



**MARCHIVUM**

MANNHEIMS ARCHIV  
HAUS DER STADTGESCHICHTE  
UND ERINNERUNG



## **MARCHIVUM Druckschriften digital**

**General-Anzeiger der Stadt Mannheim und Umgebung.  
1886-1916  
108 (1898)**

326 (27.11.1898) Zweites Blatt

[urn:nbn:de:bsz:mh40-76443](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:mh40-76443)

# General-Anzeiger



(Sächsische Volkszeitung.)

der Stadt Mannheim und Umgebung.

(Mannheimer Volksblatt.)

## Mannheimer Journal.

(108. Jahrgang.)

Erscheint wöchentlich sieben Mal.

Beleuchtet und verbreitete Zeitung in Mannheim und Umgebung.

E 6, 2

E 6, 2

Telegramm-Abdruck  
Journal Mannheim.  
In der Post für eintragen unter  
Nr. 2802.  
Abonnement:  
60 Btg. monatlich.  
Bringerlohn 10 Btg. monatlich  
nach der Post bez. incl. Post-  
schlag M. 2.30 pro Quartal.  
Literatur:  
Die Colonie-Zeitung 20 Btg.  
Die Neuesten 60 Btg.  
Einzelnummern 3 Btg.  
Doppel-Nummern 6 Btg.

Verantwortlich:  
für den polit. und allg. Theil:  
Ernst Otto Gopp.  
für den lok. und prov. Theil:  
Ernst Müller.  
für den Anzeigen- und  
Kontingents-Teil:  
Carl Kappel.  
Notationsdruck und Verlag des  
Dr. S. Haas'schen Buch-  
druckerei (früher Mannheim  
Lippstadt'sche Anstalt).  
(Das „Mannheimer Journal“  
ist Eigentum des katholischen  
Bürgerhospitals.)  
Sämtlich in Mannheim.

Nr. 326. Zweites Blatt.

Sonntag, 27. November 1893.

(Kleinanzeigen-Nr. 218.)

### Drei Jahre in Australien.

(Von unserem Specialcorrespondenten.)

(Nachdruck verboten.)

VII.

Meine lieben deutschen Landsleute.

In der Schilderung meiner Australienfahrt gehört auch Euch eine neue Feder, meine lieben deutschen Landsleute im heimathfernen Erdtheil. Es sollen keine Lügen, nicht einmal Uebertreibungen, darauf auf dieses Papier fließen — aber der Gerechtigkeit müßt Ihr freien Lauf gewähren.

Zuerst also, was sagen die englischen Australier von Euch? Sie geben unumwunden zu, daß Ihr gute Landwirthe und wichtige Handwerker seid; Eurem kommerziellen Genie dagegen trauen sie nicht viel zu. Sie räumen ferner ein, daß Ihr nochere Arbeiter und unermüdete Seemannsleute seid, und daß deutsche Frauen und deutsche Mädchen vortreffliche Tänzerinnen sind. Aber wie sagen sie noch, daß Ihr Eure Frauen und Eure Töchter behandelt? „Like slaves“, gleich Sklavinnen! Sie, d. h. die Engländer, behaupten ferner, daß Ihr Deutschaustralier kleinlich, ja, „mean“, geizig, seid. „Ein Deutscher schimpft nach zwei Seiten“, sagte mir einmal ein Herr aus Queensland, der die ganzen Kolonien, auch die Inselkolonien Tasmanien und Neuseeland durchstreift hatte — „sie schimpfen auf Deutschland und schimpfen auf England, je nach Belieben.“ „hm, etwas harter Lob!“ — dachte ich damals; ich war noch Neuling. — Auch Eure religiösen Ueberzeugungen sprechen sie kein schmeichelhaftes Urtheil: „Heiden sollt Ihr sein; Ihr haltet den Sabbath nicht; Ihr geht nicht zur Kirche, Ihr tanzt am Sonntag!“ Was bleibt da noch Gutes an Euch? ... Doch, Ihr empfangt von jedem Australiengänger „the palme of music“, den Siegestrang der edlen Musica und anderer Gottheiten; dafür aber habt ihr wieder keinen Sportsinn; ihr sollt hübsch zahlende, aber auch nur zuschauende Mitglieder der Akrobaten- und Athletenzunft sein. — Und was tann Euch der Engländer außerdem so schwer verzeihen? Ja, daß Ihr soviel Herummäheri, nörgelt, afterredet an der guten altenglischen Sitte und Lebensweise, daß ihr z. B. nach zehnjährigem Aufenthalt in Australien immer noch nach Schweinefleisch und rohem Schinken verlangt — „german pigs“ nennen sie Euch deshalb. Vielleicht thun sie dies aber auch deswegen, weil ihr Euch nicht jeden Morgen in die Klutten der Bademannne stürzt, weil Eure Fingerringe oft grauhaft schwarz dreinleuchten. — Und daß Ihr selbst in Gegenwart von Kräusen und Scotchmen und men of Wales Euch deutsch über den Tisch hinüber unterredet, daß Ihr nicht ein bißchen mehr Tact beweist — das gibt Euch keinen guten Rumund. Denn Ihr seid als arme Schluder auf den australischen Sand getrocknet, verdient englisches Geld, kleidet Euch in englische Wolle und schlafst auf englischer Drahtmatratze — wie undankbar, wie pietätlos Ihr seid! Ach, ihr bringt's noch dahin, daß der weltkluge Japaner sich weis fahrt und dann besser unter den Australier gelitten ist als Ihr germana.

Ja, wir Deutschen im von England beherrschten Auslande! Wie sollten wir es den fleischfressenden, nur sich selbst anerkennenden Engländern wohl recht machen? All unser Vortath von Anpassungsvermögen ist dazu immer noch nicht ausreichend. Wir Deutschen in Australien, wir mögen noch so loblich englisch sprechen, noch so manchesterlich Handel treiben, noch so enthusiastisch für die Magna Charta schwärmen und gar kein Schweinefleisch mehr antühren, meinerthalben auch eine englische lady heimführen — zufriedenstellen können wir die selbstbewußten Briten doch nicht, es sei denn, daß wir auch das Letzte, unsern deutschen Namen, unser deutsches Gewissen, ihnen noch preisgegeben haben.

Trifft uns die Schuld hierfür, wenn's immer wieder zu dem Lehren kommt? Stützt uns das alte Vaterland in dem Vermögen, auch über den Ocean hinaus noch deutsch zu bleiben? Ein paar Kreuzer mehr bringen das wachlich nicht fertig. Nur ein zweites Deutschland würde uns den zweiten Mutterboden geben.

Wie schwer einem das Deutschbleiben in Australien gemacht wird, wie fast unmöglich! Nur damit er nicht gleich wieder einpaß und heimkehrt, werden dem Neuling drüben die herrlichsten Ausflüchte, die glänzendsten Perspektiven dorgezaubert.

„Oh, you shall go on well, very well!“ wie oft habe ich das zu hören bekommen, und damals hatte ich noch einiges Geld.

Über dann, als der Mammon zu Ende war, wer half mir da, wer gab mir da Arbeit? Niemand, auch nicht ein einziger Landsmann.

„Sie laufen besser in die country, auf das Land, irgend ein Bauer dort mag Sie in Dienst nehmen“, so lautete der letzte Rath, nachdem ich mich in Adelaide erst wochenlang von Pontius zu Pilatus hatte umherjagen lassen, ein aussichtsloser Stellenbetter.

Nun, ich trieb dem südaustralischen Bauer nicht das Vieh ein, meinte ihm nicht die Aube und trahnte ihm die Kartoffeln nicht aus der barten Erde — diese Ehre sollte mir erst später in Western Australia zufallen. Als Regel aber kann man hinstellen, daß der deutsche Einwanderer auch gleich auf dem Landungsboden Australiens sein paradiesisches Wamsbrod zu essen hat. Und warum das? Ganz einfach, weil er kein Englisch sprechen kann. Ohne dies Mittel ist kein Fremder in der Lage, von eventuellen Fähigkeiten des Ankömmlings Gebrauch zu machen. Wie anders wäre es, wenn man von dem alten in ein neues Deutschland einziehen könnte!

Meine lieben Landsleute in Australien sind leider nicht Fisch, nicht Vogel; ein unglückseliges Mittelglied zwischen Englisch und Deutsch sind sie. Als Berufsmenschen, als politische Geschöpfe haben sie, ob willig oder unfreiwillig, die englische Jode anzulegen und zwar so fest, daß sie auch dicht anschließen. Ob die englische Berufspraxis den Charakter veredelt, das hängt selbstredend von dem mitgebrachten Charaktermaterial ab; cum grano salis möchte ich aber behaupten, daß unsere Landsleute sich Gepräge auf australischer Erde doch eher noch verschlechtern als verbessern. Die Macht des Goldes ist zu lothend im Lande der Antipoden.

„Sprechen Sie nicht deutsch; dort kommt ein Kunde von mir!“ — wie oft, wie oft ich diese Mahnung über mich ergehen lassen mußte.

