

Das Unterhaltungs-Blatt

Tägliche Beilage des Wiesbadener Tagblatts

Nr. 116.

Donnerstag, 7. Mai.

1931.

Die weißen Bälle / Ein Sportroman von Curt Seibert.

(5. Fortsetzung.)

„Sie brauchen mir keine langatmigen Erklärungen abzugeben, mein Lieber“, sagte Gladys Turner zu Stanley Glen, „ich bin schließlich nicht zum erstenmal auf einem Rennplatz und kenne den Rummel zur Genüge. Wenn man das Derby in Epsom und Hamburg-Horn, den Grand Prix du Jockey-Club und hundert andere Rennen mitgemacht hat, wird einem so ein Rennen in Nizza keine Aufregungen mehr bereiten.“

„Aber der Prix du Méditerranée ist diesmal glänzend besetzt. Sogar zwei englische, ein österreichischer und ein deutscher Stall haben Meldungen abgegeben.“ — „Sie brauchen den deutschen Stall nicht gerade zu leicht erwähnen, ich bin weder aus England, noch aus Österreich, sondern lebe in Deutschland.“ — „Bisher hatte ich angenommen, Sie lebten nur auf Reisen.“ — „Ein Irrtum, mein Lieber. A propos Reisen: Sie können ruhig etwas langsamer fahren. Daß Ihr Auto mehr als 90 Kilometer macht, wußte ich schon, ehe ich mich neben Sie setzte.“

„Sie haben heute eine geradezu prächtige Laune“, spottete Glen und stoppte das Tempo ein wenig ab.

Sie jagten dahin auf der herrlichen Straße, hin und wieder einige Wagen überholend, denn keiner fuhr so wagehalsig durch die Kurven wie Stanley Glen, keiner konnte wie er kein Auto vor sich sehen, ohne ihm die hinten aufgeschweiften Ersatzreifen zeigen zu müssen. Gladys konnte es sonst auch nicht schnell genug gehen, aber heute lag ihr nichts daran, denn sie wußte, daß Tarasi mit Eliza Domscheid vor ihnen lag, und sie wollte den Rolls Royce nicht überholen. Es war nicht nötig, daß man sie jetzt schon mit Glen zusammen sah.

„Welche Loge haben Sie genommen?“, fragte sie. „Nummer 7. Das ist meine Glückszahl. Ich setze seit Jahren schon immer auf Nummer 7.“ — „In jedem Rennen? — Und wenn nur sechs Pferde starten?“ — „Er lachte. — „Dann passe ich. Aber keine Angst, heute sind in jedem Rennen mehr als 7 Starter gemeldet. Im Grand Prix laufen sogar 14.“

„Da können Sie ja zweimal setzen.“ — „Wieso?“

„Na, 14 ist doch zweimal 7.“

„Ach so. Na, woll'n mal sehen. Was ist denn das für ein Rolls Royce vor uns?“

„Keine Ahnung.“

Aber sie erkannte schon Tarasis runden Melonenhut und Elizas grünen Autoschleier. Glen trat auf den Gashebel und jagte los. Als sie den Wagen passierten, drehte Glen kurz den Kopf und winkte mit der Hand. Der Jnder grüßte gemessen, wie es seine Art war. Er kam, wenigstens äußerlich, nie aus der Ruhe. Eliza lachte und zeigte keinerlei Erstaunen, die beiden zu sehen. — Wenn ich doch auch mal so unbekümmert glücklich sein könnte, dachte Gladys. — Aber Eliza war durchaus nicht so restlos zufrieden, wie es den Anschein hatte. Sie wußte, daß ihr Bruder ein wenig oder stark in diese schöne Frau verliebt war. Im Grunde war ihr das nicht so recht, weil sie eine bestimmte Antipathie gegen Mrs. Turner hegte, über deren Grund sie sich selber nicht klar war. Andererseits war sie stolz auf ihren Bruder und zu eitel, um sich nicht zu ärgern, daß diese Frau für Stefan weniger Interesse zeigte, als für diesen Afrikaner, den sie erst recht nicht leiden

(Nachdruck verboten.)

konnte. Eliza war noch jung und keine abgeklärte Natur, ihre Sympathien und Abneigungen kannten kein Mittelmaß.

In dem Punkt: Gladys und Stefan ging übrigens Tarasi mit ihr einig, wenn er auch noch nicht mit ihr darüber gesprochen hatte. Auch er hätte es lieber gesehen, wenn sich Mrs. Turner Herrn Domscheid gegenüber weniger kühl verhalten hätte. Denn eine Ablenkung konnte Elizas Bruder nichts schaden.

