefühl haben, das ein Kind in solchen Minuten bewegt.

Es geschah endlich, was seit Wochen Tag für Tag brennend erwartet wurde. Glückselige Erfüllung irdischer Träume! Die Puppenküche löste wahrhaften Jubel aus. Der Plüschhund wurde sofort mit der Samtkasse und dem Teddybär bekannt gemacht, das Bilderbuch mit Oh's und Ah's betrachtet. Überwältigt von den Phantasiegewalten, die aus den Geschenken strömten, war Irene auf den Schoß der Mutter geklüftet.

Aber dann — als sie langsam die Fassung gewann, da suchte und suchte ihr Blick. Wie eine Braut, die ihre Freunde zum Fest geladen hat und gewiß über sie hocherfreut ist, — aber der Bräutigam fehlt. Diese zärtliche Sehnsucht löste (ich merkte es plötzlich mit größter Bangigkeit und Verzweiflung) das fehlende — Fahrbootchen aus.

Natürlich war ich bei meinem logischen Entschluß geblieben: Wenn es auch nur eine Mark kostet, das Fahrbootchen wird zum Sommer gekauft, wo es am Platze ist.

Aber was heißt denn im Kinderleben: am Platze sein! Macht uns Große die Liebe nicht manchmal vernarrt und töricht, und ist das nicht die schönste Liebe, die ganz unbegründet rätselhaft hingegeben? Und nun ein vierjähriges Kind.

Trauria sah mich Irene an in all der prunkenden Geburtstagsherrlichkeit: — und wirklich kein Fahrbootchen?

Da ging die Anna, unser Mädchen, hinaus in ihre Kammer, kam stolz zurück und überreichte ihrem Liebling das Fahrbootchen!!! Ja, nun war es wirklich da. Es stand für mich armelista und nährlich auf dem Teppich. Schwamm auf Rädern zwischen den Blumenmustern! Und ein Phantasiewind pustete dies Blechschaukelsegel!

Aber das Kind kniete vor ihm nieder und drückte es an sein Herz. Ja, Irene vergaß die kostspielige Puppenküche, den Plüschhund und das Bilderbuch. Sie schrie nach einem Bändchen zum Ziehen. Nun ward das Band zwischen dem kleinen Hund und dem Fahrbootchen geknüpft. Unzertrennlich. Sie zog hundertmal im Kreise durch das Zimmer, laudermwelschte Lieder der Verzückung, das Fahrbootchen hinter sich. Dann bettete sie es mit unendlicher Zärtlichkeit mitten in die Puppenküche. Das Prachtstück ward Rahmen für blecherne unmögliche Dinge. Aber, Sie sehen, gegen die Liebe ist schon in diesem Alter kein Kraut gewachsen. Und ist es nicht herrlich anzuschauen, wie ganz aus der Seele heraus, ohne jede Geldabschätzung, und ohne jeden Zweckmäßigkeitsgedanken die Kinder noch lieben und beglückt sind? Rückhaltlos, tief aus den rätselhaften Traumgefühlen ihrer kleinen Seele heraus. O, wenn wir diese Gefühle noch einmal ganz begreifen könnten!

Scherz und Spott

Immer iwarjam. Ein Schotte erschien vor einem englischen Gerichtshof mit drei verbundenem Kopf. Der Ire, der angeklagt war, ihn übel zugerichtet zu haben, rief wütend aus: „Der ganze Verband ist nur Getue. Gestern ist er ohne alles Wazieren gegangen.“ — „Stimmt das?“ fragte der Richter. — „Jawohl“, erwiderte der Schotte. „Ich mußte doch den Verband für heute lauber halten.“

Kein Solo. „Ich habe für sie ein Lied komponiert“, sagte der Musiker, „in dem ich ausdrückte, wie sehr ich sie liebe. Aber sie hat es mir zurückgeschickt und sagen lassen, ich sollte das Lied für Chorgesang umschreiben.“ — „Ja, warum denn?“ — „Damit alle die anderen mitsingen können.“

Höchster Beweis. „Ach, Gaon“, schluchzt die junge Frau, „ich glaube, du liebst mich nicht mehr.“ — „Aber, mein Liebling, habe ich nicht deine Mutter geküßt?“



Tunnelbauten in aller Welt.

Der Hollandtunnel unterm Hudson — Die durchbohrten Rode Mountains. — Ein Tunnel für Schiffe. — Der versenkte Spreetunnel. — Geplante Tunnels unterm Kanal und der Straße von Gibraltar.