Und wie viel öfter noch mußte ich Zeuge sein, daß meine deutschaustralischen Landsleute klein beigaben, wenn es über unser fernes Deutschland herging, wie sie miteintutelten in den politischsten Lobgesang der englischen Trompeten. Das Blut stieg mir in die Schläfen, als eine deutsche Strahencapelle einmal in den Tagen, da die Krügerbeise den englischen Mann erregt hatte, gezwungen ward, die „Macht am Rhein“ abzubrechen und anstatt dessen „God save the Queen“ zu spielen.

Deutsche Zeitungen, deutsche Schulen, deutsche Familien — wo sind sie in Australien? Vergebens spähte ich danach. Es gibt dergleichen, gewiß — doch es sind nur Trümmer, tonlose Schummerlieder.

Drei deutsche Zeitungen fristen ein kümmerliches Dasein. „Die alte Post“ — welcher antikatholischer Titel! — erscheint in Sydney; ein anderes Wäthchen (mit ist der Name im Augenblick nicht gegenwärtig, aber heißt es „Die neue Post“) treibt sein geräuschloses Wesen in und um Melbourne. Das meist verbreitete Organ aber ist die Deutsche Zeitung Adelaide's, die vierzig Jahre alte Schöpfung eines einsichtigen deutschen Philologen. Doch so vergißt dessen klassische Kenntnisse inzwischen geworden sind, soweit zurück geblieben hinter den Fortschritten einer modernen Journalistik ist dieses altmodische Wäthchen. Was darin nicht der kölnischen Zeitung entnommen wurde, könnte viel treffender schon im friedlichen Jahre 1847 gedruckt worden sein.

Die H. Bafedow & Cimer werden meine wenig angenehme Kritik hofentlich verzeihen, denn der animus injuriandi oder gar calumniandi fehlt mir wirklich. „Wir schreiben doch nur für die deutsche Landbevölkerung!“ höre ich die Herren Verleger sagen. Aber meine verehrten Herren, selbst für ein ostpreussisches Kreisblatt ist Ihre Journalistik nicht mehr genießbar. Seien Sie doch ein bißchen zeitgemäß und unterrichten Sie unsere australischen Landsleute etwas anregender, lebendiger! Es kann unmöglich Ihre Absicht sein, unsere Landsleute im Cultur- und Sprachstudium einzuführen — sie sind ja so wie so nichts weniger als moderne Menschen.

Deutsche Erziehung, wo ist die? In Westaustralien existirt überhaupt keine deutsche Schule; in den übrigen Kolonien sind's nur kraft- und lastlose Privatschulen. Die Kinder mögen auch gar nicht deutsch lernen. Es sind ihrer doch nur verschwindend wenige, die beiderseits von deutschen Eltern abstammen, gewöhnlich ist die Mutter Engländerin. Im Hause hört das Kind ein Rauberwäthchen, aber kein Deutsch; auf der Straße, im Laden wird überall englisch gesprochen. Wer will es ihm verdenken, wenn es sich wehrt gegen die so schwer erlernbare deutsche Sprache? Können doch die meisten Deutschen nicht einmal in Deutschland sich klar und grammatisch richtig ausdrücken! Nein, der Kampf für deutsche Sprache ist fruchtlos im Auslande, so lange wir keine wirklich brauchbaren reindeutschen Kolonien haben, nach denen unser wagemüthiger Volksüberschuß von selbst hinstrengen würde.

Und die deutsche Familie in Australien — ja auf dem Lande auf der Farm ist sie noch zu finden, in der Stadt aber ist sie ein unglückseliges Zwitlerding. Der Mann verbringt den Abend im Vereinshaufe, Frau und Töchter spazieren durch die Stadt, machen Besuche, kaufen ein und holen den Hausherrn schließlich heim. Wer wirklich häuslich blieb, kultivirt irgend eine Liebhaberei: er photographirt, er schnitzt, klebt, singt zum Banjo, spielt mit eingesperrten Affen, Papageien, Kängurus, treibt Blumenzucht u. s. w. — Eins aber thut er nie, — er strengt nie seinen Geist an; weder Mann noch Weib streben in Australien nach erhöhter Bildung.

Auch das erklärt sich leicht. Aus den niedrigen Volkstrüben der alten Welt hat sich die australische Menschheit aufgebaut. Es ist kein Bedürfnis, noch ein Verstandniß vorhanden für Wissenselemente, die über das Maß der groben Geschäftsmäßigkeit hinausreichen. Ein biederer deutscher Handwerker ist mit seiner weis Gott nicht übertriebenen Bildung in Australien trotz aller Abneigung gegen die Deutschen eine hochangesehene Persönlichkeit; er wird sehr bald Vereinsvorsitzender, Vergnügungsrath, Autorität in so und so vielen öffentlichen Angelegenheiten, deren sachgemäßer Lösung der Australiengänger, der „Colonial“, erst recht rathlos gegenübersteht.

Was das Haus nun unseren australischen Landsleuten nicht bietet, das wird ihnen zum Theil wenigstens durch die zahlreichen Sportvergnügungen ersetzt. Weitrennen, Cricket, Fußball, Radfahrer-Tourneen, Boxereien, sind fast täglich zu genießen, und in hellen Scharen strömt das Volk auf die Arena. Für Theater- und Concert-Direktoren stehen die Chancen schon nicht so günstig. Aber ein Circus, der natürlich lockt die Menschen wieder aus meilenweiter Ferne herbei. Und dann die Jagdparties, jene musikalischen Wagenfahrten, bei denen der Schwager auf dem Boß, der Postillon, die Haupttrompete bläst —

diese Waldausflüge sind das Entzücken auch jedes australischen Deutschen. An irgend einer Waldquelle wird Halt gemacht; die Ladies machen Thee und packen ganze Futterkörbe aus, die Gentlemen rauchen und spielen Karten. Gegen Abend kommt der Waldspaziergang; da wird dann in der Nachtstille gesungen und getanzt, oft bis zum hellen Morgen. Endlich geht's heim und das Licht und scherzt und ist ausgelassen wie eine Fremder-Gesellschaft von Berlin.

Ich darf nicht Abschied nehmen von diesem Kapitel, ohne vom deutsch-australischen Vereinsleben erzählt zu haben. In meinem Leben werde ich den Empfang nicht vergessen, der mir in der Albert-Halle Adelaide's zu Theil wurde.

Ein Freischling noch auf der Erde Australiens frage ich dort nach einem Zimmer für die Nacht an.

„Gibt's nicht!“ ruft mir ein Herr am Kartentisch zu.

„Zum Geier — dies ist doch ein deutsches Vereinshaus! Wo soll ich hin in der mir völlig unbekanntem Stadt?“

„Zimmer sind nur für Mitglieder reservirt“, sagt ein verbindlich lächelnder Herr und stellt sich mir als „manager“, als Detonom des Club-Hauses vor.

„Na, dann lesen Sie gefälligst erst einmal diese Zeilen, die mir ein Herr James Ashton als Empfehlung an Sie mitgegeben hat. Ich bin Dr. Richard Lehmann aus ...“

Ein Rummeln geht durch den Saal. Die alten Herren legen die Karten hin, bedeuten den „manager“ und tuscheln ihm etwas in die Ohren.

„Ja dann, Herr Dr.“, wendet sich Lehmann zu mir, „die Herren sind damit einverstanden, Sie können ein Zimmer haben. Ich als „manager“ — und dabei zuckte er kläglich mit den Achseln — „ich bin leider nicht berechtigt.“

„Stop“, falle ich ein, „die Hauptsache ist geregelt. Jetzt aber schenken Sie ein Glas Bier her, ein recht großes, bitte.“

„Colonial-Bier oder deutsches Lagerbier? Helles oder dunkles?“

„Mir ganz pot — wenn's nur schmeckt!“

Das Bier kommt, eine Importirische Lagerbier; ich fülle mein Glas und sage:

„Aufs Wohl der alten, lieben, deutschen Heimath, meine Herren!“

„Prost, prost!“ höre ich, aber ein sehr gedämpftes; kein fröhlicher Gegengruß, kein Handschlag, kein aufflammendes Auge. Statt dessen:

„Spielen Sie vielleicht auch Stat, Herr Doktor? Kommen Sie doch, treten Sie ein als vierter Mann!“

Selbstredend spiele ich Stat — welcher Deutsche älteren Datums thäte dies nicht? — Aber ebenso selbstredend verliere ich auch im Handumdrehen ein kleines Stümchen, denn ich spiele unaufmerksam. Die Begrüßungsgene will nicht weichen aus meinem Herzen.

Und wie Viele mögen schon vor und nach mir fremdschlichtern um ein Nachtquartier im deutschen Verein gefragt haben. „Gibt's nicht — nur für Mitglieder!“ Etwas viel Kreosot ist's auf den patriotischen Gefühlshahn.

