

Das Unterhaltungs-Blatt

Tägliche Beilage des Wiesbadener Tagblatts

Nr. 231.

Donnerstag, 3. Oktober.

1929.

(6. Fortsetzung.)

Wettlauf um Ellinor.

Roman von Senta Nessel.

(Nachdruck verboten.)

Der Reporter Jules Smith sah hinter einer Palmengruppe verborgen und ließ Ellinors Tisch nicht aus den Augen.

Smith war einer von den Menschen, der, selbst unfruchtbar, sich von jeher auf fremde Ideen gestürzt hatte, um sich daran zu erwärmen, sich zu entflammen und sich über die eigene Dummheit und Leere hinwegzutäuschen.

Er wußte, das Leben war heiß und schnell, wahnhaft und mörderisch, er wußte, Tausende wärsen es weg, weil sie nicht damit fertig werden könnten.

Er aber wollte Leben. Er wollte sich nicht herausdrängen lassen aus der Gruppe derer, von der die Welt sprach.

Erst heute abend wieder, in der Metropolitan Opera, als er die upper five hundreds in ihren Logen hatte sitzen sehen, hatte der Ehrgeiz ihn wieder angefallen wie ein wildes Tier. Er kannte die Menschen, er kannte dieses Heer von Zeitungsletern, die sich dreimal täglich ihre Seele mit den Schicksalen unbekannter Menschen heizten. Er wußte, nur wenige Auserwählte konnten sich den Luxus leisten, selbst etwas zu erleben. Fast allen fehlte Geld, Zeit und Mut, das Leben ließ ihnen nichts. Sie wurden fortgerissen vom laufenden Schwungrad der Zeit und wer nicht aufpaßte, der wurde an die Wand gedrückt und totgequetscht, wer den Atem verlor, der stürzte ab und blieb zerstückelt liegen und keiner drehte sich nach ihm um. Mitgefühl war Luxus geworden, denn keiner hatte Zeit, Geld und Mut, sich um den anderen zu kümmern. Eine neue Melodie ging jetzt durch die Welt, eine tolle, wilde Melodie, man konnte schon deinahe sagen, ein Gassenhauer.

Und Jules Smith wußte, daß nur der rücksichtslose Mensch vorwärts kam.

Er stammte aus ganz kleinen Verhältnissen. Seine Mutter hatte ihn eines Tages in einer finsternen Vorstadtstraße New Yorks geboren. Seinen Vater kannte er nicht, seine Mutter wußte nicht, wie der hieß. Er wuchs auf, wie tausend Kinder aufwachsen, deren Väter man nicht kennt und deren Mütter Arbeiterinnen sind.

Aber Jules Smith kannte nur einen Plan: Vorwärts! Er lebte elender als ein Hund. Er ah, was ihm in die Finger kam.

Und eines Tages war er einer von den tausend Zeitungsjungen, die an den Abenden die Namen ihrer Blätter in die Luft besseln.

Keiner konnte den schmalen blassen Jungen mit den stets hungrigen Augen leiden, aber keiner verschloß sich auch vor der Tüchtigkeit dieses Bengels, der die frechste Schnauze New Yorks sein eigen nannte.

Abend für Abend starnte er zu den hellerleuchteten Fenstern der Zeitungspaläste hinauf und er wußte, daß der Tag kommen müsse, wo auch er da oben sitzen würde und vom Redaktionstisch aus die Welt regieren würde.

In seinen freien Stunden lernte er, was das Hirn nur aufnehmen konnte. Er stürzte sich auf fremde Sprachen und saugte die Vokabeln auf, wie ein Löschblatt die Tinte.

Sein Ehrgeiz schüttelte ihn. Seine tollen Wünsche hielten ihn wach, wenn ihm im grauen Morgen-dämmern die Augen zufallen wollten.

Er kannte keine Pause, keine Erholung, keine Liebe,

kein und keinen Schlaf. Er scharrete die paar verdienten Cents zusammen und legte sie nützbringend an.