Die Bewältigung des Verkehrs zwischen der vom East-River und Hudson-River auf schmaler, langgestreckter Landzunge eingekerkelten Achtmillionenstadt New York und den benachbarten Großstädten stellte die amerikanischen Verkehrstechniker von jeher vor Schwierigkeiten ganz besonderer Art. Die Brücken über die beiden Flüsse müssen so hoch gebaut werden, daß die großen Schiffe ungehindert passieren können, und dann müssen sie außerdem für eine so große Zahl Fußgänger und Fahrzeuge eingerichtet sein, wie sie nirgends sonst in dieser Stärke auftreten. Die zurzeit im Bau befindliche Brücke über den Hudson, die bei 1177 Meter Spannweite zwei übereinander angeordnete Brückenbahnen von je 80 Meter Breite erhalten soll, redet in dieser Hinsicht eine sehr eindringliche Sprache. Da Brücken mit derart hochliegenden Fahrbahn einen ziemlich großen Platz an beiden Ufern für die notwendigen Zufahrtsrampen erfordern, so haben die Verkehrstechniker auch zu Unterwassertunnels ihre Zuflucht genommen, um einen Teil des Verkehrs unter den Flüssen entlang zu leiten.

Kürzlich ist nun der größte der New Yorker Tunnels in Betrieb genommen worden, der die älteren Tunnels dieser Stadt sehr beträchtlich übertrifft. Mußte doch bei dem nach seinem Erbauer benannten Holland-Tunnel auch dem neuesten Straßenverkehrsmittel — dem Kraftwagen — Rechnung getragen werden. Da der voraussichtliche Verkehr in dem Tunnel auf 2000 Kraftwagen in der Stunde geschätzt wurde und die unterirdische Verkehrsstraße 2,6 Kilometer Länge erhalten mußte, so stellte die Abführung der Motor-Auspuffgase eine der Hauptaufgaben des Tunnelbauers dar. Er löste die Aufgabe in der Weise, daß er den Tunnel durch eine sehr leistungsfähige Entlüftungsanlage von den Gasen befreit. Da der Tunnel den üblichen kreisrunden Querschnitt hat, so entstand durch Einbau einer Fahrbahn für die Fahrzeuge ein Kanal innerhalb der Tunnelröhre. Auch die 4 Meter über der Fahrbahn eingebaute Decke schuf einen zweiten Kanal innerhalb des Tunnels. Diese beiden Kanäle werden zur Entlüftung des Tunnels in der Weise herangezogen, daß dem unteren Kanal dauernd Frischluft vom Tunnelende aus zugeführt wird. Die Frischluft tritt durch Schlitze, die in der Fahrbahn vorgesehen wurden, in den Tunnel. Die Motorsäure hingegen werden durch den über der Decke befindlichen Kanal dauernd abgesaugt. Zum Antrieb der 84 Druck- und Saugventilatoren sind allein 6000 PS. erforderlich.

Eine äußerst bemerkenswerte Leistung der heutigen Tunnelbautechnik stellt auch der vor einem Jahre fertiggestellte Moffat-Tunnel dar, der die Rode Mountains im Staate Colorado (Nordamerika) auf 9 Kilometer Länge durchbohrt. Die Rode Mountains bilden eine langgestreckte, 3000 bis 4000 Meter hohe Gebirgskette, die den Verkehr des Staates Colorado mit den benachbarten Staaten von jeher stark behinderte. Die Gebirgspässe liegen etwa 3000 Meter über dem Meeresspiegel und sind 5 bis 6 Monate infolge der hohen Schneelage unpasseierbar. Auch die von dem Ingenieur Moffat gebaute Denver- und Salzfsee-Eisenbahn führte 3000 Meter hoch über die Berge und mußte deshalb im Winter der Schneeverwehungen wegen den Betrieb oft bis zu zwei Monaten einstellen. Diesem Übelstand abzuhelfen wurde 1923 mit dem Bau eines Tunnels begonnen, der nach dem Vorbild der Alpentunnels das Gebirge an geeigneter Stelle durchbohrt und sich etwa 2700 Meter über Meeresspiegel befindet. Aus bautechnischen Gründen trieb man 25 Meter vom Hauptstollen entfernt einen Hilfsstollen von 2,5 mal 2,5 Meter Querschnitt vor, womit sich die Bauzeit bedeutend abkürzen ließ. Und die Abkürzung der Bauzeit bedeutete zugleich auch eine Verminderung der Baukosten, die sich jeden Tag auf 1000 Dollar belaufen.

Wenn auch der vor reichlich zwei Jahrzehnten fertiggestellte Simpsontunnel mit rund 20 Kilometer Länge bis heute immer noch das längste Bauwerk seiner Gattung bildet, so bleibt er doch hinsichtlich der Querschnittsabmessungen sehr weit zurück hinter dem Rode-Tunnel, der Arles mit der

Rhône verbindet und damit einen durch Frankreich gehenden Wasserweg von der Nordsee bis zum Mitteländischen Meere ermöglicht. Ein von den französischen Wasserbautechnikern seit Jahrhunderten angestrebtes Ziel wurde damit erreicht. Der 1911 begonnene, 8 Kilometer lange Tunnel erhielt 22 Meter Breite und 14½ Meter Höhe. Er ermöglicht also Schiffen bis zu 1200 Tonnen die Durchfahrt. Die außerordentliche Größe der Tunnelabmessungen erforderte die Bewegung riesiger Massen. Mußten beim Simpsontunnel 1 600 000 Kubikmeter Gesteinsmassen fortgeschafft werden, so galt es beim Rode-Tunnel 2 300 000 Kubikmeter Massen zu bewältigen. Die Baukosten beliefen sich auf 112 Millionen Franken.