Unter gewissen Voraussetzungen könnte es sich so hübsch behaglich in einem deutschen Vereinshaufe Australiens leben lassen. In Sydney, in Melbourne herrscht bereits ein mehr internationaler Sinn vor, dort sind unsere Landsleute schon geistig reger, interessirter und interessanter — aber in Adelaide oder gar erst im westaustralischen Perth, o weh, da geht es doch noch gar zu spieher- und philisterhaft zu. Um die deutsche Einigkeit zu repräsentiren, sind in Adelaide drei einander grimmig feindselige deutsche „Clubs“ in Konkurrenz. Der eine, die erwählte Albert Halle, ist der Sitz der Reichen; der Fortschrittsverein bildet sich aus den Vertretern des Mittelstandes, und der dritte im Bunde ist der Allgemeine deutsche Verein, der sich wenigstens an eine politische und soziale Gesamtverbesserung der südaustralischen Zustände heranwagt. Wo immer aber, Trinken und Statdrehen sind in jedem deutschen Verein die Hauptschätigung. Privat-Vergnügungsgesellschaften sind es, aber keine wirkliche Stütze für das Deutschthum. Wäre ein ausreicher Arbeitsnachweis damit verbunden, würde der Neuling zu einer raschen Erlernung des doch einmal unvermeidlichen Englisch angehalten, würden Vorträge gehalten, die ihn mit dem australischen Wirtschaftss- und Lebensverhältnissen bekannt machen sollen, würden diese Vereine ferner eine vernünftige deutsche Presse schaffen, würden sie unser Deutschthum gemeinschaftlich und nachdrücklich vertreten, dann freilich, dann wäre ein dauerhafter Halt da; jeder zugewanderte Landsmann brauchte kein Spiel des Zufalls mehr zu sein, nicht mehr wie ein Schaf in der Wildniß umherzuirren.

Leberdies ist Australien vielleicht das einzige Land auf Erden, wo der Deutsche außerhalb Europas sich noch wirklich wohl fühlen könnte. Das Klima ist warm aber keineswegs tropisch an den Südküsten bis zum 30. Breitengrade, die ausschließlich hierbei in Frage kommen. Für jederlei Gewerbe, insbesondere für die Landwirthschaft, liegen die Verhältnisse dort auf's Günstigste. Die Industrie Australiens steht noch in den Kinderschuhen. Aber von selbst kommt diese deutsche Colonisirung eines fernen Erdtheils nicht. Unsere heimische Regierung müßte unbedingt die Initiative dazu geben, dürfte nicht kleinlich mit den Auswanderungslustigen verfahren, ihnen die Reichszugehörigkeit selbst in Australien nicht erschweren. Gerade die australischen Consulatsvertreter sind mit der allgrößten Vorsicht auszuwählen; der Schutz des dortigen Deutschthums muß deren ausschließliche Lebensaufgabe sein, kein bloßer Nebenwerb, wie es bis dato noch der Fall ist. Der eine Berufsconsul

In Sydney kann keine Augen doch unumgänglich überall haben; Australien ist keine Provinz, sondern ein Erdtheil.

Doch genug. Im Voraus weiß ich, daß meine lieben Landsleute in ganz Australien mit meinen letzten Ausführungen vollkommen einverstanden sind. Ueber das sonst Besagte möge sie mit mir rechten, denn wer ließe sich gern sein unretouchirtes Bild vorkommen; aber zum Schön-Photographen habe ich es leider noch immer nicht gebracht.

Der Mannheimer Industriehafen.

Im Auftrage des Stadtraths ist vom hiesigen statistischen Amt eine höchst interessante Skizze über den neuen Mannheimer Industriehafen herausgegeben worden. Der Zweck dieser Skizze geht dahin, weiteren Kreisen Kenntniß zu geben, von der großen weittragenden Bedeutung des Mannheimer Industriehafens, sowie von dem mächtigen wirtschaftlichen Aufschwung unserer Stadt, der sicherlich auch jetzt noch erst in den Anfangsstadien begriffen ist. Das statistische Amt hat die ihm vom Stadtrath gestellte Aufgabe glänzend gelöst. Wir haben in der Skizze ein meisterhaft geschriebenes Werk vor uns, das durch seinen klaren, leicht von allen bürokratischen Anwendungen und Verschönerungen freien Stil von Anfang bis zum Schluß dem Leser zu fesseln vermag. Der inhaltliche Stoff ist sehr übersichtlich zusammengestellt und logisch aufgebaut. Der Skizze sind beigegeben: ein Bild von Mannheim aus der Vogelschau, 6 graphische Darstellungen, eine Karte von den gesammten Mannheimer Hafenanlagen, eine Spezialkarte des Industriehafens, sowie eine Karte der Umgegend von Mannheim.

Der erste Theil der Skizze gibt unter dem Titel „Wie der Industriehafen entstand“, eine Geschichte des Hafens, welche wir jedoch für heute übergehen wollen, um desto ausführlicher auf den zweiten Theil des Werkes eingehen zu können. Wir geben aus diesem Theile nachstehend den Hauptinhalt wieder:

Unser Jahrhundert hatte bereits seine Mitte überschritten, da lag in kleinem Kreise an ein mächtiges Schloß, den Zeugen vergangener Glanzes, sich anlehnd am Zusammenfluß des Neckar u. Rheins eine seit fast einem Jahrhundert zum Stillstand verdamnte Stadt, und drüben über dem Rhein an Stelle der ehemaligen Rheinschanze ein feiner Hafentort, beide zusammen wenig über 25 000 Einwohner stark.

Heute, da das Jahrhundert zur Reife geht, ist dasselbe Mannheim-Ludwigshafen eine reiche Doppelstadt von etwa 165 000 Einwohnern, einer der großartigsten, wenn nicht der großartigste Binnenhafen des Kontinents, der Endpunkt der Großschiffahrtsstraße des verbreitetsten europäischen Stromes und der Sitz einer weltberühmten Industrie.

Im Jahre 1860 betrug der Gesamtverkehr in Mannheim zu Wasser und per Bahn 4,6 Millionen Doppelzentner. Zehn Jahre später war diese Ziffer auf 7,5 Millionen gewachsen, nach einem weiteren Decennium, im Jahre 1880, finden wir 18,4 Millionen angegeben. 1890 waren schon 47,3, im Jahre 1897 aber gar 74,4 Millionen erreicht.

Mannheim ist recht eigentlich als das Herz der badischen Bahnen zu betrachten. Mit Stolz wurde vor Jahren darauf hingewiesen, daß der Verkehr der badischen Station Mannheim jenen der 9 nächstgrößten badischen Stationen, hinter welchem er noch 1884 wesentlich zurückstand, überholt habe. Wie sehr hat sich dieses Verhältnis seither noch zu Gunsten Mannheims verschoben! Betrug doch nach dem Jahresbericht der Großbadischen Eisenbahnen für 1896 der — seither auf weit über 3 Millionen angewachsene — Mannheimer Güterverkehr 2 942 294 Tonnen, d. h. mehr als der Verkehr der 18 nächstgrößten badischen Stationen zusammen genommen. Der vierte Theil der gesammten Güterbewegung des badischen Eisenbahnnetzes einschließlich des Durchgangsverkehrs entfiel 1896 auf Mannheim, das seinen Verkehr seit 1882 mehr als verdreifacht, im letzten Jahrzehnt mehr als verdoppelt hat und damit eine Zunahme aufweist, welcher kaum eine andere deutsche Großstadt eine ähnliche zur Seite wird setzen können.

Noch üppiger hat sich der Wasserverkehr entfaltet, denn er hat sich seit der Errichtung des deutschen Reiches reichlich verjüngt. Eine Reihe rheinischer Häfen hat Mannheim in den letzten Jahrzehnten überflügelt, darunter selbst solche, deren Verkehr noch in der zweiten Hälfte der fünfziger Jahre den hiesigen um ein Bedeutendes übertraf, wie z. B. Köln. Der Hafenplatz Mannheim wird eben heutzutage von nahezu allen auf dem Rhein und seinen Nebenflüssen verkehrenden Schiffen besucht und der glänzende Aufschwung der Seehäfen Rotterdam und Antwerpen, ebenso wie die Blüthe der niederrheinischen Montanindustrie spiegeln sich bei dem regen Güterverkehr Mannheims mit diesen Bezirken in dessen Verkehrsstatistik deutlich wieder. Es betrug die Zahl der auf dem Rhein angekommenen Schiffe im Jahre 1897: 11 203 gegen 6856 im Jahre 1887. Im selben Jahrzehnt war die Zahl der abgehenden Schiffe von 6863 auf 11 185 gestiegen, es ist sonach nahezu eine Verdoppelung im Schiffsverkehr, berechnet nach der Zahl der Schiffe, eingetreten.

Allenfalls höchst man also auf die erfreulichste Steigerung, wobei nicht zu übersehen ist, daß man das Bild durch Beifügung der Zahlen für Ludwigshafen noch wesentlich lichter halten könnte, denn verkehrspolitisch bilden beide Plätze ein Ganzes und die Benutzung der Verkehrsanlagen unserer Nachbarstadt durch den Mannheimer Handels- und Industriehand findet in ausgiebigster Weise statt.