„Eine schöne Frau“, sagte der Jnder, als das Auto sie überholte, „eine sehr schöne Frau. Aber Schönheit allein macht noch nicht glücklich.“

Und er suchte nach ihrer Hand. Aber sie hielt seine Kellern so eng an sich gepreßt, daß er nur die Decke zu-rechtlegte und dann seine Hand zwischen zwei Knöpfe des Mantels schob. Eine Pose, die er sehr liebte, seitdem er Frankreich bereist und in jeder Bauernhütte ein Bild Napoleons entdeckt hatte.

8.

Auf dem Rennplatz herrschte schon tüchtiges Treiben. Stanley Glen und Gladys landeten in ihrer Loge, als gerade der Aufgalopp für das dritte Rennen stattfand.

Gladys sah sich um, aber den Jnder und Eliza konnte sie nicht entdecken. Die beiden standen unten auf dem Sattelplatz auf zwei Stühlen, welche der Diener besorgt hatte. Durch die Menge drängten sich Leute mit großen Schildern. Darauf stand: „Besuchen Sie heute und morgen das große Internationale Tennisturnier in Monte Carlo. Die besten Spieler der Welt nehmen daran teil.“

„Wann können wir zurück sein?“, fragte Gladys.

„Der Große Preis wird um halb vier zu Ende sein. Die beiden letzten Rennen schenken wir uns. Um fünf können wir auf den Plätzen sein.“

„Meinen Sie übrigens, daß irgend jemand beobachtet haben kann, wie die Kuverts von dem silbernen Tablett verschwanden?“

Stanley sah sie schnell und überrascht an.

„Sind Sie mit Ihren Gedanken schon wieder bei der leidigen Affäre?“

„Schon wieder? Nein, noch immer.“

Der Afrikaner vertiefte sich nun in das Programm und schien ganz zu vergessen, daß er eine Begleiterin neben sich hatte. Hin und wieder tupfte er mit dem silbernen Bleistift auf das Blatt und schrieb einige Zahlen auf.

„Sie scheinen auch zu den Leuten zu gehören, die unbedingt den Sieger finden müssen“, sagten Gladys etwas abfällig.

„Natürlich“, gab Glen offen zu. „Wozu fährt man denn sonst auf ein Rennen?“

„Ich finde mehr Freude an dem allgemeinen Leben und Treiben auf dem Turf. Ob das Pferd, das ich setze, auch gewinnt, ist mir ziemlich egal.“

„Was darf ich für Sie nehmen?“

„Nummer vier“, sagte sie und reichte ihm einige Notizen.

„Wie Sie wünschen.“

Die Startglocke ertönte zum erstenmal. Die Menschenmassen wälzten sich von den Ständen der Buchmacher und den Totoschaltern am Führring vorbei zum Sattelplatz. Ein buntbewegtes Bild. Tausend Farben leuchteten in der Sonne, die glutheiß herniederbrannte, so daß die Damen ihre kleinen bunten Schirme aufspannten und auch mancher Herr darunter Schutz und Schatten suchte. Die Pferde, 16 an der Zahl, wurden auf den grünen Rasen geführt, der sich in blendender Verfassung präsentierte. Neben ihnen liefen die Besitzer und Trainer und gaben den Jockeys letzte Informationen, dann galoppierte die stattliche Schar zum Start, wo der Starter bereits in seinem mit zwei Schimmeln bespannten Wagen hielt. Die Startmaschine war bereits in Ordnung, das Band hochgezogen, damit die Pferde darunter durchgelangen konnten.

Die Menschen schraubten an ihren Fernstechern und begannen die Bahn abzusuchen. Die aufgeregten Tiere wurden von den Jockeys beruhigt und immer wieder gegen das Startband getrieben, bis sie alle möglichst in einer Reihe standen.

Plötzlich tönte die helle Totoglocke zweimal, die Schalter sprangen automatisch zu, kein Einsatz wurde mehr angenommen. Das Startband schnellte in die Höhe, der Starter hatte die Flaggen hochgezogen, das Rudel setzte sich mit einem gewaltigen Sprung in Bewegung.

„Ab!“, brüllten zehntausend Kehlen.

Das Rennen war im Gang, der Kampf um den Prix du Méditerranée hatte begonnen. Das südländische Temperament der Zuschauer verleugnete sich natürlich nicht in den vielen Zurufen, welche die Pferde und Reiter gleich beim ersten Passieren der Tribünen zu hören bekamen.

Bilboquet hatte sofort die Spitze genommen, mußte sie jedoch bei der zweiten Biegung an Noisette abgeben, hinter der Stola und Pull On lagen. Die schnellen Flieger verleugneten sich nicht, sie legten eine ungeheure Pace vor, um die anderen abzuholen, was ihnen auch teilweise gelang.

Als die Schar jenseits der Tribünen am Wald entlang jagte, war die Menge für Momente fast stumm, man hörte nur ein tiefes gewaltiges Raunen.