Der längste aller bisher gebauten Unterwassertunnel wird nach seiner Fertigstellung der gegenwärtig in Angriff genommene Mersey-Tunnel sein, der die englische Stadt Liverpool mit dem von ihr durch ein breites Gewässer getrennten Birkenhead verbinden soll. In 5 Jahren wird der 4 Kilometer lange Tunnel, der 10 Meter unter dem Flußbett gebohrt wird und 15 Meter Durchmesser erhalten soll, vollendet sein. In der Tunnelröhre sollen zwei Verkehrsbahnen übereinander angeordnet werden. Die obere Fahrbahn erhält vier, die untere zwei Gleise, bzw. Fahrstrassen. Ähnlich dem Holland-Tunnel unter dem Hudson muß natürlich auch der Mersey-Tunnel dauernd entlüftet und mit frischer Luft gespeist werden.

Um einen Unterwassertunnel, der nicht ob seiner Abmessungen, sondern lediglich durch die bei ihm angewandte Bautechnik ein besonderes Interesse verdient, handelt es sich bei dem vor einiger Zeit fertiggestellten Spreetunnel in Friedrichshagen bei Berlin. Um die Baukosten möglichst niedrig zu halten, entschloß sich das Bauamt der Stadt Berlin zur sogenannten Senkfaßgründung. Ein solcher Senkfaß ähnelt einem umgestülpten Trog. Er kommt also mit der offenen Seite nach unten ins Wasser; eindringendes Wasser wird durch Preßluft hinausgedrückt und während des Arbeitens dauernd ferngehalten. Nach gleichem Prinzip ist ja auch die Taucherglocke gebaut. Die äußere Form des Senkfaßens muß dem jeweiligen Bauwerk angepaßt werden.

Für den Bau des Spreetunnels mußten zwei solcher Senkfaß Verwendung finden, da während des Baues eine möglichst große Durchfahrt für Boote und Rähne freizulassen war. Es wurde deshalb von jedem Ufer aus ein Senkfaß von 52 Meter Länge, 7,65 Meter Breite und 2,5 Meter lichter Höhe aus Beton hergestellt. Der Senkfaß und das Teilstück des Tunnels wurden nach ihrer Fertigstellung versenkt, indem man das Erdreich unter dem Senkfaß entfernte. Zu diesem Zweck wurde jeder Senkfaß mit zwei Luftschleusen ausgerüstet, die aus Schacht, Materialhohe und Vorschleuse bestanden und je zehn Tonnen wogen. Der angehobene Boden wurde durch den Schacht hinaufgeführt und durch die Materialhohe nach außen gegeben.

Alle bisher gebauten und im Bau befindlichen Tunnels bleiben in ihren Abmessungen weit zurück hinter den geplanten Tunnels unter dem Armellkanal und der Straße von Gibraltar. Das Projekt des Kanaltunnels ist schon vor einem Jahrhundert aufgetaucht und bisher von den Engländern, die um den Schutz ihrer Inseln bangten, stets abgelehnt worden. Neuerdings ist diese Voreingenommenheit gegen eine Verbindung mit dem europäischen Festlande freilich nicht mehr so stark, und es ist nicht ausgeschlossen, daß das Projekt, das einen etwa 60 Kilometer langen Tunnel, wovon etwa 39 Kilometer unter Wasser liegen würden, mit einem Kostenaufwand von 16 Millionen Pfund vorsieht, doch noch verwirklicht wird. Ob hingegen der vorgeschlagene Tunnel unter der Straße von Gibraltar in absehbarer Zeit gebaut werden wird, erscheint noch sehr fraglich. An der schmalsten Stelle von etwa 14 Kilometer Breite hat die Meerenge etwa 900 Meter Wassertiefe, was einem Druck von 90 Atm. entspricht. Wählt man flachere Stellen des Wassers, so müßte dafür eine größere Tunnelweite in Kauf genommen werden. In dem von einem spanischen Ingenieur aufgestellten Projekt würde der Gibraltar-Tunnel reichlich 48 Kilometer lang werden, wovon 32 Kilometer unter dem Meere entlang führen würden. Bei 5 bis 6 Jahren Bauzeit sind die Baukosten des Tunnels auf 330 Millionen Peseten geschätzt worden. Und diese hohe Summe dürfte die Verwirklichung des Planes wohl noch auf lange Zeit hinaus unterbinden.

Ernst Trebesius.