Zur Bewältigung der Bewegung solcher enormer Gütermassen bedarf es nun freilich eines ausgedehnten Schiffs- und Wagenparkes. Hinsichtlich des letzteren kommt außer dem reichhaltigen Material der badischen Bahn jenes der Pfälzer Bahnen sehr in Betracht, da zur Versorgung verschiedener Gebiete, wie des Elßah und der Schweiz, über beide Bahnen gleich vorteilhaft disponirt werden kann. Selbst den höchsten Anforderungen genügt sodann der Schiffstram, welchen allein die in Mannheim domizilirtten Schiffahrts-Gesellschaften dem Güterverkehr bieten können. Voran steht hier die Mannheimer Dampfschiffahrts-Gesellschaft, das bedeutendste Transport-Unternehmen des Continents, das in seinen (1896) 11 Schleppdampfern und 60 Schleppflößen etwa 1 Million Centner beherbergen kann, was mehr als die halbe Ladungsfähigkeit der gesammten badischen Staatsbahnen und den ersten Theil des sämmtlichen auf dem Rhein verfügbaren Schiffsraums darstellt. Einzelne ihrer Schiffe besitzen die Größe eines kleineren Seedampfers und sind in der Lage, weit über 30 000 Centner, d. i. den Inhalt von vier Güterzügen in sich aufzunehmen. Ueberhaupt beanspruchen die Mannheimer Transportgesellschaften mit Recht einen hervorragenden Platz unter den 37 Rheidreien, welche auf dem Rhein verkehren und über 70 Schleppdampfer und 600 Schleppboote und Schleppflöße mit einer Gesamt-Ladefähigkeit von 64 Millionen Centner verfügen. So gewaltige Hülfskräfte stehen im Dienst des Mannheimer Güterverkehrs, der sich übrigens nicht allein auf die Rhein- und Rheinschiffen erstreckt, vielmehr vermöge regelmäßiger Transportverbindungen nach Hamburg, den Elbehäfen und Stettin, sowie

nach London mit Umschlag in Rotterdam, ferner nach Bremen mit Umschlag in Köln übergreift. Vergessen wir aber über dem mächtigen Rheinvertre die Neckarschiffahrt nicht, welcher ungefähr 300 Schiffe mit 2000 bis 5000 Centner Tragfähigkeit dienen. Die zu Berg gehenden Schiffe werden in Zügen von 10 bis 25 Fahrzeugen durch Dampfer der Reitenschleppschiffahrts-Gesellschaft bis Heilbronn (113 Kilometr.) geschleppt. Die Zahl der direkten Züge bis Heilbronn betrug (1897) 494, zurückgelegt wurden von den sieben Dampfern der Gesellschaft rund 60 000 Bergkilometer mit 3681 leeren und 2148 beladenen Fahrzeugen. Wenn schon die gleichfalls in erfreulicher Entfaltung begriffene Neckarschiffahrt zur Zeit noch gegenüber der Rheinschiffahrt sehr in den Hintergrund tritt, ist doch keineswegs ausgemacht, daß dies immer so bleiben müsse. Denn eifrig strebt das schwäbische Hinterland, den Neckar, dessen Wasserkraft bislang noch nicht voll ausgenutzt dem Schiffverkehre dienste, zur großen Güterstraße zu gestalten.

Bisher ist nur vom Gewicht der nach und aus Mannheim bewegten Gütermenge gesprochen worden; so darf denn anhangsweise noch bemerkt werden, daß der Gesamtwerth der ein- und ausgeführten, wichtigeren Handelsartikel Mannheims im Jahr 1890 seitens der Handelskammer auf Grund sorgfältiger Erhebungen zu 437 Millionen Mark ermittelt worden ist. Bringen wir die seither erfolgte Verkehrssteigerung auch nur mäßig in Anschlag, so müssen wir immertun 600 Millionen allermindestens in Rechnung stellen. Dem Werth seines Gesamtgüterverkehrs (zu Wasser und zu Bahn) nach, steht Mannheim wahrscheinlich noch über Berlin und an erster Stelle hinter Hamburg, wobei dessen Seeverkehr übrigens noch nicht mit eingeschlossen ist.

Mannheim ist durch eigenen raschen Fleiß eine reiche Stadt geworden und es will bei dem völlig fehlenden Zuzug vermöglicher Privatleute, vielmehr umgekehrt bei dem öfters vorkommenden Wegzug in Mannheim reich gewordener Gewerbetreibenden doppelt viel besagen, wenn im Steuerjahr 1896: 27 Einkommen päpstlicher Personen von über Mk. 100 000 konstatiert worden sind; das sind aber fast ebensoviele wie in Magdeburg und dem etwa viermal so großen Breslau und mehr als in 10 von den übrigen 16, sämmtlich größeren, preussischen Großstädten.

In Mannheim ist nahezu doppelt so viel Aktienkapital domizilirt, als im ganzen übrigen Großherzogthum Baden.

Diesen Verkehrsleistungen soll als weiteres Glied der neuerbauten städtische Industriehafen

sich anreihen. Daß seine Erschließung ein Ding der Nothwendigkeit war, wußte man und die rege Nachfrage nach Industrie- und Handelsplätzen, welche fast gleichzeitig mit dem Baubeginn einsetzte, liefert einen ferneren Beweis dafür. Es darf ja auch ohne Uebertreibung ausgesprochen werden, daß nur in den seltensten Fällen die Verhältnisse für einen neuen Hafen so glücklich liegen werden, wie beim Industriehafen.

Der nunmehr zum Industriehafen umgewandelte Floßhafen ist ein verlassener Rheinlauf von 6,5 Kilometer Länge und 300 Meter durchschnittlicher Breite. Entstanden ist er durch die Anlage des sog. Friesenheimer Durchflusses, welcher als Seehne einer starken Stromkümme angelegt wurde. Noch in den 60er Jahren mündete der Neckar in den Floßhafen, dann aber wurde er in gestreckter Linie zum Neureben durchgeführt und der alte Lauf durch einen Bau abgeschlossen. Der Altrhein erhielt nunmehr die Bestimmung, als Lagerplatz für das vom Rheine, insbesondere aber Redarabwärts kommende Floßholz zu dienen. Mit dem Neckar stand er deshalb durch eine Rinne in Verbindung, welche die Einfahrt von Flößen, nicht aber von Schiffen gestattete und durch welche außerdem eine stete Erneuerung des Wassers im Altrhein herbeigeführt wird. Bei Redarhochwasser wird diese Rinne durch eine einfache Schleufe abgeperrt, um das Eintreten von Schlamm zu verhindern.

Die Stadt gilt als Unternehmerin der neuen Industriehafen-Anlage, sie hatte das notwendige Gelände zu erwerben, die Flächen bis über Hochwasser anzufüllen, die Ufer zu befestigen, Straßen anzulegen, für Kanalisation, Trinkwasserleitung, Gas u. s. w. zu sorgen und die nöthigen Industriegeleise herzustellen.

Der Staat trat die durch Auffüllung in Landflächen umzuwandelnden ehemaligen Flußläufe unentgeltlich der Stadt ab und übernahm die spätere Offenhaltung des Hochwassers im fertigen Hafen. Ihm fiel die Verbindung des Hafens mit dem Eisenbahnnetze und die Herstellung eines Theils der Geläsanlagen im Hafen selbst zu. Endlich übernahm er die Erbauung einer Kammer Schleufe zum Neckar.

Bei der Ausführung hat man zunächst auf das Gebiet vom Neckar bis zum Waldhof, wo das Hochgelände an den Altrhein herantritt, sich beschränkt und auf der rechten Seite sich thunlichst dem Ufer des Altrheins und Alinedars angeschlossen. Auf dem linken Ufer dagegen ist eine größere Fläche des ehemaligen Rheinlaufs zur Auffüllung bestimmt. Die Lage des fast 2 km langen Hafens ist insofern eine besonders glückliche, als er gleichzeitig mit zwei Flüssen in Verbindung steht. Am unteren Ende vermöge eines auch für die größten Rheinschiffe bequem passbaren Durchflusses durch den daselbst angelegten Eisenbahndamm mit dem Altrhein und dadurch dem Rhein, am oberen Ende außer durch die Floßgasse auch durch eine Kammer Schleufe mit dem Neckar. Die Letztere, etwas westlich von der Floßgasse gelegen, hat eine Stromabwärts gegen den Neckar gerichtete Lage angewiesen bekommen, um das Ein- und Ausfahren der Schiffe zu erleichtern und erhält eine nughare Länge von 110 Meter und am Ober- und Unterhaupt Thore von 12 Meter tiefer Weite. Auch den größten auf dem Rhein verkehrenden Schleppflößen ist also ein Durchfahren durch die Schleufe ermöglicht. Von besonderem Werth ist die Schleufe für die jedenfalls große Anzahl solcher Schiffe, welche nicht für einen Empfänger, sondern Theilgüter geladen haben und dieselben theils im Handels-, theils im Industriehafen lösen müssen. Ihnen erspart die Kammer Schleufe den Umweg durch den Altrhein und die damit verbundenen Opfer an Zeit und Geld. Ein wesentlicher Vorzug der Schleufen wird außerdem darin bestehen, daß das durch sie eindringende Neckarwasser dem Zutrieren des Hafenbeckens entgegenwirkt. Um übrigens dieses auch für die größten Redardampfer, Baggermaschinen u. s. w. zugänglich zu machen, wird die erwähnte Drehbrücke über den Querdamm zwischen Hafen und Altrhein eine Durchfahrtsöffnung von 20 Meter erhalten. Oberhalb dieses Querdammes erweitert sich das Hafenbecken auf 350 Meter und diese Fläche ist mit Ausnahme der je 50 Meter breiten Schiffahrtsstraße an beiden Ufern zur Lagerung des Floßholzes bestimmt. Es sammeln sich nämlich, da keine Wehwerke im Hafen erhoben werden, vom Neckar durch die Floßschleufe hereinkommend oft ungeheure Holzvorräthe, zuweilen gleichzeitig über 100 000 Stämme hier an. Zweck ihrer Durchfuhrung in einzelnen Stämmen oder kleineren Gebänden ist im Querdamm eine besondere, von Eisenbahn und Straße mittelst fester Brücke überspannte Öffnung vorgesehen, durch welche sie nach dem Floßbinderplatz im Altrhein gelangen, um dort zu