Keine Demütigung und Züchtigung des Lebens konnte ihn mürbe machen. Er schluderte sie herunter und dachte an die Zukunft. Er schließt in einer elenden Barade mit drei Pennbrüdern zusammen. Im Winterfroren ihm die Hände steif, sodaß er kaum seine Zeitungen halten konnte.

Und eines Tages hatte er es geschafft. Er sprach fließend französisch und deutsch.

Er kaufte sich einen neuen Anzug und neue Schuhe, band sich einen sauberem Kragen um, und ging zum Chefredakteur des „Herald“, stellte sich vor und hatte das Glück, angenommen zu werden, denn der alte Zeitungsmann hatte auf den ersten Blick gesehen, daß in dem Burschen eine Vitalität steckte, die man nützbringend verwenden konnte.

Endlich konnte Jules Smith frei atmen.

Und der junge Reporter schufste, daß ihm das Blut in den Ohren sauste.

Er wußte, keiner konnte ihn leiden. Er war auch jetzt noch hysterisch sparsam, er gab nie einen Pfennig Trinkgeld, er hatte den Mut, die frechste Anspielung eines Kellners zu übergehen. Er hatte nur eine Leidenschaft: Geld zu verdienen.

Er schikanierte seine Leute genau so, wie man ihn einst getreten hatte, er kämpfte gegen den Strudel, um hoch zu kommen.

Aber das Hochkommen war verdammt schwer, die Zeiten, wo man in Amerika aus nichts Millionenvermögen mache, waren längst vorüber.

Doch Smith wußte, daß augenblicklich eine große Chance sich bot, mit einem Schlag 100 000 Dollar zu verdienen.

Ellinor!

An dem Tag, als man ihm im Gebäude der „Evening Review“ die Tür gewiesen hatte, da hatte es sich in ihm festgesetzt wie ein glühender Stein: Nur ich werde Ellinor finden. Und an dem Tag, als jeder Quadratzoll New Yorks von Ellinors Bild bedeckt war, da hatte auch er es verstanden, von sich reden zu machen. Er hatte einen wahren Feldzugsplan ausgearbeitet, aber er weihte niemand in seine Pläne ein. Er sah, wie die Menschen sich Ellinors wegen heiße Köpfe redeten, er sah die Parteien, die für und wider waren: „Bluff, Bluff, the greatest Bluff of the world“, schrien die einen. Die andern aber verteidigten ihren Standpunkt und schrien, daß sie die anderen übertrumpfen: „Nonsense, kein Bluff, Mac Stanley weiß, was er will und Ellinor wird uns 100 000 Dollar schenken!“

Es lag haarscharf auf der Hand: Diese Spekulation des alten Stanley war die grandioseste Zeitungsreklame aller Zeiten. Und Smith wußte, daß Stanley schon Tausende an der Sache verdient hatte, weil die Auflage der „Evening Review“ um das Zehnfache gestiegen war.

Smith saß ganz allein an seinem Tisch und saugte durch einen Strohhalm Zitronenlimonade. Er freute sich, daß er endlich einmal einen Augenblick ruhig sitzen konnte, denn diese letzten zehn Tage war er kaum einen Moment zur Ruhe gekommen, diese Ellinor hatte es einem verdammt schwer gemacht, sie zu finden.

Er hatte New York kreuz und quer durchstreift, war

in allen Luxushotels gewesen, hatte die finstersten Kaschatten besucht, ohne eine Spur zu finden.

Er hatte das eine Haussmädchen der Stanleys in Philadelphia, wo Stanleys ihren Wohnsitz hatten, bestochen, ihm die Namen der Bekannten zu verraten, wo Stanleys in New York verkehrten. Und an Hand dieser Namen hatte er unter irgend einem Vorwand diese Leute aufgesucht, ohne den geringsten Erfolg.

Er war Untergrundbahn gefahren so oft, wie noch nie in seinem Leben, hatte sich stundenlang an den Brennpunkten des Verkehrs aufgebaut und jedes Auto beobachtet.