Schon am Anberg, der zweimal zu nehmen war, hatten Stola und Noisette genug und fielen zurück, Bilboquet mußte schon geritten werden. Dafür kamen jetzt die Ausländer für Momente in Front. Wiener Wald machte sich an der Innenkante frei, Fahrenheit suchte außen vorzustößen. So gelangte man wieder zu den Tribünen. Als der Deutsche einen Moment den Kopf vorn hatte, brüllte eine tiefe, aber ungeheuer laute Männerstimme in die Stille:

„Fahrenheit!“

Gladys mußte lächeln. So waren die Deutschen, sie begeisterten sich an jeder kleinen Episode, wenn einer der ihren — und sei es nur ein Pferd — mal eine Chance hatte. Fahrenheit blieb nur wenige Meter vorn, dann machte sich die überlegene Klasse der Franzosen frei. Aldisa, Parmenio und Anosta gingen nun, kaum merklich von ihren Reitern aufgefordert, an zu „gehen“, und schon am Wald zog sich das Rudel mit zum Teil großen Abständen gewaltig in die Länge. Zwischen der führenden Aldisa und dem auf dem letzten Platz liegenden Bilboquet lagen bereits mehr als hundert Meter.

„Was haben Sie gesagt?“, fragte Eliza, und Tarafi zeigte sein Ticket: „Nummer 9.“

„Aldisa? Na, da haben Sie aber Glück. Und für mich haben Sie Pull On genommen? Wo liegt denn der?“

Er reichte ihr das Glas.

„In der Mitte. Der Reiter trägt eine grüne Schärpe, wie Ihr Schleier.“

„In der Mitte? Vorn soll er liegen. Ich will gewinnen“, sagte sie schmolend wie ein Kind.

Und als hätte Batardi ihre Worte gehört, begann er plötzlich am Anberg sein Pferd vorzunehmen. Wie

ein Pfeil schoß Pull On heran, passierte ein, zwei, drei Gegner und schloß zur Spitzengruppe auf.

Ein einziger Schrei ging durch die Massen.

„La Margale! La Margale! La Margale!“

Jetzt sah man, daß der Favorit der großen Menge La Margale war mit Destinée im Sattel. Er genoß das Vertrauen der meisten. La Margale, der die Nummer 1 trug. Beim Einlauf schien alles durcheinander gewirbelt zu werden, dann begann in der Geraden vor den Tribünen der Endkampf. Alle Jockeys ritten und schlugen mit den Peitschen wild auf die Tiere, die nach der langen und anstrengenden, in tollem Tempo gelaufenen Fahrt völlig erschöpft ihr Letztes gaben.

Immer noch führte Aldisa, aber jetzt — jetzt — jetzt wurde sie von La Margale passiert, der als sicherer Sieger dem Ziel zustrebte. Aber noch war das Rennen nicht gewonnen, denn auf einmal war, ohne daß jemand sagen konnte, wie, Pull On da, von Batardi nach vorn geworfen. Und der große Braune hatte seinen Speed noch nicht ausgespielt und wurde jetzt im entscheidenden Moment von Batardi angefaßt.

„Donnerwetter, kann der reiten“, sagte jemand, als Batardi zum Finish ansetzte.

Dann ging der Orkan los. Wie wilde Tiere brachen die Menschen nach vorn bis dicht an die Barrieren, die sie einzudrücken drohten, schrien, gestikulierten, schwenkten die Arme, winkten mit den Taschentüchern, vom dritten Platz hörte man Flöten und Kindertrompeten herüberschallen. Dazwischen die Namen der Pferde und Jockeys.

„Batardi!“ — „La Margale!“ — „Aldisa!“ — „La Margale!“ — „Destinée!“ — „Pull On!“

Und ganz von oben her kam wieder der dröhnende, alles übertönende Bass:

„Jah — ren — heit!“

La Margale hatte, vierzig Meter vor dem Ziel, dicht vor den Tribünen, immer noch die Spitze, aber Aldisa war schon von Pull On auf den zweiten Platz gedrängt und fiel rasch zurück. Und aus dem Rudel hatte sich plötzlich ein Pferd gelöst, ein goldbraunes kleines Tier mit langem Schweif, das mit rasender Geschwindigkeit näherkam.

„Wer ist denn der Fuchs?“, fragte Eliza.