Flößen von den auf dem Rhein zulässigen Abmessungen zusammengebunden zu werden. Wie aber überhaupt dafür Sorge getragen worden ist, daß die bestehenden Interessen der Floßerei im künftigen Industriehafen nicht geschädigt werden, so ist andererseits die Gefahr einer Kollision mit dem übrigen Hafensbetrieb durch geeignete Maßnahmen vollständig ausgeschlossen. Uebrigens wird die Holzverwertungsindustrie diese geradezu einzig dastehende günstige Gelegenheit des Materialbezugs sich nicht entgehen lassen, wie auch auf ihre Bedürfnisse bei Anlage des Geländes ausdrückliche Bedacht genommen worden ist. So ist die Wasser Verbindung mit Rhein und Neckar auf die denkbar beste Weise geregelt und wenn sich die großen, auf die Hebung der Neckarschiffahrt gezielten Hoffnungen verwirklichen sollten, so wird der Industriehafen geradezu die Koppfstation für jene bilden.

Von principieller Bedeutung für die Gestaltung des Hafens war weiterhin die Art und Weise seiner künftigen Verbindung mit dem Eisenbahnetz. Als einfachste Lösung mußte es zunächst erscheinen, durch eine Brücke über den Neckar Anschluß an den Centralgüterbahnhof zu schaffen. Allein die Höhe, welche eine derartige Brücke mit Rücksicht auf die Hochwasserfahr und die starke Schiffahrt hätte erhalten müssen, ließ eine derartige Verbindung als fast unausführbar erscheinen. Außerdem war es auch nicht wünschenswert, die schon sehr stark in Anspruch genommenen Gleisanlagen im Handelshafen noch mehr zu belasten. Man entschloß sich daher den Anschluß derart herzustellen, daß vom Rangirbahnhof aus bis zur Station Kaiserthal-Waldhofgelegen die Preussisch-Hessische Staatsbahn benützt wird. Von hier zweigt die sogenannte Verbindungsbahn ab, läuft parallel mit der Staatsbahn bis an die nördliche Ecke des Egerzierplatzes und wendet sich dann direkt dem Hafengebiet zu. Nach Unterführung der Seitenlinie Waldhof-Neckarvorstadt der normalen Hessischen Ludwigshafen einseufert das Hauptgeleise mehrere Abzweigungen nach dem rechtsbühigen Hafengebiet, überschreitet selbst aber in geradliniger Fortsetzung auf dem mehrfach genannten Oberdamm den alten Flußlauf und erschließt auf diese Weise auch das jenseitige Gebiet, die Friesenheimer Insel, dem Bahnverkehr.

Die dem Platz Mannheim seitens der badischen Bahn gewährte überaus vorteilhafte Tariffähigkeit sollen dem Industriehafengebiet von selbst zu. Der Bezug der Roh- und Hilfsstoffe, insbesondere der Steintohlen aber (H, da sich im neuen Hafen ebenfalls in Folge der Gleichstellung mit dem Handelshafen ein lebhafter Umschlagsverkehr entwickeln wird, der denkbar einfachste und billigste. Dabei darf nicht übersehen werden daß, im Falle einer unerwartigen Preissteigerung der Ruhrkohlen durch Strikes u. dgl. auch der Bezug von Saar- und englischer Produkte zu Wasser verhältnismäßig billig zu bewerkstelligen ist. So sind gewerbliche Etablissements in der Lage, von der doppelten Günst der Verhältnisse in ausgiebigstem Maße Gebrauch zu machen. In gewisser Weise wird sogar die Industrie im neuen Hafen vor der Link des Neckar in Mannheim angeordneten einen Vorsprung haben. Für den Verkehr nach Süden und Osten, über die wichtigsten Arme des badischen Bahnnetzes und ihre Fortsetzungen sollen ihr die geographischen und tariflichen Vorteile des Platzes ohne Weiteres in den Schooß. Vermöge seines direkten Anschlusses an die Preussisch-Hessische Staatsbahn kann das Industrie-Hafengebiet aber außerdem für den Verkehr mit dem Norden gegenüber dem Centralgüterbahnhof einen um etwa 12 Kilometr. kürzeren Weg und die daraus sich ergebende Frachtersparnis in Rechnung stellen. Besonders für den Versand von Fabrikaten wird dieser Umstand wesentlich in's Gewicht fallen. An der glänzenden Entwicklung des Güterverkehrs von dem neuen Industriezentrum aus ist daher nicht zu zweifeln. Außer der Gütervermittlung wird aber die Bahn noch eine andere Rolle für den neuen Hafen zu spielen haben. Die Süddeutsche Eisenbahngesellschaft beabsichtigt nämlich von Käfertal aus eine neue Linie direkt in den Industriehafen einzuführen. Dadurch wird aber das ganze Hinterland mit seinen zahlreichen, starkbevölkerten Ortschaften in unmittelbare Verbindung mit dem Hafen treten und der Bezug qualifizierter Arbeitskräfte außerordentlich erleichtert werden. Inwieweit schon bringen drei Kleinbahnen die in Mannheim beschäftigte Arbeiterschaft der umliegenden Orte in die nächste Nähe des Industriehafens und der Bau einer weiteren Kleinbahn zu demselben Zweck steht in Aussicht. Auch hinsichtlich der Verjorgung mit Arbeitskräften dürfte sonach der Industriehafen besonders bevorzugt sein.

Die verfügbare Fläche des Industriehafens beträgt: Auf dem rechten Ufer 557 700 Quadratmeter, auf dem linken Ufer 638 980 Quadratmeter, auf der Bonadies-Insel 140 000 Quadratmeter, zusammen 1 296 680 Quadratmeter. Da von dieser Zahl durch Straßen, Gleisanlagen u. s. w. etwa 296 000 Quadratmeter in Anspruch genommen werden, so bleibt eine nughare Fläche von rund 1 Million Quadratmeter zur Verfügung.

Die Uferlängen betragen auf dem rechten Ufer 4500, auf dem linken 1750, auf der Bonadies-Insel 925, im Ganzen also 7175 Meter.

Sieht man zum Vergleich den in jüngster Zeit in unserer Nachbarstadt Ludwigshafen erbauten Hafen heran, so findet man, daß dessen Uferlänge mit 2500 Meter ungefähr den dritten Theil, die nughare Fläche mit 160 000 Quadratmeter etwa ein Sechstel der oben für den Industriehafen angegebenen beträgt.

Das rechte Ufer des Hafengebiets wird begrenzt durch den Bahndamm der Preussisch-Hessischen Staatsbahn. Diese Eisenbahnlinie, so bisher in mehreren Krümmungen vom Waldhof nach der Redarvorstadt. Am eine zweckmäßige Gestaltung des Hafens zu erlangen, wurde sie seitlich verlegt und so erhöht, daß sowohl die von der Stadt nach dem Hafen führenden Straßen, wie die Hafenbahn unter ihr durchgeführt werden konnten. Der Abstand der neuen Bahnlänge vom Ufer wechselt zwischen 220 und 400 Meter. Es zeigte sich aber sehr bald, daß diese letztere Tiefe zu groß war, um für weniger ausgedehnte industrielle Anlagen eine zweckmäßige Grundstückgestaltung zu ermöglichen. Zur Hebung dieses Mangels wurde an der breitesten Stelle ein Si e b e d e n von etwa 700 Meter Länge eingelegt.