An dem Tag, als angekündigt worden war, daß Ellinor im Lafayette Einkäufe machen würde, da war er der Erste, der dort war und er war der Letzte, der Abends das Haus verließ. Immer war es erfolglos gewesen. Aber nun ist seine Stunde gekommen. Da drüben sitzt Ellinor, greifbar nahe, er braucht bloß hinzugehen und zu sagen:

„Hallo, Ellinor Stanley, wo sind die 100 000 Dollar?“

Er weiß selber nicht, warum er es nicht tut, er weiß selber nicht, warum er hier auf dem Sessel sitzen bleibt, und Zitronenlimonade durch einen Strohhalm saugt. Er weiß nichts, er hat nur das Gefühl einer unendlichen Ruhe. Wieder nimmt er gierig einen Schluck. Nur durch einen Zufall hat er Ellinor heute abend entdeckt. Jedes ankommende Auto vor der Metropolitan Opera hatte er beobachtet, denn er wußte ja, daß Ellinor kommen würde. Der Regen hatte ihn bis auf die Haut durchnäßt, geduldig war er stehen geblieben, was machte ihm ein bisschen Regen? Er hatte schon ganz andere Sachen erlebt. Er dachte nur an seine erste Reportage, da hatte man ihn stundenlang im Schneegestöber herumgehetzt, und damals hatte er nicht die Aussicht auf ein Riesenvermögen. Er hatte an dem Abend schon fast die Hoffnung aufgegeben, keine der ankommenen Damen war Ellinor gewesen, er hatte ein scharfes Auge. Dann war auf einmal ein junger Mann aus dem Auto gestiegen. Nun, das war nichts besonderes, es waren viele junge Männer im Auto gekommen, aber dieser junge Mann hatte mit einer so unnachahmlichen Gebärde den Frackmantel zusammengefaßt, wie es eben doch nur eine Frau tun konnte, und als dieser junge Mann dann noch mindestens zehn Minuten lang vor dem Garderoben Spiegel gestanden hatte, da stand es für Jules Smith fest, daß das nur eine verkleidete Frau sein konnte.

Und im Laufe des Abends war ihm die Gewißheit seiner Annahme klar geworden und er hatte sich dem schicken jungen Mann an die Fersen gehetzt und ließ ihn nicht aus den Augen.

Ellinor bestellte, was die kleine Mabel Peers wollte. Sie war allmählich in eine Stimmung geraten, wo ihr alles gleich war. Sie freute sich über das Abenteuer mit der niedlichen kleinen Frau, die so entzückend plaudern konnte.

Keinen Moment lang kam sie auf die Idee, daß irgendeiner sie nicht für Axel Johnson halten könnte, sie ahnte nichts von dem ehrgeizigen Reporter Jules Smith, der zwei Tische von ihr entfernt saß.

Die Musik intonierte den neuesten Schlager.

„Ach Jonny, my boy
Dear Jonny, my boy . . .“

Mabel summte die Melodie leise mit. Dann reckte sie die Arme weit und fragte:

„Bin ich schön, Mr. Johnson?“

„Sehr schön, kleine Mabel!“

„Könnten Sie sich in mich verlieben?“

Ellinor lächelte.

„Ich bin schon in Sie verliebt, kleine Mabel!“

„Das ist ja herrlich, dann ist ja alles in Ordnung!“

Ellinor bot Mabel eine Zigarette an. Mabel griff nach dem Etui:

„Donnerwetter, das ist aber hübsch, nur — eigentlich, ist das doch ein Damenetui.“

Ellinor wurde einen kleinen Moment verlegen. Darauf hatte sie natürlich nicht gedacht, aber sie sah sich schnell.

„Ja, das Etui habe ich auch von einer Frau, die mir sehr nahe stand, geschenkt bekommen“, log sie.

Mabel bewunderte die feine Arbeit des goldenen Etuis.

„Sie müssen sehr reiche Freundinnen haben, deary!“

„Na ja . . .“ Ellinor tat furchtbar überlegen. Plötzlich packte sie der Übermut, die flirrenden Lichter und der Trubel taten ihre Wirkung.