„Das ist Fahrenheit, ein Pferd aus Ihrer Heimat.“

Eliza hatte auf einmal ganz vergessen, daß sie auf Pull On gesetzt hatte, daß sie so schrecklich gern gewonnen hätte, sie sah nur das deutsche Pferd mit dem deutschen Reiter, das so tapfer um den Sieg stritt, und sie formte die kleinen Hände am Mund zu einem Schallrohr und schrie mit ihrer hellen Stimme:

„Fahrenheit, Fahrenheit, Fahrenheit!“

Doch das Ziel war zu nah. Unter ohrenbetäubendem Lärm streckte Pull On gerade auf der Linie die Nase ein wenig vor und hatte vor La Margale gewonnen, während Fahrenheit einen ehrenvollen dritten Platz belegte.

„Kopf — zwei Längen“, lautete der Richterspruch.

Eine halbe Länge dahinter lief Aldisa auf das vierte Geld, während das Rudel weit abgeschlagen einkam.

„Sie haben gewonnen“, sagte Tarafi und hielt Eliza eine Handvoll Scheine hin. — Aber sie hörte nicht auf ihn, sie sah nur nach dem kleinen tapferen Fuchs, der eben in den Stall geführt wurde, und ihre sonst so frohen Augen sahen ganz traurig drein.

„Wir haben beide verloren“, sagte Gladys nicht ohne Schadenfreude und warf ihr Ticket weg, „aber wir haben beide beinahe gewonnen, und das ist auch was wert.“

Stanley Glen schien recht niedergeschlagen. Man sah seinen Augen an, daß er gar zu gern gewonnen hätte. Vielleicht hat er es nötig, dachte Gladys, die ein feines Gefühl für derartige Dinge besaß.

(Fortsetzung folgt.)

Im Simplon-Orient-Express über den Balkan.

Der größte Zuglauf Europas: 3300 Kilometer durch 7 Länder. — Hotel auf Kugellagern. — Preise nach Baluta. — Der feudalste Luxuszug. — Bad im Fahren.

Von Karl Rütge.

Der Simplon-Orient-Express hat Calais gestern, am Freitag, nachmittags um 3 Uhr verlassen. In Lausanne läuft die elegante Reihe blauer Wagen, um 1/6 Uhr morgens ein. Die rund 900 Kilometer lange Strecke legt dieser bedeutendste Luxuszug Europas also in kaum sechszehn Stunden zurück.

Ich steige in Lausanne zu. Der Zug führt größtenteils Schlafwagen 1. Klasse, also Wagen mit Einzelplätzen. Aber auch die Reisenden mit den (übrigens nur wenig billigeren) Fahrkarten 2. Klasse sind bestens im zweibettigen Abteil untergebracht. Es gibt für sie tagsüber zwei Fensterplätze gegenüber und nachts die übliche Bettanordnung, oberes Bett und unteres Bett. Die Wagen sind außerordentlich elegant, mit rotbraunpoliertem Holz, teppichbelegtem Gang. Es ist ein Bild von Harmonie, Vornehmheit, vollendet künstlerisch geschlossenem Eindruck. Der ganze Zug mit seinen langen Gängen, den Abteilen und dem Speisewagen ist Ausdruck eines hochentwickeltesten Zeitalters, in dem das Goethewort „ich für mein Teil freue mich, so entzückend unterwegs zu sein“, unbedingt Geltung erlangt hat.

Im Simplon-Orient-Express laufen ab Calais und Boulogne bis Paris nur die 1. Klasse-Wagen; dann werden Wagen mit Zweibett-Abteilungen eingefügt. Die Ziele der Wagen wechseln täglich ab Abgangsstation und heißen: Konstantinopel, Athen und Budaress. Der Zug läuft durch Frankreich, Schweiz, Italien, Jugoslawien, Bulgarien, Griechenland, Türkei. Es sind ab Calais, bis Istanbul (Konstantinopel) 3287 Kilometer Strecke; der längste Zuglauf in Europa. Die Fahrtdauer beträgt fast genau drei Tage, nämlich 71 Stunden in der größten Entfernung. Von Risch ab werden den Zugteilen nach Athen und Konstantinopel noch Wagen der Orient-Expressflügelzüge von Ofende über Köln-Passau-Wien-Budapest und Wagen Berlin-Athen bzw. Konstantinopel zugesügt.

Die Wagen laufen ideal ruhig, zumal durch die Schweiz, wo die bebaglich surrenden elektrischen Lokomotiven den Zug durchs Rhonetal hinauf zum zwanzig Kilometer langen Simplontunnel, Europas größter Tunnelröhre, schleppen. In Brig ist Pass- und Zoll-Revision. Trotzdem hält der Zug nur gerade elf Minuten. Es ist der feudalste Zug; man nimmt bei ihm jede mögliche Rücksicht! Fahrkarten und Pässe hat der Schlafwagenkondukteur. Man wird nicht belästigt. Auch in Domodossola, der italienischen Grenzstation, der ersten Station hinter dem Süd- und Nordeuropa trennenden Alpenwall, verweilt der Zug nur elf Minuten. Dann rollt er geschmeidig und leicht federnd, mit dezent im Rhythmus singenden Rädern, die in Kugellagern laufen, gen Mailand, am Lago Maggiore hin, in die weite lombardische Ebene.