Sonach ergab sich die folgende Ausnutzung der Fläche: Von dort an, wo sich die Preussisch-Hessische Staatsbahn vom Neckar abwendet, bis zur Floßschleufe, ist eine Fläche zur Erweiterung des Bahnhofs Redarvorstadt bestimmt. Daran schließt sich der Platz für ein Pumpwerk, welches die Abwasser der Stadt Mannheim heben und nach dem Rhein befördern soll. Jenseits der von der ersten Bahnunterführung nach der Floßschleufe sich ziehenden Straße wird die städtische elektrische Centrale untergebracht werden, welche binnen Kurzem die gesammten Hafenanlagen mit Kraft und Licht versorgen wird. Die bevorstehende, mit mehreren Gleisanlagen versehene Uferlinie wird dem allgemeinen Verkehr vorbehalten und soll insbesondere auch den Industrieplätzen, welche nicht selbst am Wasser gelegen sind, zur Verfügung gestellt werden.

Längs des Damms der Preussisch-Hessischen Staatsbahn ziehen sich sodann 3 Bauklods von 400-500 Meter Länge und 74 Meter Tiefe hin. Auf der dem Bahndamm entgegengesetzten Seite verlaufen zwei Eisenbahngleise und längs dieser eine Straße, welche das ganze Hafengebiet der Länge nach durchzieht und später eine elektrische Straßenbahn aufnehmen soll. Diese 3 Bauklods sind für solche Industriezweige bestimmt, welche keinen oder nur einen geringen Verkehr mit der Wasserstraße bedingen, dennoch aber durch die Gleis-





# Zur Orientreise Kaiser Wilhelms.

(Zum oberen Bilde auf Seite 5.)

Eine tüchtige Verbindung aus der ersten römischen Kaiserzeit vor auch jenes Peloponnes in Ägypten, das heutige Kavalend, mitten zwischen den beiden Nubens, den Thalesinseln nach Nord und Süd beherrschend. Es muß wohl an der Stelle eines älteren, einheimischen Tempels errichtet worden sein, denn der einheimische Name Babil hat die römisch-griechische Umschreibung überdauert. Aber beachtenswerter ist, daß die gewöhnliche Meinung über diese römisch-griechischen „Peloponnes“ das Versehen enthält, daß der alte Babil überbaut worden ist. Die Reste davon gehören zu den besterhaltenen und großartigsten die auf uns gekommen sind. Die „Akropolis“ bedeutet eine Höhe von etwa 300 Meter Länge und 250 Meter Breite. Die Gesamtlänge ist in Mauerresten von fast doppelter Höhe noch völlig deutlich. An einwärtsgehenden sind die sechs gewöhnlichen römischen Säulen, die von dem großen Tempel 19 Meter hoch in den blauen Himmel ragen, jede mit einem Durchmesser von 2,2 Metern. Oben verbindet sie zu einer Einheit der Rest des Aufsatzes geordnete Gesimse mit einer Höhe von 5,3 Metern in Höhen von bis zu 2 Metern Länge. Von den 50 übrigen Säulen liegen Riesenräume übereinander. Unmittelbar daneben steht, abgesehen von dem Dach, unvollständig ein Kammengewölbe, noch völlig erhalten, ein etwas kleinerer Tempel von entsprechenden Verhältnissen mit einer Höhe von fast dreifachen römischen Säulen. Hier tritt man noch in einen alten Nebentempel ein; nun schaut der blaue Himmel herein, und den Blick hat das Götterbild hat die Zeit hinweggenommen. Aber man empfindet in dem festeren Raum etwas von dem heiligen Schauern, die hier die im Dunkel tastende und abnehmende Menschenseele durchglücken.

In den Umfassungsmauern des ganzen erschlossenen heiligen Platzes finden sich Ecken von über 19 Meter Länge, 4 Meter Höhe und Dick eingestrichelt. Und zwar lagert in einer Höhe von über 7 Metern, als dritte Schicht der zu Tage liegenden Mauer! Derselbe erstreckt in dieser Welt nicht nur der einzelne Mensch, sondern auch alles moderne Bauen. Wegen die Einzelnen damals weniger großen haben und weniger in der Lage gewesen sein, ihr Leben individuell auszuhalten, größer müssen sie doch empfinden, größer auch sich selbst gefühlt haben, indem sie aufstiegen in dem Sorgen des Volksempfindens das in so gewöhnlichen Denkmälern sich Ausdruck fand.

(Zum unteren Bilde auf Seite 5.)

Damaskus, wo das Kaiserpaar weilte, ist die stempelhafte der syrischen Binnenstädte. In der Volkssprache heißt es nur „Esch-Scham“, das ist der allgemeine Name für ganz Syrien; will aber der Araber die Stadt als das bezeichnen, was sie ihm ist, dann schreut er ein und ist der „Barabes-Biswan“, oder bezeichnet er sie mit dem „Gesir der Barabes-Biswan“, oder nennt sie das „Haisband der Schöpfung“. Dabei läuft freilich orientalische Phantasie mit unter. Verschiedene Festungsmauern, von vorstehenden Thürmen unterbrochen, umgeben die Stadt, deren Mauer, wie das ausgedehnten Vorstädte, dem günstigen Einbruch nicht ganz entspricht, welchen das Gesamtbild von außen macht. Unter den geschäftlich denkwürdigen Gebäuden der Stadt gebietet der erste Platz der Hauptmoschee, der ehemaligen El-Nobanische, die zugleich die größte Moschee im gesamten Gebiet des Islam ist. Den Hauptausgangspunkt bilden aber die zahlreichen Bazaar, die, obwohl sie denen aller orientalischen Städte im wesentlichen gleichen, doch die meisten an Ausdehnung und Reichhaltigkeit übertreffen. Damaskus ist eine der ältesten Städte der Welt und zählt gegenwärtig ungefähr 25,000 Einwohner.

## Endlich.

Erzählung von G. W. Keller.

(Nachdruck verboten.)

Alfred Normann war eben nach eines Tages Lust und Mühe noch Hause gekommen, hatte ein kleines Paket auf den Tisch gelegt und begann, es sich gemütlich zu machen. Er zog einen bequemen Stuhl heran, bestellte seiner Haushälterin, daß er heute

für Niemand zu sprechen sei und drehte sich dann bedächtig auf das Sofa.

Nun öffnete er das Paket. Seine Nerven brühten eine gewisse Enttäuschung aus, als er die aus demselben zum Vorschein kommenden Bilder betrachtete, welche ihn in verschiedenen Stellungen zeigten.

Einige der Photographien in die Hand nehmend, trat er damit vor den Spiegel und betrachtete sein Ebenbild mit mißtrauischen Blicken. Das Resultat schien ihm zu befriedigen, denn es schmeckte, freilich den natürlichen Schnurrbart nach oben und

meinte: „Na, ein Trost ist die doch geblieben, Alfred. Du bist in Wirklichkeit ein viel hübscherer Kerl als auf dem Bilde.“ — „Hallo, was ist das?“ unterbrach er sich plötzlich.

Er hatte eine der Bilden, in welcher jedes einzelne Bild Rechte quer durchgezogen. Die gebannt hing seine Augen an dem Papier, von welchem ihm ein anderes Gesicht entgegenlachte — und was für ein Gesicht!

Ein paar sekunäres in die Welt blühende große Augen, ein aristokratisches festes Köpfchen, zwei reizende Grinsen in den Wangen, ein kleiner, leicht gewölbter, köchelnder Mund, der winzige Zähne zeigte — das war ein solches hübsches mit weißem Haars — das Alles bildete zusammen einen so unbeschreiblich liebreichenden Ausdruck, daß Alfred Normann sich gar nicht losreißen konnte.

Das Bild stellte ein junges Mädchen in einem Ballkleide dar, Schultern und Hals waren ein wenig ausgeknitten und mit spitzen und Blumen geschmückt. Die Photographie an und für sich war nicht vollkommen, nicht einmal retouchiert.

Den jungen Rechtsanwalt überkam ein seltsames Gefühl, während er die schöne Unbekannte auf dem Bilde betrachtete. Die lieblichen Züge schienen sich langsam, aber so tief in sein Herz eingegraben zu haben, daß er einem Phantom nachhänge. Aber es half Alles nichts — das lockende Mädchenbild schickte sich nicht zu entsorgen vermochte. Wie verzaubert die großen Augen ihm vorliefen! Nun war, als könne er sie schon seit langer Zeit über bemerken! Was war das Gefühl ihm fremd, völlig fremd. Warum zog es ihn nur so an? Es war ihm ein Rätsel. Aber er wollte es lösen, er mußte wissen, wer dieses holde Wesen war.

Nachdem er das auf so sonderbare Weise in seine Hände gerathene Bild eine lange Zeit betrachtet, untersuchte er auch die anderen Bilder. Aber so sehr, diese wiesen gar nichts Besonderes aus. Auf der einen befand sich ein altes Weibchen mit einem gefülltem Munde, auf einer anderen ein kleines Kind, auf einer dritten ein sehr struppig aussehender Hund und so weiter. Schenkte packte Alfred die Bilder bei Seite und versenkte sich abends in den Anblick der hohen Züge. Selbstam, er mochte sich seine Zukunft — an der Seite eines süßen, liebreichenden Geschöpfes mit großen Augen, Grinsen in den Wangen und einem kleinen lockenden Munde — in den rosigsten Farben aus.