„Mabel, wollen wir beide nicht die Ellinor finden, dann machen wir uns von den 100 000 Dollar eine vergnügte Woche!“

Aber Mabel hatte nicht viel Lust, sich mit diesem Problem zu befassen, ihr war ein Mr. Johnson in der Hand sicherer als eine millionenschwere Ellinor auf dem Dach. „Und dann, ich glaube, die ganze Sache ist ein Schwindel, neulich haben wir noch in einer Gesellschaft darüber gesprochen, es gab eine heftige Diskussion, die meisten erklärten diese Ellinor für komplett verrückt, Ethel Randor sagte sogar, sie sei eine raffinierte Hochstaplerin und beinahe hat es dann einen Krach gegeben, denn George Wellton . . .“

Ellinor fühlte, wie ihr alles Blut zum Herzen schoss.

„Wer?“, fragte sie heiser.

„Nun ja, George Wellton, der Schöne George, der nahm auf einmal in einer Art und Weise Partei für diese Ellinor, daß es schon beinahe lächerlich war, er behauptete, Ellinor sei die schönste, klügste und liebste Frau, die man sich denken könne und er sände es sehr unfein, eine Lady zu beleidigen, die nicht anwesend sei, ach, er verhimmelte diese Ellinor so, daß es mir langweilig wurde zuzuhören, aber was haben Sie denn, Mr. Johnson, Sie sehen ja auf einmal aus, als hätte man Ihnen eben auf einem Präsentierbrett alle Seligkeiten der Welt serviert?“

Ellinor schwindelte es. Also George liebte sie doch, denn sonst hätte er sie doch nicht so verteidigt.

Plötzlich griff sie nach Mabels Hand und küßte sie voll Dankbarkeit.

„Mabel, Sie sind das süßeste Geschöpf, was es gibt. Kommen Sie, wir gehen jetzt in den Spielsaal, da dürfen Sie so viel Geld verspielen, wie es Ihnen Spaß macht!“

Die kleine Frau jaulte auf:

„Axel Johnson, Sie sind ein Goldjunge!“

(Fortsetzung folgt.)

Aus der Gerichtschronik von Riebüttel.

(Was vor hundert Jahren noch möglich war.)

Von Karl Alexander Bruss.

Unter der Amtmannschaft des trefflichen Senators Abendroth sollten in Riebüttel im Sommer 1829 zwei arme Sünder hingerichtet werden, Mitglieder einer Räuberbande aus der Nachbarschaft. Da es in Riebüttel nur einen Abdecker gab, wurde, wie gebräuchlich, der hamburgische Schriftschriften Hennings mit seinen Knechten angefordert, und am Vorabend des großen Tages trafen die gefürchteten, dennoch mit angenehmem Grauen angestarrten Gäste ein.

Einer der Henkersknechte war ins benachbarte Cuxhaven gesangen, hatte sich das Meer beschön, war dann von der Salalust durstig geworden und in eins der vielen Wirtshäuser getreten, wo er — da er sich von niemand erkannt sah — fröhlich zu kneiven begann. Sein Gegenüber am Tisch, ein junger, vielleicht etwas angebrüllter Bauernbursch aus der Geest, stand Gefallen an dem fröhlichen Mann. Harmlos rückte er ihm näher und näher, während der Hamburger, seinerseits erfreut über die ihm so ungewohnte, rein menschliche Verbindung mit einem ehrlichen Manne, seinen Wein ausschenken ließ und den Bauernburschen einlud, mit ihm zu trinken. Der tat's, tat das Unerhörte und trank mit einem Henkersknecht! Wie zum drittenmal die Gläser unter Lebend und Bruderdu aneinander klangen, da traten neue Gäste ein, die den Fremden erkannten. Dumfes Gemurmel erhob sich. Der, dem es galt, verstand dergleichen schon, er legte sein Geld auf den Tisch und verschwand.

Nun fiel alles über den Bauernburschen her, der erst ganz verdutzt da stand und, nachdem er begriffen, in grenzenloser Bestürzung davonrannte.

Die Hinrichtung war geschehen, das Gespräch darüber be-

sam ermöglichten alle diese Fortschritte die einigmas erwähnte Verkürzung der Seereisen um ein Vielfaches der noch vor hundert Jahren üblichen Dauer.