Der Zug ist mit einem Luxushotel vergleichbar. Die Ernährung der Gäste ist entsprechend. Die Passagierliste bezeichnet berühmte Namen und höchste Titel. Das Personal ist bestens geschult. Es spricht in vielen Zungen, vorwiegend allerdings französisch. Aus allen Ländern, die von den Wagen der „Internationalen Schlafwagen- und Große-Expresszüge-Gesellschaft“ in Paris besahren werden, ist Personal entnommen. Man begegnet also auch deutschen, österreichischen, italienischen und anderen Bediensteten.

Im Speisewagen ist beständiges Kommen und Gehen. Der Speisewagen läuft die ganze Strecke mit. An den Tischen werden alle erdenklichen Geldsorten in Zahlung gegeben. Alle Sprachen schwirren. Es ist wie in einem Luxushotel. Sogleich nach Öffnung des Speisewagens um 7 bis 8 Uhr morgens stellen sich die Gäste ein, meist ältere Herrschaften. Die Familien kommen als Ablösung eine halbe Stunde später, oft mit zwei, drei Kindern. Und zuletzt, mitunter erst nach Beendigung des allgemeinen Frühstückes, erscheinen die vielen eleganten Paare, die das Bild reizvollst beleben und dem Peariff-Luxuszug am vollendetsten entsprechen.

Die Kosten der Fahrt im Luxuszug sind nicht niedrig; immerhin erreichen sie keineswegs eine phantastische Höhe. In Rücksicht auf die Schnelligkeit und Bequemlichkeit der Beförderung sind sie als ausgesprochen billig zu bezeichnen. Der Flugdienst kostet bei geringerer Bequemlichkeit mindestens ebensoviel, eher etwas mehr. So stellt sich der Bettpreis 2. Klasse z. B. von Belgrad bis Istanbul (26 Stunden) auf etwa 28 Goldfranken = 23 Reichsmark; dazu Fahrpreis 2. Klasse für die Strecke von 1064 Kilometern

und Platzvormerkgebühr; die erste Klasse ist in den Nebenkosten (Bett usw.) nur um 20 bis 25 Prozent teurer.

Wie die Preise sich an die Baluta des Landes anpassen, das wird im Speisewagen spürbar. Benedig ist dem Bild entchwunden. Das Hafenbild von Triest entrollt sich beim Bild aus dem Fenster. Es wird im Wagen zum Abendessen serviert. Nicht mehr die Schweizerpreise gelten, sondern die italienischen. Wie ich höre, muß der Speisewagen für jedes Land, um die Zollumständlichkeiten zu vermeiden, immer die jeweils im Lande eingefakten Waren innerhalb des Landes verwenden; die Schränke mit den übrigen Vorräten werden plombiert. Mir fällt der „Guide“ der I. E. G. in die Hand; außer den genauen Fahrzeiten, Zugläufen, Tabellen und Tarifen verzeichnet er auch die in den einzelnen Ländern gültigen Mahlzeitenpreise. Da ist bezeichnend und auffällig, daß das Frühstück, das in Frankreich in Reichsmark umgerechnet etwa 1,30, in der Schweiz bereits 1,80 und in Italien noch 1,65 kostet, in Bulgarien dagegen nur 1,20 kostet. (In Deutschland, dem anscheinend teuersten Land, ist in den Speisewagen der Orient-Flügelzüge über Köln-Passau und Strassburg-München-Salzburg der Frühstückspreis — 2,00 Reichsmark!)

Das Bett ist bezogen; es ist blütenweiß, lundig gerichtet, einladend. Der Zug passiert zwischen 9 und 10 Uhr abends die Grenze zwischen Italien und Jugoslawien bei Postumia und Rakel im Karst. Das zerklüftete Gebiet ist nicht zu sehen. Von der Pass- und Zollkontrolle, die in gewöhnlichen Zügen hier sonst sehr umständlich und streng ist, spürt man nichts. Man hat auch außer mit dem Kondukteur des eigenen Wagens, mit den Zugschaffnern nichts zu tun. Ab und zu sieht man einen solchen im Gang im Sessel sitzen und die Fahrcheinbündel durchblättern. Der Zug ist vollbesetzt. Es gibt kein freies Abteil. Alle Plätze sind durch Vermittlung der Agenturen der I. E. G. oder durch Reisebüros telegraphisch bestellt, meist Tage vorher.

Am nächsten Morgen zeigt sich eine vollkommen fremde Landschaft: Balkan. Armliche, geduckte Häuser, oft mit Stroh bedeckt. Der Bauer zieht flache Furchen mit dem Holzflug, gebückte Frauen lauern in harter Arbeit im Feld.