Am nächsten Morgen begab er sich schon früh zu dem Photographen, bei dem er seine Bilder hatte anfertigen lassen. „Sagen Sie, Herr Köhner, begann Alfred hastig, „wie kommen Sie zu diesem Bilde?“

Der Photograph machte ein ganz ängstliches Gesicht und flötete: „Ach Gott, Herr Rechtsanwalt, das ist doch zu fatal!“ — „Ich möchte gerne wissen, wer die Dame auf dem Bilde ist,“ unterbrach Alfred Normann den Mann, dessen Erschrecken er sich nicht zu denken wußte.

„Ach — ich kenne sie nicht! Ich habe sie nicht photographirt. Die Köhlinge kommen von meinem Vorgänger, dem ich das Rechte abkaufte. Er hat die Bilder von einem Photographen im Zentrum der Stadt — und stelle sie, weil sie so wunderbar schön waren, in seinem Schaufenster aus, um Kunden dadurch anzulocken, die glauben sollten, er selber fertige so prächtig aussehende Bilder. Aber er hatte doch, denn eines Tages lud er sich eben durch diese Photographien einen Standauf auf den Diale, der ihn ruinirt hat. Und ich — ich verwendete die Köhlinge zu

Die alte Frau erhob sich schweigend, schritt gebückt auf den alten Schrein, der sich in dem Zimmer befand, zu und entnahm demselben eine Steinflasche mit kalter Speise, die sie dem Solche vorsetzte. Dieser hatte sich auf einen morschen Stuhl fallen lassen.

„Wenn Du Hunger hast, Frieder, so is! Ich bin müde, murmelt die alte Frau, und kann trotzdem nicht schlafen. Das Alter ist eine Last, Frieder, die schwerste Bürde des Menschen, der sich nach Ruhe sehnt. Aber so schwer die Bürde ist, abzuwerfen mag sie Niemand, das Herz bleibt jung und wehrt sich gegen den Tod, der doch gerechter ist, als die so freudig geprüfte Geburt.“

Der Hofenrieder hatte einige Köstlichkeiten der beiden Räumlichkeiten genossen; er hielt inne, als er seine Mutter so trübende Worte sprechen hörte.

„Mutter! sagte er, ärztlich ihre tungsige Hand streichelnd; warum bist Du nicht zur Ruhe gegangen; es ist nicht gut für Dich, so traurige Gedanken zu fassen.“

„Ich glaube, ich habe lange geschlafen. Das Morgenrot ist nicht an, wenn mich meine trägen Augen nicht täuschen.“

„Erstauht wurde ich bei der Hofenrieder nach dem Fenster, das in nächster Nähe der Hofenrieder stand.“

„Nicht das Morgenrot leuchtet zu uns herein, Mutter, es ist Schlimmes! tief er erschrocken aus und trat zum Fenster. Der Wind und das Thal waren tagsüber erloschen; mächtige Klammern schlangen aus dem Dorfe zum Himmel; wimmernd erkünte der Hüften der Feuergelede.“

„Frieder, es brennt im Dorf, steht Du die Klammern, wie sie gierig um sich greifen: unersättlich sind sie wie die Lebewesen des Menschen; erhaben und schwarz ist ihr Anblick. Was sind wir gegen die Gewalt der Elemente, wir gegen das profane lobende Ungeheuer! Es frisst um sich und ängelt weiter, bis es im Kampfe mit dem mächtigen Gegner, dem Wasser, unterliegt. Was sind wir trotz unserer Gedanken aber gegen die Schicksal! Ungedoren, was geboren ist und das Lebende tod! tief die Herzbohrer mit nachsinnigem Lachen, das den Hofenrieder freudlos durchschauerte. „Nun stude das Blut in den Adern, die unheimliche Art der Mutter und ein Gedanke an das Vordere. Er gedachte der Gefahr, die er im Gehört des Schicksals erblickt hatte. Hastig setzte er seine Schritte auf, trat eilends zur Thüre hinaus und auf dem nächsten Wege erlief er in das brennende Dorf hinab.“

Auf halbem Wege begegnete er dicht vor dem Dorf dem Frieder, der vom Kreuzbauern kam.

„Wo brennt es, Frieder! tief der Hofenrieder dem Hofenrieder zu.“

„Ich denk, das müßtest Du besser wissen! entgegnete dieser höhnlich. „Lass den Hofen, Frieder; in solcher Stunde, denk' ich, sollte der Hund die Straße räumen!“

Der Frieder gab keine Antwort, sondern ließ sich in's Dorf hinein; ihm folgte nicht minder schnell der Hofenrieder, so daß sie fast zu gleicher Zeit vor dem brennenden Hof des Schicksals anlangen. Das Feuer hatte, begünstigt vom starken Wind, rasend um sich gegriffen. Scherene und Speigler waren Schutt und rauchende Trümmer. Das Stallgebäude und das Wohnhaus brannten lichterloh.

Die Bauern trugen Wasser herbei, doch der schwache Strahl der Feuerströme schien eher die Kraft des Feuers zu stärken denn zu schwächen. Die Fürsorge der Bauern galt mehr den anliegenden Häusern und der Rettung der Mobilien und Thiere als dem brennenden Anwesen.

Der Hofenrieder bemerkte nicht, daß ihm die Bauern mit einer gewissen Eile zurückwichen; er schlopp eifrig Eimer auf der Hofenrieder der Brandstätte näher, erblickte ihn der Dage gele und tief ihm zu:

„H, Frieder, was willst du mit aus'm Stall, müßt mir herbeibringen; was verbummelst du mit dem Feuer?“

„Beide brangen trotz unerschütterlicher Muth in das brennende Gebäude. Der Hofenrieder wand einen festen Stiel um die Körner und die Schenke des höflichen Thieres und begann aus Leibesträften zu ziehen. Der Dagele brückte am Hintertheil, und so brachten Beide glücklich das schöne Thier aus dem Stall. Als aber die Flamme erblickte, wurde sie schon, trat hinten aus und warf den Dagele einige Meter weit in den Hof; der Dagele überfiel sich einige Male und blieb in einer

wodrigsten Flüße liegen, aus der er sich flüchtend und schließend erhob.

Die Wäsche war inzwischen mit dem Hofenrieder gegen den Stall zurück gerannt, dessen Thüre aber der Dagele noch nicht sich verschlossen hatte. Das höfliche Thier blieb vor der Thüre stehen und war nicht beweglich. Der Dagele und einige Bauern, die lachend herbeigelaufen waren, warfen dem Thiere eine Schlinge um die Hüfte, zogen an, daß das Thier auf den Boden stürzte und schliefen es danach mit kräftigen Ruck aus dem Hofenrieder der Gefahr. Der Dagele, dessen Sonntagshose durch den Sturz arg geschunden war, konnte nicht umhin, den gereinigten Wäsche eine Stunde zu halten:

„Wenn Du's schunden hast wieder g'heilt ist, Wäsche, wo konn' ich dich herbringen? Du bist ein Dagele, Wäsche! Du bist in Deiner Dummheit so undankbar, als die Verzeuern!“

Ein lautes Krachen ließ den Dagele sich erschreckt umwenden. Die Klammern des Stallgebäudes waren zusammengebrochen, Alles begründend. Ein Schrei des Entsetzens erkünte, denn in den Klammern befand sich noch höfliches Vieh, welches jetzt eilends zu Grunde ging. Der Schicksal ließ schlag zusammen die Hände über den Kopf zusammen und schlagend tief er aus:

„O, über das Unglück, über das Glück, welches mich und mein Haus trifft! Das arme Vieh, die schönen Gebäude, Alles hin in einer einzigen Nacht. O, es ist entsetzlich, mit solchen Augen Alles verlieren zu müssen!“

Die mittelbaren Bauern drückten dem Schicksal die barte gedolene Hand und suchten ihn zu trösten, so gut sie es eben vermochten.

„Habt Ihr die Antisaken geteilt, Schicksal? erbeite ihn ein alter Bauer an. Der alte Mann war Gemeindevorstand und Präsident des Konfessionsrats, hatte also das Recht zu der Frage.“

„Das war das Erste, was ich thate, Bauernbauer! antwortete der Schicksal so laut, daß es alle Umstehenden hören konnten.“

Die Bauern flüchteten einander zu, daß der Schicksal ein pflichtgetreuer, rechtsicher Beamter sei, bewunderten seine Uneigennützigkeit und sorgten dafür, daß dem Antisaken die barte That ihres Schicksals zu Ehren kam.

Von dem Ansehen des Schicksals war nichts übrig als rauchende Trümmerhaufen. Die aufstehende Sonne schien auf die rauchgeschwängerten Ruinen des höflichen Hofes und zeigte eine trostlose Verwüstung. Jetzt erst fand sich Zeit, über die auch die Bauern, welche um 10 Uhr des Morgens nach der Brandnacht mit dem Schicksal und dem Frieder in der „Krone“ Ruff machten, eilig zu haben.