Die Schraubenschraube kann in diesem Jahre auf eine hundertjährige Vergangenheit zurückblicken. Etwa 30 Jahre lang hatte das dampfgetriebene Schaufelrad den Segelschiffen erfolgreiche Konkurrenz gemacht und vor allem auf den großen Flüssen Amerikas und Europas den Hauptverkehr an sich gerissen, als die erfolgreiche Einführung der Schraube durch Smith in England und Ericsson in Amerika eine weitere Ummärschung in der Schifffahrt herbeiführte. Beide waren freilich nicht die Urheber der Idee, die Schraube statt des Schaufelrades zu verwenden, da der Österreicher Joseph Kessel bereits 1829 ein Dampfschiff gebaut hatte, das durch eine zwischen Hintersteven und Steuer angeordnete Schraube fortbewegt wurde. Die Versuchsfahrt ergab zwar gute Resultate, doch setzte das Platten eines Dampftrohres der weiteren Erprobung des neuen Antriebes ein Ziel, da die Behörde weitere Fahrten untersagte. Kessel erhielt zwar für seine Erfindung ein englisches und ein französisches Patent, doch gelangte seine Idee zunächst nicht weiter zur Anwendung. Erst 7 Jahre später trat der englische Land-

Tiefgang und 27 400 Tonnen alle bisherigen Dampfschiffen weit in den Schatten stellte, gestreift. Der Schiffsrumpf wurde völlig aus Eisen hergestellt und nach dem Zellenkasten gebaut. Außer der äußeren Schiffshaut wurde im Innern in 90 Zentimeter Abstand ein aus 19 Millimeter dicken Platten gebildeter innerer Boden eingebaut, der mit Platten und Winkeln, den sogenannten Längspannen, mit der äußeren Schiffswand verstreift wurde. Auf diese Weise ergab sich ein Doppelboden, der das Schiff auch bei Verletzung der Außenhaut trocken hielt. Die Maschinen- und Kesserräume wurden durch Längsschotten, und das ganze Schiffinnere durch zehn Querschotten gesichert. Diese Unterteilung des Schiffes in eine Anzahl wasserdichter Abteilungen erhöhte nicht nur die Festigkeit des ganzen Schiffskörpers, sondern sie schuf auch eine wesentlich höhere Sicherheit bei etwaigen Havarien des Schiffes. Besonderes Interesse verdient der Antrieb dieses Riesenfahrzeugs. Eine 4000pferdige Dampfmaschine trieb die Schraubenschraube von 7,3 Meter Durchmesser und 12 Meter Steigung mit 39 minütlichen Umdrehungen an. Eine zweite Dampfmaschine von 3650 PS. wirkte auf die beiden seitlichen Schaufelräder, die den riesigen Durchmesser von 17 Meter aufwiesen und 11 Umdrehungen/Min. machten. Zehn Kofferkessel lieferten den Dampf von der geringen Spannung von 1,6 Atm. Druck. Der Kohlenverbrauch war deshalb ungeheuer groß. Bei voller Maschinenleistung wurden täglich etwa 380 Tonnen verbraucht. Die Kohlenbunker fassten 10 000 Tonnen; das Schiff konnte also 27 Tage unter Dampf fahren. Sechs Masten mit ausgedehnter Takelage sollten außerdem zur Ausnutzung des Windes dienen.

Nach siebenjähriger Bauzeit, bei der mancherlei unverhoffte Schwierigkeiten zu überwinden waren, wurde das großartige Bauwerk im September 1859 fertiggestellt. Am 17. Juni 1860 konnte der „Great Eastern“ die erste Fahrt von England nach Amerika antreten, wozu bei 14% Seemeilen größter Geschwindigkeit 11 Tage benötigt wurden. Die Fahrten nach Amerika mussten jedoch aus wirtschaftlichen Gründen bald aufgegeben werden, da es damals noch nicht möglich war, 8000 Tonnen Ladung und die große Anzahl Passagiere für jede Fahrt zusammenzubringen. Der „Great Eastern“, rein technisch betrachtet eine unvergleichliche Glanzleistung des damaligen Schiffbaues, in Kaufmännischer Hinsicht jedoch ein Misserfolg, wurde später zum Kabellegen verwendet, diente dann als Hulk und Kohlendepot und wurde schließlich nach drei Jahrzehnten auf Abbruch verkauft.