Obwohl der Wagen außerordentlich ruhig läuft, so ist doch das Rasieren im Waschabteil neben dem Schlafabteil von abenteuerlichem Mut. Aber siehe, als ich den Speisewagen betrete, da sind alle Herren tadellos rasiert. Mancher wird das Bad benutzt haben. Im Packwagen ist ein Baderabteil mit Dusche für die Reisenden des Luxuszuges bereit.

Die Stimmung im Speisewagen ist belebter als tags zuvor. Man kennt sich von Nachbarschaften. Abteil an Abteil, von Plaknachbarschaften im Speisewagen. Es ist eine große Familie, zurückhaltend zwar, aber doch irgendwie verbunden während der ständigen Fahrt. Das heißt, die meisten benutzen den Zug nicht während der ganzen Strecke. Kurs vor Belgrad ist großes Hasten in den Gängen. Die Kondukteure schleppen Gepäckstücke in der Gang. Jeder Bedienstete hat in seinem Wagen alle Hände voll zu tun. Viele betrachten unter der Aufregung der bevorstehenden Ankunft am Ziel die drüben über der Sawa sich auf einem Hügel aufbauende imposante Stadt Belgrad gar nicht. Einige sitzen noch im Speisewagen. Der Ober legt diskret die Rechnung auf den Tisch.

Die Engländer sind ausdauernd. Sie fahren meist bis Konstantinopel oder Athen. Viel Italiener sind im Zug, wenig Deutsche. Immerhin ist die allgemeine Verständigungssprache auf der Weiterfahrt bei den Jugoslawen, Bulgaren, Ungarn usw. in der Hauptsache deutsch. Auch die Kondukteure, die in der Schweiz und Italien nur mühsam Deutsch zu fiameln schienen, sprechen es jetzt bedeutend fließender. Einer erzählt Balkanabenteuer, die sich mit Pass- und Zollschikanen belassen; aber immer handelte es sich dabei um feindliche Nationen von hier unten untereinander.

Ja, nun ist es Balkan. Da hilft nichts. Selbst der eilige, hochfeudale Simplon-Orient-Express muß länger verweilen als auf sonstigen Grenzstationen; wenn es auch nicht je eine Stunde währt, wie bei dem anderen Schnellzug des Tages. Berglandschaft reißt sich auf, abenteuerlich taub, an den unteren Hängen bebaut. Die Stationen in Bulgarien sind ärmlich, wie verlassen. Aber bei Sofia, das im Schutze eines imposanten, 2300 Meter hohen, schneebedeckten Gebirges liegt, ist Leben. Eine Fliegerstaffel surrt in den blauen Himmel. Viel Geleise laufen neben dem Zug her. Und auf ihnen stehen seit zwölf Jahren die im Weltkrieg erschossenen Lokomotiven, Personenwagen und Güterwagen,

piele hunderte. Balkan? Oder eine Geste: seht, so geht es uns —

Es ist noch auffallend hell, als der Zug in den kleinen Bahnhof von Sofia einläuft. Aber die Uhren müssen eine Stunde vorgestellt werden: Oströpanische Zeit. Das Tor zur großen Welt mit all seinen Absonderlichkeiten ist nahe.

Noch eine Nachtfahrt, durch Südbulgarien und den griechischen Zipfel und dann in die Europäische Türkei.

Mittag, kaum daß das Essen beendet ist, hält der Zug am Ziel. Orient umfängt den Reisenden. Aber mit stark europäischem Anstrich; enttäuschend und doch von bellemmendem Reiz —

Maibock.

Von Walter v. Nummel.

Trefflich und geschickt hat der Maibock sich seinen Namen gewählt. Denn schon mit seiner ersten Silbe legt er sich flug bei den wintermüden Münchenern einen erheblichen Stein ins Brett. Und wenn auch das Münchener Maibüßel oft noch recht hart und rauh daherweht, Glanz und Duft des Namens sind dem trügerischen Worte dennoch verblieben. Die zweite Silbe allerdings, das Wortlein „Bock“, ist schon schwerer zu erklären. Die meisten denken dabei an das bildhafte Symbol des Festbieres, an den steigenden Ziegenbock, die wenigsten sind sich darüber klar, daß der Name in Wirklichkeit von der Stadt Einbeck in Hannover stammt. Diese brave Ortschaft braute in alten Zeiten ein gar treffliches Bier, das „Einpodische“. Zuerst bezog man es von dort, dann versuchte man in München, es nachzumachen. Bald war es allenthalben, bei Hofe und im Volke, über die Maßen beliebt. Aus „Einpod“ wurde „Einbock“ und da man es nicht bei einem Glase bewenden ließ, blieb schließlich nur mehr der „Bock“ stehen. An dem hat man durch die Jahrhunderte treu festgehalten. Damit aber auch das Bild des Ziegenbockes nicht angefaßt werde, sei des weiteren auf die Ziege Heidrun in Walhall verwiesen, die den Seligen schäumenden Met freigeigig lieferte, so viel sie nur wollten.