Der Schicksal erzählte er habe kein Wissen wie der Brand entstanden sei, um 11 Uhr habe er noch einen Rundgang um das Haus und den Hof gemacht, nichts Verdächtigtes gefunden und habe sich dann zur Ruhe begeben, aus der ihn der große Schreck des Feuers und der Dagele, der einen entsetzlichen Darmauswurf, geweckt hätten. Scherene und Speigler hätten um diese Zeit schon in heißen Klammern gestanden.

„Habt Ihr einen Frieder, Schicksal,“ aber hat Ihr in den letzten Zeit einen Dagele gesehen? Ich vermute, daß Euer Haus angezündet worden ist, Schicksal, mich verpöcht in dieser Meinung der Unfand, daß Scherene- und Speigler gleichzeitig und in kurzer Zeit so lichterloh brannten. Euer Wohnhaus bogen, das kann ich mit erklären, ist durch den starken Wind, der die Klammern in der Richtung nach dem Wohnhaus trieb, in Mitleidenschaft gezogen worden; sagte der beschuldige Bauernbauer.“

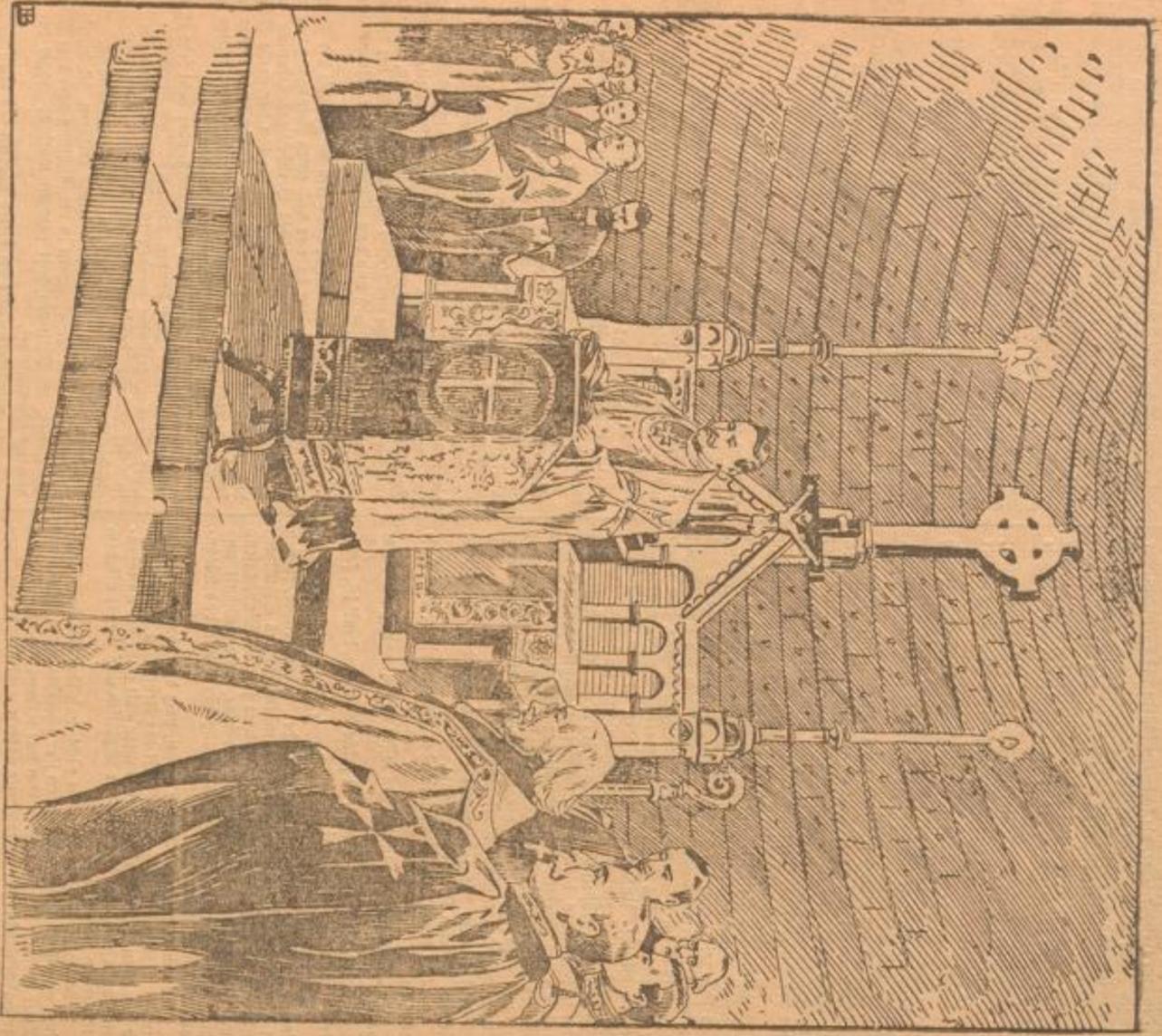
Der Schicksal suchte bei diesen Worten des alten Mannes zusammen, und verlor seinen Finger an den Klammern seines lauschigen Hofes. Der bestimmt ausgesprochene Bescheid des Bauernbauers schien auf ihn Einbruch gemacht zu haben, denn nachdenklich meinte er:

„Könnt Ihr nicht haben, Bauernbauer, auch mit scheint den Zwischenraum zu kurz. In einer halben Stunde können zwei getrennte Häuser nicht so gleichmäßig brennen, denn Scherene und Speigler waren 1 1/2 Meter von einander entfernt.“

(Fortsetzung folgt.)

## Zur Orientreise Kaiser Zsifselms.

Der Kaiser reist die Edifischeide in Jerusalem ein.

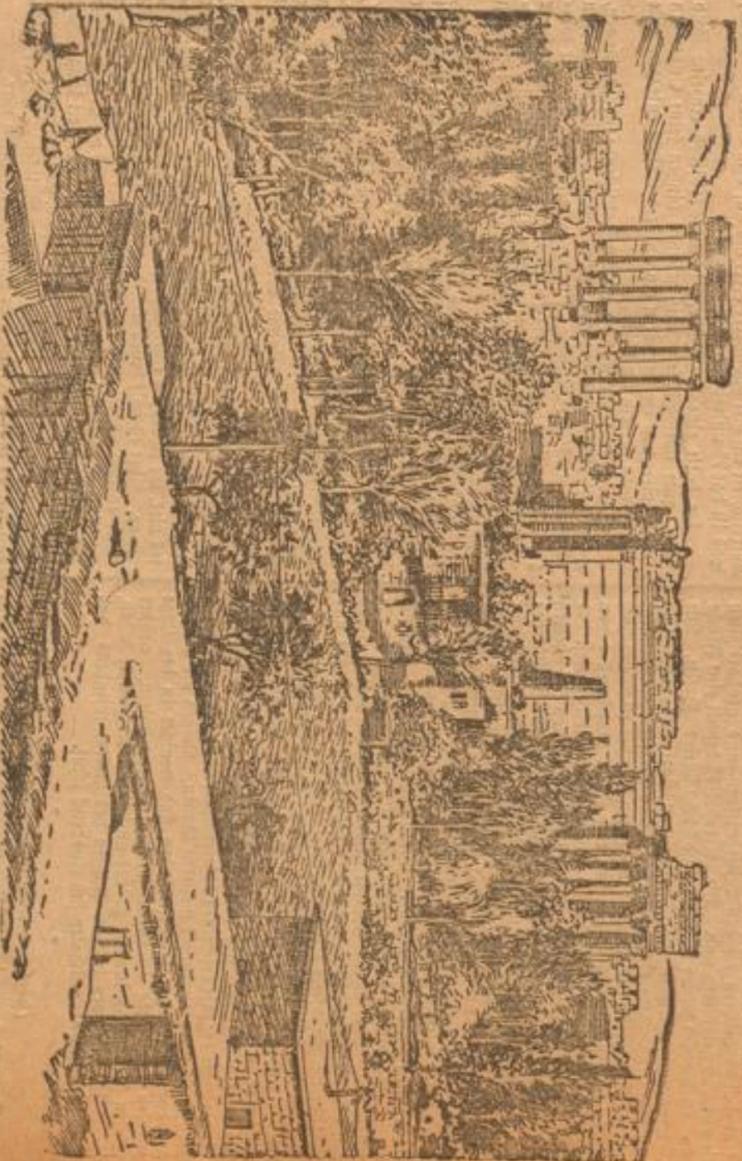


Es ist ein historisch überaus wertvolles Bild, das wir heute noch der Ehre eines englischen Malers verdanken, der bei Kaiser Zsifselms. Es zeigt den Kaiser im vollen geistlichen Ornat vor dem Altare, da er eben als Haupt der evangelischen Kirche den

ersten Gottesdienst hält. Eine glänzende Versammlung von Wohlwollenden bei heiligen Stätten scheint sich um den Kaiser herum zu versammeln, die das Bild halten, beizumohnen, unerschütterlicher Augenblicke.



Ansicht mit den Ruinen der Akropolis.



Ansicht von Damascus.