Als ein anderer Meilenstein des Weltverkehrs ist auch der Bau des Suezkanals zu betrachten, dessen Wichtigkeit schon vor fast dreitausend Jahren erkannt worden war. Unternahm doch schon Ramses der Große (1396–1328 v. Chr.) den Versuch, einen Wasserweg vom Mittelmeeren zum Roten Meer herzustellen. Später tatsächlich gebaut und wieder in Verfall geraten, dann wieder hergestellt und daraus aus militärischen Gründen wieder verfüllt, hatte der alte Kanal schon ein recht wechselvolles Schicksal erlebt, als man endlich im Jahre 1859 dazu schritt, den heutigen Suezkanal in Angriff zu nehmen. Ferdinand von Lesseps, damals französischer Botschafter in Alexandria, hatte sich mit ganzer Energie für den Bau des Kanals eingesetzt, dessen Ausführung an politischen Reibereien zwischen England und Frankreich immer wieder zu scheitern drohte. Zunächst mit 20 000 Tellaahs, die damals Kronensteine verrichten mussten, begonnen, wurden die Handarbeiten nach Aufhebung der Fronarbeit mehr und mehr durch die Maschine ersetzt. Außer den großen technischen und gesundheitlichen Schwierigkeiten, die sich dem Bau entgegenstellten, galt es auch verschiedene finanzielle Krisen zu überwinden, ehe der Kanal nach zehnjähriger Bauzeit am 16. November 1869 in Gegenwart zahlreicher Fürsten, Würdenträger und Kriegsschiffe mit rauschenden Feierlichkeiten eröffnet und dem Verkehr übergeben werden konnte.

Der Suezkanal hat in der Folge eine außerordentlich hohe Bedeutung für den Weltverkehr erlangt. Die Verbindung Europas mit Ostasien und Australien hat durch ihn eine so große Verkürzung erfahren, daß Schnelldampfer etwa 2 bis 3 Wochen und Frachtdampfer 4 bis 5 Wochen schneller ans Ziel gelangen, als auf dem Seeweg um Afrika herum. Entsprechend dieser riesigen Verkürzung des Seeweges, die z. B. zwischen Amsterdam und Bombay rund 7000 Seemeilen beträgt, ist der Verkehr auf dem Kanal von Jahr zu Jahr beträchtlich gestiegen. Im vergangenen Jahr wurde er von 6084 Schiffen passiert, was auf einen Tag rund 17 Fahrzeuge ausmacht. Ein Seefahrer hat den hohen weltwirtschaftlichen Wert des Suezkanals treffend gekennzeichnet mit dem Ausdruck: „Christopher Columbus hat einen Seeweg nach Indien gesucht, Vasco de Gama hat ihn gefunden, Ferdinand von Lesseps aber hat einen solchen geschaffen.“

Da die Handelsbeziehungen zwischen England und Ostindien schon in jenen Zeiten recht bedeutende waren und eine ständige Steigerung verhielten, kam der bereits erwähnte Brunel auf die Idee, ein eisernes Riesenfahrzeug zu bauen, das imstande sein sollte, seinen Kohlevorrat für Hin- und Rückfahrt bei sich zu führen. Um die Stampfbewegungen des Schiffes möglichst niedrig zu halten, schien es außerdem wünschenswert, die Schiffslänge so groß zu wählen wie die Länge der größten Ozeanwellen. Aus diesen Erwägungen heraus schuf Brunel die Pläne für den Riesen-dampfer „Great Eastern“, der nach der Fertigstellung als eines der eindrucksvollsten Bauwerke des 19. Jahrhunderts das größte Aussehen in der ganzen Welt erregte. Im Jahre 1852 wurde auf der Werft von Scott Russel in Millwall bei London der Kiel zu diesem Ozeanreicher, der mit 207 Meter Länge, 25 Meter Breite, 17,7 Meter Raumtiefe, 9,14 Meter