Und wie der Bock uns auf seinen Hörnern in die graueste Vorzeit zurückträgt, so klingt heute das Wort „Bock“ nicht nur in München, sondern auch da und dort sonst in der Welt an. Das leichte Bier, das man in Paris und anderwärts in der französischen Provinz vorgekostet bekommt, benennt sich ebenfalls „un bock“. Hat man nach einem zweiten Glase Verlangen, bleibt der erste Untersatz vor dem Glase stehen. Trinkt er fünf Glas, so hat er zum Schluß fünf Untersätze vor sich. Hoben daher zu Vorkriegszeiten deutsche Studenten in Paris ein heftiges Bechen an, so bildete sich vor den turmartigen Gebäuden der immer weiter aufwärts wachsenden Untersätze ein stauender Kreis schauer Bewunderer. Der wirklich waschechte Münchener vergißt auch in viel weiterer Ferne seinen Maibock nicht. Als ich einmal am 1. Mai nach Savanna kam, da waren auf dem gleichen Schiffe zwei Münchener, die sich zur Erleichterung der schwer lastenden Tropenschwüle schon die letzten Tage vor der Ankunft mit seligem Lächeln des langen und breiten von der Vorkzeit vorerzählt hatten, die jetzt in München begänne. Und während wir anderen des Abends auf weitfreiem Plaze uns mit Eislimonaden zu kühlen versuchten, flüsterten sie uns ins Ohr, sie hätten etwas viel Besseres entdeckt, wir möchten nur mitkommen. Einer ließ sich verleiten und wurde von den Zweien in eine Hafenneipe verschleppt, wo man zwar keinen Bock, aber ein Exportbier vorgekostet bekam, das 'arg schwer gewesen sein muß. Denn am nächsten Morgen sahen die drei unzeitgemäßen Zecher ganz fahl und wie nach gelbem Fieber her, schauten aus, als habe sie ein grüner Ziegenbock die ganze Nacht durch unter seinen Hörnern gehabt. — Gerade ein Jahr später, wieder am 1. Mai, sah ich bei den Antipoden auf einer kleinen, westverlassenen Insel fest, hatte schon eine Zwangshaft von hundert Tagen hinter mir, weil alle angelegten Schiffe ausgeblieben waren. Und wieder ohne Bock, diesmal sogar ohne jedes Bier. Denn der Dampfer, der das Südsee-Eiland verproviantieren hätte sollen, war auf den Ostkarolinen gestrandet und hatte eine schwere Svarie erlitten. Das winzige Gasthaus „Zur Kokosnuß“ hatte keinerlei Alkohol mehr abzugeben, hätte, seinem Namen ganz gerecht werdend, nur mehr die Milch der jungen Kokosnuß verküpfen können. Wenn man aber in der erschöpfenden Tropenhitze gar nichts mehr zu Gesicht bekommt, was einen etwas aufpulvern könnte, hat man die und jene Stunde, wo ein Glas schäumenden Bodes wie eine schöne, ferne Kata Morgana einem vor Augen steht. . . . Maibock! . . . Ich bin zur Eröffnungsfeier gekommen, habe mich sogar eine Viertelstunde früher eingestellt. Doch als ich den Riesensaal des Hofbräuhauses betrete, ist er schon bis auf den letzten Sitz voll.

kein Platz mehr frei. Das alles trinkt und tafelt bereits mit einer heftigen und verbissenen Inbrunst, die ich fast peinlich empfinde. Außerdem: auf jeden herzlichen und lebhaften Gruß klingt es selbst von guten Bekannten nur kurz und knurrig zurück, wie von einem Hunde, der einen schönen Knochen hat und nun Gefahr wittert. Meinen lieben Freunden, denen ich da begegne, haben ja wohl nicht Angst und Besorgnis, daß ich ihnen ihr Glas Maibock und ihre Weißwurst wegschnappen könnte, aber ich gelte ihnen in anderer Weise als „indisrable“, als unerwünscht, sie wollen eine Frage durchaus nicht an sich gerichtet haben, die nämlich, ob nicht zwischen und neben ihnen noch etwas Platz frei sei. In ihrem lebhaften Geiste sehen sie mich schon einen Stuhl heranschieben und gewalttätig mich zwischen sie hineinzwingen. Der kluge Mann baut da vor, schneidet schon Luftstich und allererste Frage kurzerhand ab.

Freundliche Vermittlung verschafft mir endlich einen freien Stuhl bei den Beamten der Reichsbahn. Und siehe da, diese mir ganz fremden Herren lassen mich willig in ihren Kreis, es knurrt und murr nicht mehr argwöhnisch um mich herum. Ich gebe freilich auch keinerlei Anlaß dazu, weiß von vornherein, daß da nie wie auf mexikanischen und anderen herzfreundlichen exotischen Bahnen eine große Freifahrt — nicht einmal eine kleine, bis Basing etwa oder Starnberg — herausfahren könnte, begnüge mich, mit meinem Nachbarn gemeinsame Bekannte aus dem Massentogwaggon der Erscheinungen herauszufischen und so fürs erste eine Art Gesprächsstoffunterlage zu schaffen, auf der man dann weiterbauen kann. Das übrige besorgt die Musik, die von der Empore herunterschmettert und schöne Redepausen schafft, besorgt der Maibock, der zuerst kühl und später nachwärmend mich mehr und mehr durchdringt. Schön geborgen, wie ich nun bin, erlaube ich mich an dem weißblau gestrichenen Maibaum dicht vor mir, an den goldenen Lichterkränzen der großen Lüster und Bilderumrahmungen. Aber das künstliche Licht im Saale vermag nicht darüber hinwegzutäuschen, daß es draußen und vor den Fenstern heller Tag ist, daß heute einmal wirklich gnädig die Sonne lächelt, der saumelige Frühling aus Regen und Schneeschauern endlich herausgetreten ist, sein Zepter in die Hand zu nehmen.

Frühling auch auf den Tischen. In großen Körben, die mit immergrünem Laube geschmückt sind, liegen unter Niesensbreseln und Weiden unter Lenzblumen, Veilchen und Anemonen, dazwischen so Radisches und weiße Rettiche. Frühling und Friede auch bei den Menschen. Am Tische gegenüber, wo in langgestreckter Reihe der Landtag tafelt, gibt es heute weder Krach noch Ordnungsruf, die Parteigegensätze sind für eine Stunde durch die treuge De, die der Maibock trotz des feurigen und stürmischen Tieres auf seinem Wappenschild gebietet, wenn nicht ganz aufgehoben, so doch für den harmlosen Zuschauer bis an die Grenze des Möglichen verwischt. Weiter drüben am Ministertisch sind heute auch keine großen Sorgen zu sehen. Noch vergnügter ist es bei den „Adeliten“ — beileibe nicht „Alteiten“ — bei allen jenen, die glücklich bereits so weit sind, daß sie sich a. D. schreiben können und die da wissen, daß sie nach diesem Frühjahrsopfer sich lang und breit auf ihr Sofa strecken können. Zwischen all dem vielen Zivil auch etliche Uniformen, neben uns Reichswehr, gegenüber grüne Polizei. . . . Geiumm von tausend zufriedenen Menschenstimmen, als ob da lauter emsige Bienen am Werke wären. Und wenn man den Dienst am Gambinus als wertvolle Verrichtung gelten läßt, sind auch alle in diesem Augenblick fleißige Arbeitsbienen, die sich durch nichts beirren lassen. Glas um Glas leert und füllt sich wieder. Dankbar weht der Osterrauch ungezählter Zigarren zu den Höhen des Olymp, zur Musikempore hinauf. Trefflich läßt es sich in die weißen Schleier hinein träumen. Immer wohler fühle ich mich bei meiner Reichsbahn, als ob ich in einem Abteil 1. Klasse säße, auf weichen Polstern und glatten Schienen in das Reich schönster Behaglichkeit hineinführe. Aber plötzlich einige harte Kude. Zusammenschoß? . . . Nein, das gerade nicht. Nur mein Stuhl wird des öfteren schärfer angeekelt. Neue Reichsbahnbeamte. Durch eine Sitzung mit Berliner Kollegen waren sie bisher abgehalten. Nun haben sie, alles friedlich und scheidlich auszugleichen, die Berliner rasch in Person mit sich hieher verschleppt. Sessel werden eingeshoben und nun sitzen wir wirklich wie die Heringe eingepöckelt. Als nicht hierher gehöriger Doutsder stehe ich auf, gebe vor, einige Bekannte begrüßen zu wollen.

Ich bin nicht mehr an den gastlichen Tisch zurückgekommen, bin durch den Englischen Garten nach Hause gegangen. Einer unserer ersten warmen Frühlingstage. Die Ameln blühten so schön sie nur konnten, die andere Vogelwelt jagte sich munter, war aufgetraut und lenzvergnügt, die ganze Welt schien so froh, frisch und heiter, als ob auch sie in corpore eben beim Maibock gewesen wäre!